

EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Flash sectorial – julio 2024

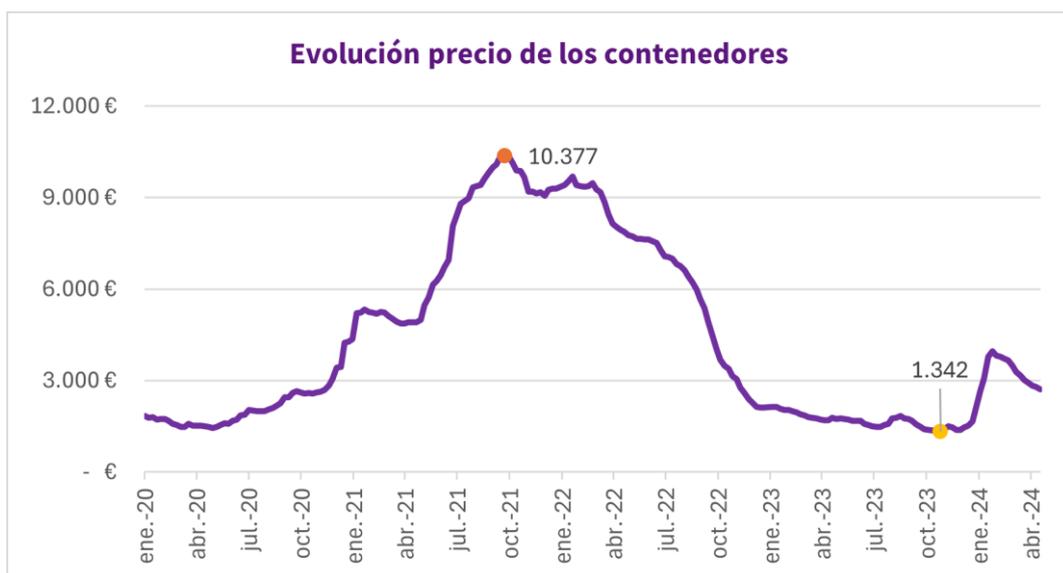
Datos clave del sector:

- **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 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, etc.

2023: un año marcado por las tensiones geopolíticas

El **transporte marítimo de mercancías** aglutina el **80-90% del mercado**. Por este motivo, en los últimos años su **compleja y cambiante situación** ha **comprometido las cadenas de suministro a nivel mundial**. La evolución del **precio de los contenedores** ha sido determinante en el funcionamiento del comercio internacional. Cabe recordar que, aunque la pandemia no generó un gran shock inicial, la posterior reactivación de la economía sí provocó un incremento exponencial, llegando en septiembre de 2021 a los 10.377 €/contenedor.

“Aunque en el mes de abril las cifras muestran un incremento en el tráfico de toneladas del +2,2%, la realidad es que, al igual que en el resto del mundo, es de esperar que, en el actual contexto de tensiones internacionales, en 2024 no haya buenas perspectivas para el tráfico de mercancías”, indica Santos Gutiérrez, Analista de Riesgos de Solunion España.

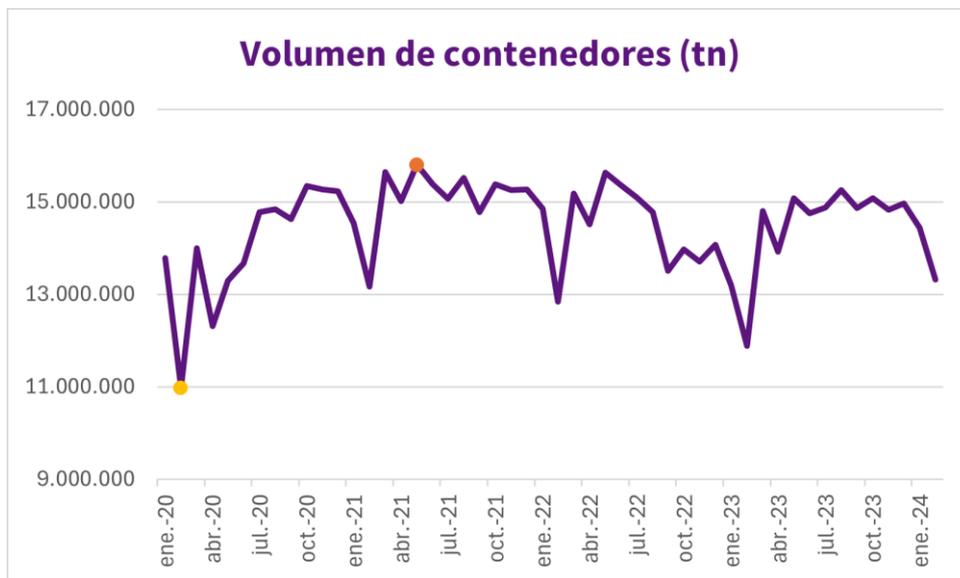


Los motivos que generaron esta situación se comentaron en la [edición de 2023](#) del Flash Sectorial de Solucion sobre el transporte marítimo, pero es importante recordar que, en aquel escenario, las navieras obtuvieron grandes beneficios y fueron las principales beneficiadas. Como ya apuntábamos el año pasado, el aumento de la flota, unido al menor comercio internacional en 2023 (-3%), impactado por una mayor incertidumbre e inestabilidad creada por las tensiones geopolíticas, confirmaron la **tendencia bajista del precio y el camino hacia una teórica normalización**.

Contenedores	2020	2021	2022	2023
Precio medio	2.129 €	7.528 €	6.377 €	1.674 €
Variación precio medio	-	254%	-15%	-74%
Volumen (Mtn)	168	180,7	173,3	173,5

Fuente: Bloomberg/elaboración propia Solucion.

Aunque a lo largo de 2023 la caída fue menos abrupta que en 2022, la tendencia continuó siendo bajista. Por otro lado, cuando analizamos ambos ejercicios, en los que el volumen de toneladas fue similar, destaca que la variación del precio medio en 2023 respecto a 2022 fue del -74%, el menor de los últimos cuatro años.

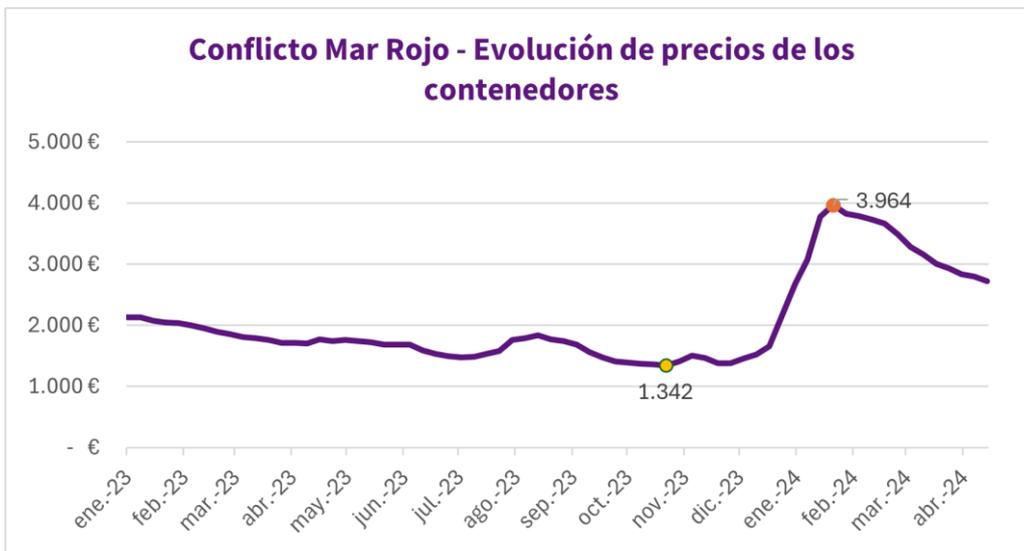


CTS Total Global Container. Fuente: Bloomberg/elaboración propia Solucion.

Además de todo lo mencionado anteriormente, la evolución del último trimestre en el sector no se entiende sin lo ocurrido en la zona geográfica del Mar Rojo.

Mar Rojo: un conflicto sin solución a corto plazo

Desde finales de 2023, el estrecho de Bab-el-Mandeb se ha convertido en un punto problemático para el comercio mundial. Los ataques realizados por los insurgentes hutíes de Yemen han obligado a interrumpir temporalmente los tránsitos por el Canal de Suez, y han provocado que sea escenario de un conflicto que, actualmente, no presenta fácil solución.



Fuente: Bloomberg/elaboración propia Solunion.

Esta **zona** se considera **estratégica para el comercio mundial**, puesto que se incluye en una ruta marítima de especial relevancia para el transporte de mercancías entre Asia y Europa. La ruta que incluye el paso por canal de Suez y el Mar Rojo aglutina en torno al **25% del tráfico mundial**, y en 2023 transitaron por el Canal de Suez un total de 26.434 buques, de los cuales 8.435 fueron petroleros, con una carga neta de alrededor de 1.600 millones de toneladas.

Las consecuencias de este **conflicto** han provocado que las **cadena de suministro se hayan visto afectadas por el cambio de las rutas** y, además, **con precios más altos**. El incremento desde finales del mes de octubre hasta el punto máximo registrado el 25 de enero de 2024 fue del +195% (3.964€/contenedor). Esta situación se vio agravada por el impacto de una mayor producción de China, hecho que siempre se produce a inicios de año por la celebración del año nuevo en el país asiático.

Por otro lado, cabe destacar que **esta situación favoreció al transporte aéreo de mercancías**, puesto que en enero la ruta entre Oriente Medio y Europa experimento un crecimiento interanual del +46,1%.

2024-2025: principales factores a tener en cuenta

- **Geopolítica: nivel de tensión en puntos clave.** El delicado contexto geopolítico mundial no solo está generando retrasos o aumentos de los precios. También que las rutas sean más largas y que, a su vez, los retos climáticos queden relegados a un segundo plano. La situación del sector sigue siendo complicada y mientras persistan las amenazas sobre el Mar Rojo y los problemas en el Canal de Panamá motivados por la sequía, entre otros factores, no se podrán esperar grandes alegrías para la segunda mitad de año.
- **Sobreoferta.** Sin embargo, a medida que las cadenas de suministro se vayan adaptando al nuevo escenario, aceptando a unos mayores precios y plazos de entrega, que aún siguen por encima de gran parte de 2023, continuarán mostrando una tendencia bajista. De esta forma, se irá ajustando la sobreoferta que hay actualmente en el transporte marítimo de mercancías. Las estrategias que están adoptando para hacer frente a esa sobrecapacidad son: la reorganización de las rutas, la supresión de salidas, la reducción de la velocidad o la inmovilización de naves.
- **Incertidumbre.** La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) estimaba un crecimiento medio anual aproximado para el periodo comprendido entre 2023 y 2027 de +2,1%, lo que supondría una ralentización respecto a la media de las últimas tres décadas. Esta previsión de débil crecimiento ha mejorado recientemente, y se espera un **+2,7% para 2024**. A pesar de ello, las incertidumbres asociadas a las tensiones geopolíticas están lejos de desaparecer. Aspectos como la política arancelaria, con un probable nuevo conflicto entre Europa, Estados Unidos y China, la evolución de economía global o la volatilidad de los precios de las materias primas, entre otros, dibujan un escenario incierto donde las compañías tendrán que cumplir también con compromisos/restricciones relacionadas con el respeto al medioambiente.

Los puertos españoles: en retroceso respecto al año anterior, pero con ligero repunte en 2024

El **tráfico de mercancías en España** se registra en los 46 puertos de interés general, que gestionan las 28 autoridades portuarias bajo la coordinación puertos del estado. Según las cifras del Ministerio de Transportes, en 2022 se apreciaron síntomas de recuperación gracias a un incremento del +3,5% en las toneladas, pero **ese crecimiento no se ha mantenido en 2023**, puesto que el tráfico de mercancías de los puertos españoles ascendió a un total de 543 millones de toneladas, un -3,3% menos que en el año anterior. Las citadas tensiones geopolíticas, como la guerra de Rusia y Ucrania o la escalada de violencia en Oriente Medio, entre otros factores, provocaron tensiones en las rutas que derivaron en un menor volumen de toneladas. A pesar de ello, en el primer trimestre de 2024 se aprecia un leve incremento del 1,4% respecto al mismo periodo del año anterior.

*Información elaborada por **Santos Gutiérrez, Analista de Riesgos de Solucion España**.

Sobre Solunion:

Ofrecemos soluciones y servicios de seguro de Crédito y de Caución 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

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.