



# Alerta de Mercado

Octubre 2021

## **“La fiabilidad de servicio marítimo cae al mínimo histórico del 33.6% en agosto de 2021”**

*Aunque la fiabilidad de servicio marítimo ha oscilado entre el 35% y el 40% durante la mayor parte del año, en agosto de 2021 cayó al 33,6%, un nuevo mínimo histórico para el período de los 10 años que Sea-Intelligence ha seguido la fiabilidad de servicio marítimo global. La demora promedio para las llegadas de buques que ya contaban con más de un día de retraso continuó deteriorándose, aumentando en 0,58 días con respecto al mes anterior y se sitúa en el promedio de 7,57 días en agosto. La fiabilidad del cumplimiento del Schedule en el año 2021 sigue con la tendencia decreciente iniciada en julio de 2020.*

### **Análisis de la Fundación Valenciaport**

En poco más de un año, hemos presenciado el estallido y propagación de la pandemia más importante del último siglo que derivó en un shock de oferta de enormes consecuencias económicas y sociales para la mayoría de países del mundo. En estos últimos meses, pese a la recuperación de cierta normalidad social en algunos países y la reactivación de la actividad de producción y consumo, todavía se siguen apreciando las consecuencias y efectos causados por la pandemia en sectores tales como el turismo o la automoción. Uno de los que tal vez más haya sufrido estas consecuencias es la industria manufacturera internacional, ya que el colapso de las cadenas de transporte, los desequilibrios en la oferta y demanda de capacidad en el mercado marítimo y el intenso incremento de los fletes está suponiendo un obstáculo para la gestión de sus cadenas de valor y producción globales.

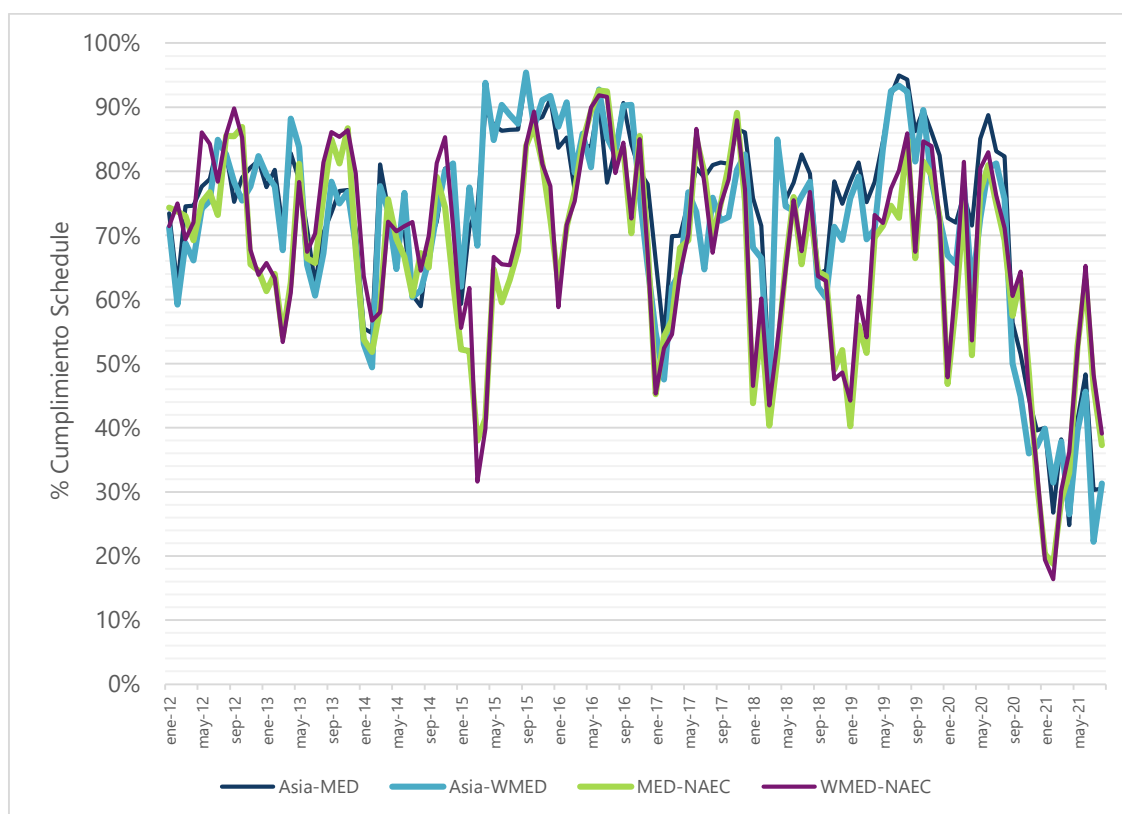
Del mismo modo, como ha sucedido con otros sectores de la economía, **la industria marítima también** ha estado expuesta a los efectos coyunturales de la COVID, que, a su vez, ha puesto de manifiesto desequilibrios de carácter estructural. Es necesario señalar el papel tan destacado que juega esta industria en la definición de la competitividad de países y empresas. Por un lado, las industrias integradas en las cadenas de suministro mundiales son cada vez más dependientes de los servicios de transporte marítimo y, ya no sólo en términos de disponibilidad del servicio, sino también de su calidad, otorgando mayores garantías a las empresas y mayor flexibilidad para gestionar sus envíos. Por otro

lado, los servicios marítimos son esenciales para facilitar el comercio bilateral y ayudar a la integración de las empresas y los países en las cadenas de valor y producción globales.

Por ello, el siguiente análisis se centrará en evaluar la evolución de la **calidad de los servicios marítimos en el Mediterráneo Occidental** como una variable clave que adquiere una dimensión fundamental tanto para las empresas importadoras y exportadoras como para los puertos. Para dicho estudio, nos centraremos en los servicios en dos de las principales rutas comerciales de contenedores, como son el Mediterráneo Occidental (WMED en los gráficos) con Asia y Norteamérica Costa Este (NAEC en los gráficos).

Una de las variables que mejor se aproxima a medir dicha calidad es la **fiabilidad de los Schedules** proporcionados por las navieras para sus servicios, es decir, el grado o porcentaje de cumplimiento de los horarios de llegada del servicio marítimo al puerto con respecto a su horario oficial. Tal y como se observa en el Gráfico 1, todas las rutas muestran una tendencia a la baja en el porcentaje de cumplimiento del Schedule desde el segundo semestre de 2020.

| Gráfico 1. Evolución de la fiabilidad del Schedule del servicio marítimo (% de cumplimiento de horario), 2012-2021

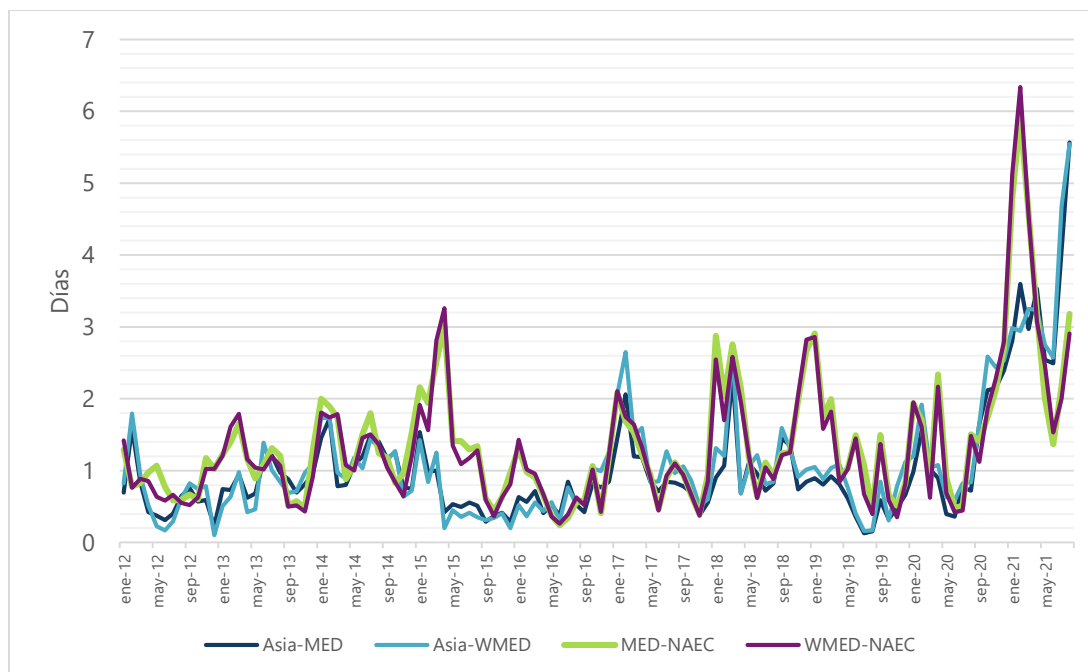


Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

Sin embargo, cabe mencionar que la baja fiabilidad se debe a un fenómeno global, ya que todo mercado de transporte marítimo sigue el mismo comportamiento en lo transcurrido de 2021. Según los datos de Sea-Intelligence, en agosto de 2021 se obtuvo el mínimo histórico en el grado de fiabilidad del Schedule, situándose en el 33,6%, mientras que en 2019 los valores oscilaron entre el 70% y el 85% a lo largo de todo el año. Por lo tanto, si bien es cierto que en el Mediterráneo Occidental el grado de cumplimiento se sitúa muy por debajo de los años pre-pandemia, sigue estando por encima del índice global. Prueba de ello es la comparación para cada ruta del promedio del porcentaje de fiabilidad para el periodo enero – agosto de 2021. Así, en la ruta comercial de contenedores entre el Mediterráneo Occidental con Asia (34,3%), el valor se sitúa por debajo del promedio global para el mercado marítimo en su conjunto (37%), mientras que con Norteamérica el grado de cumplimiento es superior (38,4%) para el mismo periodo.

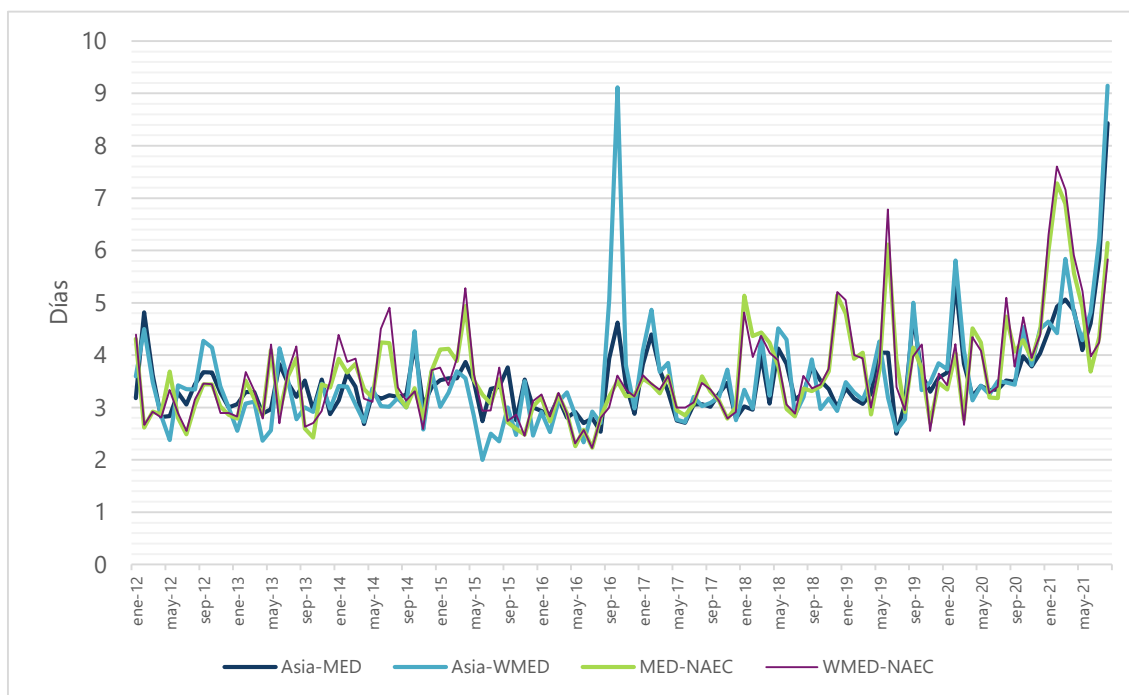
En este sentido, es necesario analizar también otras variables de vital importancia, como son los **retrasos de los buques** (Gráfico 2) y los **retrasos de los buques que ya sufren una demora de más de un día**, con el objetivo de medir la magnitud e intensidad de los mismos (Gráfico 3). Así, mientras que el Gráfico 2 muestra todos los buques que llegan con retraso independientemente de si son unas horas o varios días, el Gráfico 3 únicamente incluye aquellos buques que ya llegan con más de un día de retraso.

Gráfico 2. Evolución de los retrasos de los buques (en días), 2012-2021



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

Gráfico 3. Evolución de los retrasos de los buques con demora (en días), 2012-2021



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

La tendencia en ambos gráficos es creciente a lo largo del año 2021, lo que refleja tanto un aumento en los retrasos de los buques como un fuerte incremento en la magnitud de los retrasos cuando estos buques ya están demorados. Sin embargo, si analizamos esta última variable para el periodo enero a agosto de 2021, los niveles de retrasos del Mediterráneo Occidental tanto con Asia (5,5 días) como con Norteamérica (5,8 días) son menores comparados con el del mercado de transporte marítimo global (6,58 días), reflejando de este modo una menor incidencia en los servicios del Mediterráneo Occidental.

No cabe duda de que estas ineficiencias y demoras en la cadena de transporte tienen efectos sobre la actividad productiva y comercial. En efecto, los países del Mediterráneo han empezado a mostrar cierta preocupación con respecto a las interrupciones en la cadena de suministro global, los problemas serios de abastecimiento y las rupturas de stocks que han empezado a experimentarse en otros países, como por ejemplo Estados Unidos y Reino Unido. Las empresas manufactureras se enfrentan a cada vez más complicaciones a la hora de exportar e importar sus bienes debido a los desequilibrios entre oferta y demanda de capacidad en el mercado, los elevados niveles en los que se encuentran los fletes y los retrasos en la entrega y recepción de las mercancías. Esto también supone un desafío para los puertos, ya que la dificultad de planificar las llegadas de los buques junto a los problemas logísticos de gestión de la entrada y salida de mercancías desde y hacia el hinterland ha dado lugar a que los contenedores hayan ido

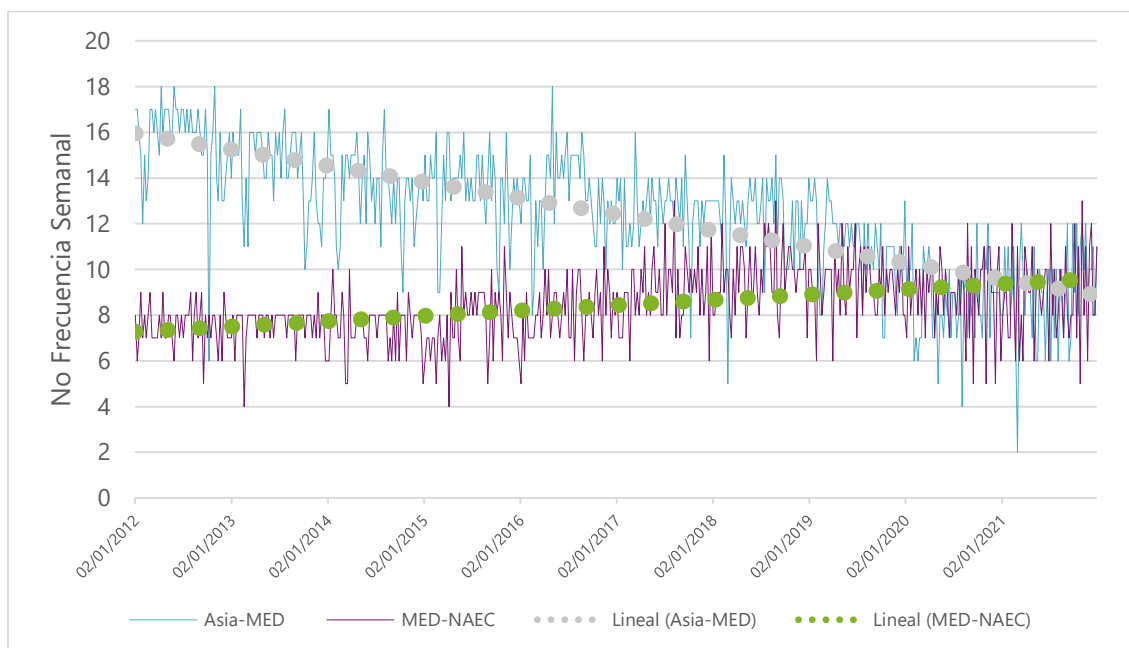
acumulándose en los puertos, colapsando las terminales y creando problemas de congestión.

Uno de los aspectos a destacar de los tres gráficos son las diferencias en las tres variables mostradas en el Mediterráneo Occidental cuando se analizan las rutas con Asia y Norteamérica. En los indicadores mostrados, tanto la fiabilidad del Schedule como en los retrasos el desempeño de los servicios con Norteamérica presenta una mayor calidad que con Asia. Este hecho puede explicarse por la localización geográfica de los puertos que forman el Mediterráneo Occidental y su ventaja relativa con respecto a los servicios procedentes del océano Atlántico, ya que son la primera escala en su itinerario hacia otros puertos del Mediterráneo. En cambio, en los buques que navegan desde Asia con destino Mediterráneo Occidental, los puertos occidentales serían la última escala en su viaje de ida antes de iniciar la vuelta, lo que supone la acumulación de retrasos en otros puertos de escala anteriores.

Para complementar el análisis, es necesario incorporar también las variables que miden la frecuencia y la capacidad ofertada para tener una caracterización completa de los servicios marítimos.

Por lo que respecta a la **frecuencia**, como se observa en el Gráfico 4, su evolución sigue una tendencia decreciente a lo largo de la serie temporal analizada en el caso de las líneas con Asia y creciente con Norteamérica Costa Este. En el caso asiático, esto podría estar relacionado con el incremento progresivo del tamaño medio de los buques, especialmente los empleados en las rutas marítimas interoceánicas puesto que se requiere de una menor frecuencia de servicio para ofertar la misma capacidad cuando el buque es más grande. Sin embargo, tras la estabilización de la frecuencia en el año 2020, parece que en 2021 se produce un incremento de la misma, derivado de la voluntad de las navieras de desplegar toda su flota en el mercado para atender la elevada demanda.

Gráfico 4. Evolución de la frecuencia semanal de los servicios marítimos, 2012-2021



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

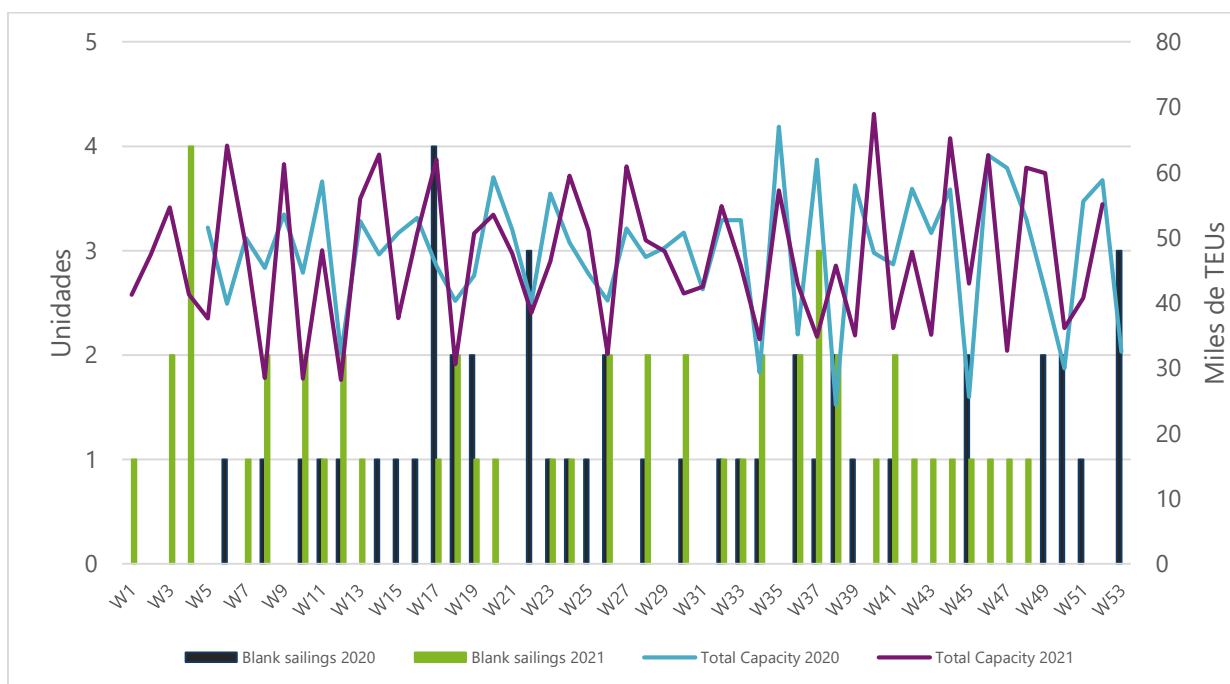
En cuanto a la **capacidad ofertada**, los Gráficos 5 y 6 muestran la evolución y relación entre esta variable y los **Blank Sailings** para las rutas con Asia y Norteamérica, respectivamente. Más allá de mostrar la correlación inversa entre ambas variables, se observa una fuerte volatilidad en la oferta de capacidad en la ruta con Norteamérica y una ligera tendencia creciente a lo largo de las semanas con Asia, tanto en 2020 como en 2021, siendo el promedio de la capacidad ofertada anual superior en 2021 (127.302 TEU) a la de 2020 (128.283 TEU).

Gráfico 5. Evolución de la capacidad ofertada y Blank Sailings en ruta ASIA - Med, 2020-2021



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

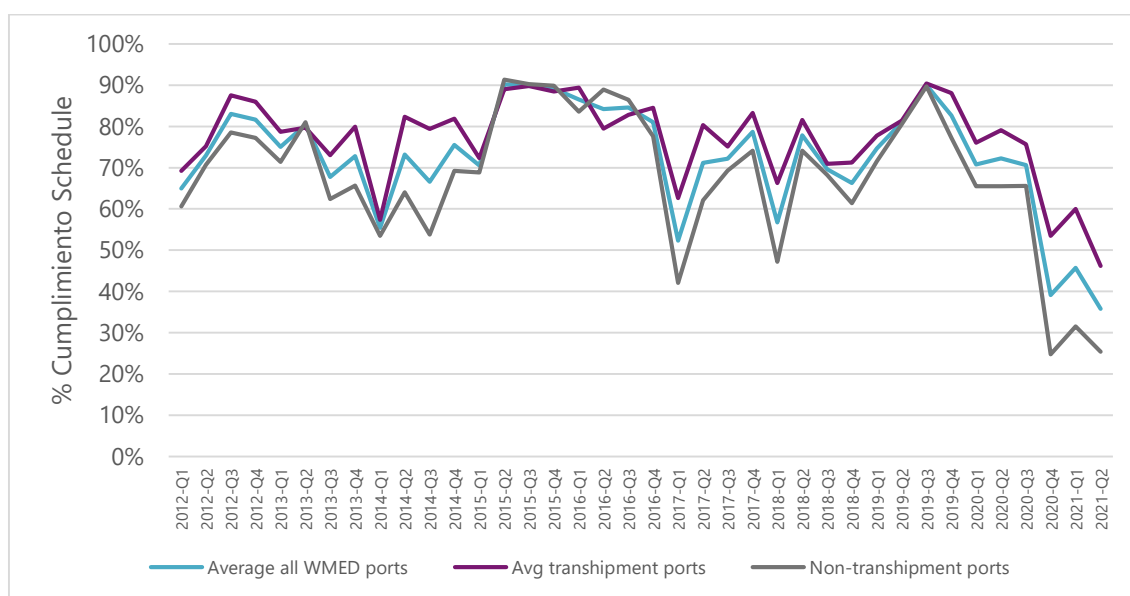
Gráfico 6. Evolución de la capacidad ofertada y Blank Sailings en ruta Med-NAEC, 2020-2021



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

Una vez analizado el mercado de transporte marítimo, corresponde estudiar la calidad de los servicios en los puertos ubicados en el Mediterráneo Occidental. Tal y como sucedía en el análisis anterior y como era de esperar, los puertos siguen la misma tendencia anteriormente descrita. No obstante, si resulta interesante destacar las diferencias existentes entre los puertos del Mediterráneo Occidental en función de si estos son clasificados como de transbordo o *gateway*<sup>1</sup>, ya que estos últimos muestran como a lo largo de la serie histórica sufren una pérdida de la calidad de los servicios más acusada (Gráficos 7 y 8).

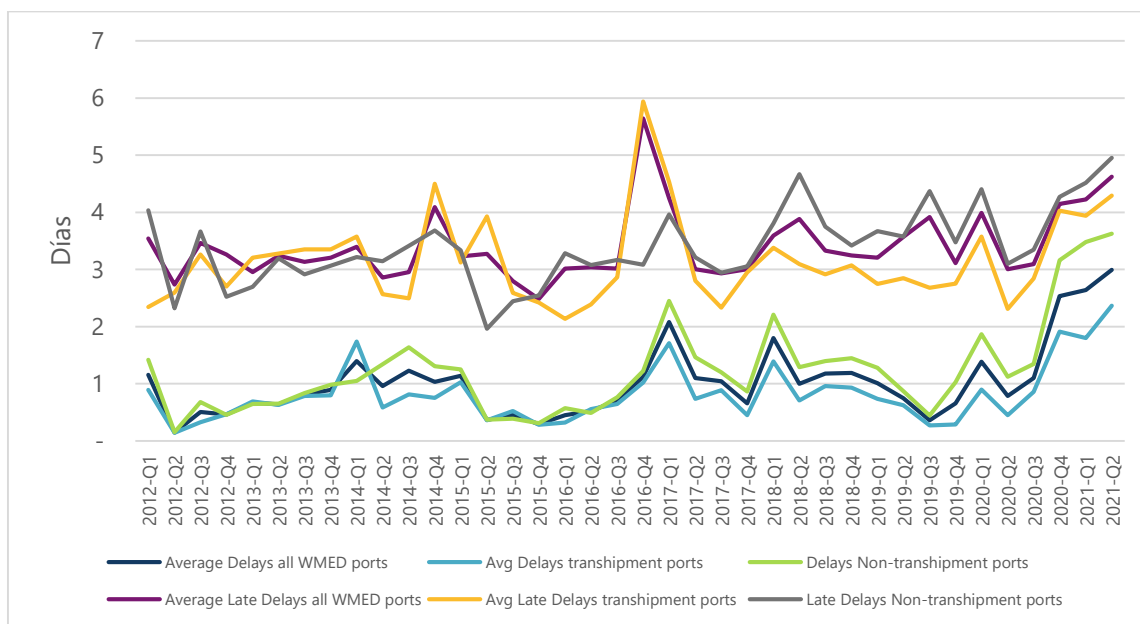
Gráfico 7. Evolución de la fiabilidad del Schedule del servicio marítimo en los puertos (% de cumplimiento de horario), 2012-2021



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

<sup>1</sup> Para la clasificación entre transbordo y *gateway* de los diez puertos más grandes del Mediterráneo Occidental que finalmente forman nuestra muestra, se considera transbordo cuando el porcentaje de tráfico que representa el transbordo sobre los TEU totales del puerto sea superior al 50%.

Gráfico 8. Evolución de los retrasos de los buques y los buques demorados (en días), 2012-2021



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

Tras el análisis realizado, se puede observar como las variables objeto de estudio siguen la misma tendencia en la serie histórica: una minoración en los niveles de calidad del servicio a partir de julio del año 2020. Es en este momento cuando, tras meses de exceso de oferta y del uso de *blank sailings* como estrategia de las navieras para paliar la baja demanda de mercancías debido a los confinamientos en gran parte del mundo, la reactivación de dicha demanda por encima de las expectativas puso en jaque a la industria y las consecuencias de dicho desequilibrio continúan latentes en la actualidad. La Tabla 1 muestra el promedio de las principales variables que miden la calidad de los servicios marítimos pre-pandemia y post-pandemia.

Tabla 1. Promedio de la calidad de los servicios pre-pandemia y post-pandemia, 2012-2021

| Ruta comercial     | Fiabilidad Schedule    |                         | Retrasos (Días)        |                         | Retrasos buques demorados (Días) |                         |
|--------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|----------------------------------|-------------------------|
|                    | Pre-pandemia 2012-2019 | Post-pandemia 2020-2021 | Pre-pandemia 2012-2019 | Post-pandemia 2020-2021 | Pre-pandemia 2012-2019           | Post-pandemia 2020-2021 |
| <b>Asia - MED</b>  | 77,7%                  | 55,2%                   | 0,81                   | 2,13                    | 3,33                             | 4,36                    |
| <b>Asia - WMED</b> | 75,7%                  | 51,2%                   | 0,88                   | 2,27                    | 3,33                             | 4,54                    |
| <b>MED - NAEC</b>  | 69,1%                  | 51,8%                   | 1,20                   | 2,27                    | 3,40                             | 4,58                    |
| <b>WMED - NAEC</b> | 70,7%                  | 53,4%                   | 1,14                   | 2,27                    | 3,43                             | 4,68                    |

Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

El estudio realizado de las **variables evidencia una pérdida de calidad** en los servicios de transporte marítimo en el Mediterráneo Occidental a raíz de la pandemia, pero que, sin embargo, se trata de un **fenómeno global** y no únicamente de algo intrínseco a dicha área geográfica.

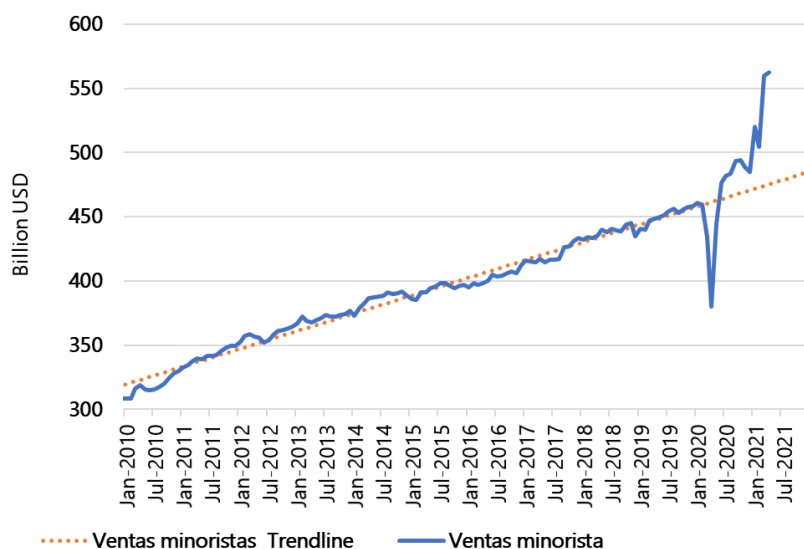
En este sentido, pese a que diversos son los factores que pueden explicar esta coyuntura del mercado, nos centraremos en los más relevantes y que tienen una influencia directa sobre las dos rutas comerciales objeto de estudio: Norteamérica Costa Este y Asia.

En primer lugar, el **bloqueo del canal de Suez** por el mega buque Evergreen en el mes de marzo supuso un evento importante que contribuyó en la disrupción del comercio global y que intensificó los problemas de congestión ya existentes. La magnitud y consecuencias de lo sucedido fueron relevantes, ya que, por este canal se transporta alrededor del 12% de todo el comercio marítimo, conectando Europa con las fábricas de asiáticas. Más de 400 barcos se vieron inmediatamente afectados, de los cuales aproximadamente 100 quedaron completamente bloqueados. A raíz de esto, muchos buques tuvieron que optar por la vía alternativa, navegando por el cabo de Buena Esperanza y aumentando así la duración del viaje en 8 días, agudizando el problema de las llegadas tardías y de congestión.

En segundo lugar, un fuerte y prolongado **crecimiento de la demanda de mercancías** que ha generado un desequilibrio en el mercado de transporte marítimo desde el segundo semestre de 2020 y que, por consiguiente, ha aumentado los movimientos de contenedores en los puertos y el tráfico portuario. Así, si bien es cierto que durante el primer trimestre del 2021 el comercio de mercancías aumentó en un 5,7% interanual, es importante señalar que la distribución regional del tráfico de contenedor ha sido muy dispar. En este sentido, la demanda, especialmente de importación, se ha concentrado en mayor medida en Norteamérica, lo que ha terminado por generar un fuerte desajuste global que ha acabado afectando a todo el mercado marítimo y las cadenas de suministro. En este sentido, según los datos ofrecidos por Sea-Intelligence, las importaciones de Norteamérica crecieron en un 31,2% interanual (18,7% en comparación con enero-mayo de 2019), mientras que el volumen de contenedores manipulados aumentó en un 28,4% interanual (15,8% en comparación con enero-mayo de 2019). Este ritmo de crecimiento se espera que continúe hasta el cierre del año 2021, como así lo indica la previsión realizada por la Organización Mundial del Comercio (OMC). Según este organismo, el volumen de exportaciones para el cierre del 2021 será del 8,7% en América del Norte, 7,2% en América del Sur, 9,7% en Europa y 14,4% en Asia. Por lo que respecta a las importaciones, se espera un crecimiento al cierre del año del 12,6% en América del Norte, 19,9% en América del Sur, 9,1% en Europa y el 10,7% en Asia.

Estas cifras de comercio en Norteamérica van ligadas a un consumo sin precedentes de bienes, que ha disparado las ventas minoristas en el país desde mayo de 2020 (Gráfico 9). Como consecuencia, los inventarios de los minoristas en este país se encuentran en el nivel más bajo de los últimos 28 años.

Gráfico 9. Evolución de las ventas minoristas en Estados Unidos, 2010-2021



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

Este incremento en el tráfico que deben planificar y gestionar los puertos, dependiendo de su grado de saturación previo y de la eficiencia de su cadena, puede derivar en elevados niveles de congestión que minan todavía más la calidad de los servicios marítimos.

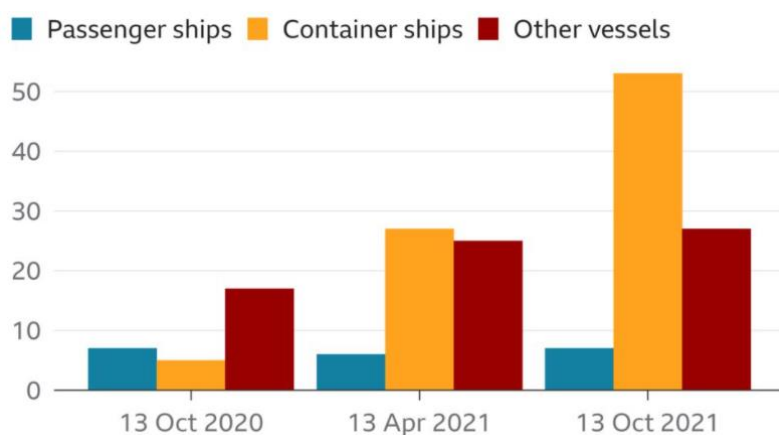
Por ello, el último factor destaca el colapso de las cadenas de transporte marítimas en algunos países y la **congestión** que vienen sufriendo sus puertos como nodos esenciales integrados en las mismas. En este sentido, la mediana del tiempo de permanencia de los portacontenedores en el puerto comenzó a crecer bruscamente en el segundo semestre de 2020, continuando en el primer semestre de 2021. Según los datos de *Sea-Intelligence*, la mediana del tiempo de permanencia del buque en el puerto durante el primer semestre de 2021 fue un 11% mayor en comparación con los años anteriores a la pandemia, concretamente en los años 2018-2019. Sin embargo, cabe puntualizar que la demanda global para este mismo periodo incrementó un 5,5%, por lo que no todo el aumento en el tiempo de estancia se debe a ineficiencias en la operativa portuaria y en la cadena marítima.

Además, esta congestión no tiene efectos únicamente sobre los puertos, sino que también influye sobre la capacidad ofertada en el mercado de transporte marítimo. De hecho, su punto más álgido se alcanzó en agosto de 2021, cuando el 12,5% de la capacidad global no estuvo disponible debido a los retrasos, lo que en términos nominales se traduce en 3,1 millones de TEU (Sea-Intelligence).

Cuando analizamos las dos rutas comerciales objeto de estudio, estas son las que albergan los puertos que mayor congestión han venido experimentando durante el último año.

Respecto a Norteamérica, los puertos de Los Angeles/Long Beach, que representan el 40% de los contenedores que llegan al país, junto con otros puertos vecinos vienen experimentando fuertes niveles de congestión desde el segundo semestre de 2020, pero que se ha agudizado todavía más en 2021. En efecto, el tiempo de estancia del buque en los puertos norteamericanos se ha incrementado un 20% durante el primer semestre de 2021 en comparación con el mismo periodo para los años 2018/2019. La consecuencia más inmediata de la congestión es el aumento en el número de buques que hacen cola en la Bahía de San Pedro para acceder al puerto e iniciar las operaciones de carga y descarga. De hecho, como se muestra en Gráfico 10, el número de buques portacontenedor llegó a superar las 50 unidades el 13 de octubre de 2021, con los efectos que esto presenta sobre los retrasos y la fiabilidad del Schedule.

Gráfico 10. Evolución de los retrasos de los buques en el puerto de Los Angeles/Long Beach (Estados Unidos).



Fuente: Elaboración propia. Datos: Sea Intelligence

No solo se trata de problemas de congestión en la operativa de carga y descarga, sino también en la gestión de los tráficos terrestres y los cuellos de botella que se generan para dar entrada y salida a los contenedores que tienen como origen y destino los principales centros de producción y consumo ubicados en su hinterland.

En cuanto al caso de Asia, la mediana del tiempo de estancia del buque en la terminal ha aumentado en China un 12% en el primer semestre de 2021 comparado con el 2018/2019, mientras que en Singapur lo hizo un 20%. El cierre parcial y temporal de los puertos Yantian y Ningbo en China debido a la pandemia contribuyó a la disrupción de la cadena de suministro global. Durante aproximadamente un mes permaneció cerrado el puerto de Yantian en Shenzhen, la terminal de contenedores más grande de China,

tras un brote de coronavirus. Cientos de miles de contenedores quedaron bloqueados que, según los analistas, representaban el 5% de la capacidad mundial de carga. Una vez abierto de nuevo el flujo tras la reapertura del puerto de Yantian, un segundo brote causó el cierre de la terminal Meidong en el puerto Ningbo-Zhoushan en el este de China, el tercer puerto de carga más activo del mundo. Mientras algunos de los barcos decidieron esperar la reapertura de la terminal, algunas de las compañías navieras más grandes del mundo optaron por saltarse el puerto de Ningbo y reorganizaron sus llegadas hacia puertos alternativos aseverando el problema de congestión en el área y entorpeciendo el esfuerzo de dar servicio a la creciente demanda.

No cabe duda de que esta pérdida de calidad en los servicios de transporte marítimo supone un fuerte contratiempo para las empresas y los puertos. No se trata únicamente de medir la disponibilidad de servicios desde un determinado puerto que conecten con los mercados de destino de las mercancías, sino de la calidad de los mismos para garantizar el buen funcionamiento de las cadenas de producción y valor globales. Tras el análisis realizado, se pone en evidencia como la pandemia ha dado lugar a la pérdida de calidad de los servicios que conectan con dos de las principales rutas comerciales de contenedores, como son la que une el Mediterráneo Occidental con Asia y la Norteamérica Costa Este. Los desequilibrios identificados han tenido una fuerte incidencia sobre variables que determinan la competitividad de las empresas en los mercados internacionales: por un lado, los retrasos en los tiempos de entrega de sus productos y de los aprovisionamientos necesarios para los procesos de producción y, por otro lado, en un crecimiento sin precedentes de los fletes marítimos. Esperemos que esta coyuntura marítima desfavorable vaya volviendo progresivamente a los niveles de calidad anteriores a la aparición de la pandemia para beneficio de los intervinientes en la cadena de transporte marítima y la facilitación del comercio internacional de mercancías.