

Al borde del descalabro total

CALIFICACIÓN SECTORIAL	FORTALEZAS Y DEBILIDADES	PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR	SUBSECTORES	ACTORES PRINCIPALES
<p>S</p> <p>RIESGO SENSIBLE para las empresas</p>		Fragmentación		
		Internacionalización		
		Intensidad de capital		
		Rentabilidad		
CALIFICACIÓN SECTORIAL	FORTALEZAS Y DEBILIDADES	PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR	SUBSECTORES	ACTORES PRINCIPALES

FORTALEZAS

- Tráfico aéreo respaldado por la creciente demanda de transporte aéreo de pasajeros debido al turismo internacional y a la globalización de los negocios.
- La actividad naviera se ve favorecida por la elasticidad de la tasa de crecimiento del comercio mundial.
- Cuanto más grande sea el país, mejor será el transporte.
- Las vías marítimas y ferroviarias están menos fragmentadas que los mercados de transporte aéreo y por carretera.

DEBILIDADES

- Los camioneros actualmente se enfrentan a una escasez de efectivos, especialmente en el hemisferio occidental.
- Las empresas de transporte por carretera luchan por un margen de beneficios excesivamente bajo a largo plazo.
- Los bloqueos prolongados causan estragos en la mayoría de actores del sector del transporte, especialmente las compañías aéreas.
- La rentabilidad de las empresas de transporte depende de la evolución del precio del combustible, independientemente del medio de transporte.
- Se precisan de forma inminente inversiones para reducir la huella de carbono del sector.



Hechos a tener en cuenta

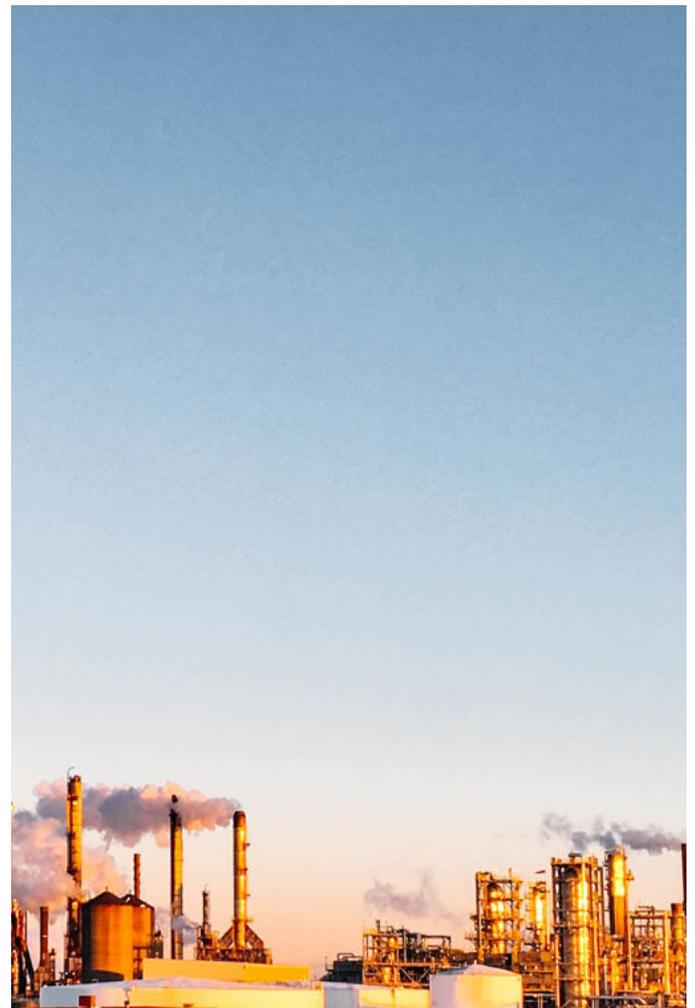
- Posible reacción en cadena de quiebras entre aerolíneas muy apalancadas (de bajo coste) que se quedan sin pasajeros.
- Evolución de la tasa de crecimiento comercial y económico global.
- Capacidad para que las empresas de transporte (por carretera) repercutan los aumentos de los precios del combustible a los clientes.
- Estrechas restricciones ambientales que afectan a los costes de las empresas de transporte.

Si el comercio mundial es el principal motor del transporte de mercancías, parece ser que tanto el turismo como los viajes al extranjero son los principales impulsores del transporte de pasajeros. Tras dos años de tensiones crecientes entre **EE. UU.** y **China** por su disputa arancelaria, el comercio mundial apenas creció un +1,4% en términos de volumen en 2019 frente al +4% de 2018. A principios de 2020, las cosas tomaron un mejor cariz gracias a que EE. UU. y China finalmente alcanzaron un acuerdo comercial en enero para tratar de calmar las fricciones comerciales. Desde entonces, no obstante, se han producido unos efectos indirectos devastadores a raíz del brote de **coronavirus** en la economía global y el comercio mundial como resultado. Dado que nuestra última previsión de crecimiento del comercio mundial se sitúa en un negativo -4,5% en 2020, no es de extrañar que todo el sector del transporte esté atravesando severas dificultades desde febrero.

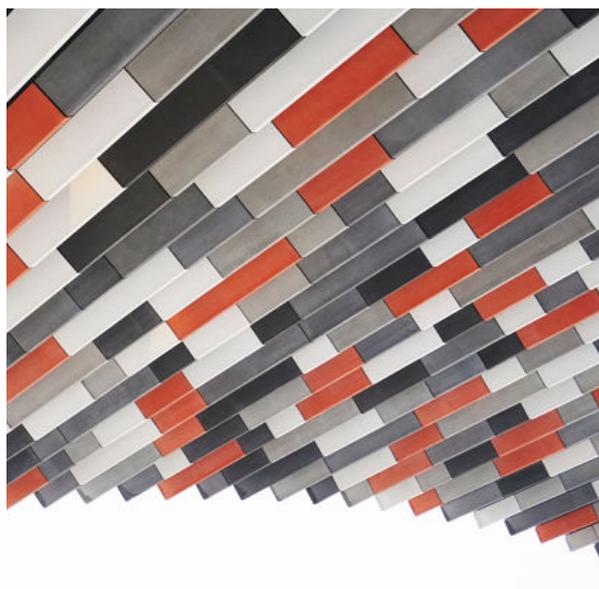
Este es especialmente el caso del (sub)sector del transporte aéreo, plagado de medidas de confinamiento que afectan prácticamente a la mitad de la población mundial, al impossibilitar cualquier viaje al extranjero, con el consiguiente desplome de las actividades turísticas mundiales. Sea cual sea el país, las compañías aéreas luchan por su supervivencia: se prevé que este año pierdan unos 300.000 millones de dólares en ingresos debido a la actual inmovilización del 80% del parque aéreo mundial. Los gobiernos ya han prometido rescates para mantener el sector a flote, ya que las continuas restricciones están causando estragos en todas las aerolíneas (de bajo coste), especialmente en las muy apalancadas. El (sub)sector del transporte marítimo también ha atravesado dificultades. Mientras que el transporte de contenedores está haciendo frente a la actual caída del comercio mundial, los operadores graneleros de carga seca y petroleros pueden sacar mejor partido del transporte de productos alimentarios esenciales y la necesidad de aumentar la capacidad de almacenamiento de petróleo, respectivamente. Sin embargo, esto apenas les ayudará a capear el actual temporal y salir ilesos.

Debido a su flexibilidad, el transporte terrestre generalmente se utiliza para transportar mercancías a nivel nacional. Representa la mayor parte del mercado de transporte en conjunto, pese al hecho de que cuanto mayor es el país, más facilidades ofrece el transporte ferroviario. Aunque ambos

se han preparado para la ralentización de su nivel de actividad para 2020, podrían tener que enfrentarse a un obstáculo distinto. A las puertas del fin del confinamiento parcial, el transporte por carretera podría revelar una escasez de efectivos: o bien por su necesidad de descanso o bien por la posibilidad de que enfermen a raíz de un período tan estresante, ya que el transporte por carretera ha sido la única vía para la distribución de alimentos y medicamentos en los puntos minoristas durante la crisis del coronavirus.



CALIFICACIÓN SECTORIAL	FORTALEZAS Y DEBILIDADES	PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR	SUBSECTORES	ACTORES PRINCIPALES
------------------------	--------------------------	--------------------------------	-------------	---------------------



Transporte por carretera: Alto grado de fragmentación entre las empresas de transporte por carretera, especialmente en los países emergentes.

Transporte ferroviario: Cuanto más grande sea el país, mejor será la inversión en infraestructuras ferroviarias.

Transporte aéreo: La competencia basada en el coste de las aerolíneas de bajo coste reduce los niveles de márgenes medios de todo el sector.

Transporte marítimo: Demanda asiática global en alza, lo que contribuye a la resistencia del sector naviero.

CALIFICACIÓN SECTORIAL	FORTALEZAS Y DEBILIDADES	PERSPECTIVA GENERAL DEL SECTOR	SUBSECTORES	ACTORES PRINCIPALES
------------------------	--------------------------	--------------------------------	-------------	---------------------

País	Función	Riesgo sectorial
 China	N.º 1 del mercado por ingresos	 Alto riesgo
 Estados Unidos	N.º 2 del mercado por ingresos	 Riesgo sensible
 Japón	N.º 3 del mercado por ingresos	 Riesgo medio

Ver toda la información online de Euler Hermes Economic Research
www.eulerhermes.com/economic-research

Economic Research Team
 Analista de riesgo país:
 Marc Livinec

Última revisión marzo 2021
 Contacto:
marketing@solunion.com

ECONOMIC REPORT

 by Euler Hermes Economic Research

CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Estas valoraciones están, en todo caso, sujetas a la siguiente cláusula de exención de responsabilidad. Euler Hermes SA, una compañía de Allianz, es la responsable de la publicación de este material, que se ofrece únicamente a efectos informativos y no debería considerarse equivalente a ningún tipo de asesoramiento específico. Los destinatarios deberían realizar su propia evaluación independiente de esta información y no debería emprenderse ninguna acción basándose únicamente en la misma. Este material no debería ser reproducido ni divulgado sin nuestro consentimiento. No está destinado a su distribución en ninguna jurisdicción en la que estuviera prohibido. Si bien se cree que esta información es fiable, no ha sido independientemente verificada por Euler Hermes y Euler Hermes no emite ninguna decla-

ración ni garantía (tanto expresa como implícita) de ningún tipo, con respecto a la exactitud o integridad de dicha información ni acepta ningún tipo de responsabilidad por cualesquiera pérdidas o daños derivados de algún modo de cualquier uso de esta información o confianza depositada en la misma. Salvo que se indique lo contrario, cualquier opinión, previsión o estimación se efectúa únicamente por el Departamento de Economía de Euler Hermes en esta fecha y puede ser objeto de modificación sin previo aviso. Euler Hermes SA está autorizada y regulada por la Autoridad de los Mercados Financieros de Francia.

© Copyright 2017 Euler Hermes. Reservados todos los derechos.