

## EL TRANSPORTE MARÍTIMO ESPAÑOL

### Flash sectorial – junio 2023

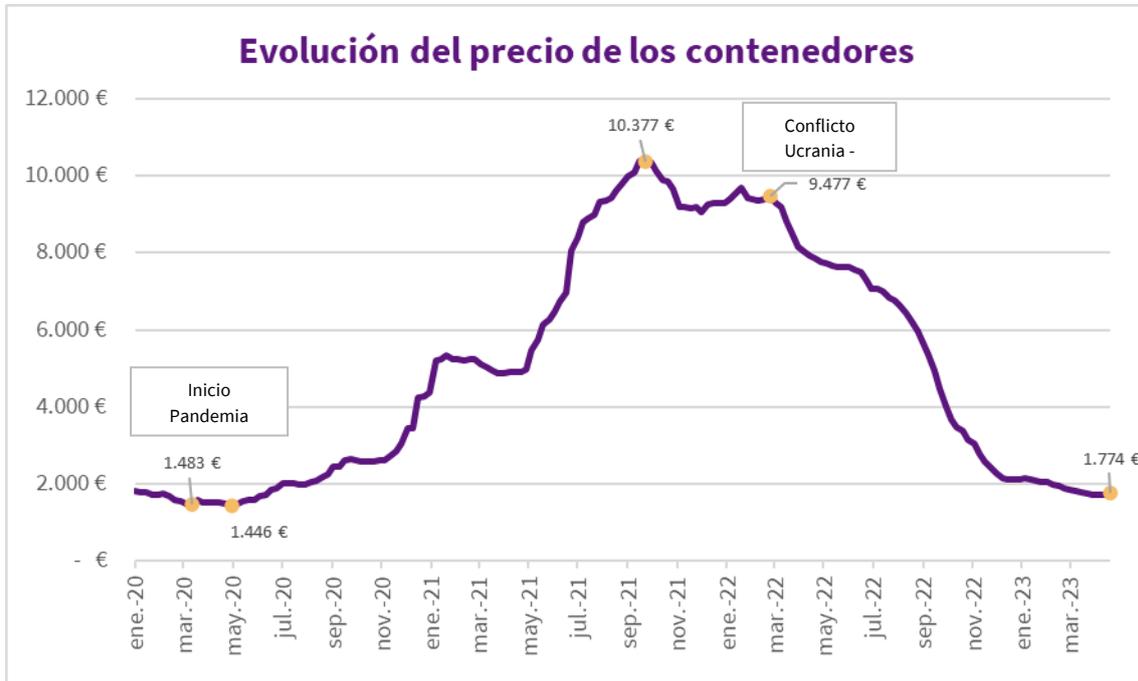
#### Datos clave del sector:

- Principales navieras: MSC, Grupo A.P. Møller-Mærsk, Cosco Group y CMA-CGM.
- Zonas clave: Canal de Suez, Canal de Panamá, Estrecho de Ormuz y el Estrecho de Malaca.
- Principales puertos españoles (contenedores): Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas.
- Tipos de buques: buques de carga, portacontenedores, buques de granel, petroleros, buques frigoríficos, gaseros, etcétera.

#### Contexto mundial: el fin de dos años de récords continuos

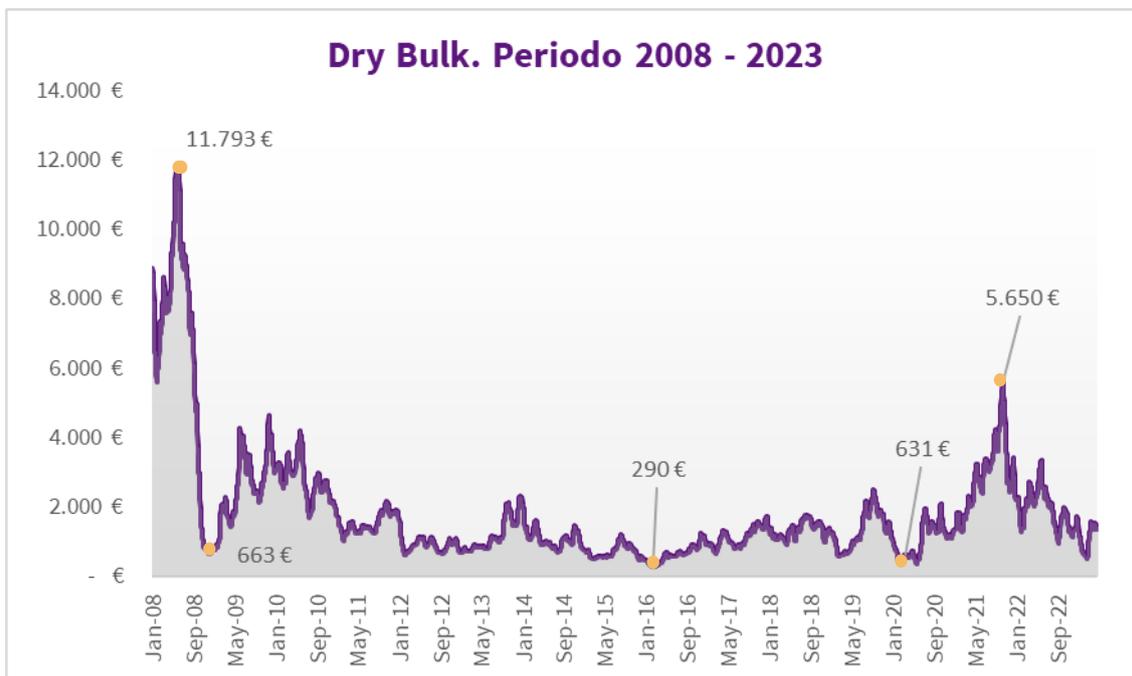
La incertidumbre que acechaba al mundo con un hecho sin precedentes como la pandemia, provocó únicamente un leve ajuste del -2% en el precio de los contenedores. Tras la reactivación de la economía llegó una escalada estratosférica que alcanzó su zénit de 10.377€/contenedor en septiembre de 2021. **El crecimiento fue exponencial, hasta tal punto de que supuso un encarecimiento del precio de un +618%** respecto al mínimo marcado en mayo de 2020. La demanda superó con creces a la oferta, lo cual, junto con otros factores tales como la escasez de contenedores, cuellos de botella en los puertos, miedo al desabastecimiento, trabajadores afectados por la pandemia, o el colapso en el canal de Suez entre otros, generó el contexto ideal para un aumento de los precios que no se recordaba al menos en los últimos años.

Mientras el comercio mundial se encontraba en una situación muy compleja, **las compañías dedicadas al transporte marítimo de mercancías han sido las grandes beneficiadas**, ya que fueron capaces de capitalizar la subida de precios y valerse de una coyuntura muy favorable que les ha permitido, no solo recuperarse, sino llegar a registrar resultados extraordinariamente buenos.



Fuente: Bloomberg/Elaboración propia

Si bien es cierto que en los últimos años no se recuerda una situación igual, es necesario analizar las cifras con cierta perspectiva. Por ejemplo, en lo que se refiere al precio de los fletes marítimos de carga a granel seca (Dry Bulk Index), **el récord alcanzado en 2021 es minúsculo si lo comparamos con los datos registrados durante la crisis financiera de 2008**, la cual tuvo efectos devastadores y prolongados tanto en el comercio como en la economía mundial. El desplome producido en aquella época fue del -1.678%, de un precio de 11.793€ a 663€.



Fuente: Bloomberg/Elaboración propia

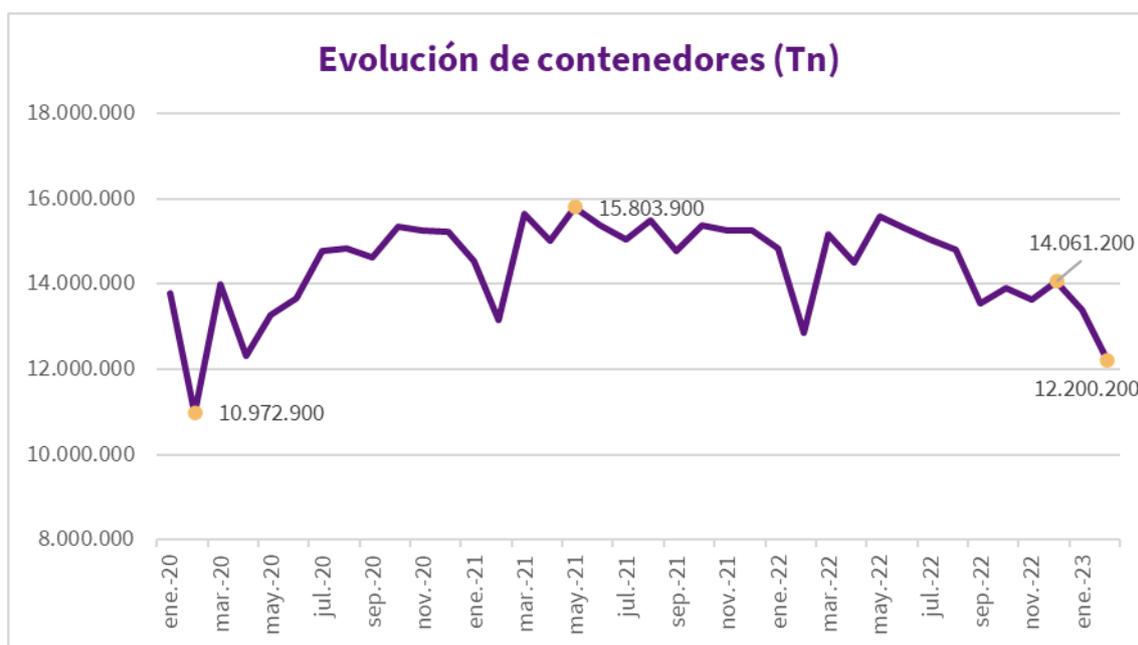
**Aunque se esperaba un ajuste fuerte en el ejercicio 2022, el descenso de los precios de los contenedores ha sido del -15%**, más bien moderado si lo comparamos con la subida previa. Además, se ha mantenido en todo momento muy por encima de la media de 2020.

Contenedores	2020	2021	2022
Precio medio (€)	2.129	7.528	6.377
Variación precio medio	-	254%	-15%
Volumen (Mtn)	168	180,7	173,3

Durante el primer semestre, el crecimiento mundial del +4,1%, la política de COVID cero de China y la guerra en Ucrania, que generó tensión e incertidumbre en las rutas, mantuvieron el precio medio elevado. Durante el último trimestre de 2022, la caída ha sido más abrupta debido a las expectativas de una posible crisis y recesión que, si bien han conseguido que el precio se aleje de aquellas cifras récord de 2021, aún está un +20% por encima del previo a la COVID-19. En este nuevo contexto y tras unos años espectaculares, las principales compañías de la industria del transporte marítimo esperan una reducción de la facturación de entorno al -34% para 2023. En la misma línea, los márgenes se estrecharán al menos en este año.

Favorecido por el esperado crecimiento de la flota, en entorno al +8%, **en 2023 continúa el proceso de normalización de los precios**. A ello hay que unir el menor nivel de actividad en la economía global, y una mayor incertidumbre e inestabilidad creadas por las tensiones

geopolíticas actuales y el encarecimiento de la financiación. Este efecto se puede apreciar en el débil inicio de año en el comercio de los contendedores (en cuanto a toneladas), con un descenso del -13% entre diciembre de 2022 y febrero de 2023; y una caída del -83% a abril respecto al precio máximo de septiembre de 2021. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) estima, para el periodo comprendido entre 2023 y 2027, un crecimiento medio anual del comercio marítimo mundial del +2,1%, lo que supondría una ralentización respecto a la media de las últimas tres décadas.



Fuente: Bloomberg/Elaboración propia

Según Allianz Trade, uno de nuestros accionistas, los precios seguirán a la baja, ya que el crecimiento de la oferta superará en 2023 al de la demanda. Sin embargo, **para final de año, se esperan los efectos positivos de la reapertura total de la economía China**, con un crecimiento previsto para 2023 de entre el +5,2% y el +5,3%, que podría contribuir en gran medida a impulsar de nuevo el crecimiento del volumen de contenedores.

Pese a que el marítimo es el sector predominante en el transporte, aglutinando el 80-90% del mercado, ha mostrado que tiene debilidades y por este motivo las cadenas de suministro se han visto comprometidas en los últimos años. Al ser un sector en constante evolución, las navieras continúan buscando alternativas, como por ejemplo la de resucitar la antigua ruta de la seda para conectar por vía terrestre Europa con el gigante asiático, o la optimización de las rutas y de la información.

## Los puertos españoles: 2022 un año de recuperación y al nivel de 2019

El tráfico de mercancías en España se registra en los 46 puertos de interés general, que gestionan 28 autoridades portuarias y coordina Puertos del Estado. Al igual que en el resto del mundo, el sistema portuario español no estuvo exento del impacto de la pandemia. Según las cifras del Ministerio de Transportes, las toneladas de mercancía que pasaron por estos puertos descendieron en casi un -9%, lo que supuso una caída de 49 millones de toneladas.

**En 2022 se aprecia una recuperación respecto a 2020 y 2021, incluso llegando a niveles de 2019**, con un crecimiento del +3,5% respecto al ejercicio anterior. Según datos del Ministerio de Transporte, se registraron unas 563,3 millones toneladas, 18 millones más, y a solo 1,1 millones del récord de 2019. Asimismo, cabe destacar que la cifra de negocios creció un +11,5% respecto a 2021, hasta alcanzar la cifra récord de 1.190 millones de euros. Pese a que el tráfico de contenedores llegó a los 17,2 millones de toneladas (con una caída del -3,2% respecto al año anterior, debido a que hubo menos contenedores en tránsito [-6,3%]), se superó incluso el récord de 2019 en los tráficos de contenedores de importación-exportación, con más de 8,3 millones toneladas.

**El ejercicio 2023 ha arrancado de forma irregular.** El tráfico portuario crece en marzo un +3,6%, lo que ayuda a paliar el flojo inicio de año, que presenta un crecimiento negativo acumulado del -1,7%.

## La inteligencia artificial, uno de los mayores retos del sector

El desarrollo de esta tecnología se encuentra en una fase inicial. Si bien es cierto que hay un margen de crecimiento inmenso a nivel tecnológico, este dependerá y estará supeditado al impulso de la inversión. Las mejoras y eficiencias irán encaminadas hacia el tratamiento y uso de la información, Big Data, y la optimización de los procesos. Según se recoge en el boletín publicado por la Asociación de Navieros Españoles en enero de 2023, *“los análisis de datos por métodos tradicionales solo utilizan un 10% de la información disponible del buque”*. Por lo tanto, se puede determinar que el margen de mejora y el potencial del sector es muy alto.

La inteligencia artificial, junto con la transición energética, la necesidad de sostenibilidad y el cambio climático, son algunos de los mayores retos del sector y de la economía mundial.

\*Informe elaborado por **Santos Gutiérrez, Analista de Riesgos de Solunion España.**

**Sobre Solunion:**

Ofrecemos soluciones y servicios de seguro de Crédito y de Caucción y servicios asociados a la gestión del riesgo comercial para compañías de España y Latinoamérica. Somos una joint venture constituida en 2013 y participada al 50/50 por dos grandes aseguradoras, [MAPFRE](#) y [Allianz Trade](#). Ponemos al servicio de nuestros clientes una red internacional de vigilancia de riesgos desde la que analizamos la estabilidad financiera de más de 80 millones de empresas. Con una extensa red de distribución, respondemos a las necesidades de compañías de todos los tamaños en un amplio rango de sectores industriales. [www.solunion.com](http://www.solunion.com)

**Advertencia:**

Algunas de las afirmaciones contenidas en el presente documento pueden tener la naturaleza de meras expectativas o previsiones basadas en opiniones o puntos de vista actuales de la Dirección de la Compañía. Estas afirmaciones implican una serie de riesgos e incertidumbres, tanto conocidos como desconocidos, que podrían provocar diferencias importantes entre los resultados, actuaciones o acontecimientos reales y aquellos a los que explícita o implícitamente este documento se refiere. El carácter meramente provisional de las afirmaciones que aquí se contienen puede derivarse tanto de la propia naturaleza de la información como del contexto en el que se realizan. En este sentido, las construcciones del tipo “puede”, “podrá”, “debería”, “se espera”, “pretende”, “anticipa”, “se cree”, “se estima”, “se prevé”, “potencial” o “continúa” y otras similares, constituyen la expresión de expectativas futuras o de meras previsiones.

Los resultados, actuaciones o acontecimientos reales pueden diferir materialmente de aquellos reflejados en este documento, debido, entre otras causas a (i) la coyuntura económica general; (ii) el desarrollo de los mercados financieros y, en especial, de los mercados emergentes, de su volatilidad, de su liquidez y de crisis de crédito; (iii) la frecuencia e intensidad de los siniestros asegurados; (iv) la tasa de conservación de negocio; (v) niveles de morosidad; (vi) la evolución de los tipos de interés; (vii) los tipos de cambio, en especial el tipo de cambio Euro-Dólar; (viii) la competencia; (ix) los cambios legislativos y regulatorios, incluyendo los referentes a la convergencia monetaria y la Unión Monetaria Europea; (x) los cambios en la política de los bancos centrales y/o de los gobiernos extranjeros; (xi) el impacto de adquisiciones, incluyendo las integraciones; (xii) las operaciones de reorganización y (xiii) los factores generales que incidan sobre la competencia, ya sean a nivel local, regional, nacional y/o global. Muchos de estos factores tienen mayor probabilidad de ocurrir o pueden ser de carácter más pronunciado, en caso de actos terroristas.

La compañía no está obligada a actualizar las previsiones contenidas en el presente documento.