



WEBINARS

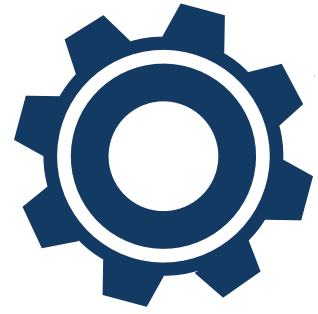
Logístico portuarios



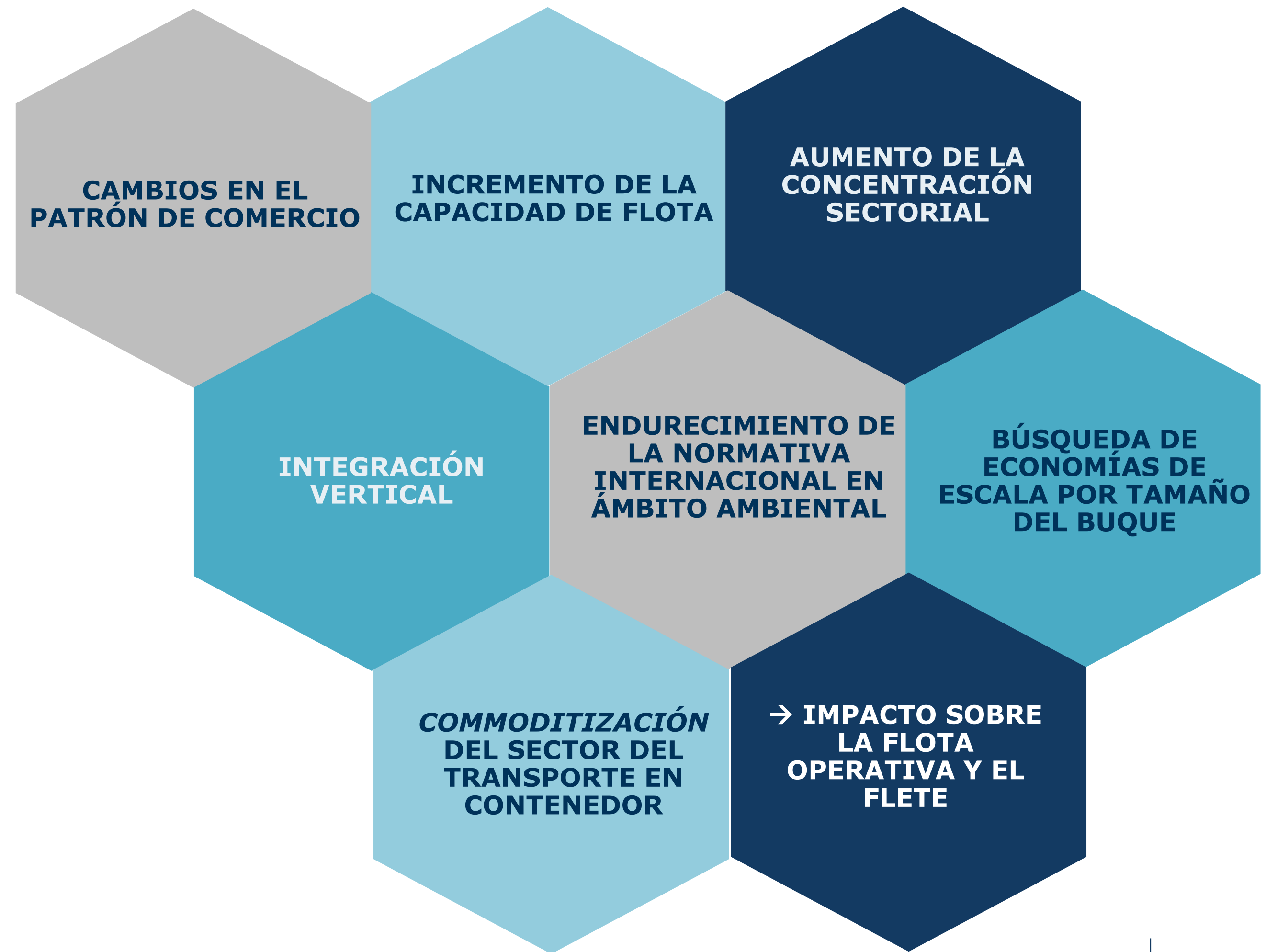
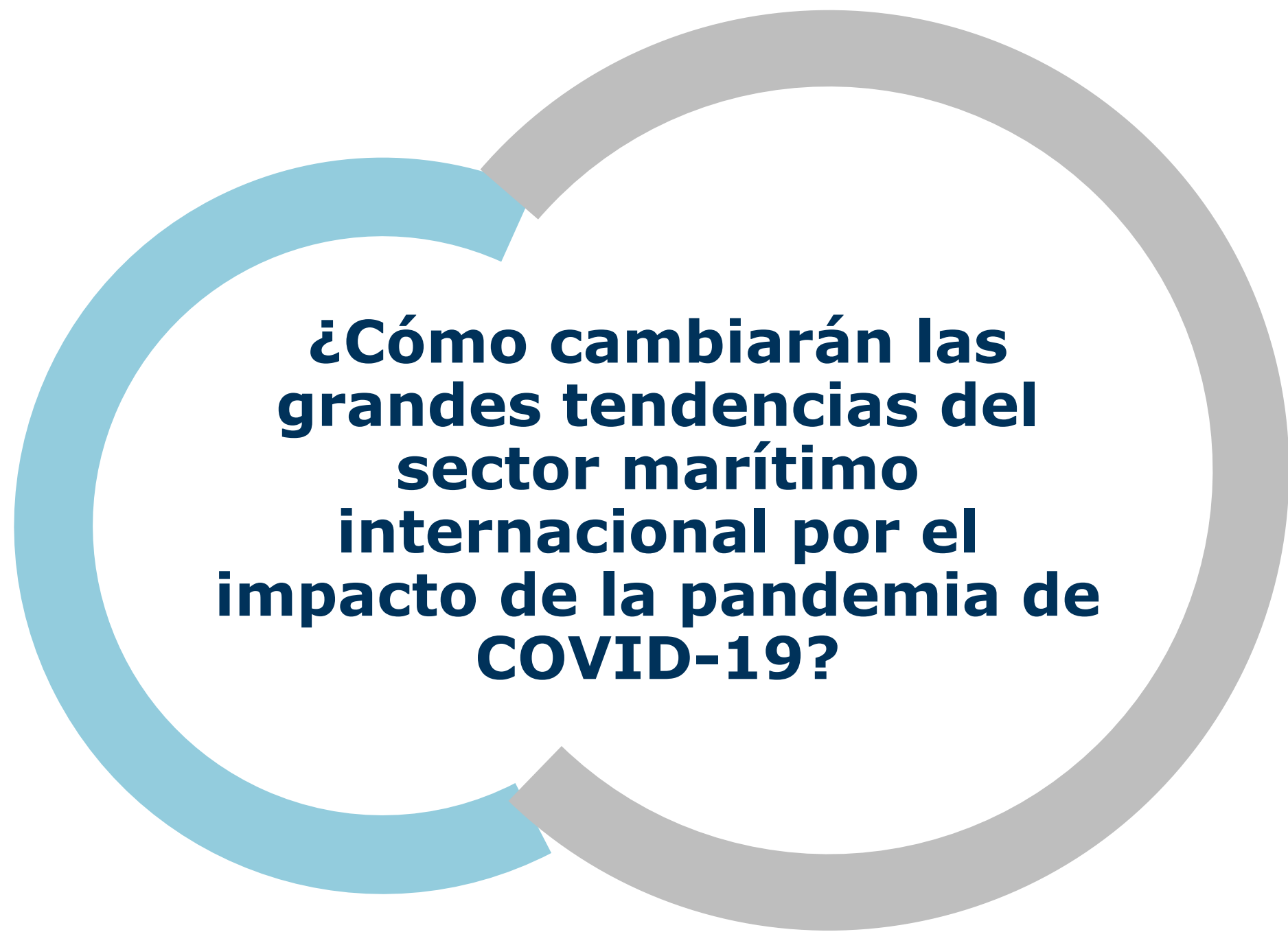
**Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional
del contenedor**

Abril 2020

Eva Pérez García, Fundación Valenciaport



Objetivo: Analizar el impacto de la crisis sanitaria provocada por COVID-19 en las tendencias en el sector marítimo internacional para el transporte de contenedores

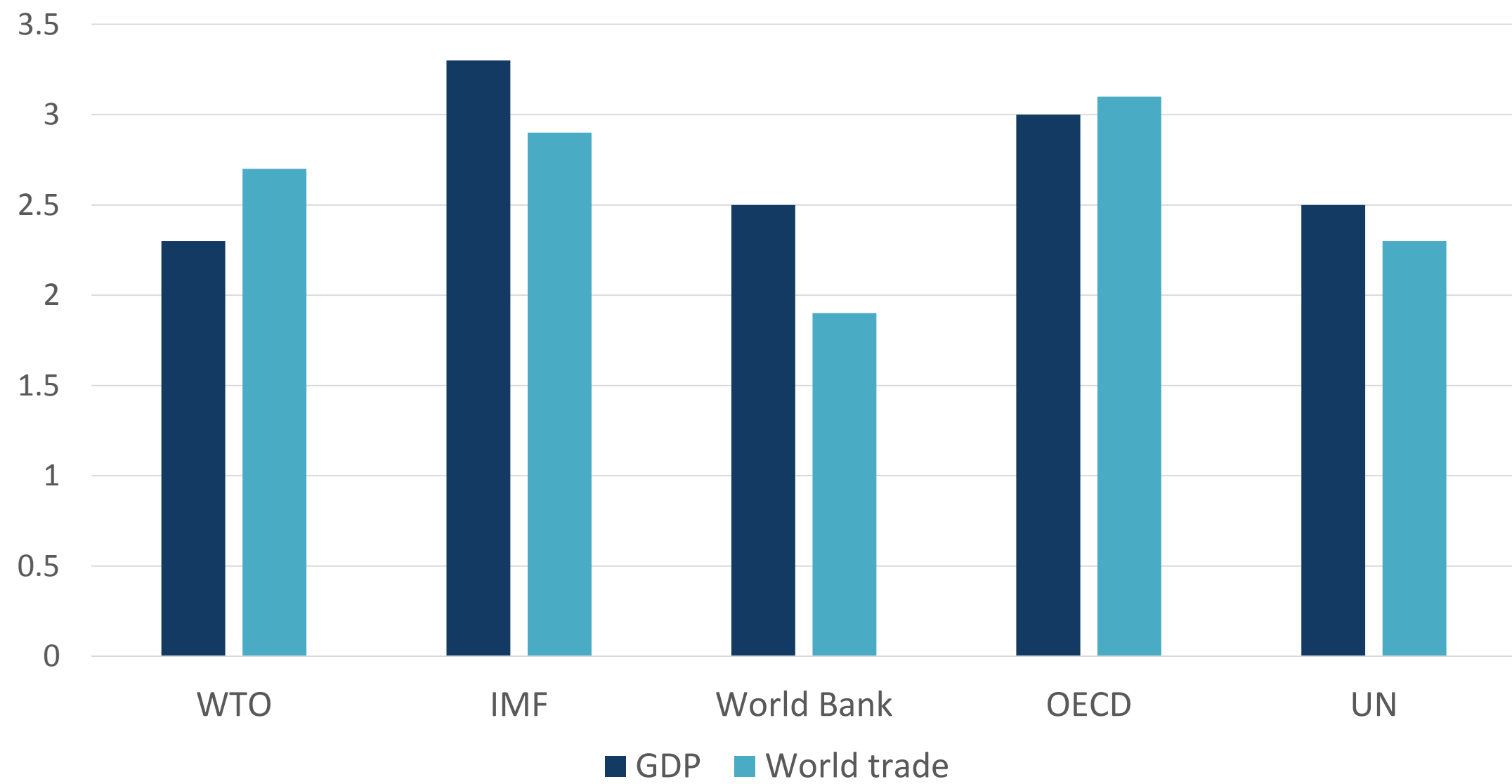




Previsiones de crecimiento del PIB y del comercio para 2020 (%)

Antes

Previsiones para 2020 realizadas a finales de 2019



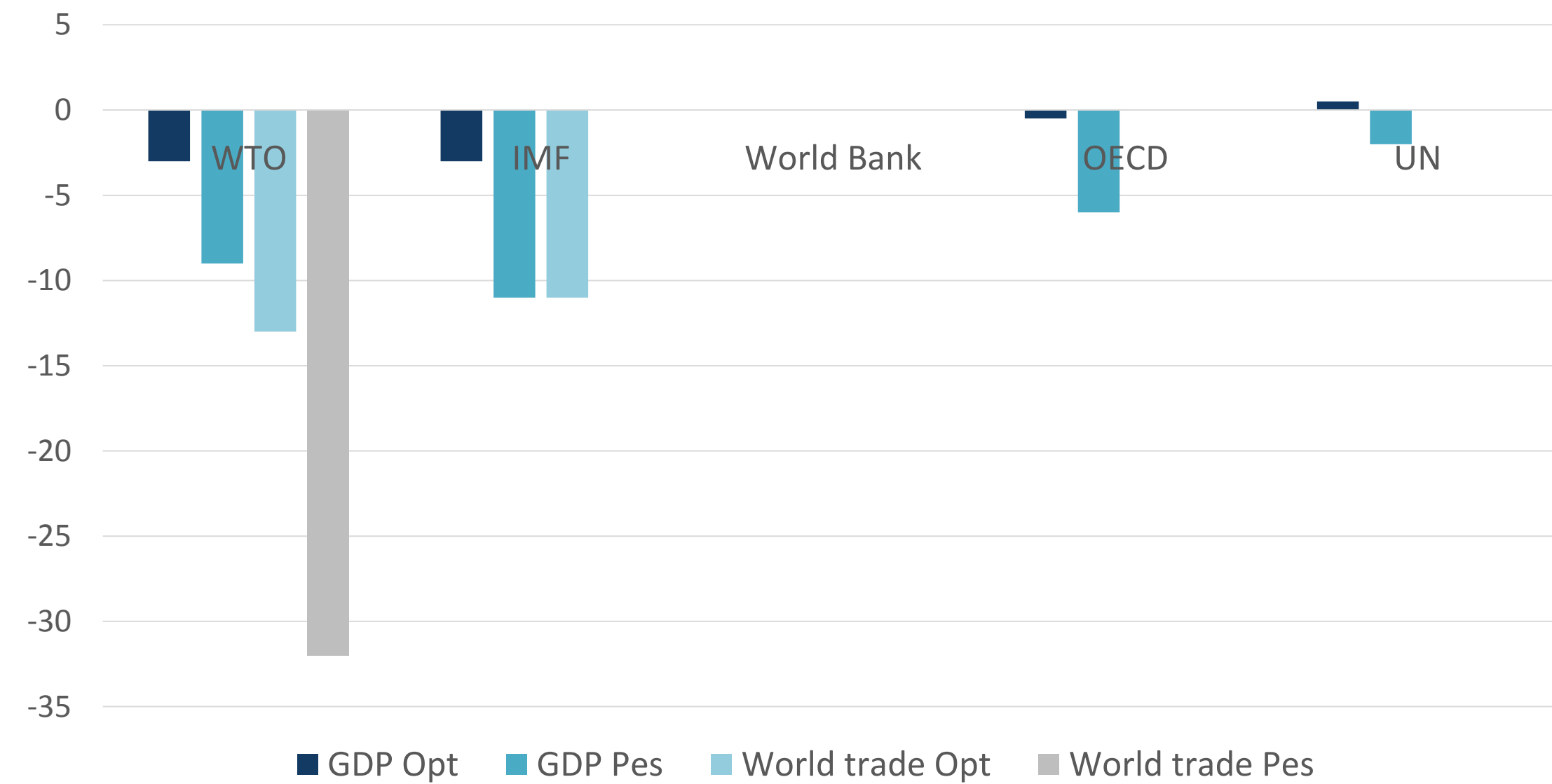
COVID-19

1T 2020



Después

Previsiones realizadas en abril 2020



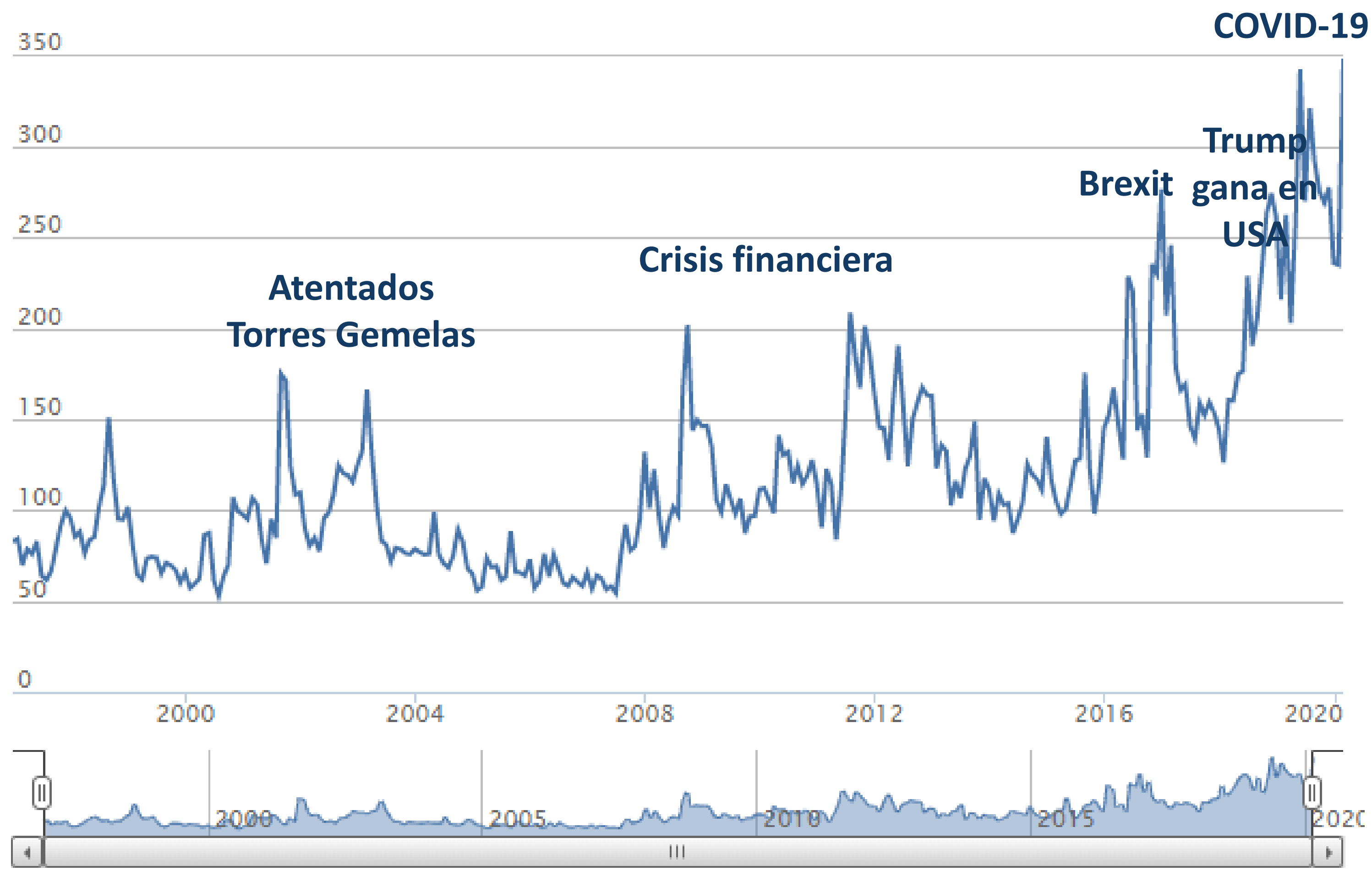


Uncertainty



Monthly Global Economic Policy Uncertainty Index

From: To:



Fuente: Baker, Bloom and Davis (2020) <https://www.policyuncertainty.com/index.html>



The “cash-flows spiral”



Fuente: Surico, P. (Abril 2020): *The economics of pandemics: The case of Covid-19*, London Business School



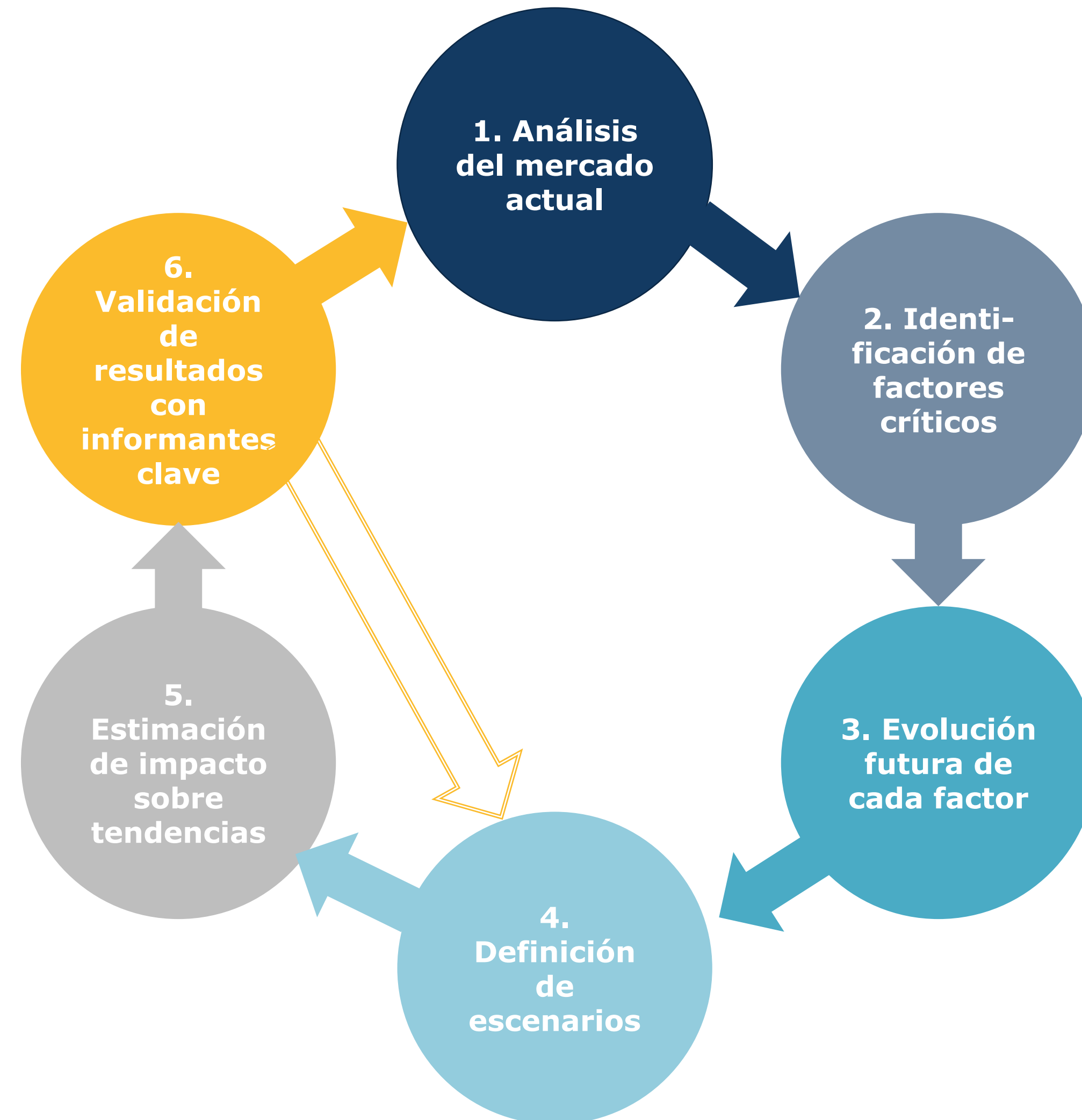
DEFINICIÓN DE ESCENARIOS

**¿Previsiones para este
mercado en el corto y
medio plazo?**





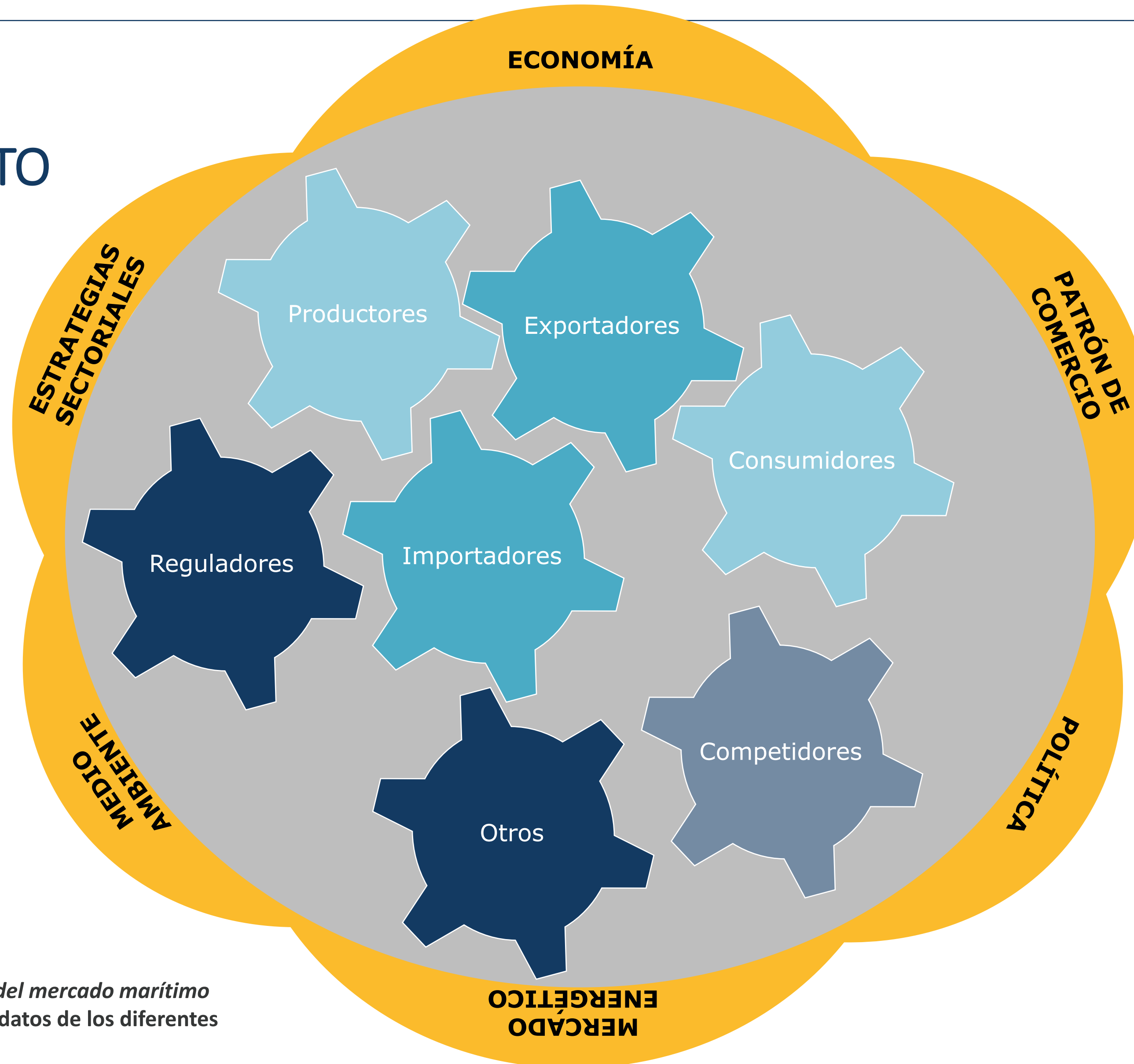
Metodología para la definición de escenarios de futuro





Identificación de factores críticos

CONTEXTO



RIESGO

Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020, en base a datos de los diferentes organismos internacionales

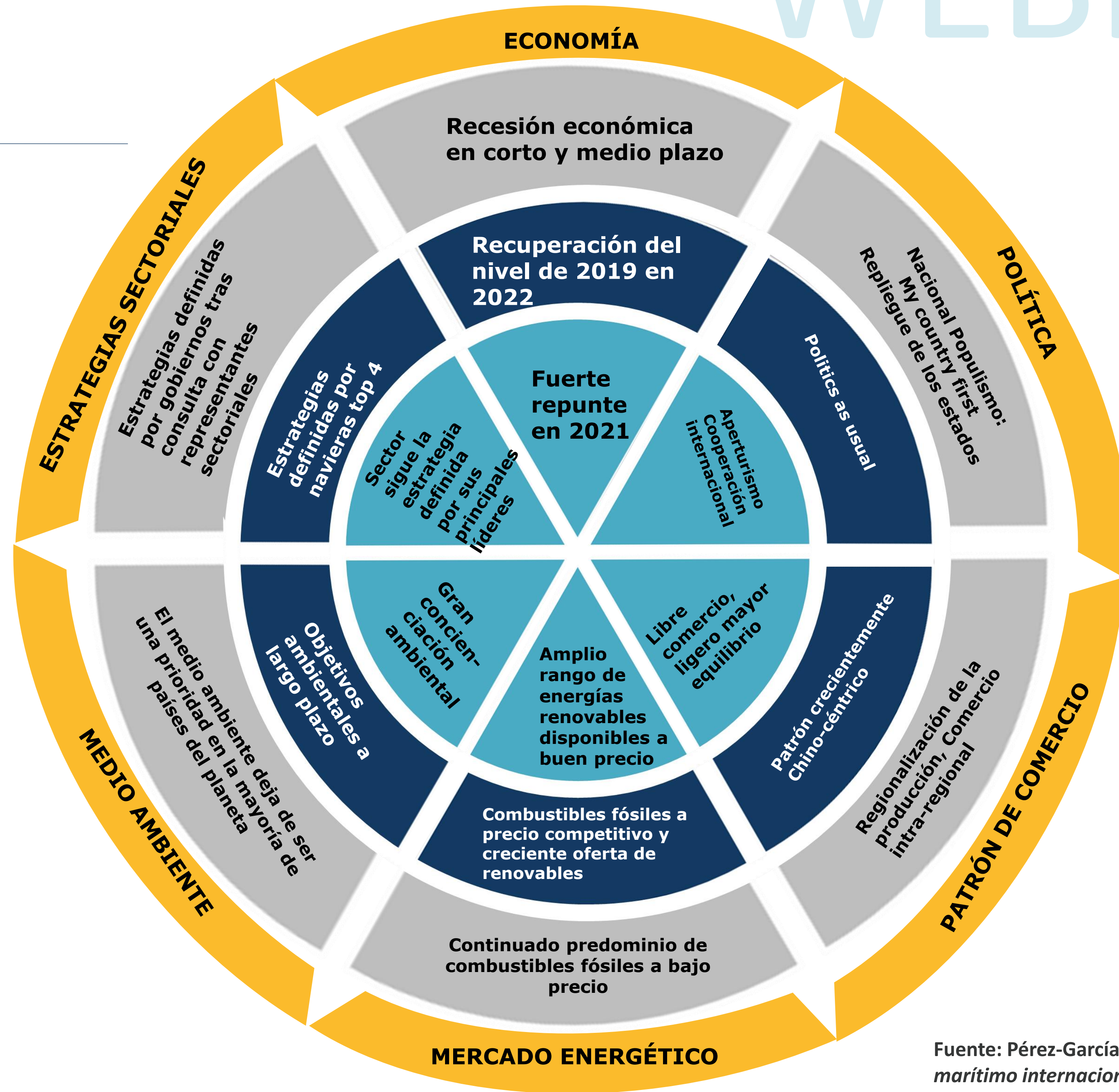


Escenarios 2025


Proteccionismo en auge


Business as usual


Crecimiento verde



Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020, en base a datos de los diferentes organismos internacionales



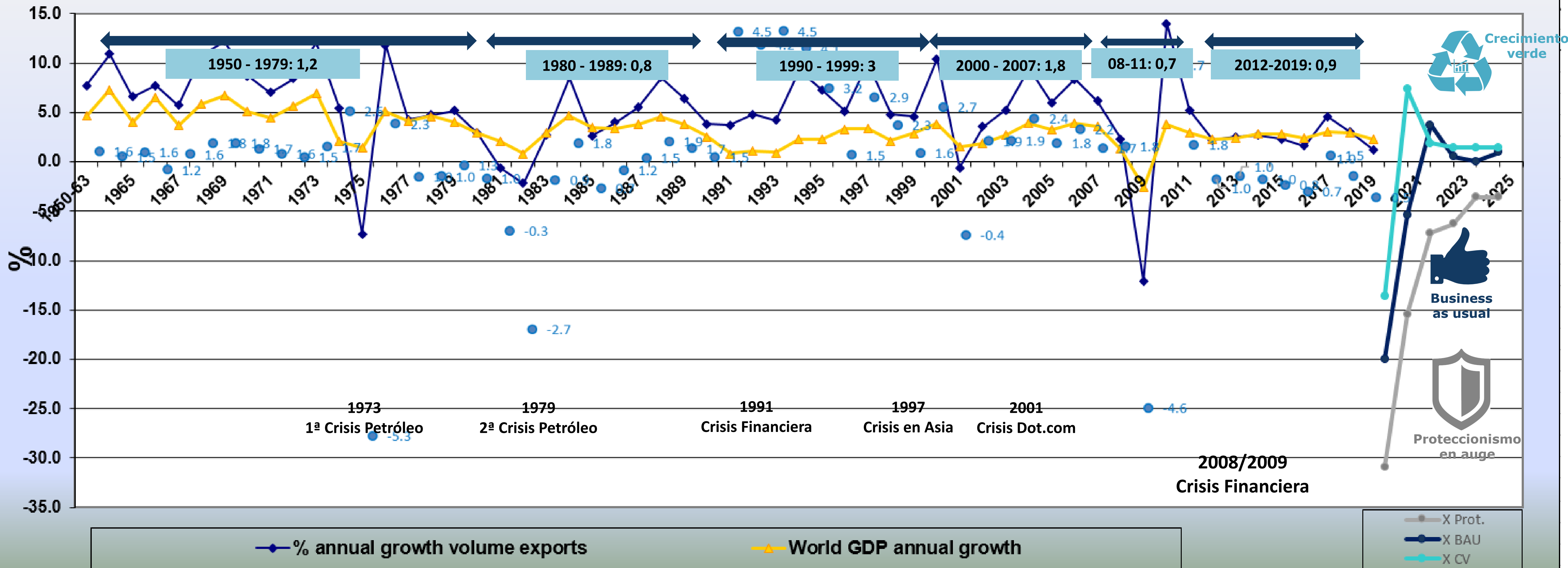
CAMBIOS EN EL PATRÓN DE COMERCIO





Relación entre crecimiento económico y exportación de mercancías: Evolución de la elasticidad del comercio

Evolución del crecimiento de las exportaciones en volumen y del PIB



Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020, en base a datos de la Organización Mundial del Comercio



Cambios en el patrón de comercio

2000-2019: Predominio de las rutas Este-Oeste



Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020



Cambios en el patrón de comercio



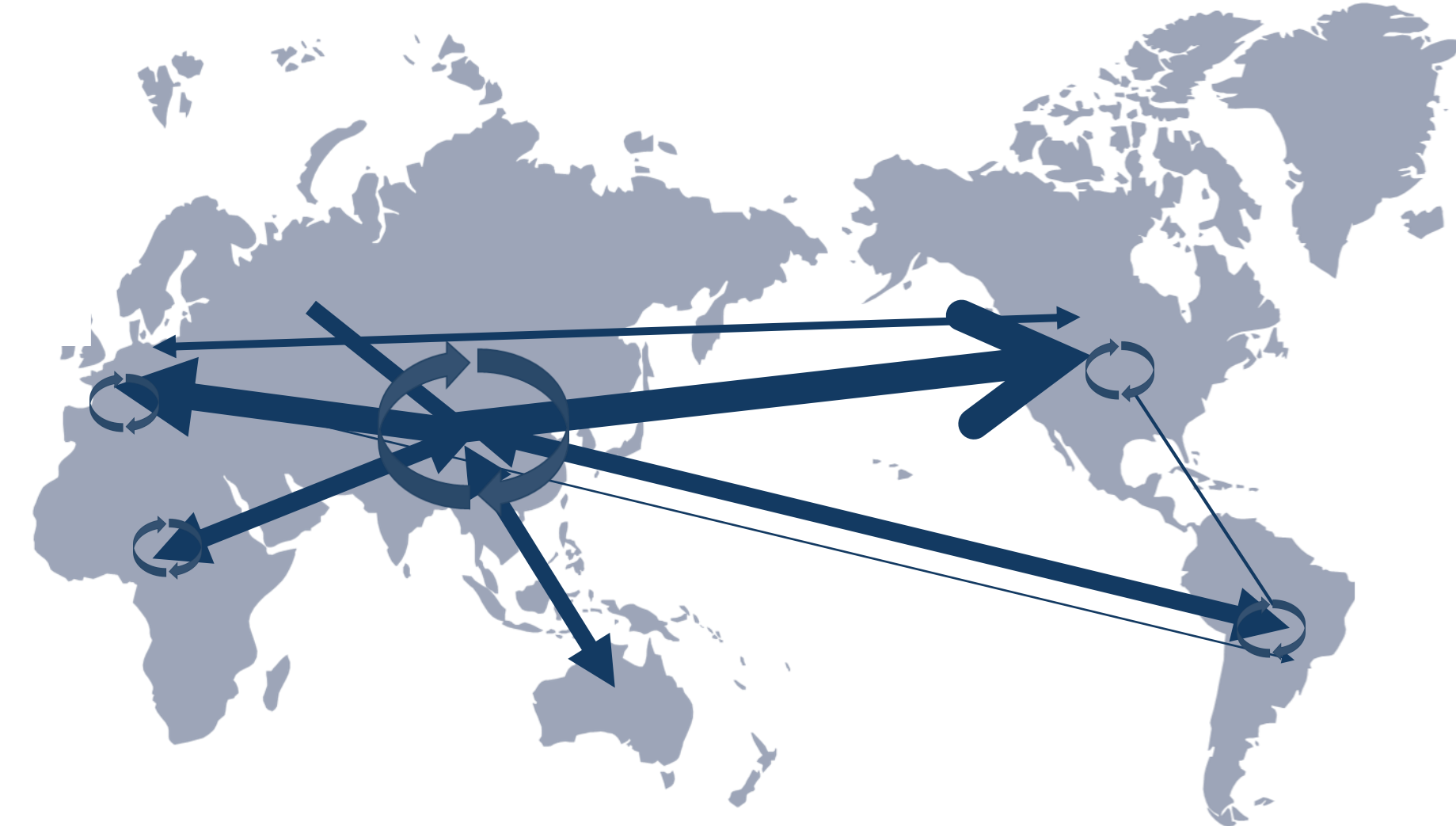
PREVISIÓN 2030: Libre comercio, ligero mayor equilibrio entre áreas



Business as usual



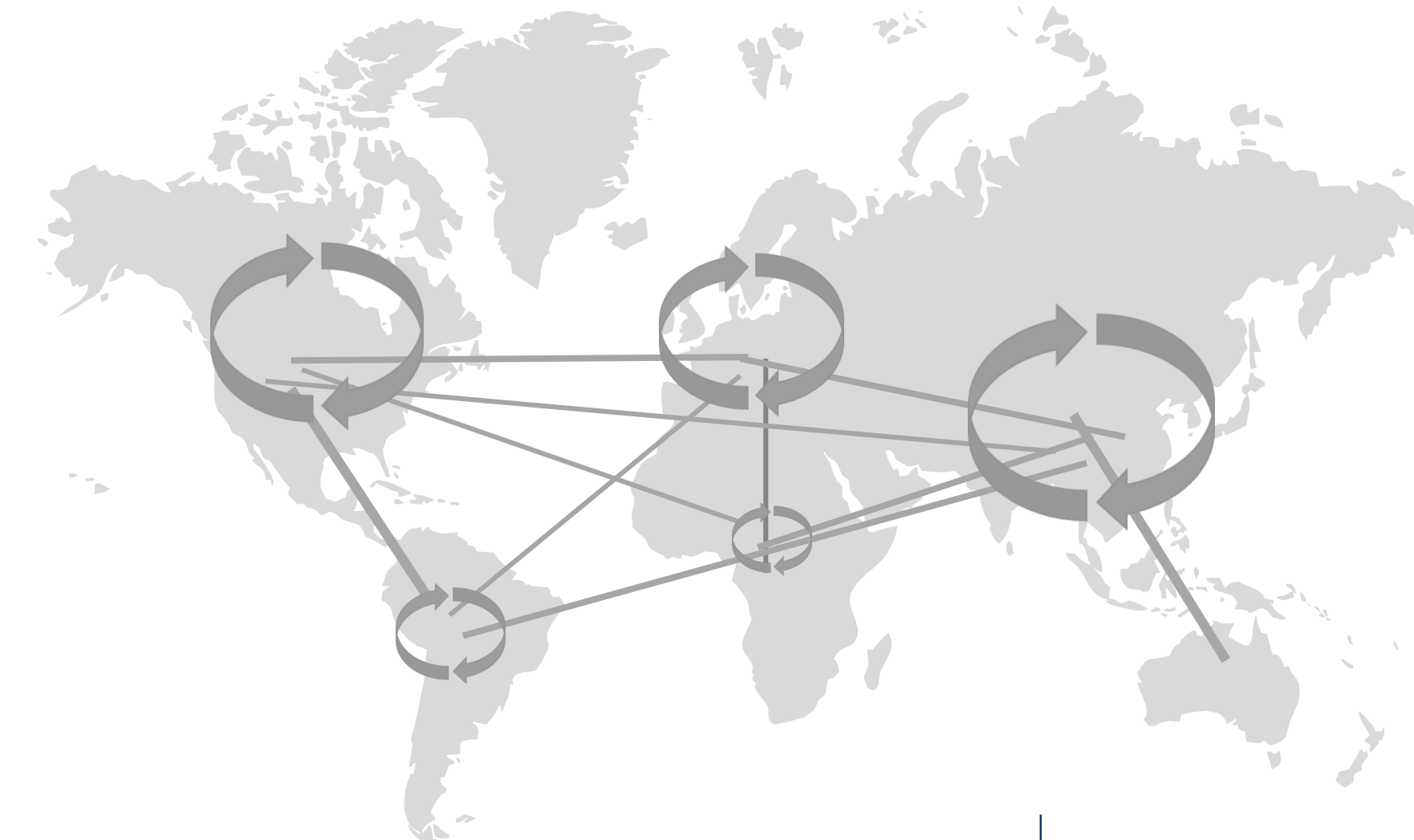
**PREVISIÓN 2030:
Patrón centrado en China**



Proteccionismo en auge

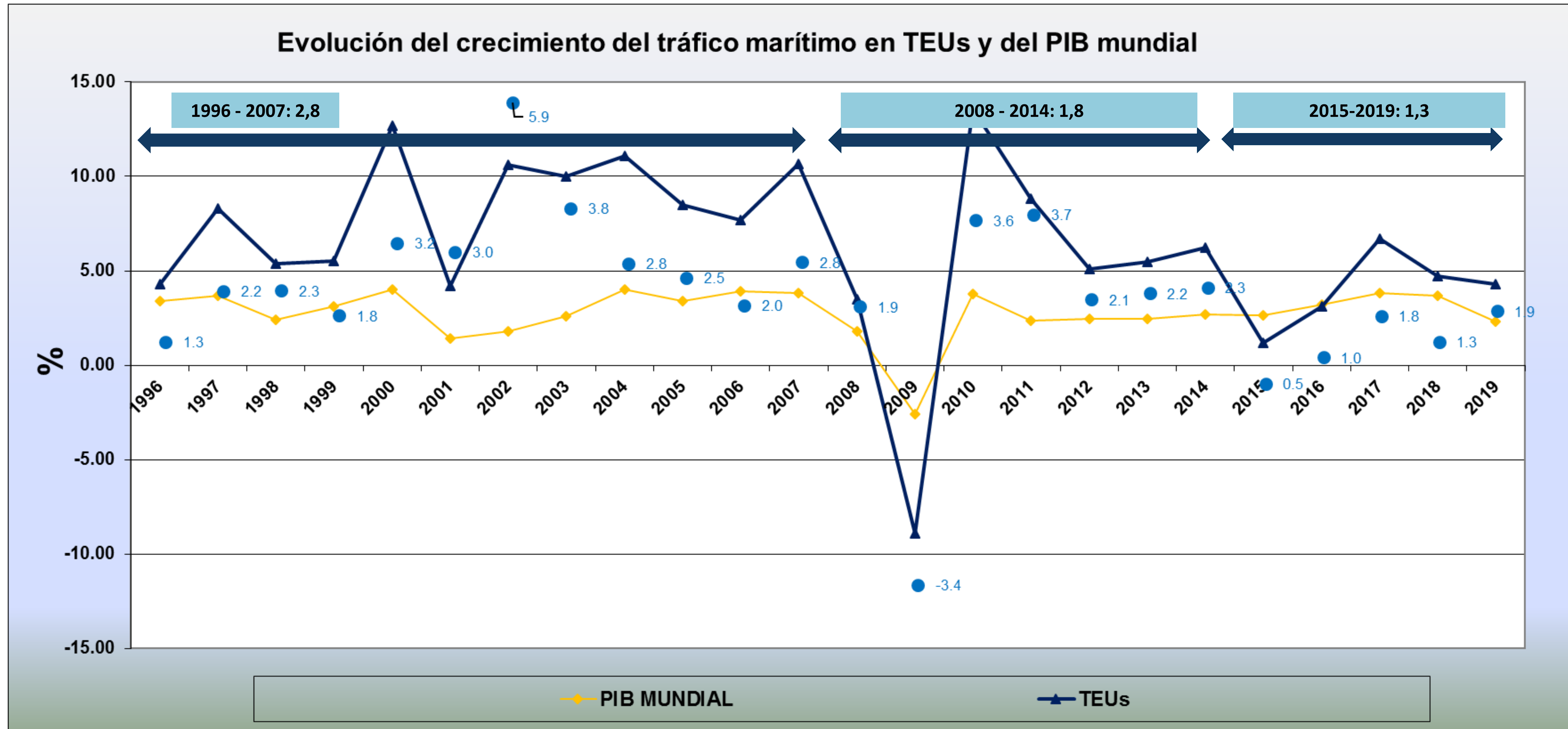


SARS-CoV-2: El virus de la desglobalización?





Relación entre crecimiento económico y tráfico marítimo en TEUs: Evolución de la elasticidad del tráfico en TEUs



Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020, en base a datos hasta 2008 de Global Insight y Drewry Shipping Consultants, y a partir de 2008 de UNCTAD y del Fondo Monetario Internacional



Relación entre crecimiento económico y tráfico marítimo en TEUs: Evolución de la elasticidad del tráfico en TEUs

Evolución del tráfico marítimo en TEUs:
Serie histórica y 3 escenarios futuros

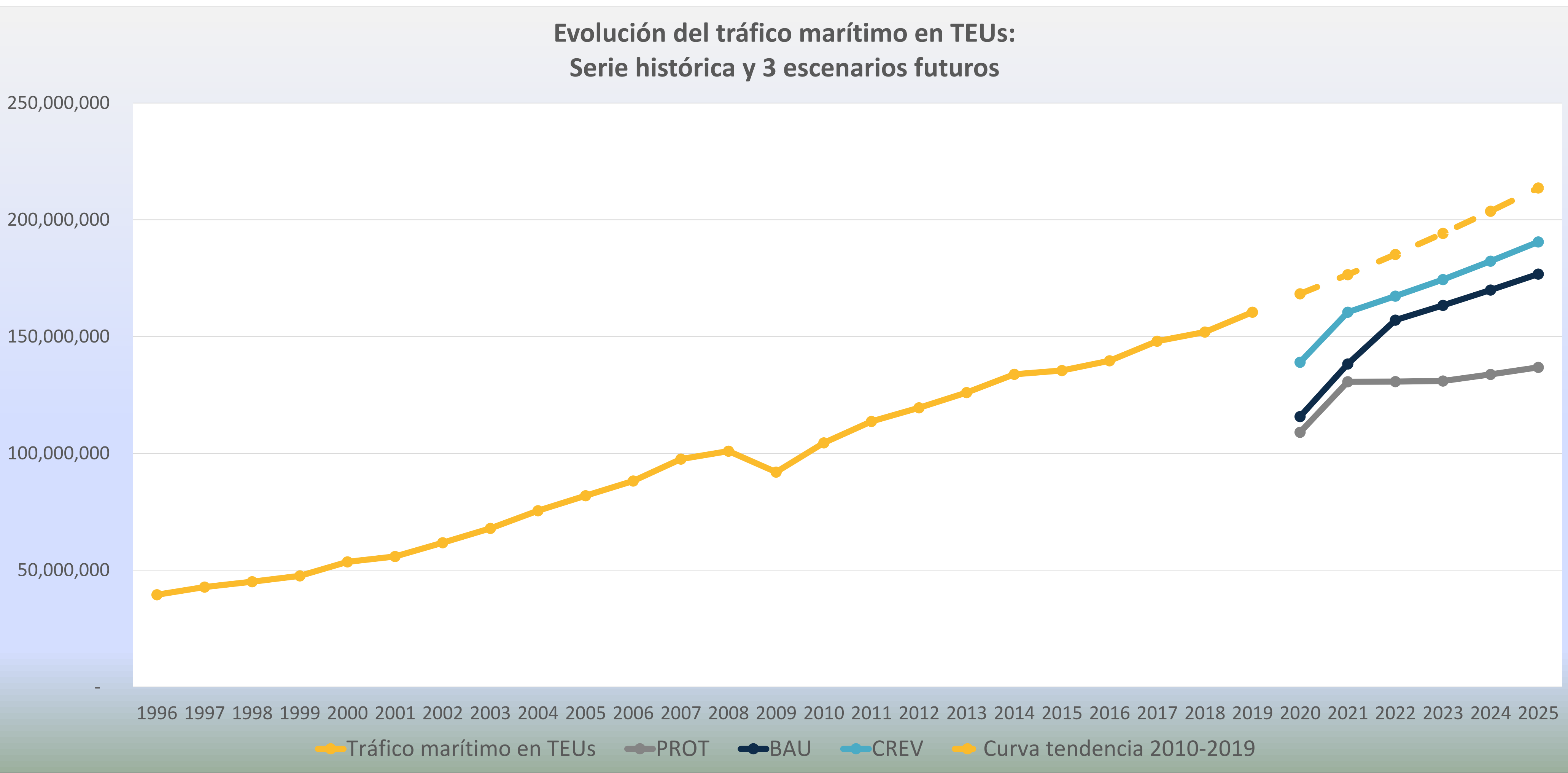
CAGR 1996 - 2019: 6,29%

CAGR 2010 - 2019: 4,88%

 **Crecimiento verde**
CAGR 2019 - 2025: 2,91%

 **Business as usual**
CAGR 2019 - 2025: 1,63%

 **Proteccionismo en auge**
CAGR 2019 - 2025: -2,62%



Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020, en base a datos de Drewry Shipping Consultants y Alphaliner

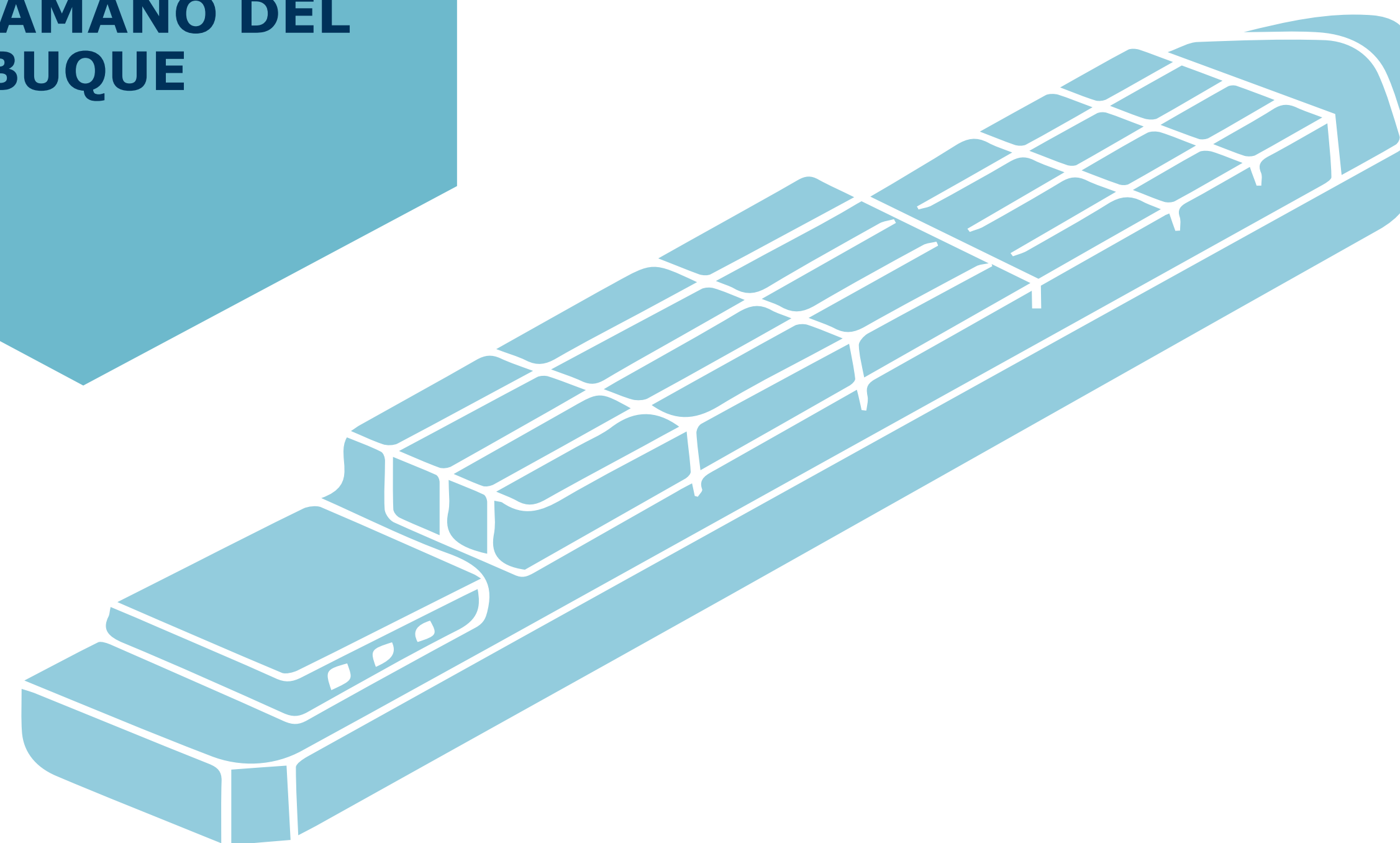


ESTRATEGIAS SECTORIALES

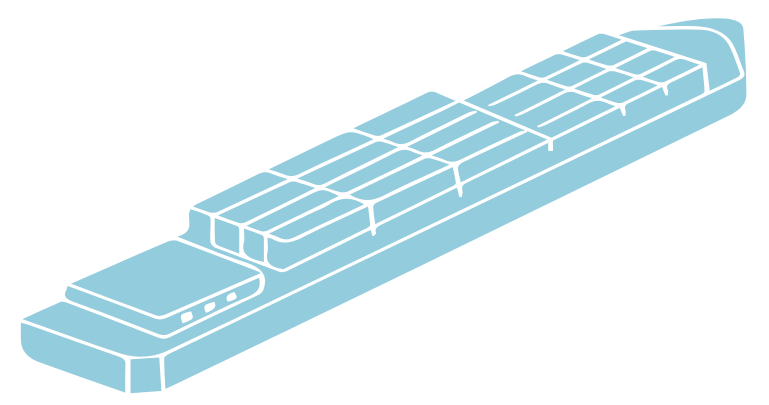




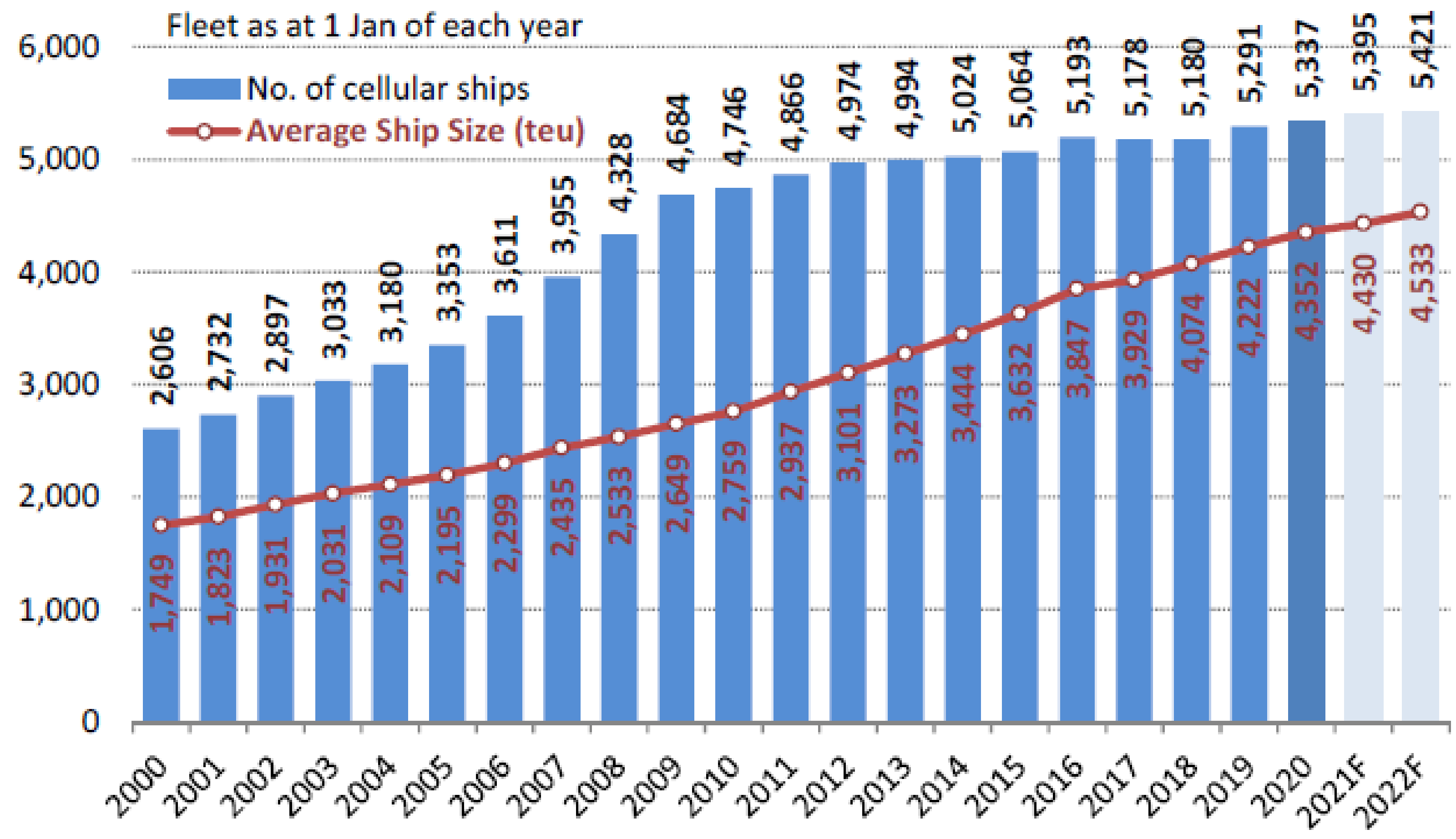
**BÚSQUEDA DE
ECONOMÍAS DE ESCALA
POR TAMAÑO DEL
BUQUE**



Búsqueda de economías de escala por tamaño del buque



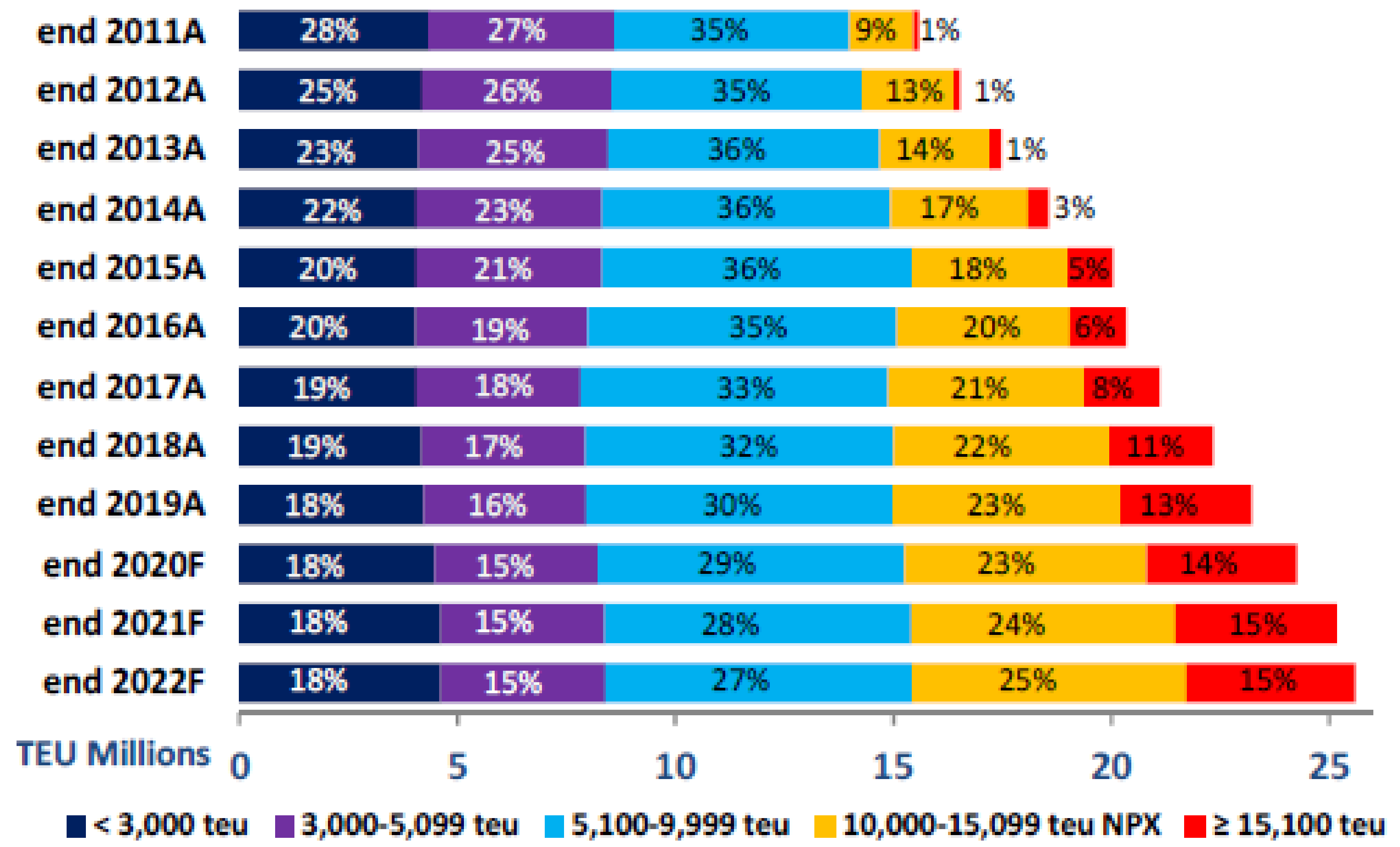
Evolución de la flota de portacontenedores – Estimación 2020-2022 en función de las entregas previstas de astilleros



Fuente: Alphaliner, Abril 2020

Búsqueda de economías de escala por tamaño del buque

Desagregación por tamaño del buque de la flota – Previsión 2020-2022 en función de las entregas de nuevas construcciones



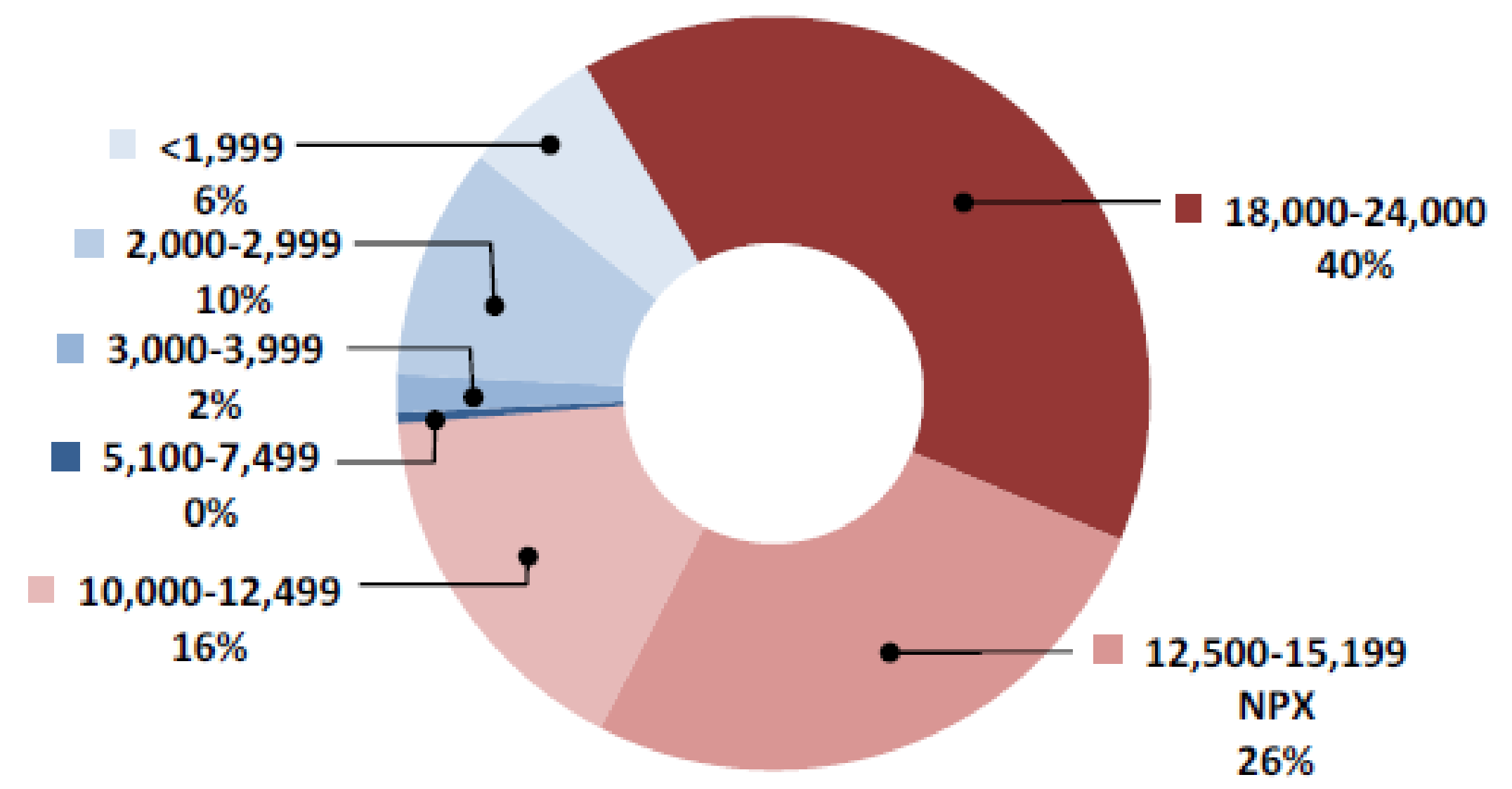
Fuente: Alphaliner, Abril 2020

Búsqueda de economías de escala por tamaño del buque

Desagregación por tamaño del buque de los pedidos de nuevas construcciones en astilleros

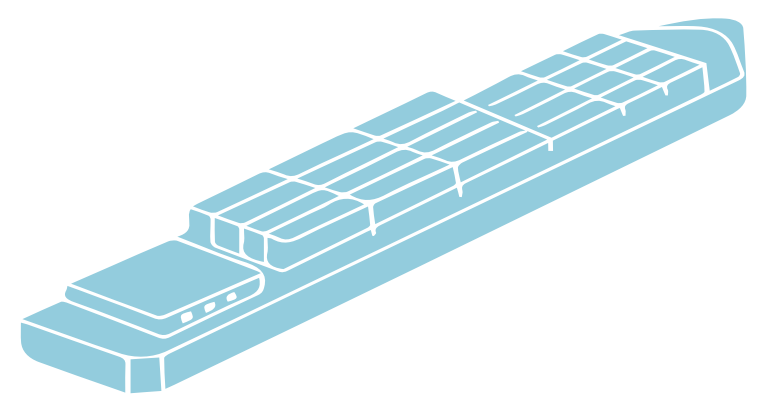
Size Range TEU	All cellular ships		Of which chartered			Orderbook/ Existing %
	Units	TEU	Units	TEU	% Chrt	
18,000-24,000	41	962,852	0	0	0.0%	41.2%
15,200-17,999	0	0	0	0	0.0%	0.0%
* 12,500-15,199 NPX	44	636,934	26	366,934	57.6%	18.2%
10,000-12,499	33	391,176	26	306,350	78.3%	21.9%
7,500-9,999	0	0	0	0	0.0%	0.0%
5,100-7,499	2	10,590	2	10,590	0.0%	0.4%
4,000-5,099	0	0	0	0	0.0%	0.0%
3,000-3,999	13	39,788	1	3,100	7.8%	4.5%
2,000-2,999	98	242,579	34	84,284	34.7%	13.9%
1,500-1,999	49	89,933	34	62,374	69.4%	8.6%
1,000-1,499	40	45,884	13	15,660	34.1%	5.6%
500-999	9	5,824	0	0	0.0%	1.0%
100-499	2	420	0	0	0.0%	0.7%
TOTAL	331	2,425,980	136	849,292	35.0%	10.4%

Orderbook Fleet Capacity Breakdown by TEU size range



Fuente: Alphaliner, Abril 2020

Búsqueda de economías de escala por tamaño del buque

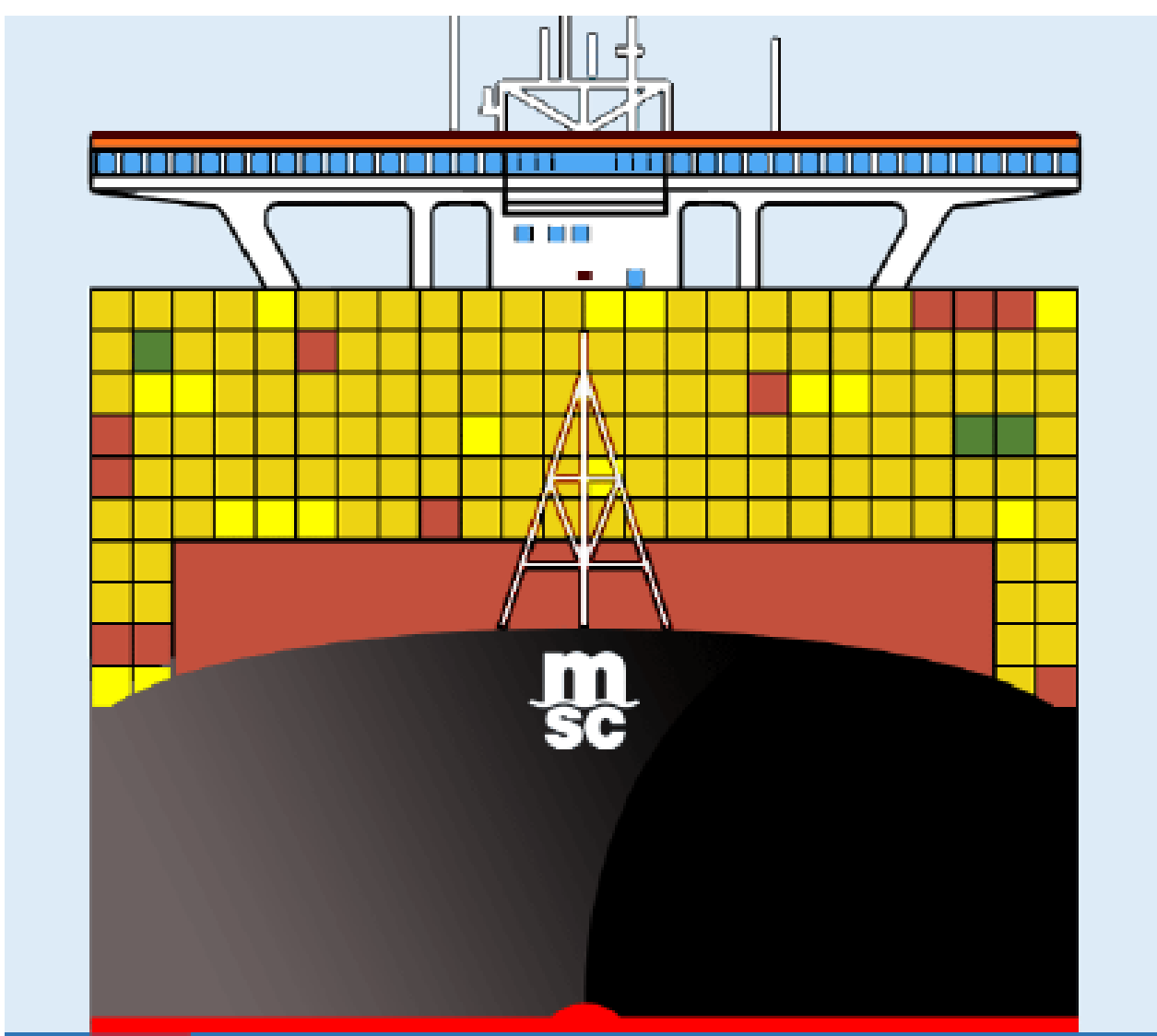


Apuesta por los buques Megamax

A quick glimpse of the world's first Megamax-24

Recent photos from Geoje Island, Korea, show that the world's first 'megamax-24' ship, to be named MSC GULSUN, is making progress at Samsung Heavy Industries' shipyard in South Korea.

'Megamax-24' vessels are the natural successors of 'Megamax-23' ships that already dominate the Asia-Europe trade corridor today and they share many characteristics with the 'smaller' type. The main difference is an increased breadth of 24 rows (61 m) vs 23 rows (59 m).



[MGX-24 = 61 m wide]

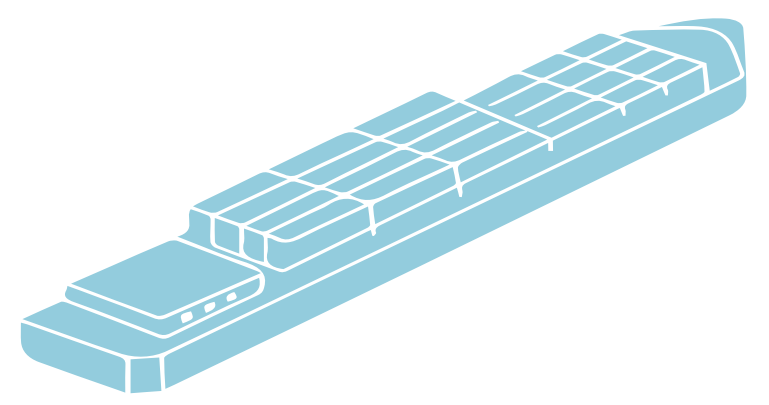
above: 'megamax-24' vessels remain within the established 400 m length envelope of today's jumbo ships, but they are one row of containers wider.

Megamax-24 container ships

existing and on order - ranked by nominal container intake

	teu	reefers		del'd	on order
DSME HMM Type	23.964	1.500	ships:	0	7
lead ship:					
HMM ALGECIRAS	1st delivery: April 2020			DSME Shipyard	
CSSC Evergreen Type	23.888	tbd	ships:	0	4
lead ship:					
EVER TBN	1st delivery: April 2022			Hudong (2) and Jiangnan (2)	
Samsung HHM Type	23.792	1.500	ships:	0	5
lead ship:					
HMM OSLO	1st delivery: April 2020			Samsung HI	
Samsung Evergreen Type	23.764	tbd	ships:	0	6
lead ship:					
EVER TBN	1st delivery: Dec 2021			Samsung HI	
Samsung MSC Type	23.756	2.024	ships:	6	0
lead ship:					
MSC GÜLSÜN	1st delivery: July 2019			Samsung HI	
DSME MSC Type	23.656	2.026	ships:	5	5
lead ship:					
MSC MINA	1st delivery: July 2019			DSME Shipyard	
CSSCL CMA CGM Type (LNG)	23.112	2.200	ships:	0	9
lead ship:					
CMA CGM JACQUES SAADE	1st delivery: June 2020			Hudong (4) and Jiangnan (5)	

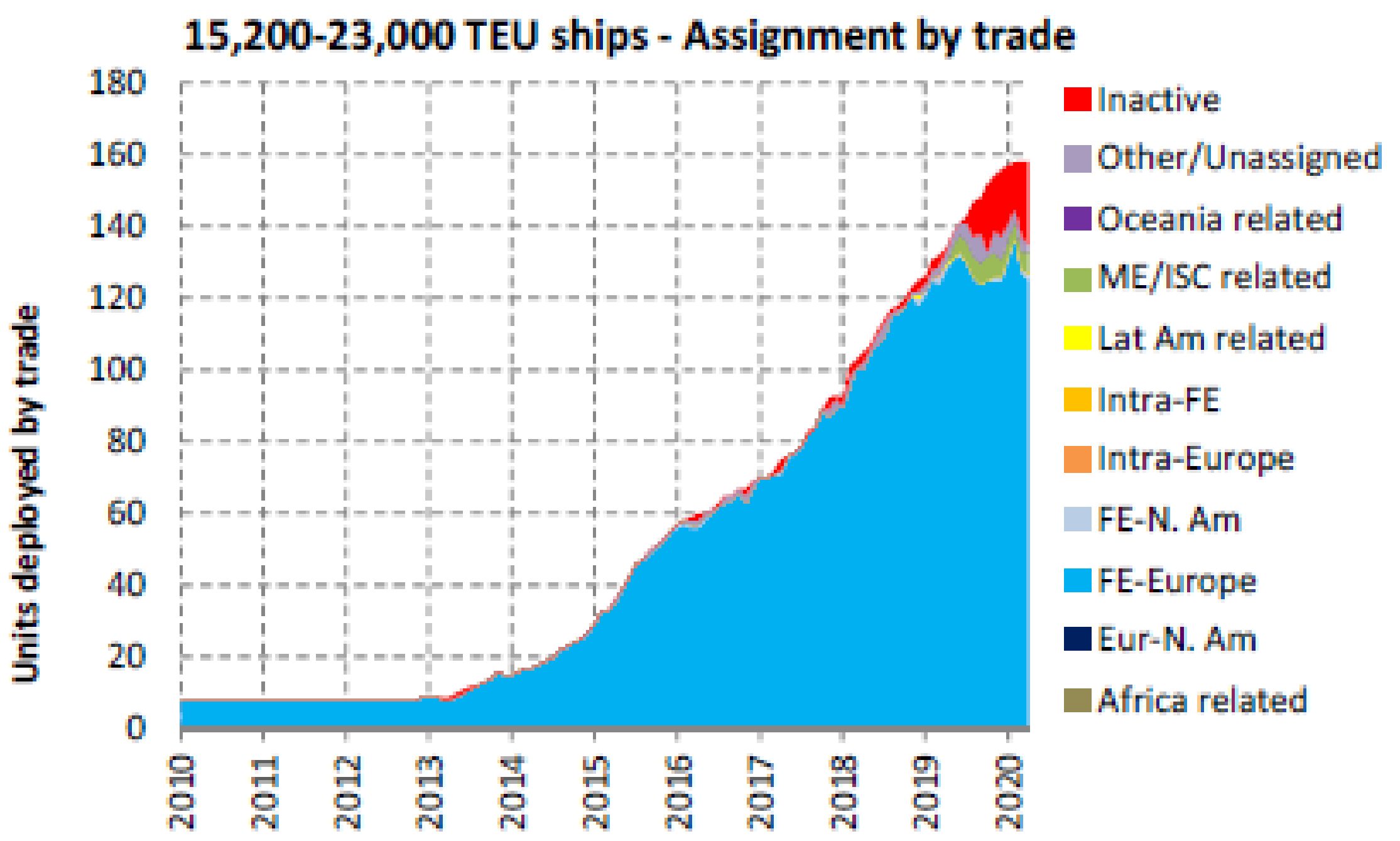
Búsqueda de economías de escala por tamaño del buque



Apuesta por los buques de gran tamaño

Maersk and MSC give Asia-Med the megamax treatment

FEBRUARY 27TH, 2019 SAM CHAMBERS CONTAINERS, EUROPE 1 COMMENTS



Fuente: Alphaliner, Abril 2020

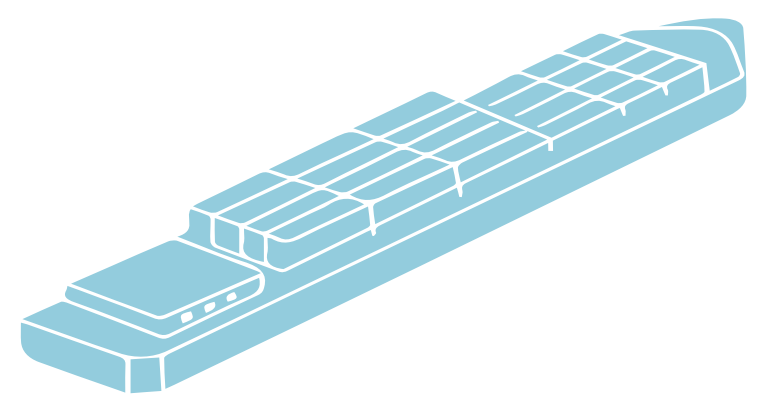
2M, the vessel sharing agreement between the world's two largest liners, MSC and Maersk, is set to supersize the Asia-Mediterranean tradelane.

Alphaliner is reporting the 19,224 teu [MSC Clara](#) will shift from the Asia – Europe tradelane to service the Mediterranean on 2M's AE-11/Jade service from March 27, becoming the first megamax to be deployed in a dedicated Asia – Mediterranean loop. In total, Maersk and MSC will switch eleven 19,000 teu class ships to the Mediterranean route, a tradelane that has typically been served by 15,000 teu class ships in recent years.

Commenting on the news, Andy Lane, a partner at CTI Consultancy in Singapore, told *Splash* today: "Reducing capacity on Asia-North Europe at a time of limited demand growth is helpful for that trade. However, increasing the capacity on the Asia-Mediterranean route as a direct result could end up being harmful in the battle to increase revenues on that trade, and especially if the other alliances follow suit."

Fuente: Splash, Feb. 2019

Búsqueda de economías de escala por tamaño del buque



How would the proposed 'GGX-25' compare to today's biggest ships?

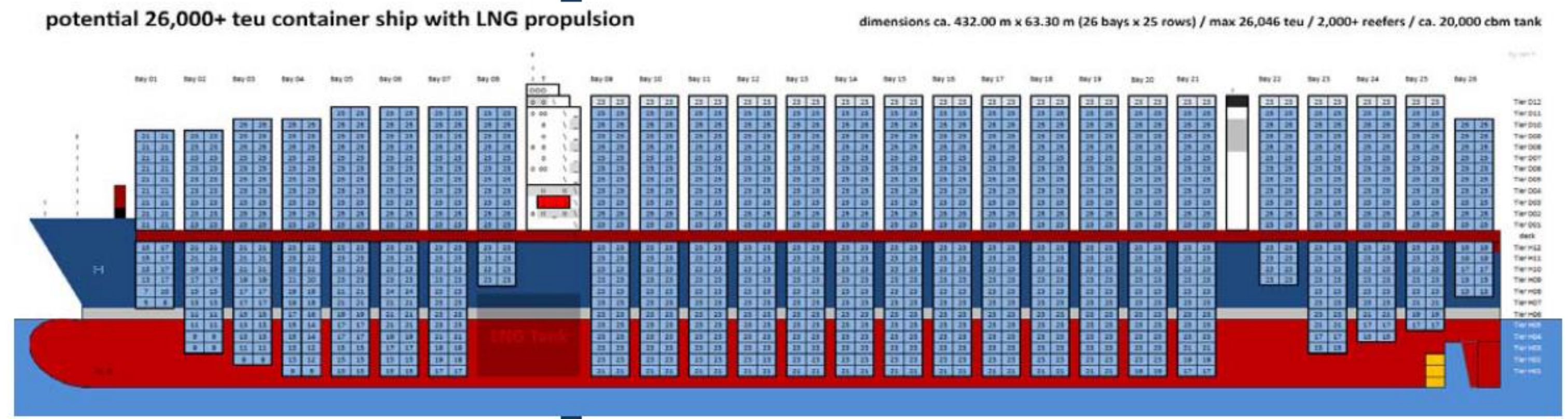
ALPHALINER	MGX-23	%	MGX-24	%	GGX-25	%
length overall (m)	399,00	100	399,00	100	432,50	108
breadth (m)	59,00	100	61,50	104	63,30	107
max intake (teu, nominal)	20.000	100	23.000	115	25.500	128
dwt (average)	199.000	100	221.500	111	248.000	125

MGX-23 and MGX-24 dwt based upon existing fleet average. GGX-25 dwt estimated. All values 'about'

Siguiente paso: Buques de 25.000 TEUs

DNVGL approves plan for LNG-powered 25,000 teu ship

The classification society DNVGL has granted Approval in Principle (AIP) to the design for an LNG-powered 25,000 teu container ship developed by Hudong-Zhonghua Shipbuilding.



Búsqueda de economías de escala por tamaño del buque

Siguiente paso: Buques de 25.000 TEUs

Cosco está dispuesto a construir el primer megaportacontenedor de 25.000 TEUs

-  Imprimir
-  A A A
-  Traducir
- 

Desde la industria marítima, consideran que se trata de una misión arriesgada, teniendo en cuenta que la demanda del transporte de larga distancia continúa reduciéndose y el ahorro de costes es mínimo.

Martes, 26/03/2019 por CdS



El Instituto de Investigación sobre Buques y Transporte Marítimo de Shanghai, SSSRI, perteneciente a Cosco Shipping, ha completado el *diseño del primer buque de 25.000 TEUs*, que ya ha recibido la aprobación del Instituto de Investigación 708 de la Corporación Estatal China para la Construcción de Buques, CSSC.

El desarrollo de este buque cumple con los requisitos del *plan estratégico de China para el sector industrial*, con fecha límite 2025, y encaja con la iniciativa nacional 'Belt and Road' para el impulso de la nueva Ruta de la Seda.

No obstante, desde la industria marítima consideran que se trata de una misión arriesgada, teniendo en cuenta que *la demanda del transporte de larga distancia continúa reduciéndose* y el ahorro de costes que supone utilizar un buque con capacidad para 25.000 TEUs o uno con capacidad para 20.000 es mínimo.

Además, esa pequeña ventaja no es tal considerando los tres días adicionales de rotación por las escalas en puerto, la reducción de la oferta de servicios y *el riesgo de que disminuya el nivel de utilización*.

Para la principal naviera del mundo, Maersk, comparan esta clase de embarcaciones con el modelo A380 de Airbus, que *ha demostrado no tener éxito a nivel comercial*, y cuestionan la necesidad de incorporar buques de ese tamaño en el mercado actual. Por su parte, su socio en la alianza 2M, MSC, aumentará su flota próximamente con portacontenedores de 23.000 TEUs.

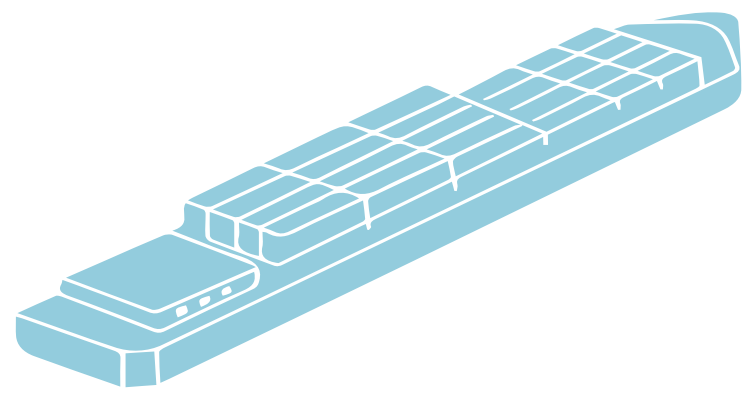
OTRAS NOTICIAS

Cosco incorpora un nuevo portacontenedores de 21.000 TEUs

Cosco recibe un nuevo megaportacontenedores con capacidad para 20.000 TEUs

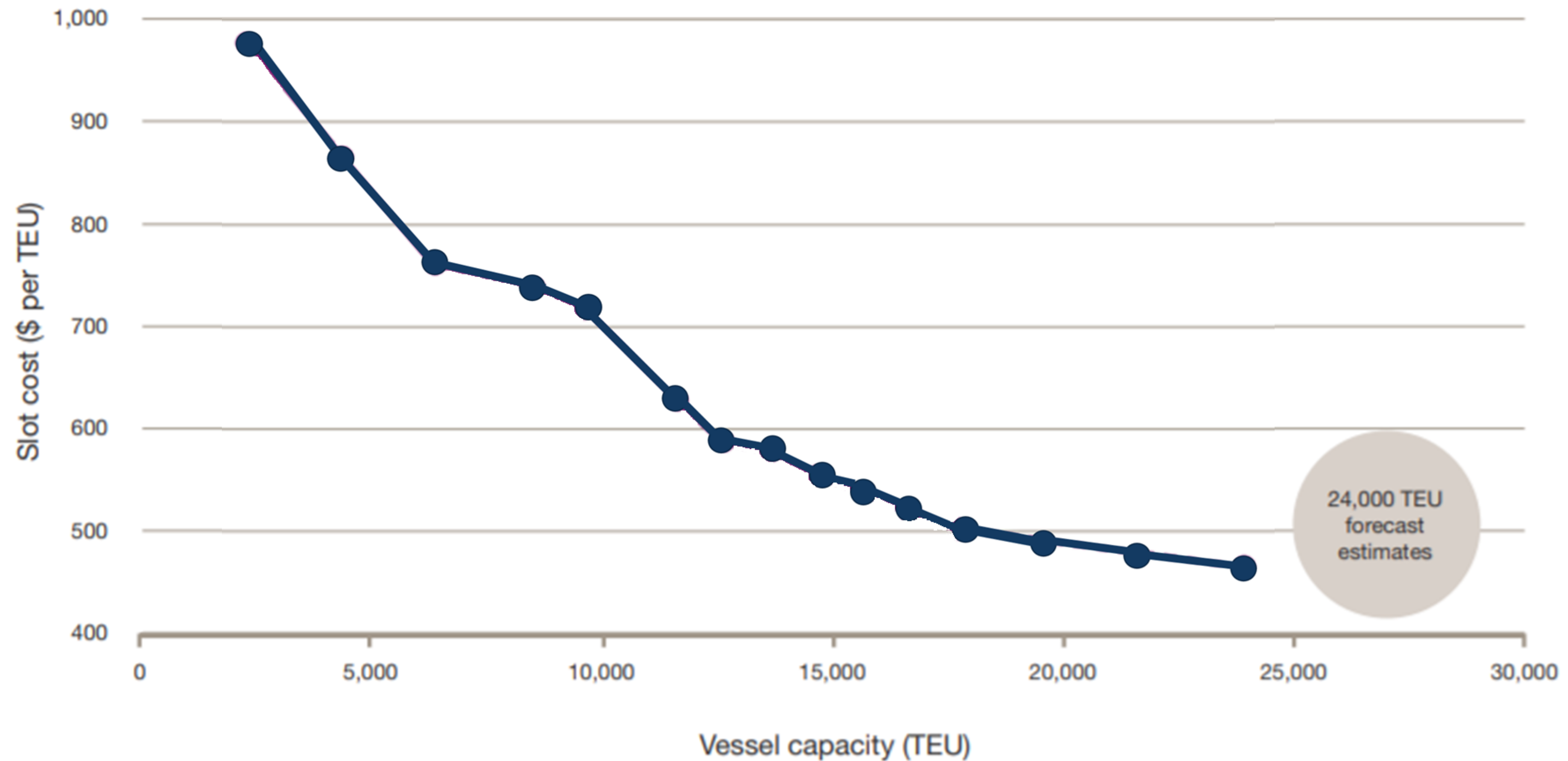
Cosco recibe el primer megabuque habilitado para su control remoto o autónomo

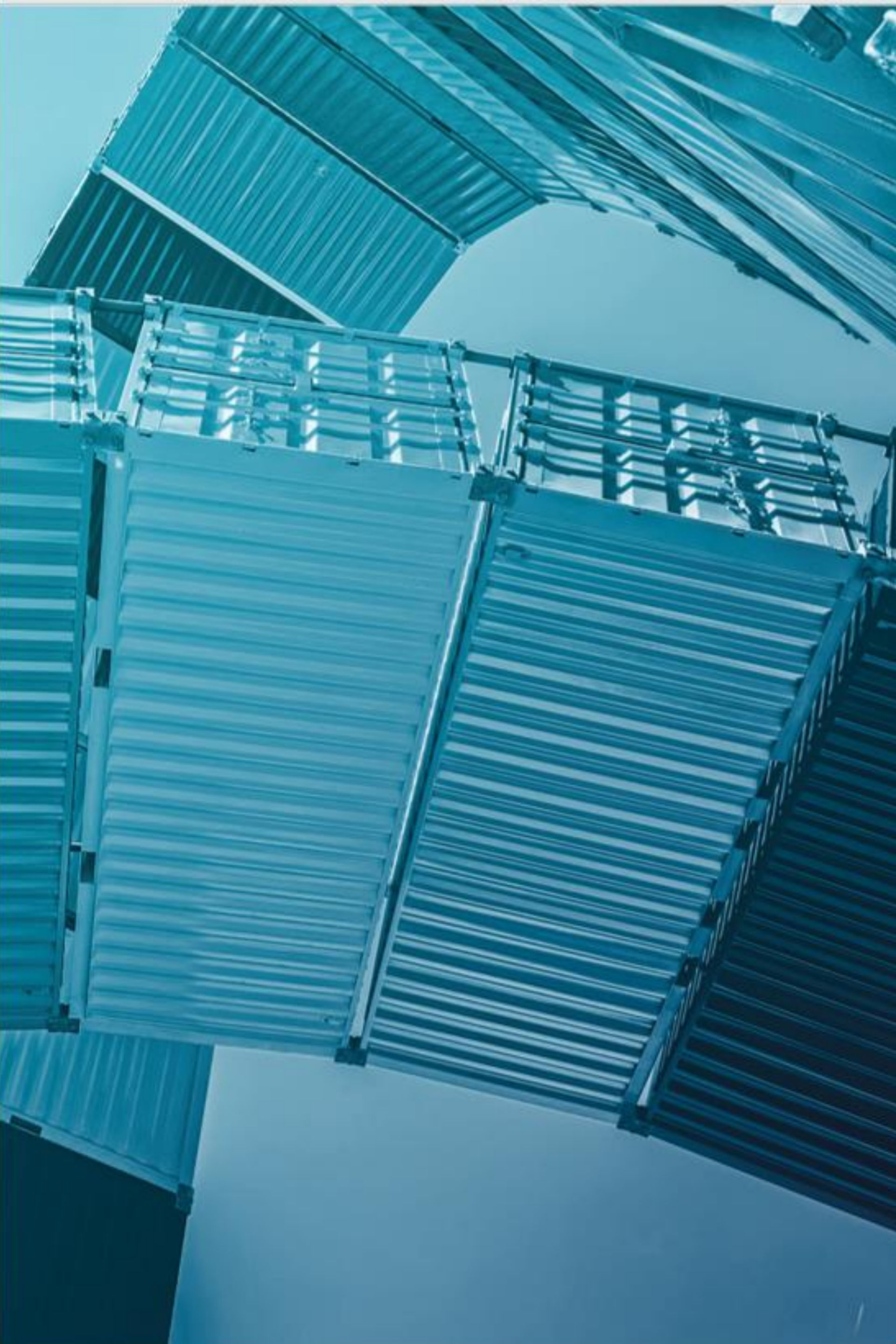
El mes de enero de 2018 marcará un nuevo récord en las entregas de



Búsqueda de economías de escala por tamaño del buque

Costes operativos en el Asia – N. Europa (roundtrip) en función del tamaño del buque empleado: ¿Se está alcanzando la asíntota?



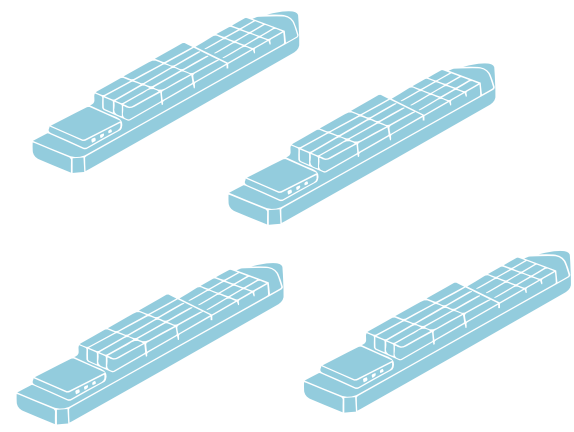


WEBINARS



INCREMENTO DE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA

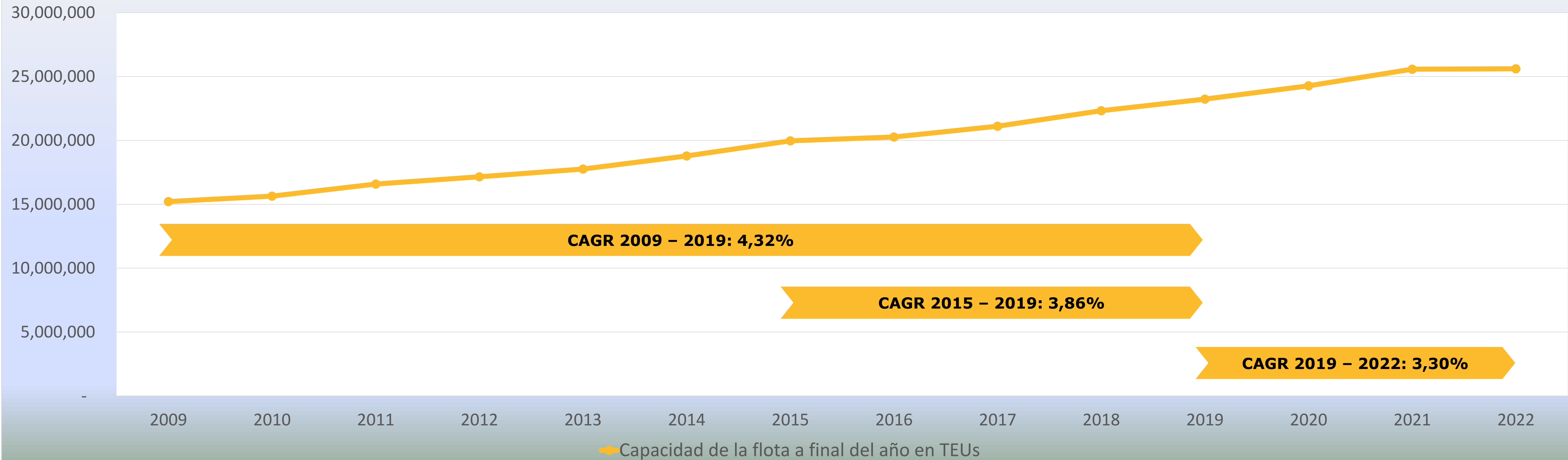


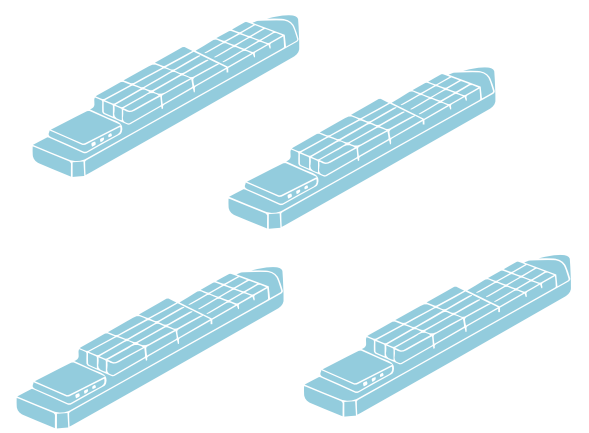


Incremento de la capacidad de flota

Notable incremento de la capacidad de la flota de portacontenedores en TEUs

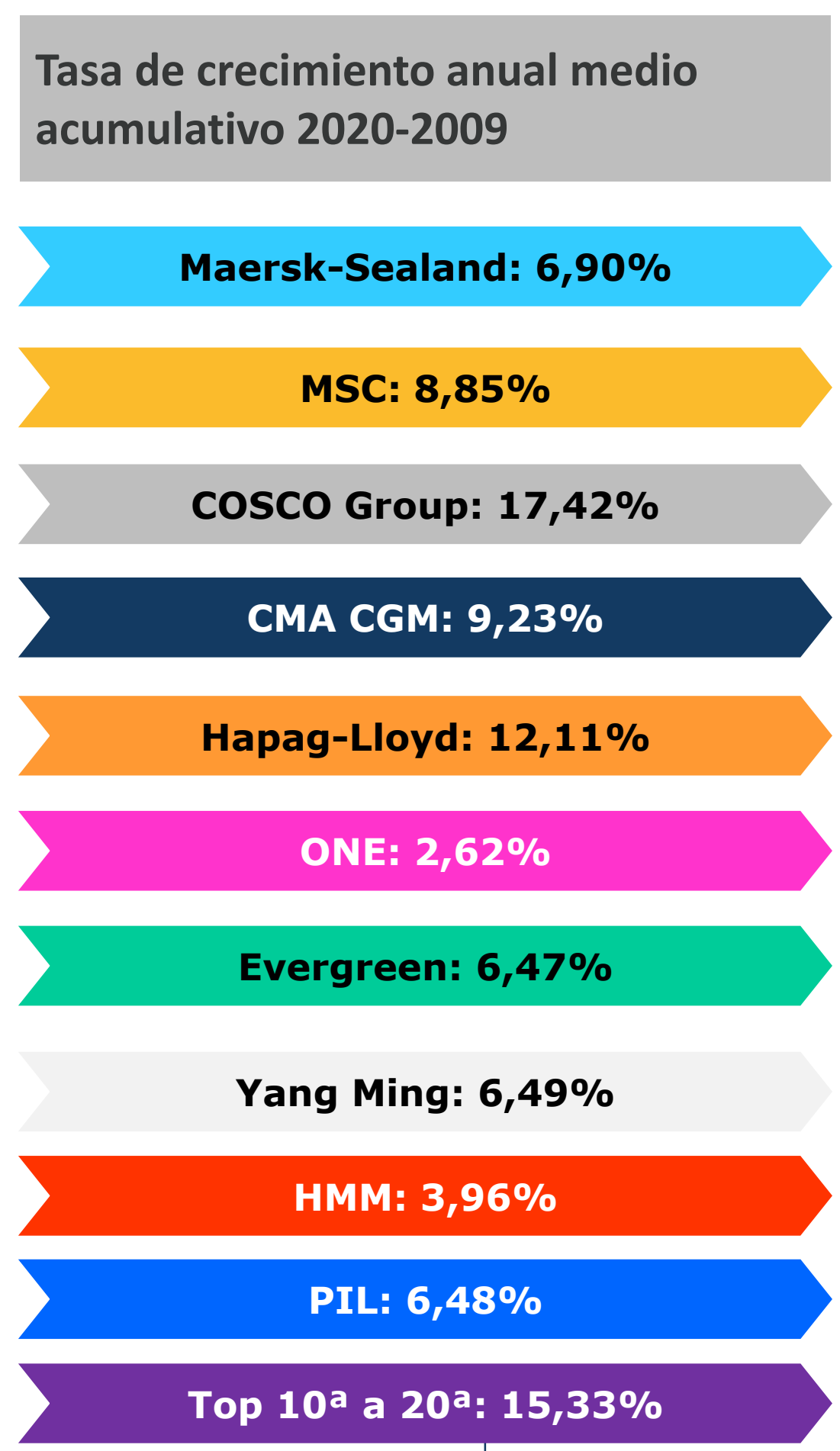
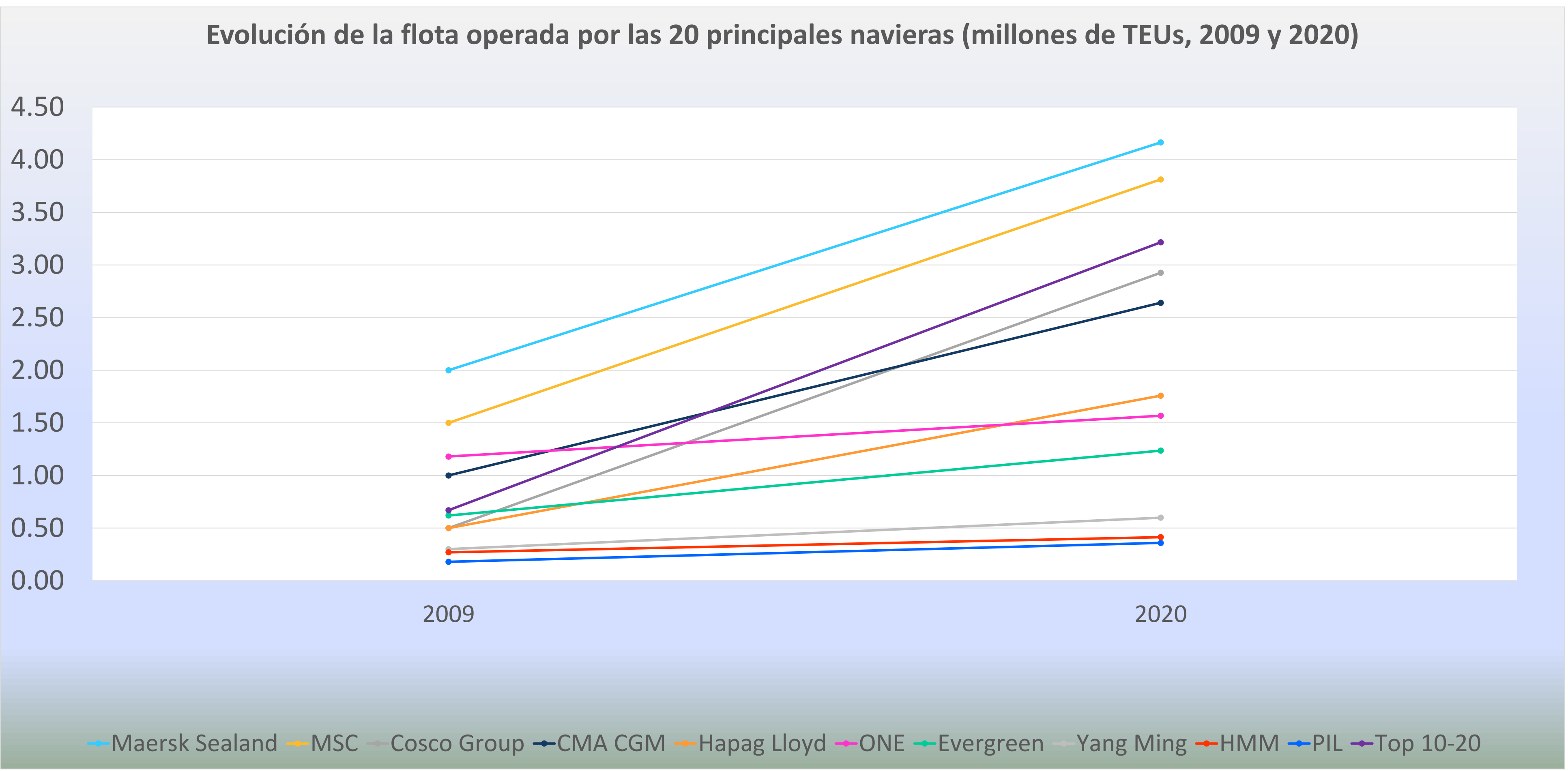
Evolución de la capacidad de la flota de portacontenedores en TEUs:
Serie histórica y previsión en base a entregas de nuevas construcciones



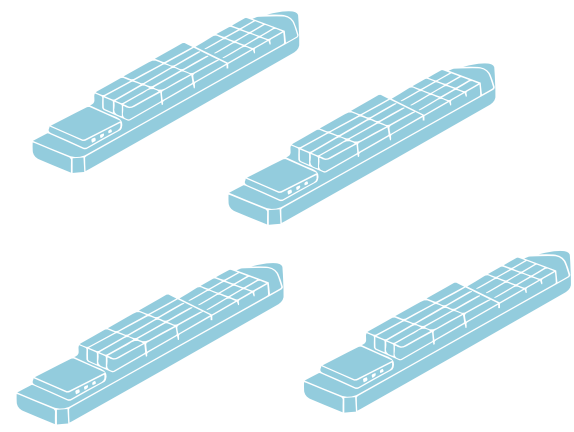


Incremento de la capacidad de flota

Elevado aumento de la capacidad de la flota operada por las 20 principales navieras en la última década

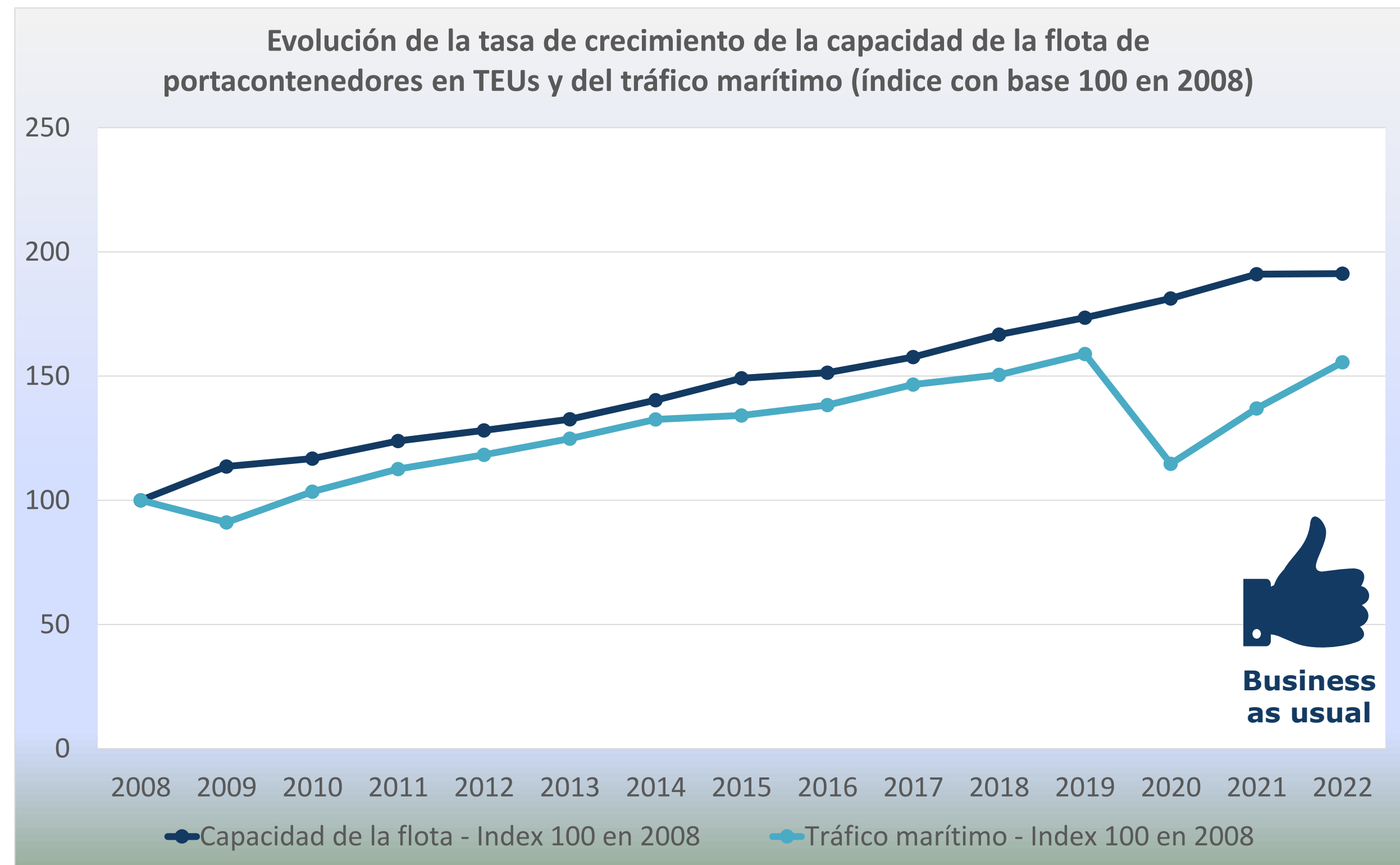
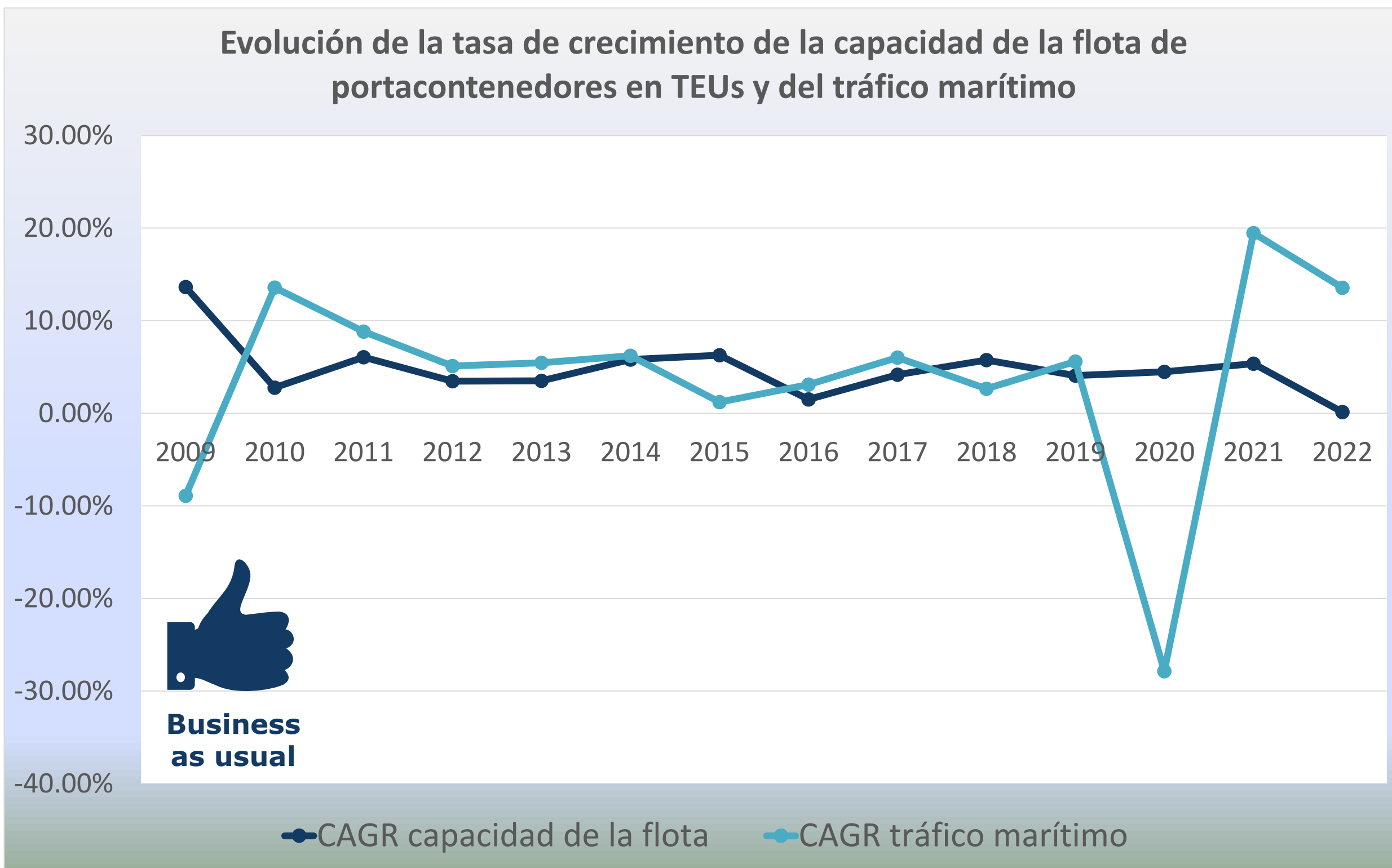


Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020, en base a datos de Alphaliner

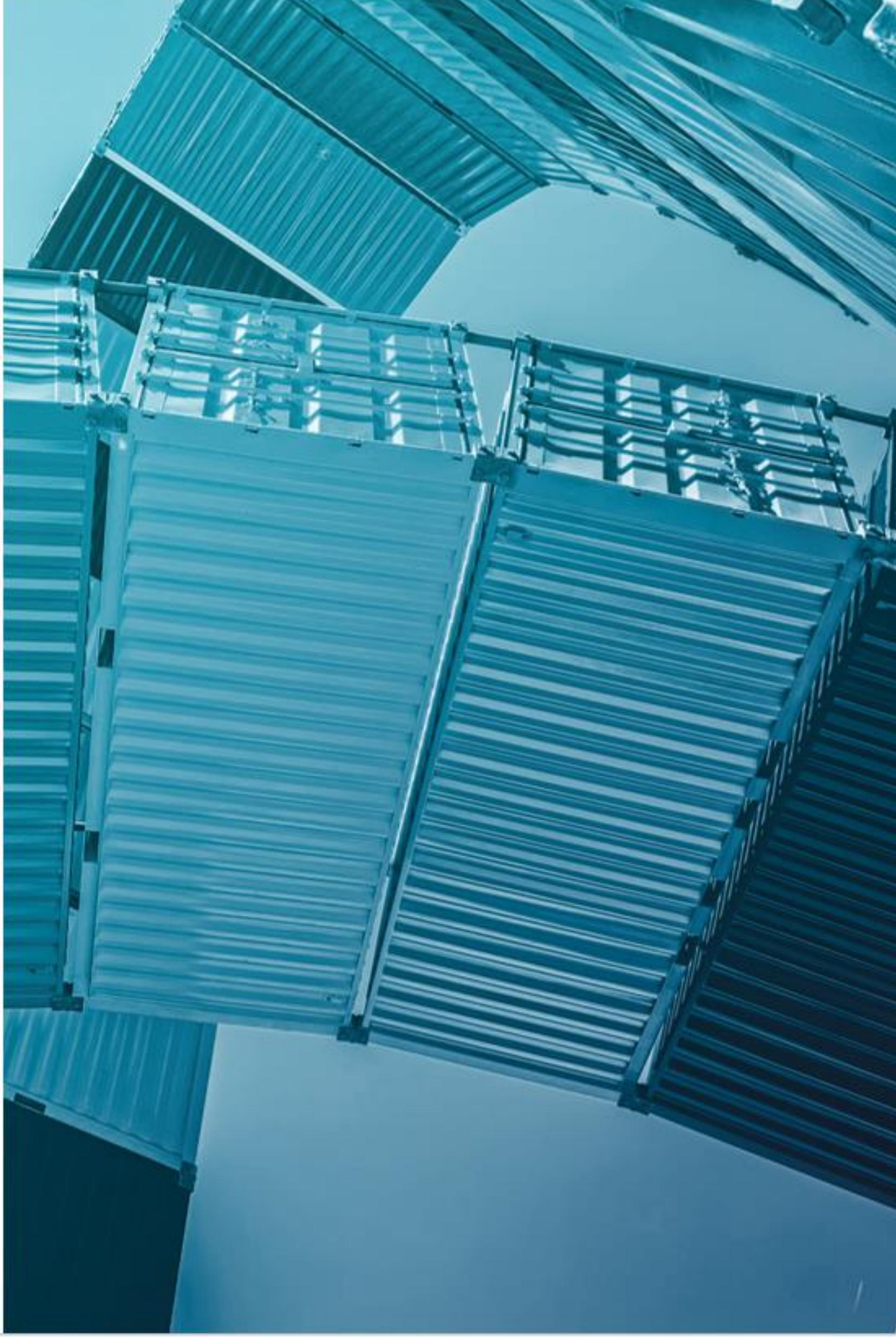


Incremento de la capacidad de flota

Previsión de sobre-capacidad en el mercado de transporte marítimo en contenedor



Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020, en base a datos de Alphaliner



**AUMENTO DE LA
CONCENTRACIÓN
SECTORIAL**

WEBINARS





Fusiones y adquisiciones 1993-2019

1. APL	1. APL + NOL	1. Maersk + Sealand	
2. Cosco	2. Cosco	2. APL + NOL	
3. DSR-Senator	3. Evergreen	3. Cosco	
4. Evergreen	4. Hanjin + DSR-Senator	4. Evergreen	
5. Hanjin	5. Hapag-Lloyd	5. Hanjin + DSR-Senator	
6. Hapag-Lloyd	6. Hyundai	6. MSC	
7. Hyundai	7. K Line	7. Hapag-Lloyd	
8. K Line	8. Maersk	8. Hyundai	
9. Maersk	9. MOL	9. K Line	
10. MOL	10. MSC	10. MOL	
11. MSC	11. P&O + Nedlloyd	11. P&O + Nedlloyd	
12. Nedlloyd	12. NYK	12. NYK	
13. NOL	13. OOCL	13. OOCL	
14. NYK	14. Sealand	14. UASC	
15. OOCL	15. UASC	15. Yang Ming	
16. P&O	16. Yang Ming	16. Zim	
17. Sealand	17. Zim		
18. UASC			
19. Yang Ming			
20. Zim			

1. Maersk + Sealand (+P&O Nedlloyd 2004) + Hamburg Sud + CCNI	2016
2. MSC	
3. CMA CGM + APL + NOL	2017
4. Cosco + China Shipping + OOCL	2016
5. Hapag-Lloyd + CSAV + UASC	16/17
6. MOL + NYK + K Line	2018
7. Evergreen	
Hanjin + DSR-Senator	
8. Yang Ming	
9. Hyundai Merchant Marine	
10. Zim	



CHECKMATE?

TOP LINES MANOEUVRE FOR POSITION

Fuente: Lloyd's List Containers, 2018



¿Veremos más fusiones y adquisiciones en los tres escenarios?

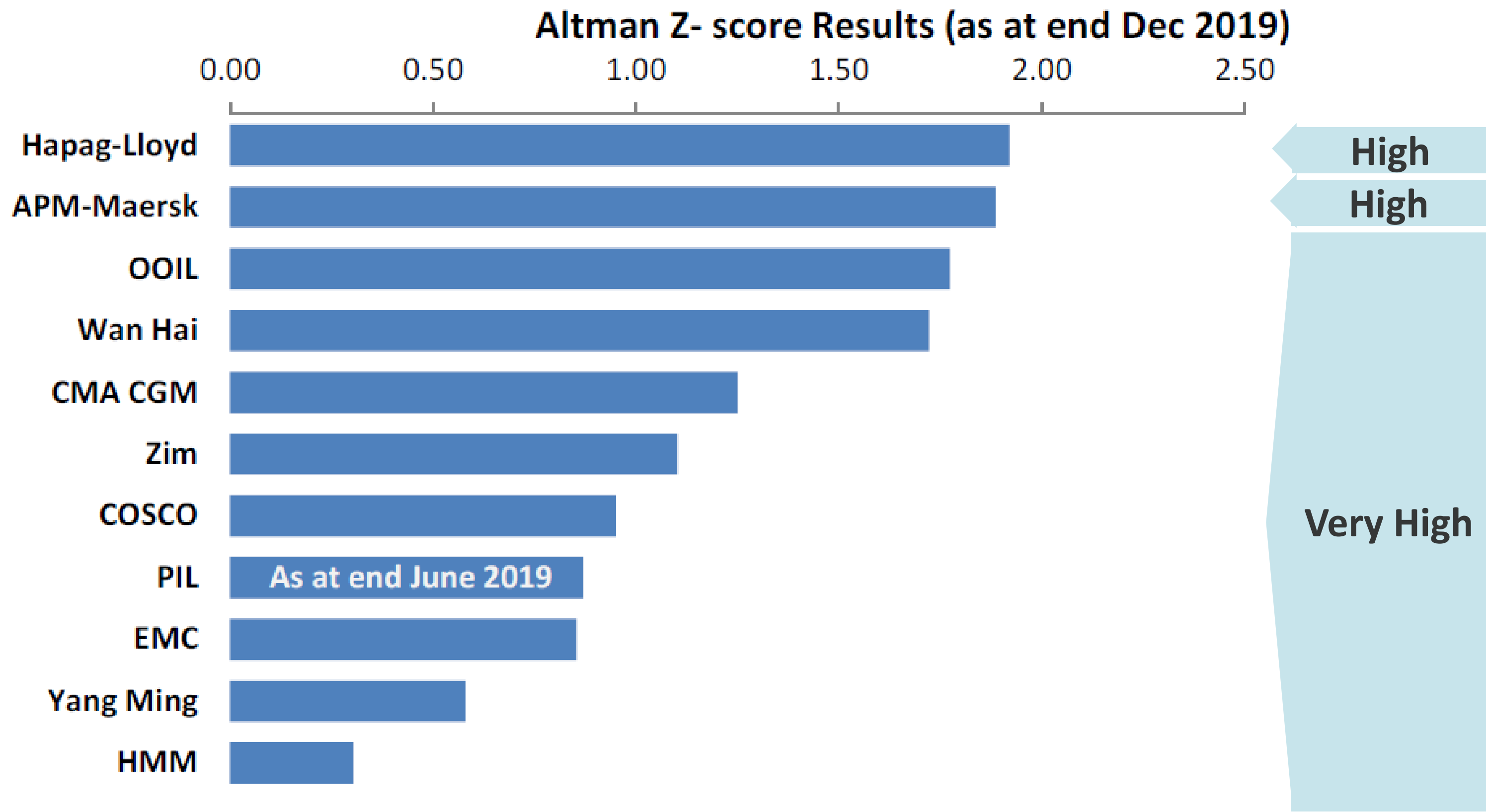
What are the chances of bankruptcy according to the Altman Z-Score

- 1.80 or less Very High
- 1.81 to 2.7 High
- 2.8 to 2.9 Possible
- 3.0 or higher Not Likely

Carriers' Z-Score are calculated based on $1.2A + 1.4B + 3.3C + 0.6D + 1.0E$ where

- A = working capital / total assets
- B = retained earnings / total assets
- C = EBIT / total assets
- D = market capitalisation* / total liabilities
- E = sales / total asset

* Market cap for non-publicly traded companies based on book value of shareholders' equity.

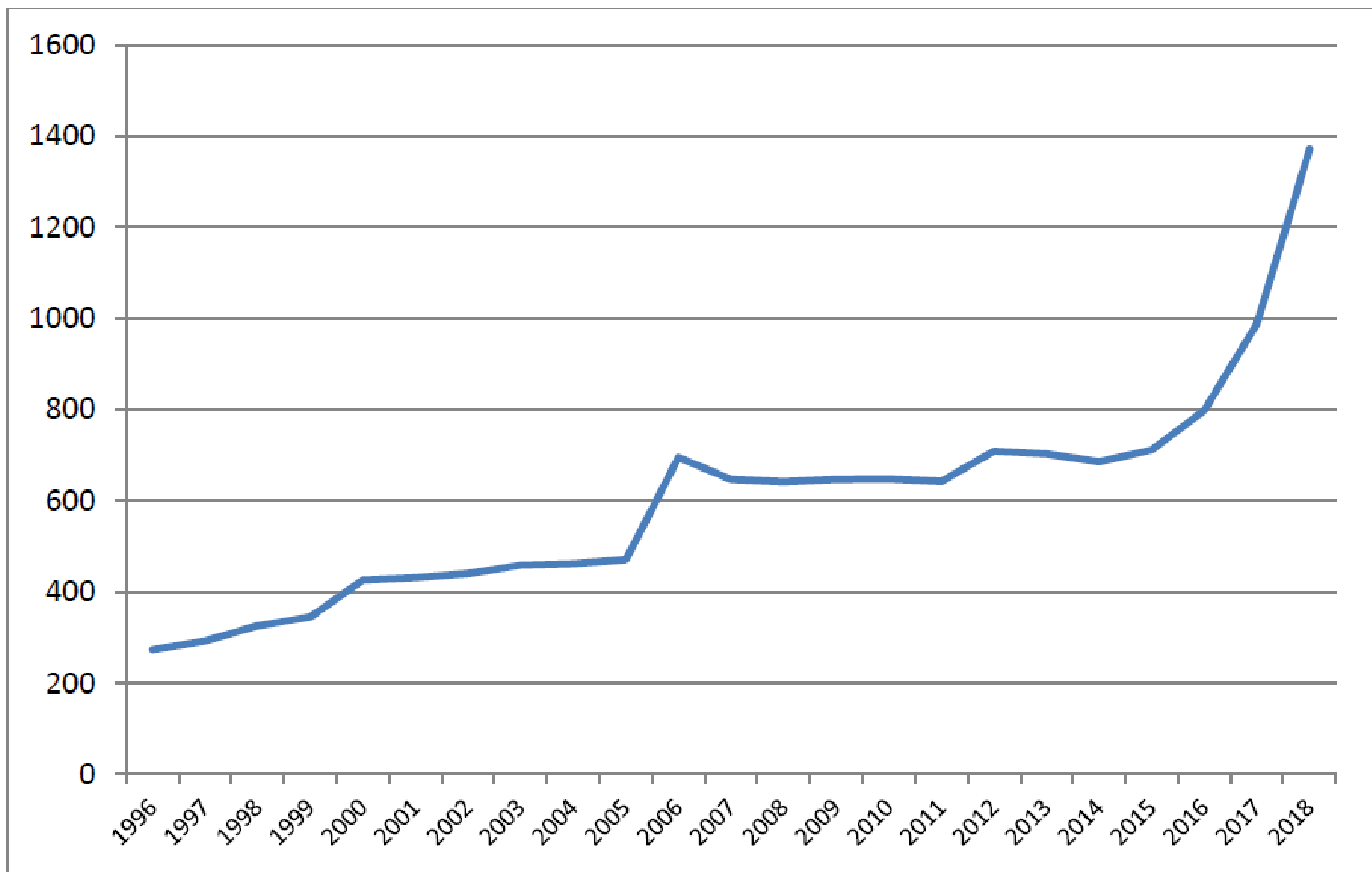


Carriers' insolvency risk comes under the spotlight



Aumento de la concentración sectorial

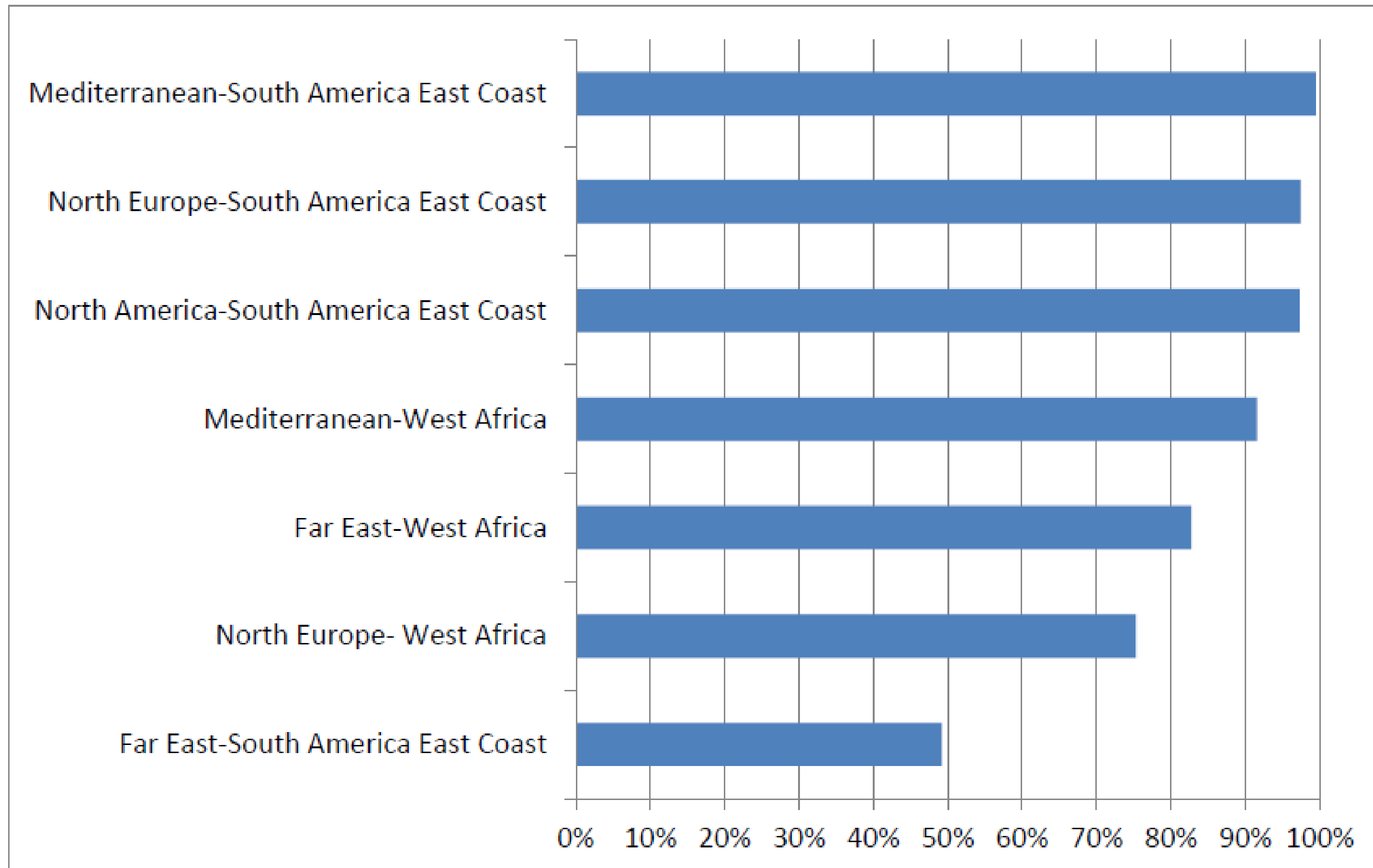
Evolución del índice Herfindahl-Hirschman de concentración en el sector del transporte marítimo en contenedor



Fuente: ITF, 2018



Cuota de mercado de las 4 principales navieras en rutas seleccionadas



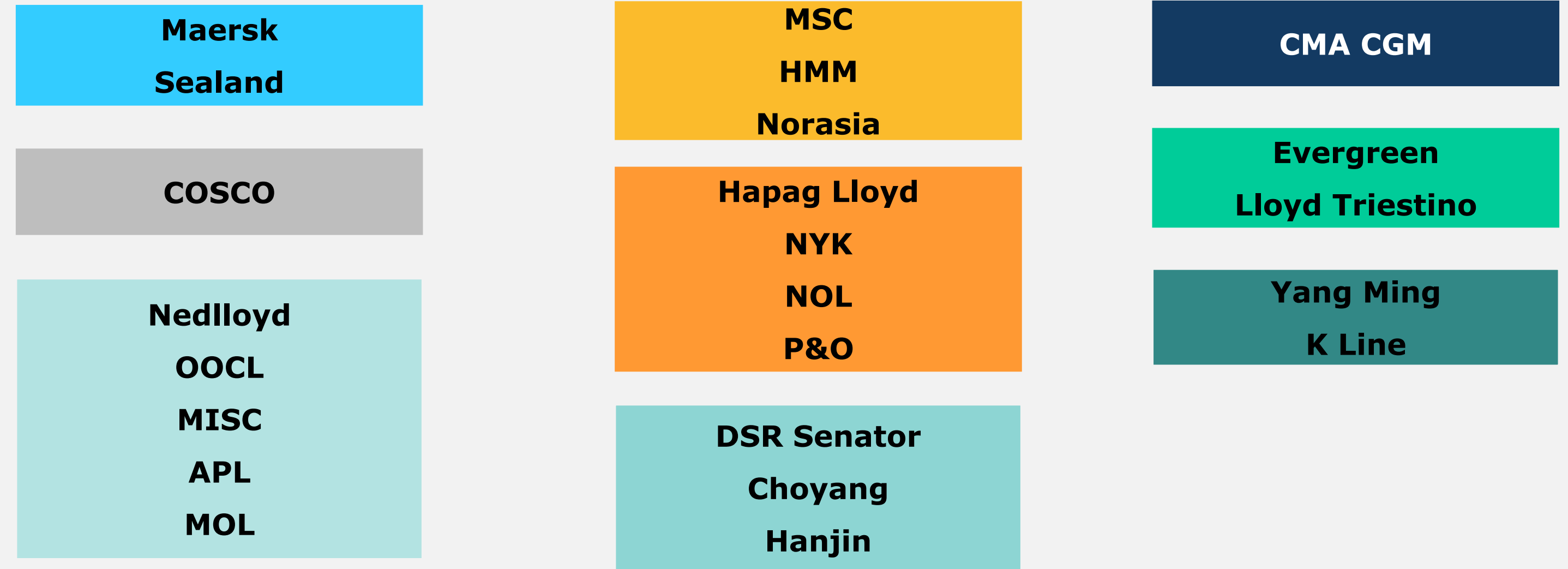
Fuente: ITF, 2018



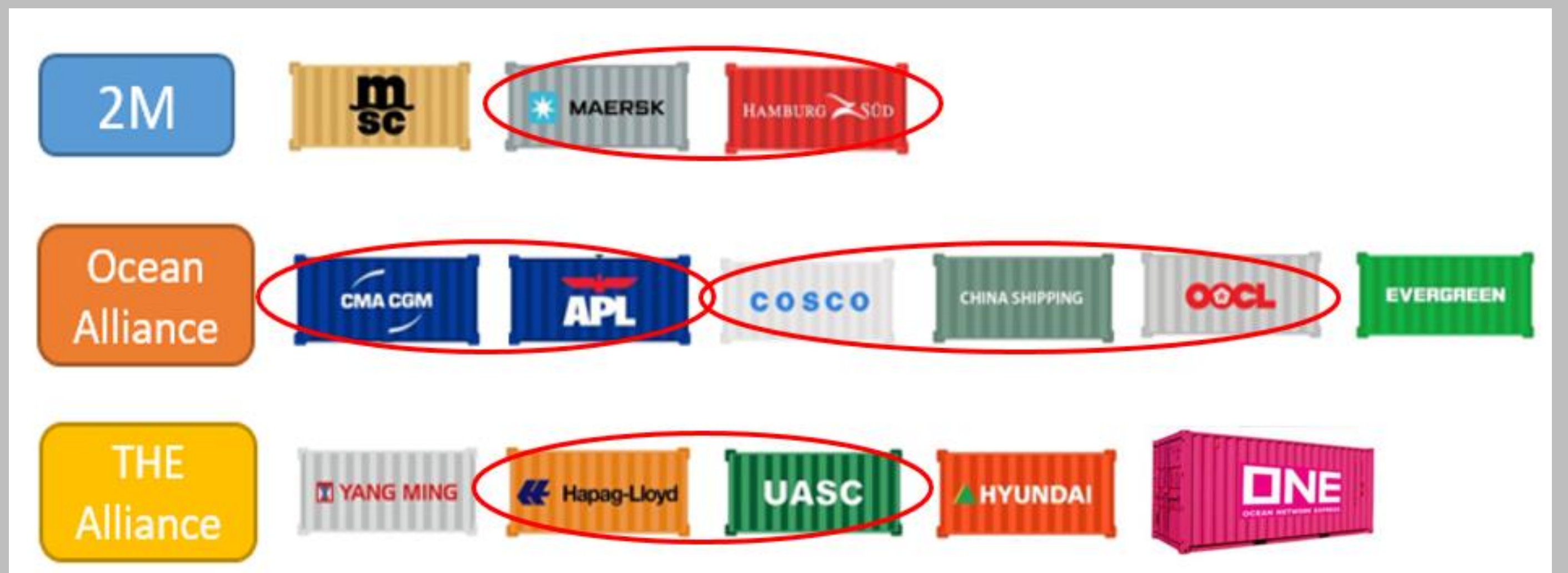
Aumento de la concentración sectorial

Evolución de la adscripción de navieras a alianzas en el Asia - Europa

Conferencias 1996



Alianzas 2020





¿Podría ser el siguiente paso la creación de 2 grandes alianzas?



Crecimiento
verde

Motivación: Mejora de la gestión de flota → eficiencia energética → menores emisiones



Business as
usual

Motivación: Mejora de la gestión de flota → eficiencia energética → menor coste por slot



Proteccionismo
en auge

Motivación: Necesidad de gestionar la flota de forma coordinada dada la sobre-capacidad instalada en el mercado

FMC commissioner open to two carrier alliances

The FMC's Daniel Maffei says there is little to suggest that two alliances would 'trigger significant change', writes Linton Nightingale



Linton Nightingale
Deputy editor

FEDERAL Maritime Commissioner Daniel Maffei says he is open to the idea of a two container shipping alliance structure, despite the obvious concerns regarding trade competition that it would raise.

Speaking at the Global Liner Shipping Conference in Hamburg, Mr Maffei said that since the formation of three carrier consortia on the major east-west trades — 2M, the Ocean Alliance and The Alliance, the FMC has not seen a fall in prices and services that is deemed unreasonable.

"We have not detected a huge reduction in competition just because carriers are in an alliance, so in that sense I do not think going from three to two per se would trigger substantial change," he said.

"I tend to agree with the carriers in how by being in an alliance they co-operate on certain things, which of course is why they were set up in the first place, but they still compete like crazy."

The prospect of two carrier alliances is, however, nothing new.

In 2013, Maersk, Mediterranean

Shipping Co and CMA CGM were putting together their groundbreaking P3 Network, an alliance subsequently vetoed by the Chinese authorities, who thought it looked more like a merger than a conventional vessel-sharing arrangement.

SeaIntelligence Consulting chief executive Lars Jensen says that if, however, the Chinese authorities had ratified the proposed alliance, the only logical step for the remaining carriers would have been for a secondary alliance to match its size and scope.

"This would have left a few carriers high and dry, but in reality that would have forced a two alliance set-up," said Mr Jensen, who was also speaking at the conference in Germany.

Given China's previous reservations about the P3 Alliance, Mr Maffei questions whether they too would consider only two vessel-sharing agreements plying the east-west trunklines. The same he says applies to Brussels.

"I think the optics of that would be more

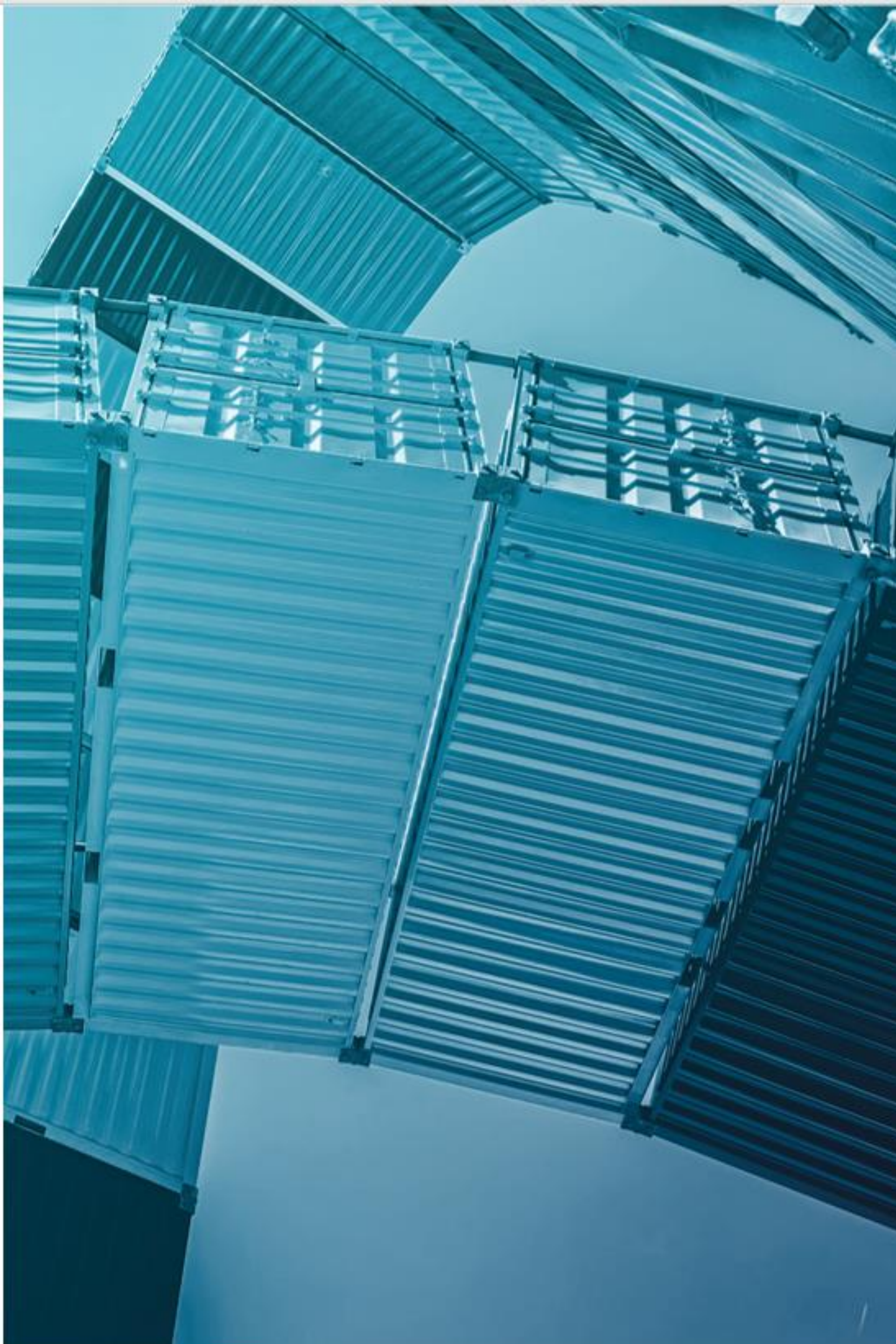
difficult for China and maybe Europe to get by," he said. "But on a practical level I am not sure we have the authority to stop this scenario even if we wanted to, provided the alliances are broad enough to allow fair competition."

Further shrinking in alliance numbers also moots the idea of industry commoditisation, a notion of growing concern for Mr Maffei.

"Alliances save on cost without getting rid of price competition, but where they save on cost is on services and other differentiating factors. You are going to have lower prices for shippers but less in terms of service."

However, Mr Maffei says this is a small price to pay when you consider the only rational alternative is yet more consolidation.

"Two alliances I can stomach, but two massive carriers — an Asia carrier and a European carrier — is not impossible if we did not have the regulators. That would be a real problem."



INTEGRACIÓN VERTICAL

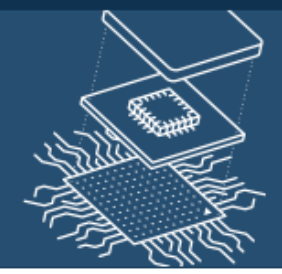
FORWARD VS. BACKWARD INTEGRATION

BACKWARD INTEGRATION



A company expands backward (or "downstream") to take control of parts of production further back in their supply chain, **controlling supply of materials or production of their product.**

Example: Apple Inc. purchasing a factory in 2015 to produce their own chips and touchscreens for their products instead of using a supplier.



FORWARD INTEGRATION



A company further downstream in the supply chain expands forward by **merging with a company** on the retail or distribution end of **getting the product out to consumers.**

Example: Live Nation merging with Ticketmaster to sell tickets of concerts they promote to customers.





Integración vertical de mega-carriers en la cadena logística puerta a puerta

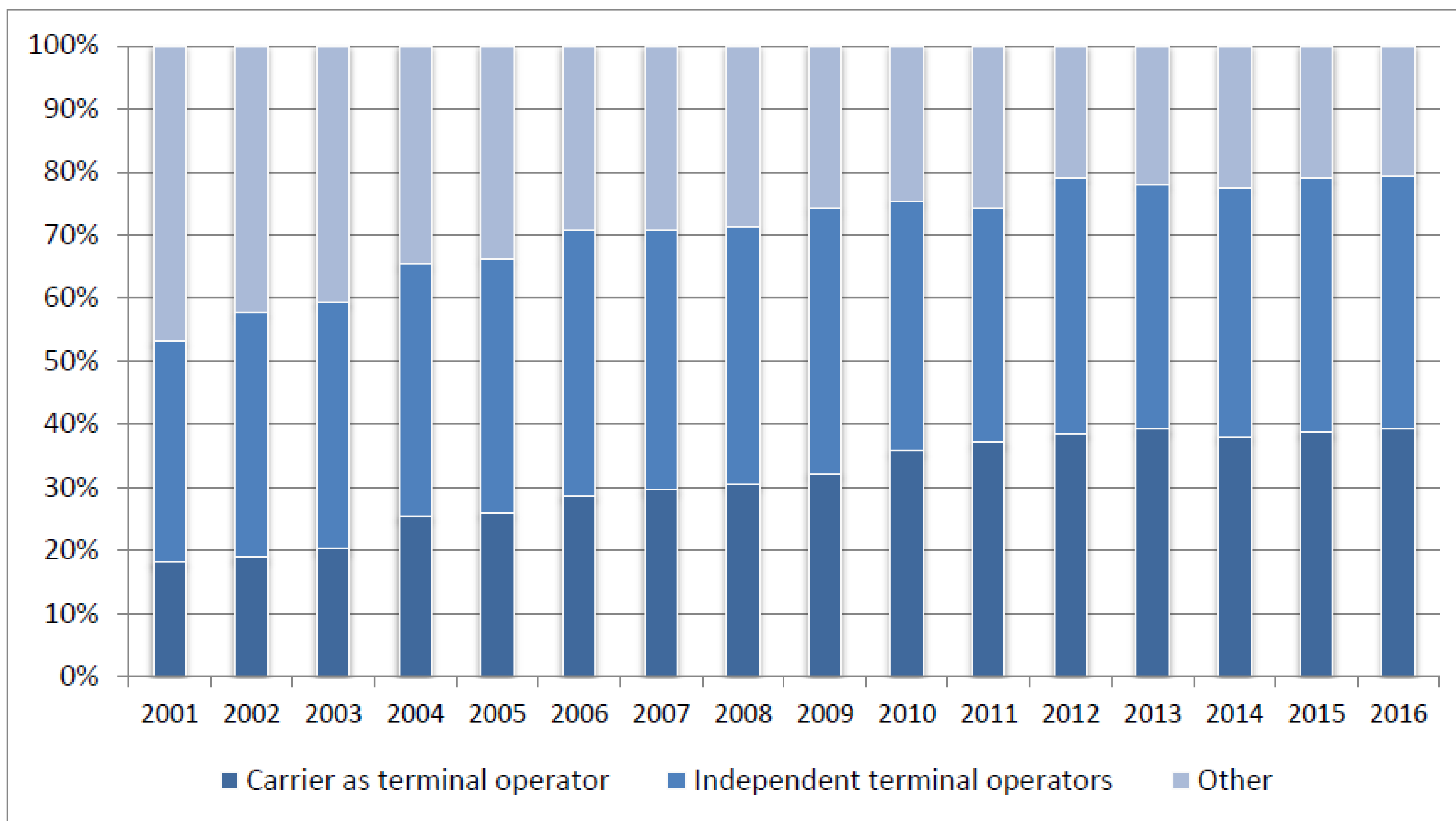
Carrier	Shipping, Short-sea	Terminal	Logistics	Equipment	Towage	Rail	Barge	Truck
Maersk	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MSC	✓	✓	✓			✓	✓	✓
CMA CGM	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Cosco	✓	✓	✓			✓		
Evergreen	✓	✓	✓	✓		✓		✓
Hapag-Lloyd	✓	✓	✓	✓				
ONE⁸	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
Yang Ming	✓	✓	✓					✓
HMM	✓	✓	✓			✓		✓

Fuente: ITF, 2018

Note: This table includes activities, subsidiaries, jointly controlled entities and associated companies. It excludes bulk and passenger transport and local shipping agency subsidiaries. For a more detailed overview, see Annex 3.



Integración vertical de mega-carriers en la operación de terminales de contenedores

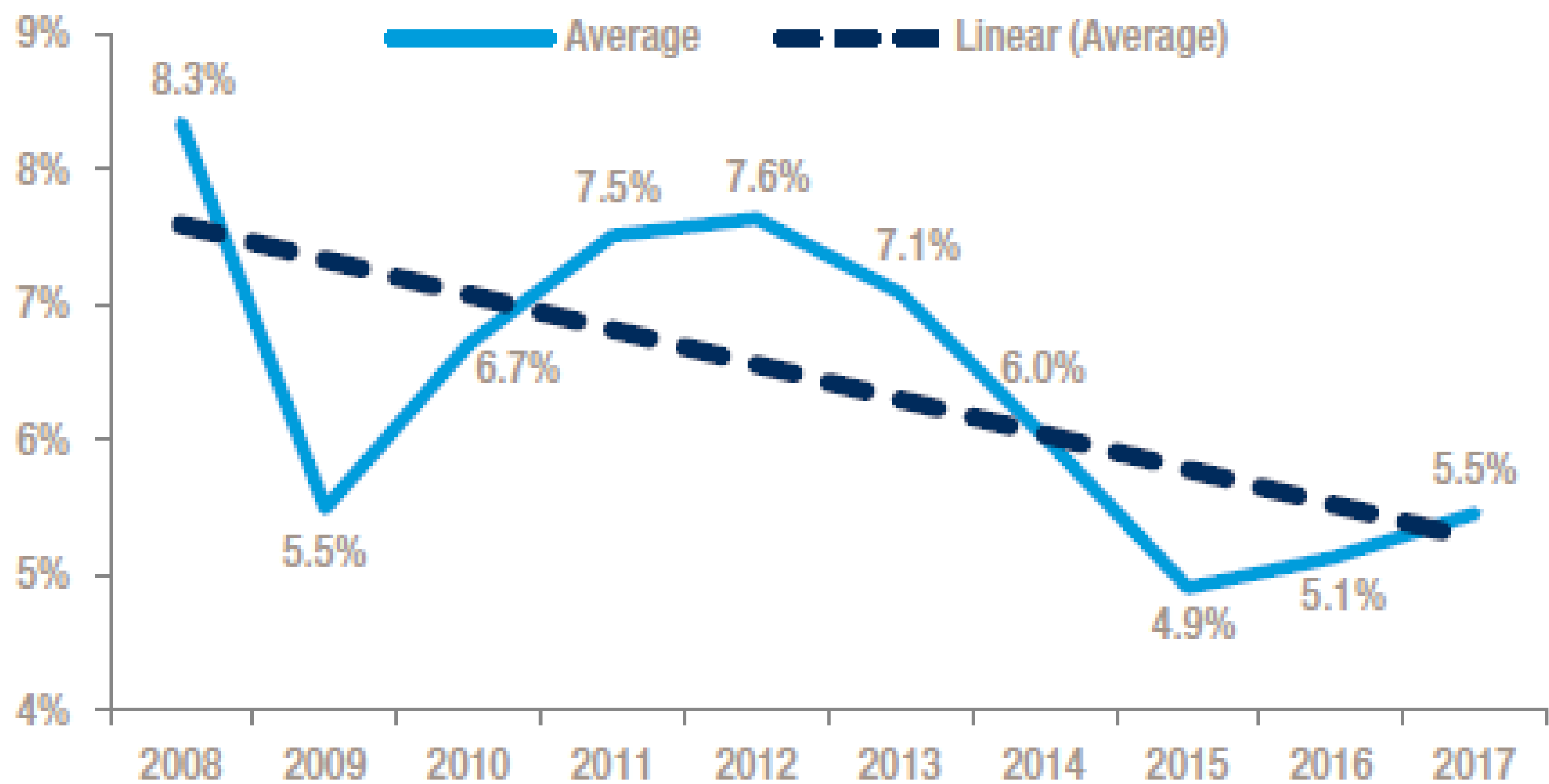


Fuente: ITF, 2018



Retorno de la inversión en capital 2008-2017 en operadores de terminales de contenedores

SAMPLE PORT OPERATORS: ROIC, 2008-2017



Note: Includes CSP, CMPH, DPW, ICTSI, HHLA, Dalian, Tianjin and Santos Brasil

Source: Bloomberg, DMFR



Creciente integración vertical



Integración vertical de mega-carriers en el transporte terrestre

Maersk pone en marcha un nuevo servicio de transporte ferroviario hacia Asia

La naviera danesa sigue sumando nuevos servicios intermodales que le consolidan como un integrador logístico global cada vez más potente.

Martes, 31/03/2020



El servicio reduce tiempos de entrega en líneas que unen Rusia con Extremo Oriente.

La naviera Maersk sigue apostando por convertirse en un complejo **integrador logístico**, incluso en las peores circunstancias, con **nuevos servicios** en los que combina las potencialidades de distintos modos de transporte para hacer de manera más eficiente rutas de larga distancia.

Estos últimos días de marzo, la compañía danesa ha puesto en marcha un **servicio de transporte ferroviario de mercancías** para abastecimiento desde San Petersburgo hasta Vostochniy, en el extremo oriente ruso, con el fin de reducir el tiempo de tránsito desde el Báltico a Extremo Oriente.

Este primer convoy llevaba **productos químicos y madera** procedentes de distintos puertos de los países escandinavos.

Desde este punto, la naviera tiene previsto embarcar los contenedores transportados por vía férrea de camino a sus destinos finales en **Corea y Japón**, para completar finalmente servicios intermodales en esta línea.

Según los datos que maneja la empresa, los **tiempos de tránsito** son, con este nuevo servicio intermodal, de 23 y de 32 días, respectivamente, para Corea y Japón, frente a los entre 52 y 57 días de tiempo medio para servicios puramente marítimos en ruta oceánica, en estos dos mismos destinos.

La naviera tiene previsto, tras el primer servicio, volver a lanzar uno nuevo en abril, con una **periodicidad quincenal**.



Integración vertical de mega-carriers en la logística terrestre

Maersk prepara nuevas adquisiciones para reforzar su logística terrestre.

Skou ha insistido durante más de un año en que Maersk necesita impulsar su negocio de logística terrestre ofreciendo servicios como la gestión de la cadena de suministro, el transporte de mercancías por camión y la gestión de almacenes.

AP Moller-Maersk se estaría planteando llevar a cabo una serie de **adquisiciones para aumentar su negocio de logística terrestre** después de haber reforzado su balance, según informa [ft.com](https://www.ft.com).

El grupo danés transporta **una quinta parte de todos los fletes marítimos**, pero vende productos logísticos terrestres a menos del 20 % de sus clientes marítimos, de acuerdo con su **director ejecutivo, Soren Skou**. "Necesitamos acelerar la parte terrestre, necesitamos hacerla crecer, necesitamos hacer algunas adquisiciones clave", ha comentado Skou.

Maersk ha experimentado **una de las mayores transformaciones de la industria europea en los últimos años**, abandonando sus negocios energéticos para centrarse exclusivamente en Maersk Line, el grupo de transporte marítimo de contenedores más grande del mundo, así como en sus terminales portuarias y unidades logísticas.

Skou ha insistido durante más de un año en que **Maersk necesita impulsar su negocio de logística terrestre** ofreciendo servicios como la gestión de la cadena de suministro, el transporte de mercancías por camión y la gestión de almacenes para poder "convertirse en el integrador global desde la fábrica hasta el centro de distribución".



Integración vertical de mega-carriers en la logística terrestre: almacenes de distribución propios

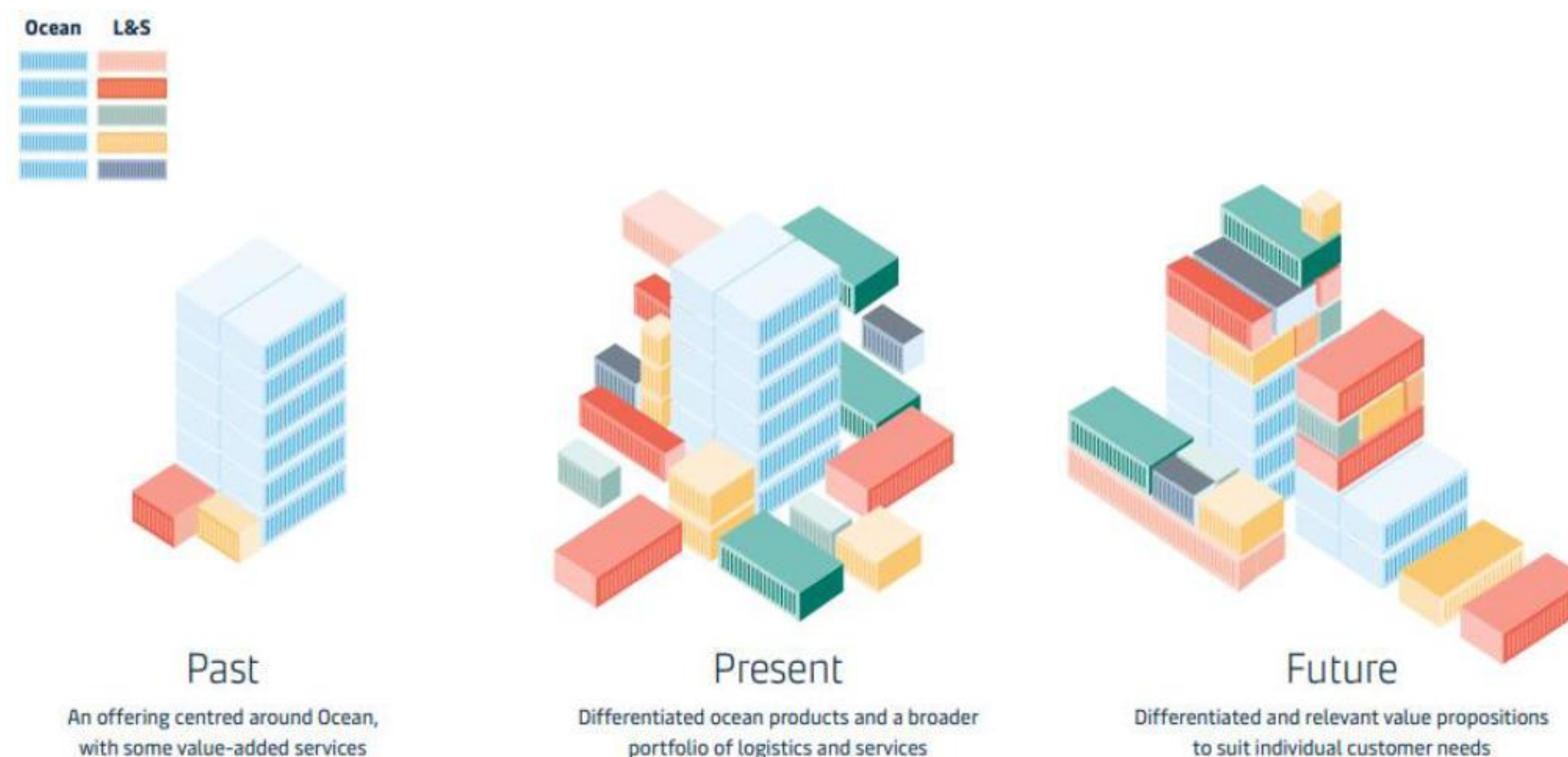
Maersk accelerates end-to-end strategy with Performance Team

By Port Technology International Team • 1 April 2020, 16:26 BST • [Global Trade](#), [News](#), [Supply Chain](#)



A.P. Moller – Maersk (Maersk) announces that it has closed its acquisition of Performance Team, a US-based warehousing and

Figura 3. Pasado, presente y futuro de la estrategia del grupo Maersk



Nota: Ocean: servicios de transporte marítimo. L&S: servicios de logística

Fuente: Informe anual de relación de inversores de Maersk 2019



Integración vertical de mega-carriers en la logística terrestre

CMA CGM reforzará su presencia en el sector transitario con su entrada en CEVA Logistics

DP MARSELLA

La naviera CMA CGM ha llegado a un acuerdo para adquirir una participación accionarial de casi el 25% del operador logístico global CEVA Logistics, comprometiéndose a suscribir valores convertibles obligatorios de CEVA en un montante estimado de entre 380 y 450 millones de francos suizos (entre 320 y 377 millones de euros).

Estos valores serán convertibles en acciones ordinarias de CEVA sujetas a la obtención de todas las aprobaciones regulatorias requeridas. Esta inversión de capital tiene lugar en relación con la oferta pública inicial prevista de CEVA en la Bolsa Suiza SIX, anunciada el 20 de abril de 2018, y sigue estando condicionada a su finalización con éxito.

Con esta transacción, CMA CGM busca aumentar su presencia en el sector de la logística, un negocio estrechamente relacionado con el transporte marítimo de contenedores.

Como actor líder en el sector logístico, con más de 56.000 empleados y colaboradores en

Las dos compañías han acordado explorar posibles oportunidades para el desarrollo de ofertas comerciales conjuntas, de acuerdo con los términos que se definirán en los próximos meses

160 países, CEVA registró ingresos de más de 7.000 millones de dólares en 2017. La quinta empresa mundial en el negocio del contract logistics, proporciona soluciones de cadena de suministro puerta a puerta y gestiona más de 9 millones de metros cuadrados de almacenes en más de 750 emplazamientos en todo el mundo.

Política comercial

Asimismo, ocupa el décimo puesto mundial en el ranking de empresas transnacionales, con una fuerte presencia en Asia. Su base de clientes de primera fila incluye a los principales actores en los sectores automovilístico, de consumo y minorista (incluido el comercio electrónico), industrial y aeroespacial, tecnológico y sanitario.



Con esta transacción, CMA CGM busca aumentar su presencia en el sector de la logística. Foto: HHM/Dietmar Hasenpusch.

Tras esta inversión de capital, CMA CGM nominará a dos miembros del Consejo de Administración de CEVA. Las dos compañías acordaron explorar posibles oportunidades para el desarrollo de ofertas comerciales conjuntas, de acuerdo con los términos que se definirán en los próximos meses.

El cierre de la transacción queda pendiente de la finaliza-

ción de la oferta pública inicial de CEVA, así como de la aprobación de las autoridades reguladoras.

Con relación a la transacción propuesta, Rodolphe Saadé, presidente y CEO de CMA CGM, aseguró que la naviera realiza "un movimiento significativo, en línea con su estrategia de desarrollo". "CEVA es un actor importante en el ne-

gocio de la logística, que está estrechamente relacionado con la industria del transporte marítimo. Juntos, las dos compañías también explorarán posibles cooperaciones que nos permitirán proponer una oferta cada vez más diferenciada y cualitativa, al tiempo que integran servicios más allá del transporte marítimo", señaló Saadé.

12 JUEVES 21 JUNIO 2018

INTERNACIONAL

Diario del Puerto.com

MARÍTIMO • Containerships tiene una fuerte penetración en el mercado del Báltico, Rusia, norte de Europa, norte de África y Turquía CMA CGM adquirirá Containerships, líder en transporte intrarregional en el norte de Europa

DP MARSELLA

CMA CGM Group anunció ayer la firma de un acuerdo con la compañía Container Finance Ltd Oy, según el cual el negocio de transporte marítimo de contenedores y de logística Containerships, así como las participaciones de Container Finance en Multi-Link Terminals Ltd y CD Holding Oy) pasarán a formar parte del CMA CGM Group.

La compañía finlandesa está especializada en el mercado intraeuropeo y fortalecerá con la firma de este acuerdo la oferta intraeuropea de CMA CGM. La transacción queda sujeta a la aprobación de las autoridades pertinentes.

Fundada en 1966, Containerships es un especialista intraeuropeo de transporte marítimo de corta distancia con una fuerte penetración en el mercado del Báltico, Rusia, norte de Europa, norte de África y Turquía. Con una plantilla de 560 personas, la compañía

Fundada en 1966 y con una plantilla de 560 trabajadores, Containerships ofrece a sus clientes una gama completa de servicios, así como de soluciones logísticas por barco, camión, ferrocarril y barcasas

ofrece a sus clientes una gama completa de servicios, así como soluciones logísticas por barco, camión, ferrocarril y barcasas.

La red de Containerships complementará de manera eficiente a CMA CGM y a la oferta de servicios de su compañía filial MacAndrews en el norte de Europa y el Mediterráneo. Containerships recibirá cuatro buques propulsados con GNL entre agosto de 2018 y enero de 2019.

Expansión regional

CMA CGM Group ya está presente en el mercado intrarregional a través de sus filiales:



La adquisición de Containerships fortalecerá aún más la estrategia de desarrollo implementada por CMA CGM.

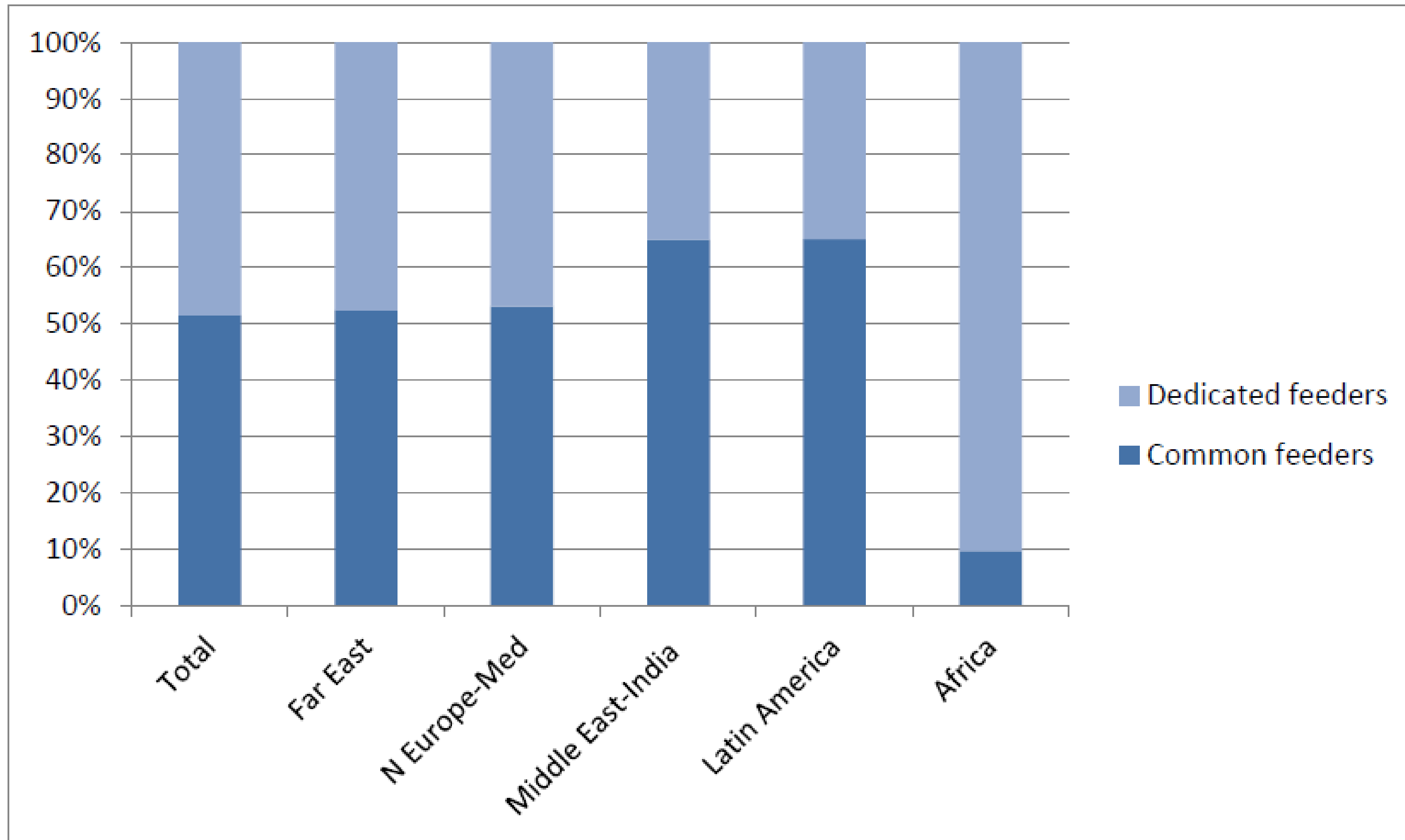
CNC en Asia; Mercosul, uno de los principales actores en el mercado brasileño; Sofrana, un actor clave en el comercio marítimo regional de las islas

del Pacífico o MacAndrews en Europa. La adquisición de Containerships fortalecerá aún más la estrategia de desarrollo im-

plementada por Rodolphe Saadé, presidente y CEO de CMA CGM Group, destinada a expandir la red regional del Grupo.



Otro ejemplo de integración vertical de mega-carriers: redes feeder propias





La crisis provocada por el coronavirus podría facilitar el *cherry-picking* por parte de mega-carriers

En marzo han desaparecido 5.100 empresas de logística y transporte

La desaparición de empresas se ceba en las de menor tamaño, así como entre los autónomos del sector.

Lunes, 13/04/2020



Las empresas de logística y transporte inscritas en la Seguridad Social emplean a 708.976 personas.

El sector español de transporte y almacenamiento cuenta con **60.806 empresas** inscritas en la Seguridad Social a finales de febrero, un 7,69% menos que en febrero, así como un 9,43% menos que en el tercer mes de 2019.

En números absolutos, son **5.066 menos que hace un mes** y 6.330 menos que hace un año.

Ese volumen de empresas da empleo a **708.976 trabajadores**, un 4,74% mensual menos, así como un 4,11% anual menos, según los últimos datos publicados por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social.



Creciente integración vertical

Aceleración del proceso de integración vertical en los tres escenarios:



Motivación: Como resultado de la integración vertical se ha demostrado que el patrón modal de puerto a hinterland cambia a favor del uso de transporte ferroviario y fluvial. Adicionalmente, la operativa de la terminal y de los buques se adaptan para conseguir una mayor eficiencia → menores emisiones



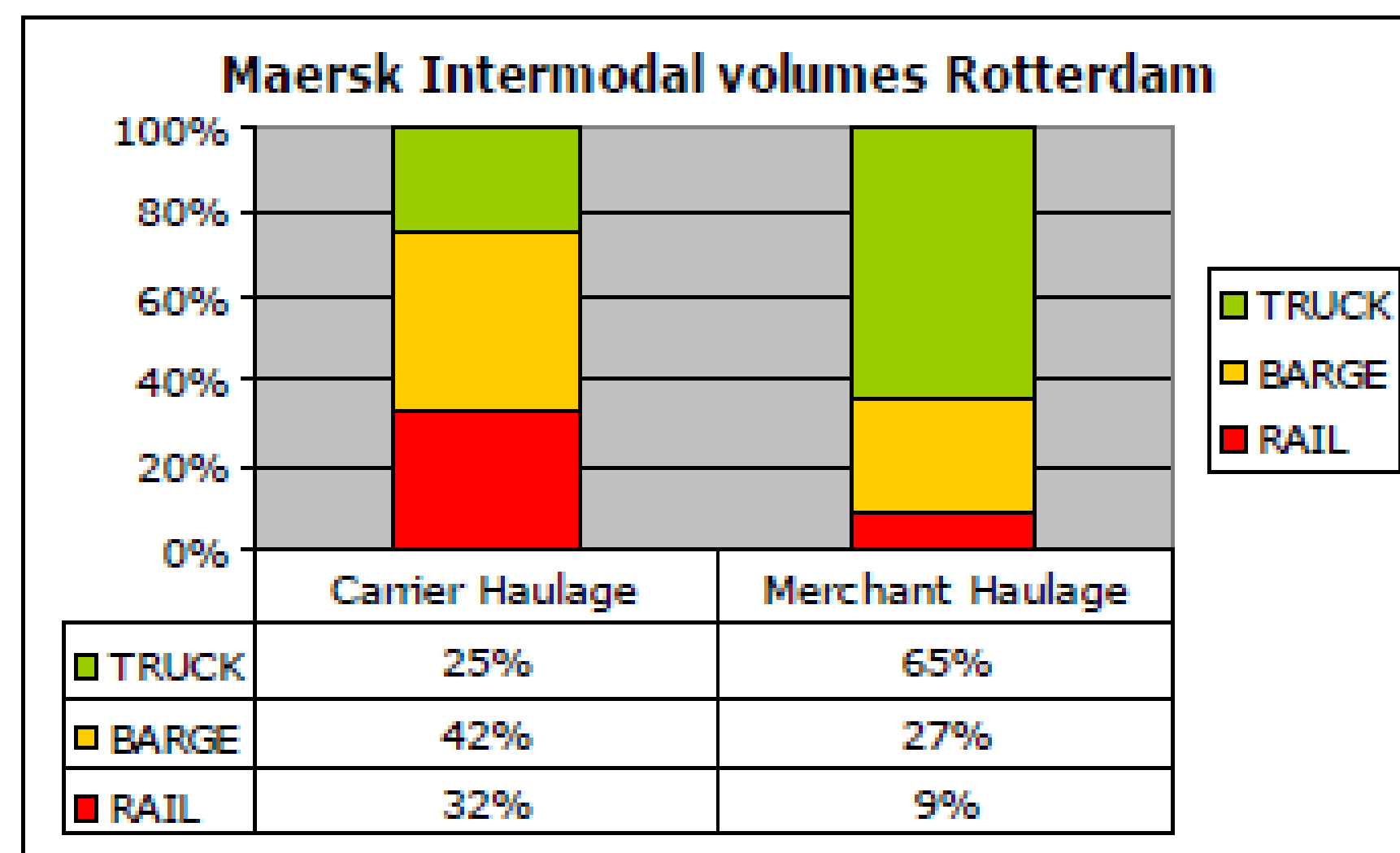
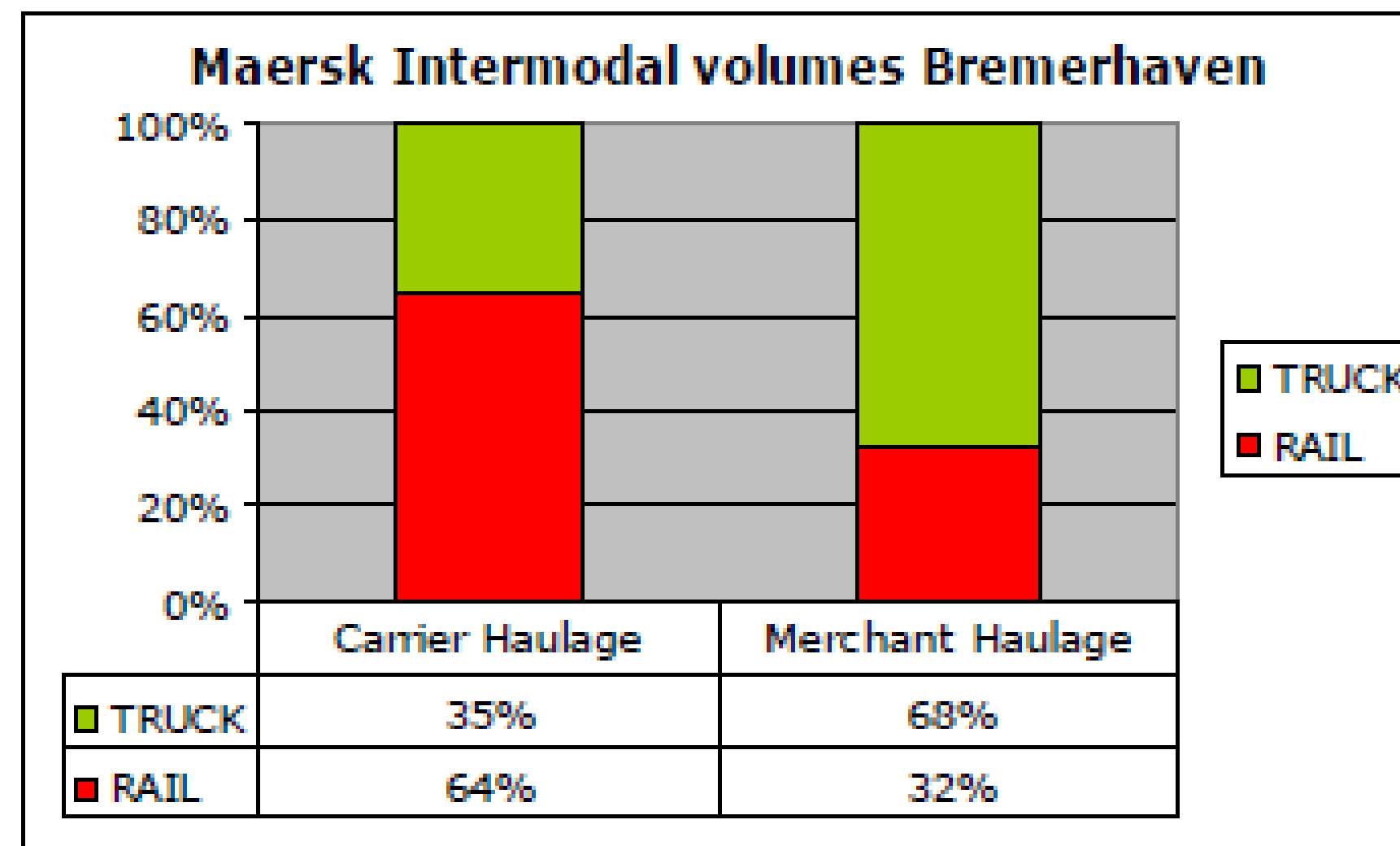
Business as usual

Motivación: Aumento de la eficiencia en la cadena de transporte puerta a puerta → menores costes

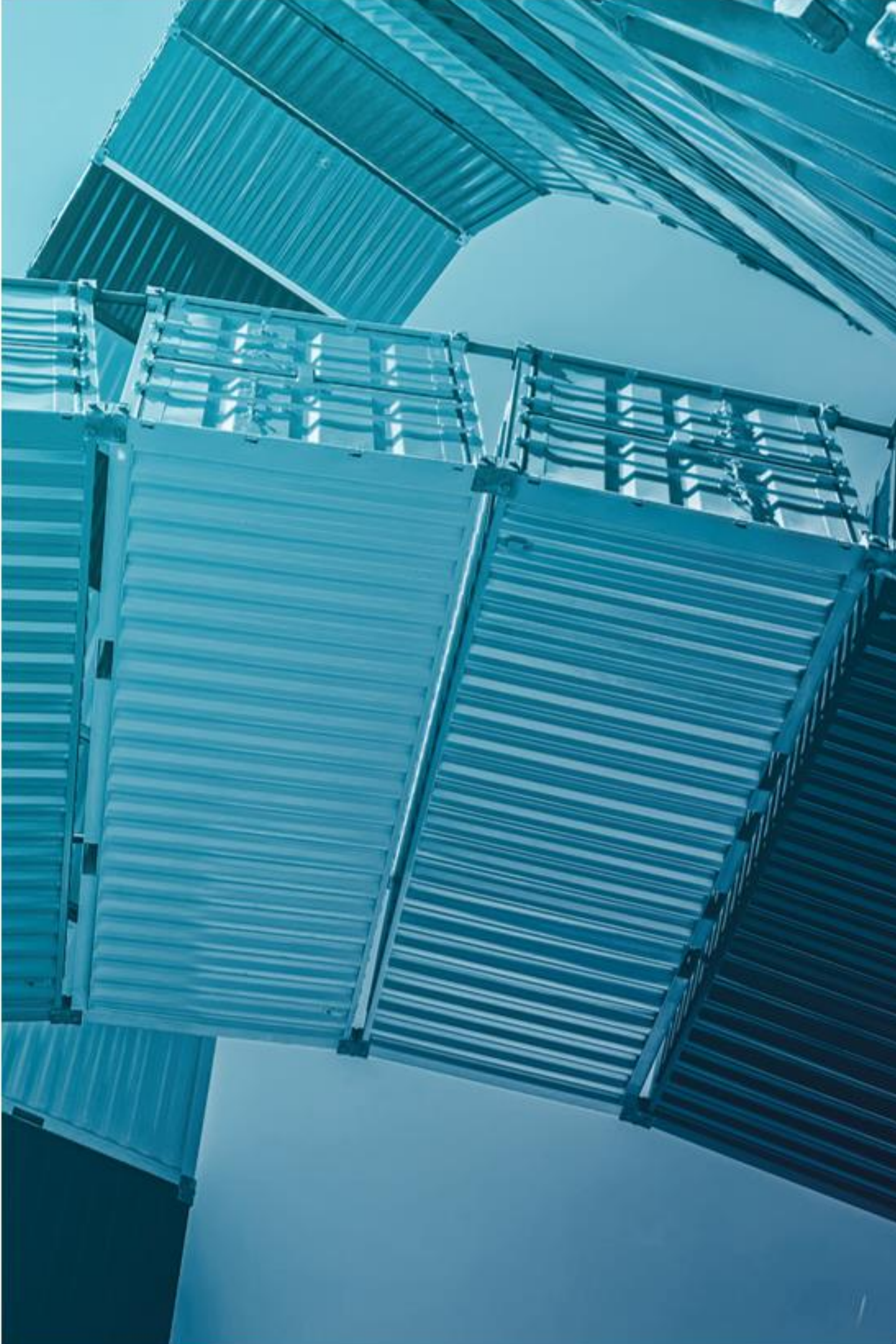


Proteccionismo en auge

Motivación: El proceso de integración vertical continuará particularmente en los países de procedencia de los mega-carriers. Ej. Maersk-Sealand, MSC, CMA CGM acelerarán el proceso de integración vertical en la UE



Fuente: Maersk-Sealand



**ENDURECIMIENTO DE
LA NORMATIVA EN
ÁMBITO AMBIENTAL**



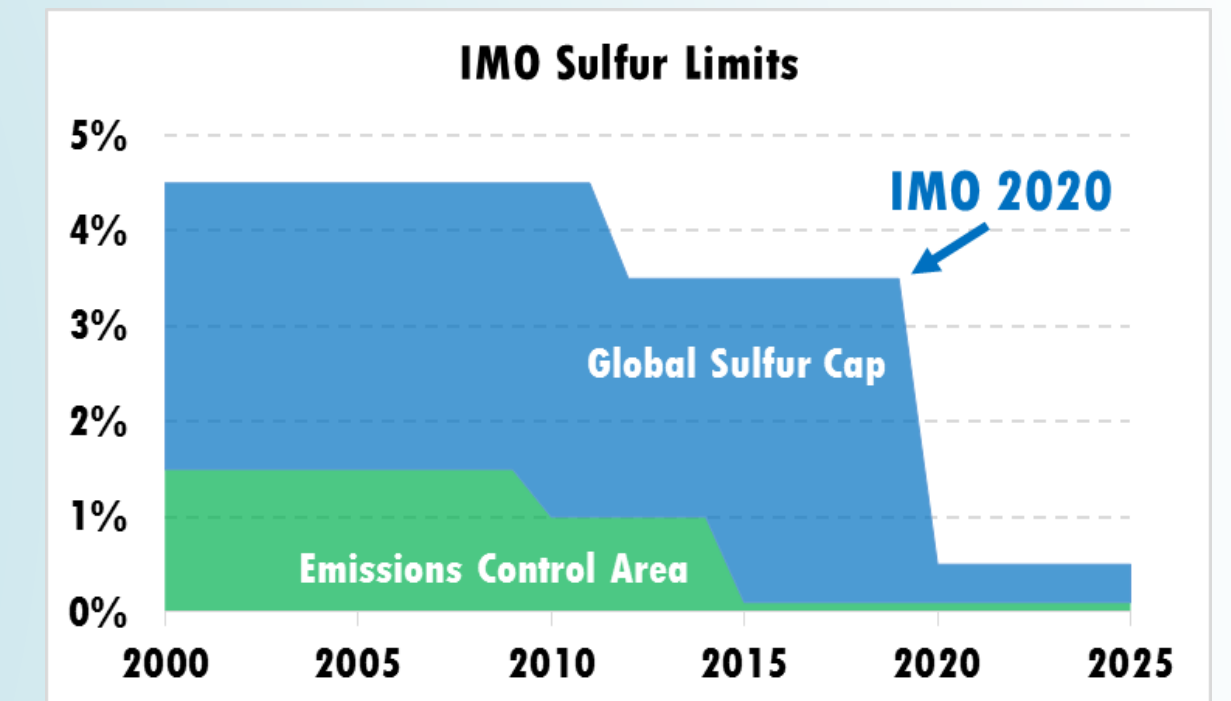


Normativa internacional sobre límite en SOx y GHG

INTERNATIONAL REGULATION ON SULPHUR CAP

IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC 70) in October 2016 established the new limit MARPOL Annex VI - Regulation 14 Sulphur Oxides (SOx) and Particulate Matter

0.5% Sulphur limit 2020



Evolution of the global sulphur limits for the shipping sector

INTERNATIONAL REGULATION ON GHG EMISSIONS FROM SHIPPING

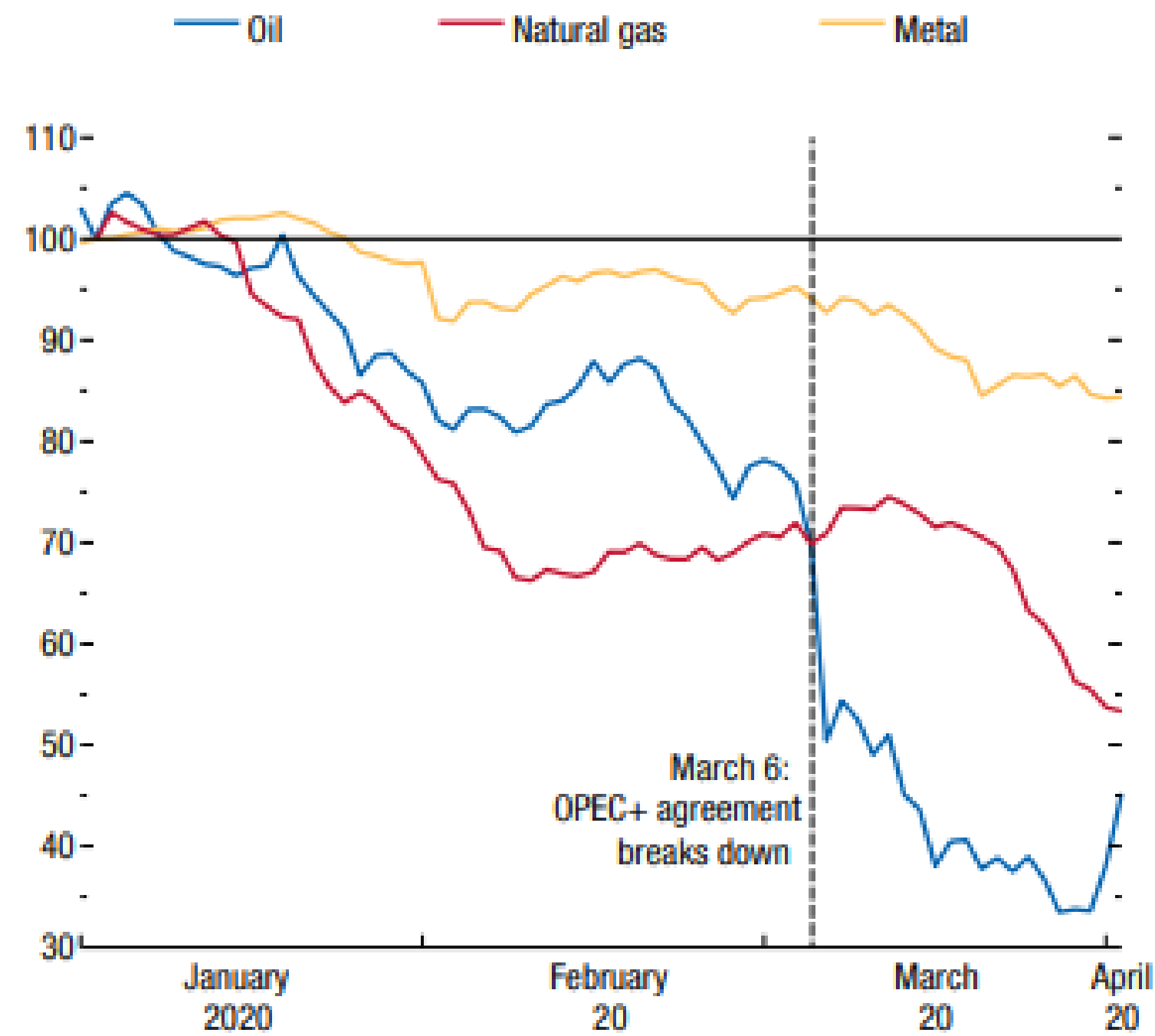
IMO adoption of the Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships (April 2018)

50% Reduction in GHG emissions 2050 vs 2008



Evolución reciente del precio del Brent

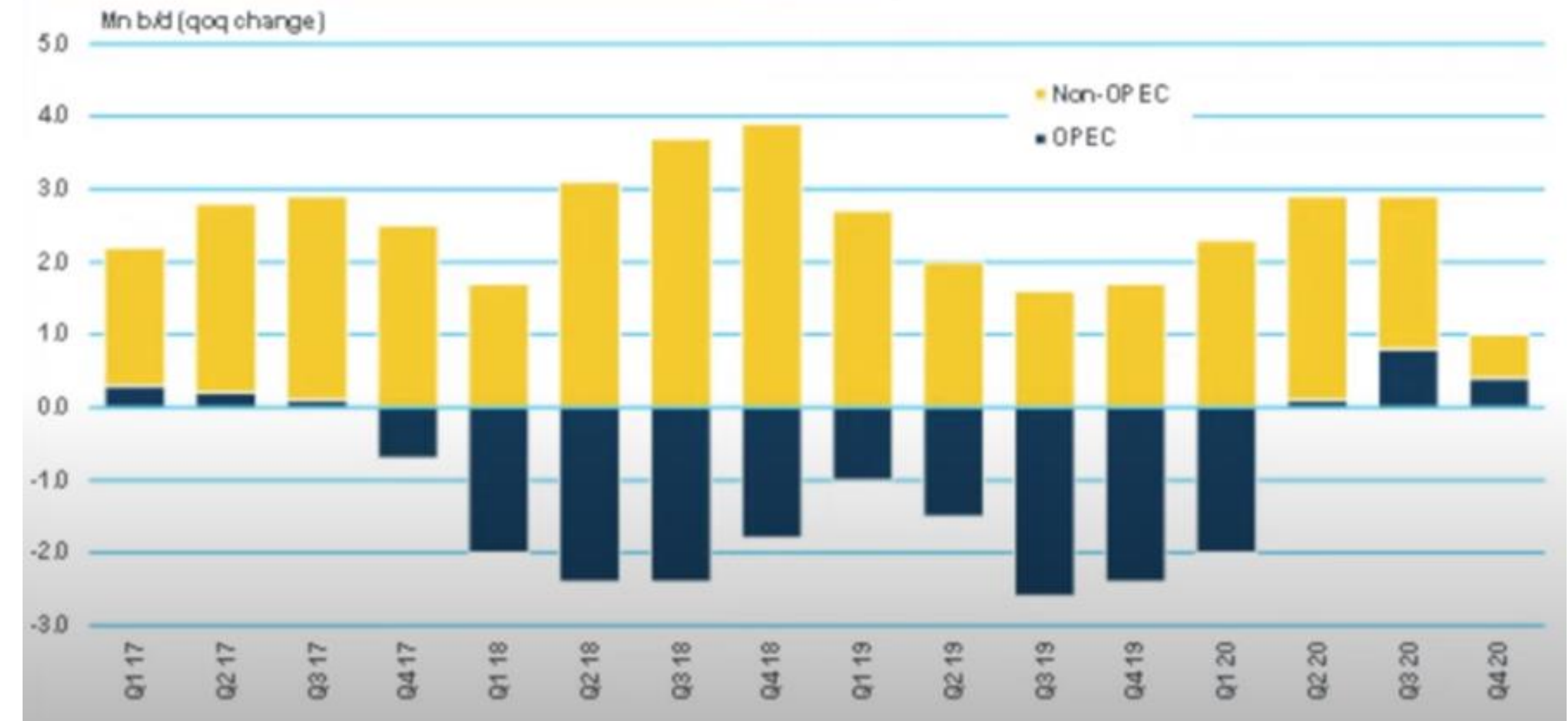
Figure 1.1. Commodity Prices
(January 2, 2020 = 100)



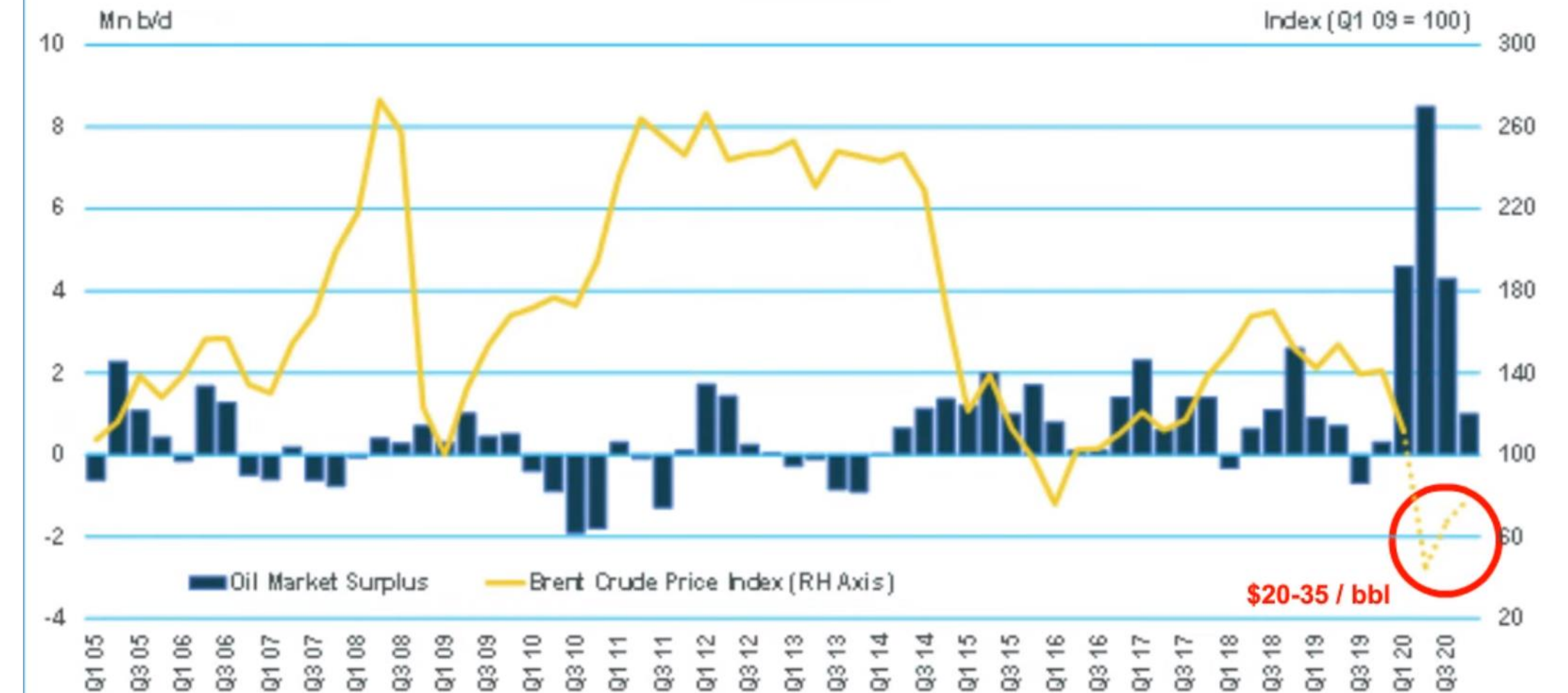
Sources: IMF, Primary Commodity Price System; and IMF staff calculations.
Note: OPEC+ = Organization of the Petroleum Exporting Countries, including Russia.

Fuente: FMI (Abril 2020): *World Economic Outlook*

Historical and Forecast Global Crude Oil Production



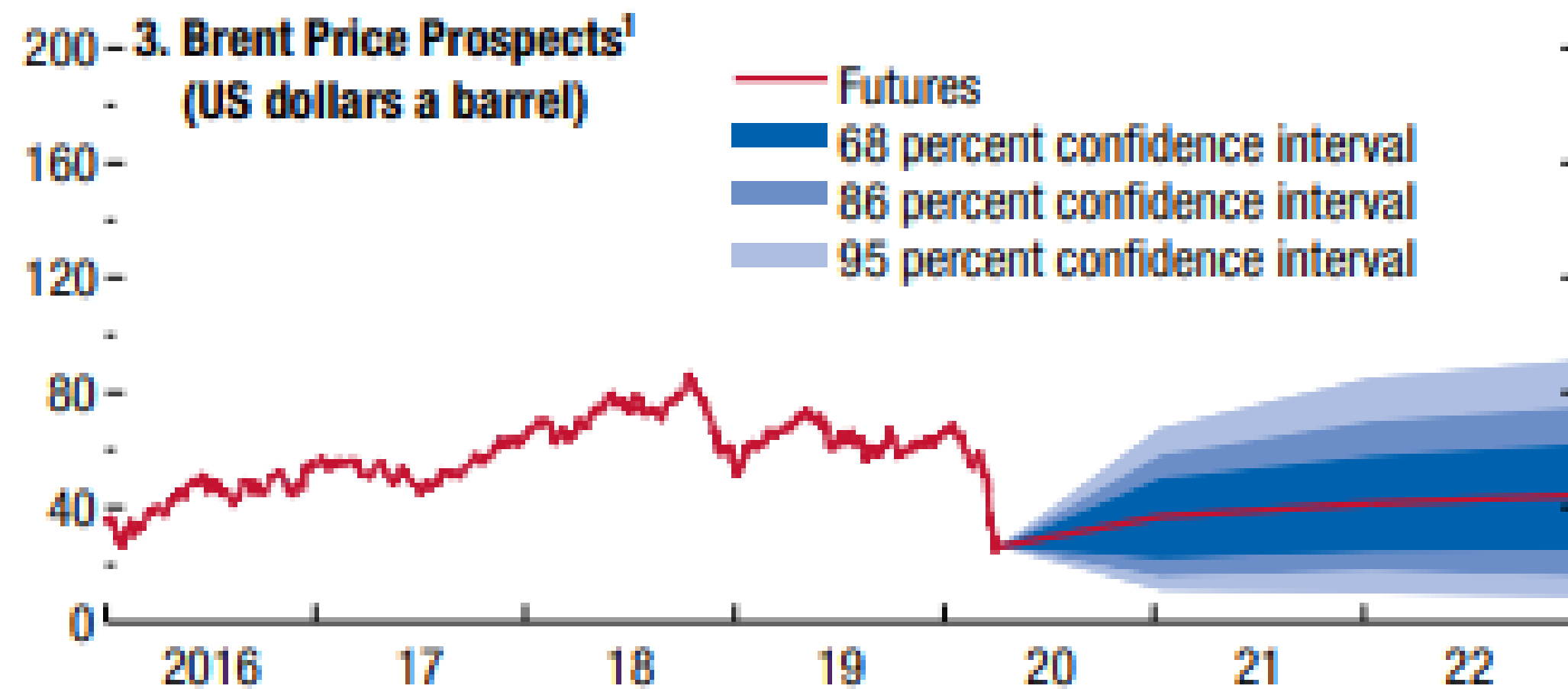
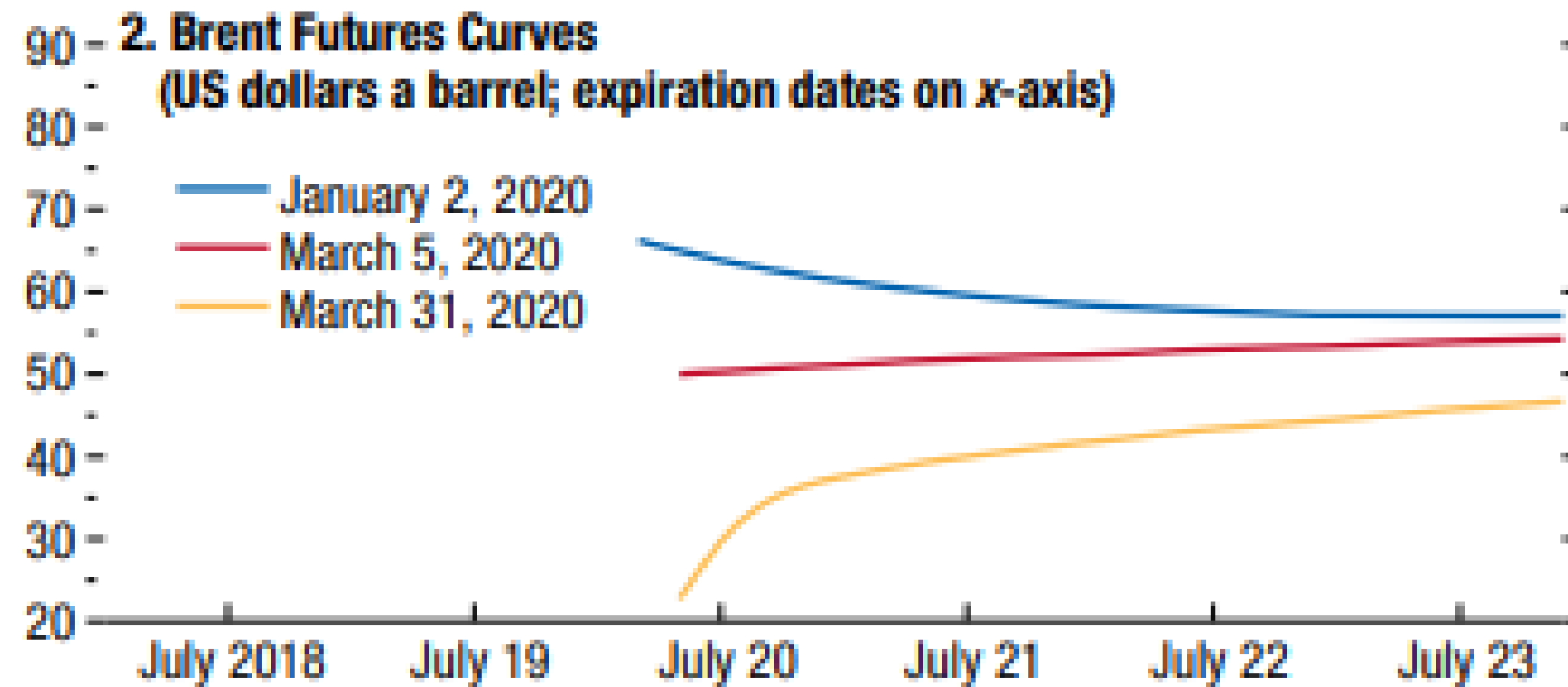
Historical and Forecast Quarterly Oil Market Surplus



Fuente: Maritime Strategies International (Abril 2020)

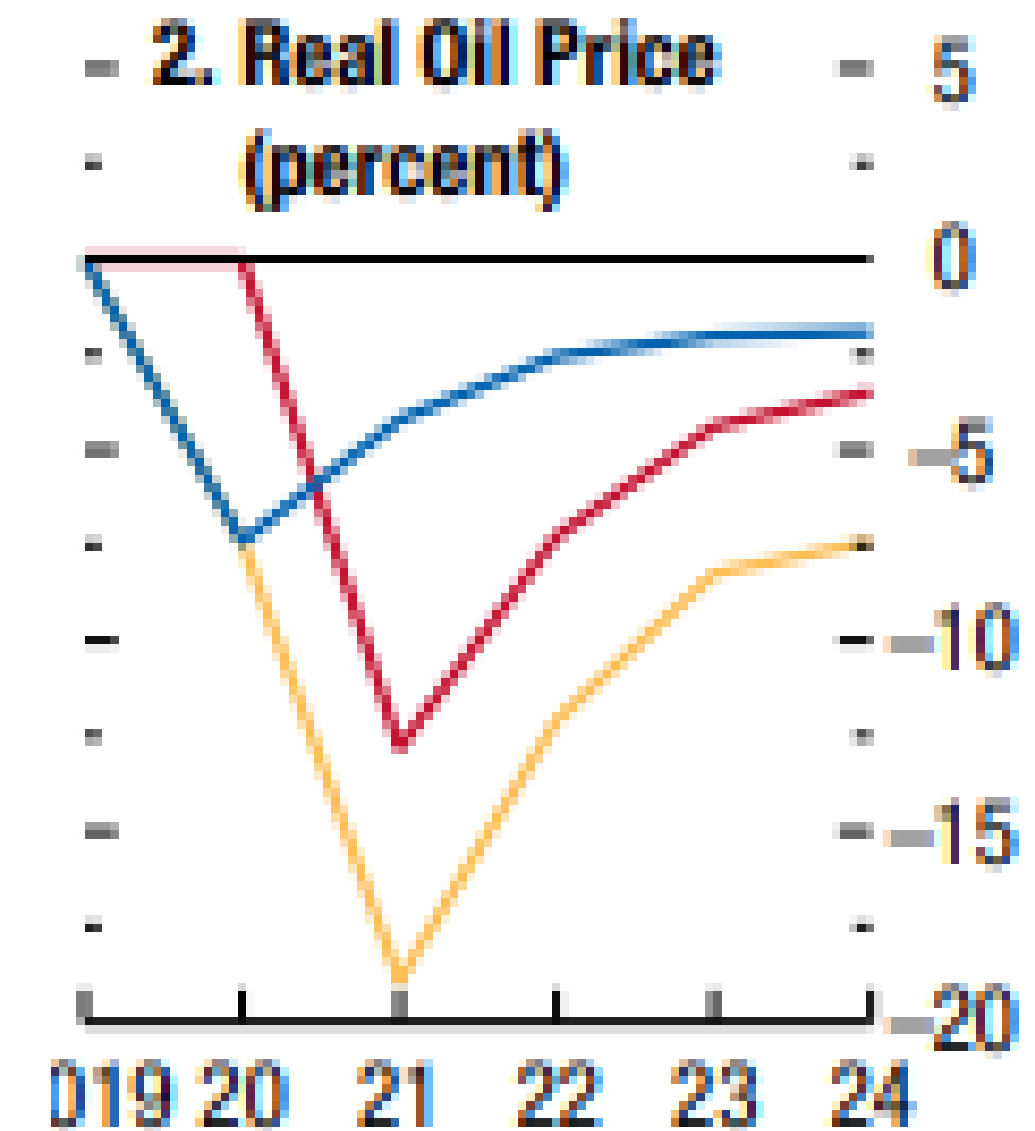


Previsiones FMI para el precio del Brent



Scenario Figure 1. Alternative Evolutions in the Fight against COVID-19
(Deviation from baseline)

- Longer outbreak in 2020 (Blue line)
- New outbreak in 2021 (Red line)
- Longer outbreak in 2020 plus new outbreak in 2021 (Orange line)



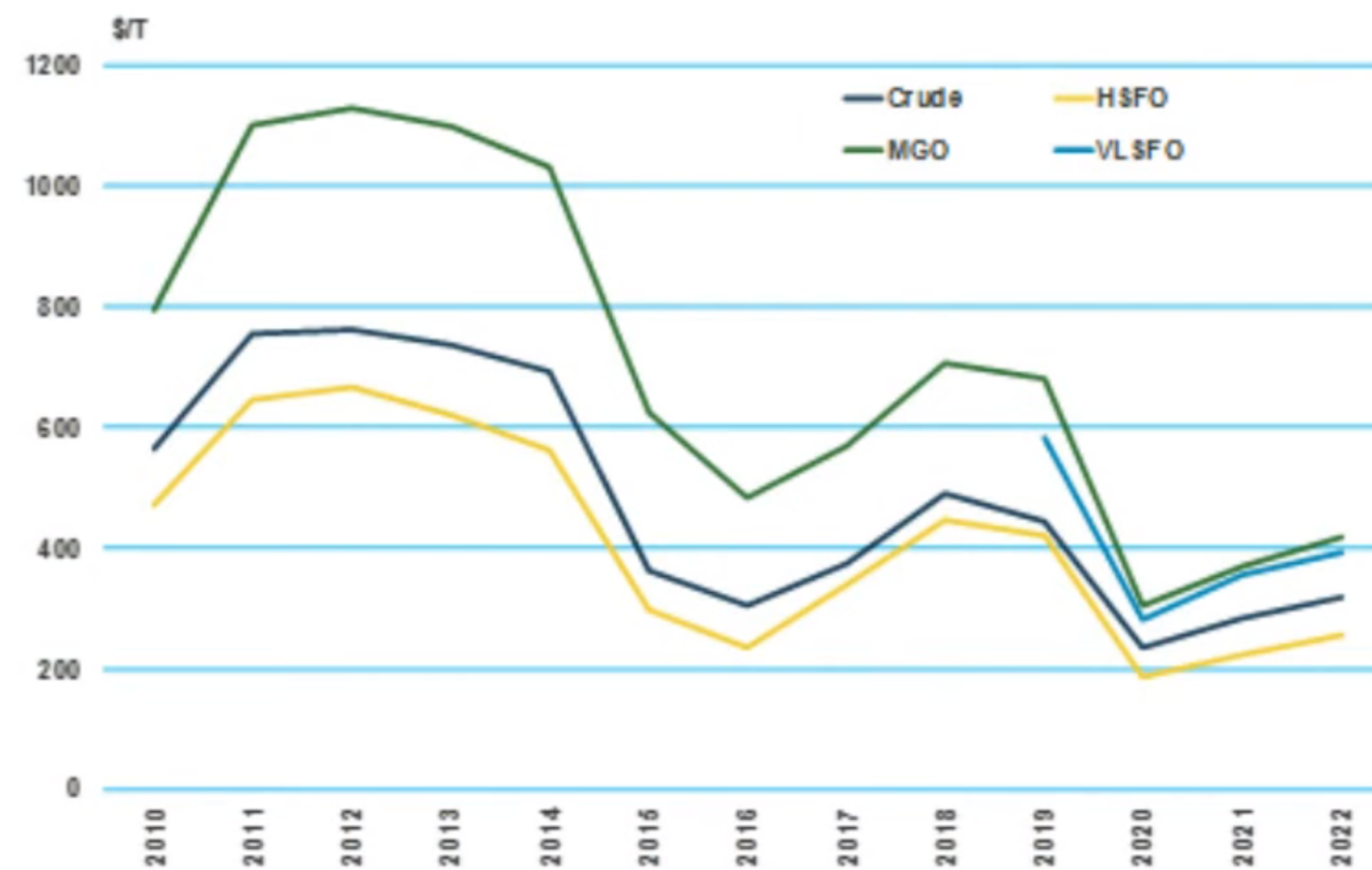
Fuente: FMI (Abril 2020): *World Economic Outlook*



Evolución reciente y previsiones precio bunker

Oil and Bunker Prices Lower levels, narrower price spread

Historical and Forecast Crude Oil / Bunker Prices, 2010 – 2022



- Assumes crude prices average \$30-35/bbl across 2020
- Bunker prices drop with crude prices
- Spread between reference HSFO and VLSFO narrows to <\$100/T in 2020
- Notable and major disparities in regional prices for bunker types.

Fuente: Maritime Strategies International (Abril 2020)

IMO 2020 + Covid-19 = 0

16 Mar 2020

The collapse of marine bunker prices was a surprise, so soon after the rise in costs caused by the IMO 2020 low-sulphur regulation.

The IMO 2020 regulation led to increases of about 35-45% in bunker prices and in indexed fuel surcharges paid by shippers from December or from January.

But these increases have just been reversed, following the crash of oil prices and the 35% fall in Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO) bunker prices between January (the highest point) and the first half of March (the lowest point, to date) – see table below.

Table 1: Drewry low-sulphur bunker fuel price tracker

	HS IFO380	VLSFO (0.5%S)	Quarterly change %
1Q 2019	\$402		
2Q 2019	\$409		2% ▲
3Q 2019	\$396		-3% ▼
4Q 2019		\$535	35% ▲
Jan-20		\$608	14% ▲
Feb-20		\$486	-20% ▼
March 1-13, 20		\$390	-20% ▼
1Q 2020		to be published on Apr-06, 2020	

Notes: The average bunker price published here is the weighted average price of bunker fuel in the major ports of Singapore (50% weight), Houston (10%) and Rotterdam (40%) for the relevant period. The bunker fuel prices for each port come from local and global physical bunker suppliers, traders, and brokers

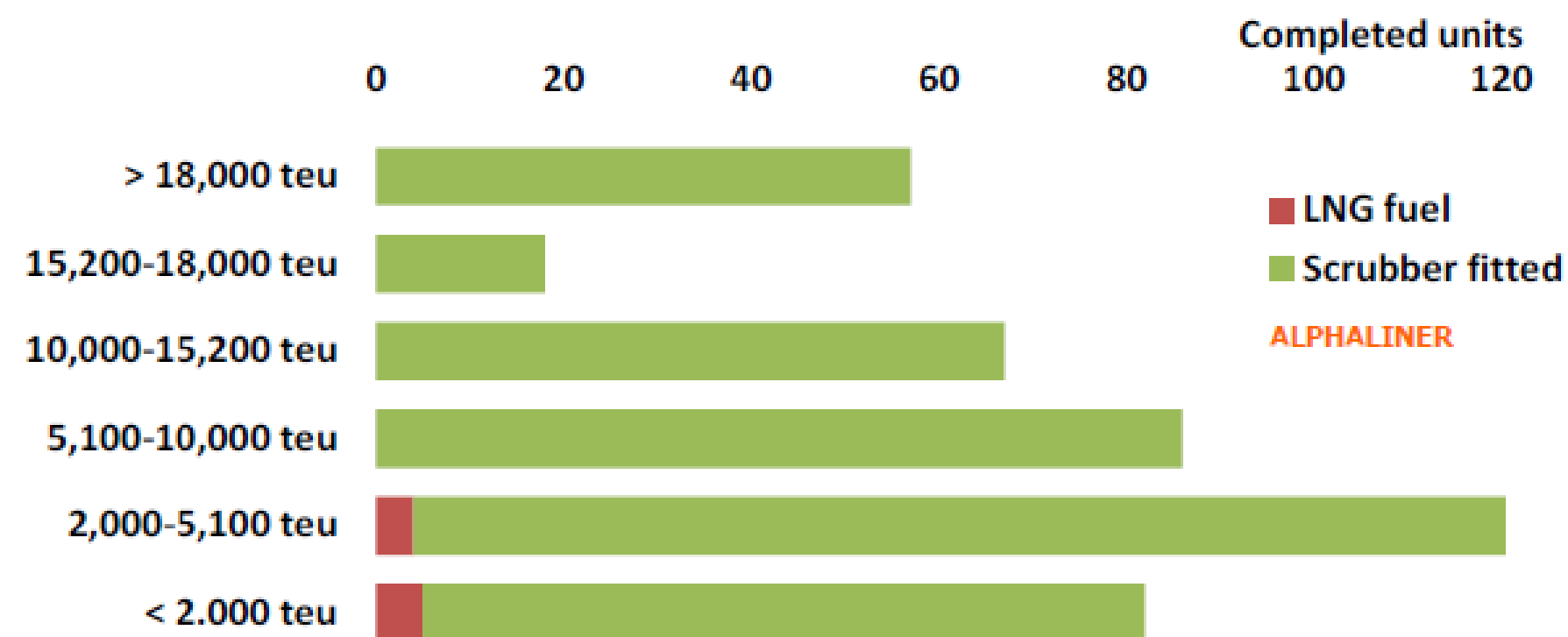
Fuente: Drewry Supply Chain Advisors (Abril 2020)



Breakdown by TEU size range	LNG Fuel containerhips		Scrubber Fitted container ships	
	Units	TEU	Units	TEU
18,000-24,000	0	0	57	1,150,951
15,200-17,999	0	0	18	311,049
12,500-15,199 NPX	0	0	47	646,290
10,000-12,499	0	0	20	224,115
7,500-9,999	0	0	60	536,233
5,100-7,499	0	0	26	173,360
4,000-5,099	0	0	43	193,193
3,000-3,999	2	6,200	19	70,925
2,000-2,999	2	4,800	58	156,171
1,500-1,999	0	0	37	67,242
1,000-1,499	5	6,540	25	26,728
500-999	0	0	15	13,156
100-499	0	0	0	0
TOTAL	9	17,540	425	3,569,413

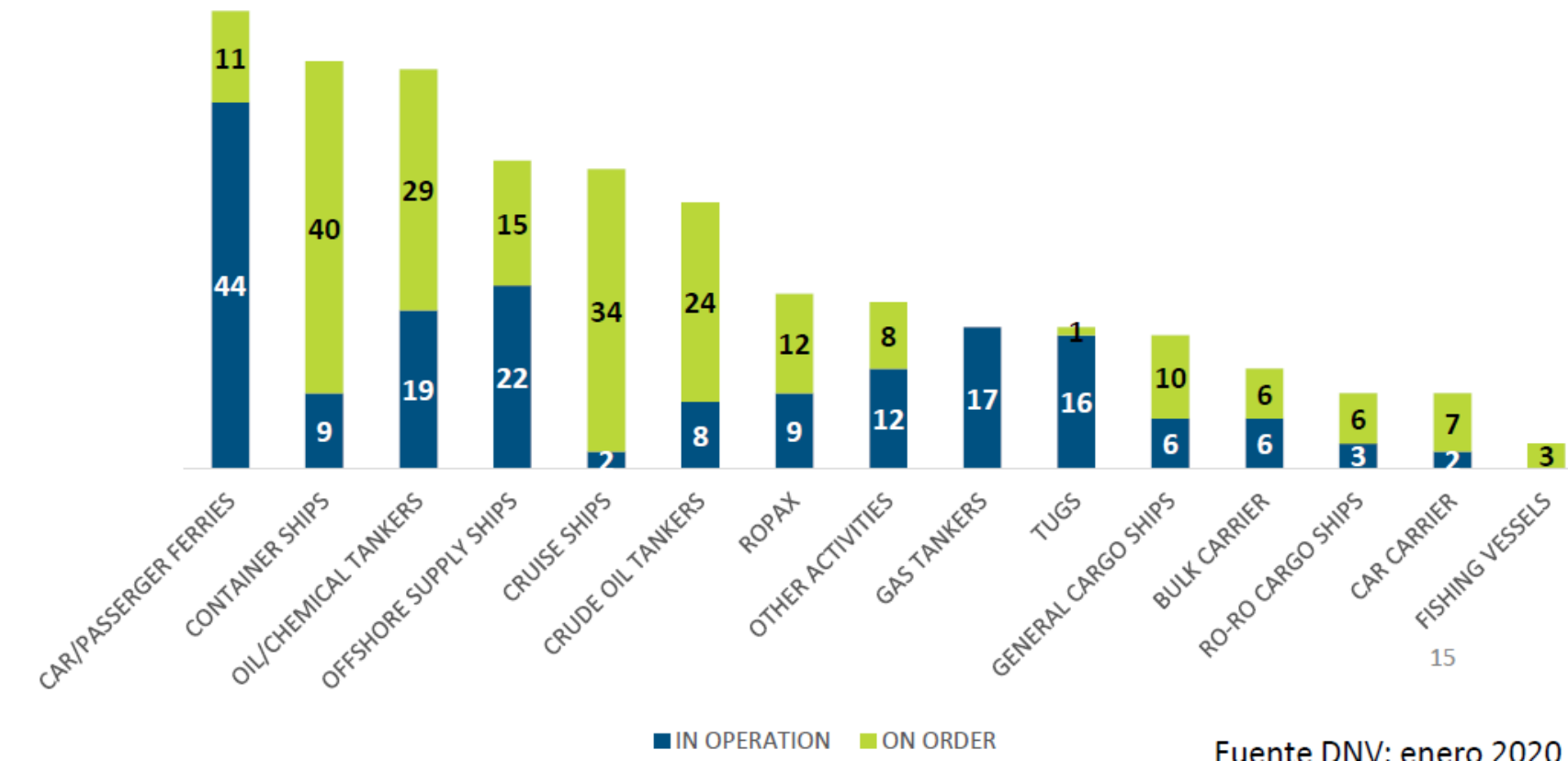
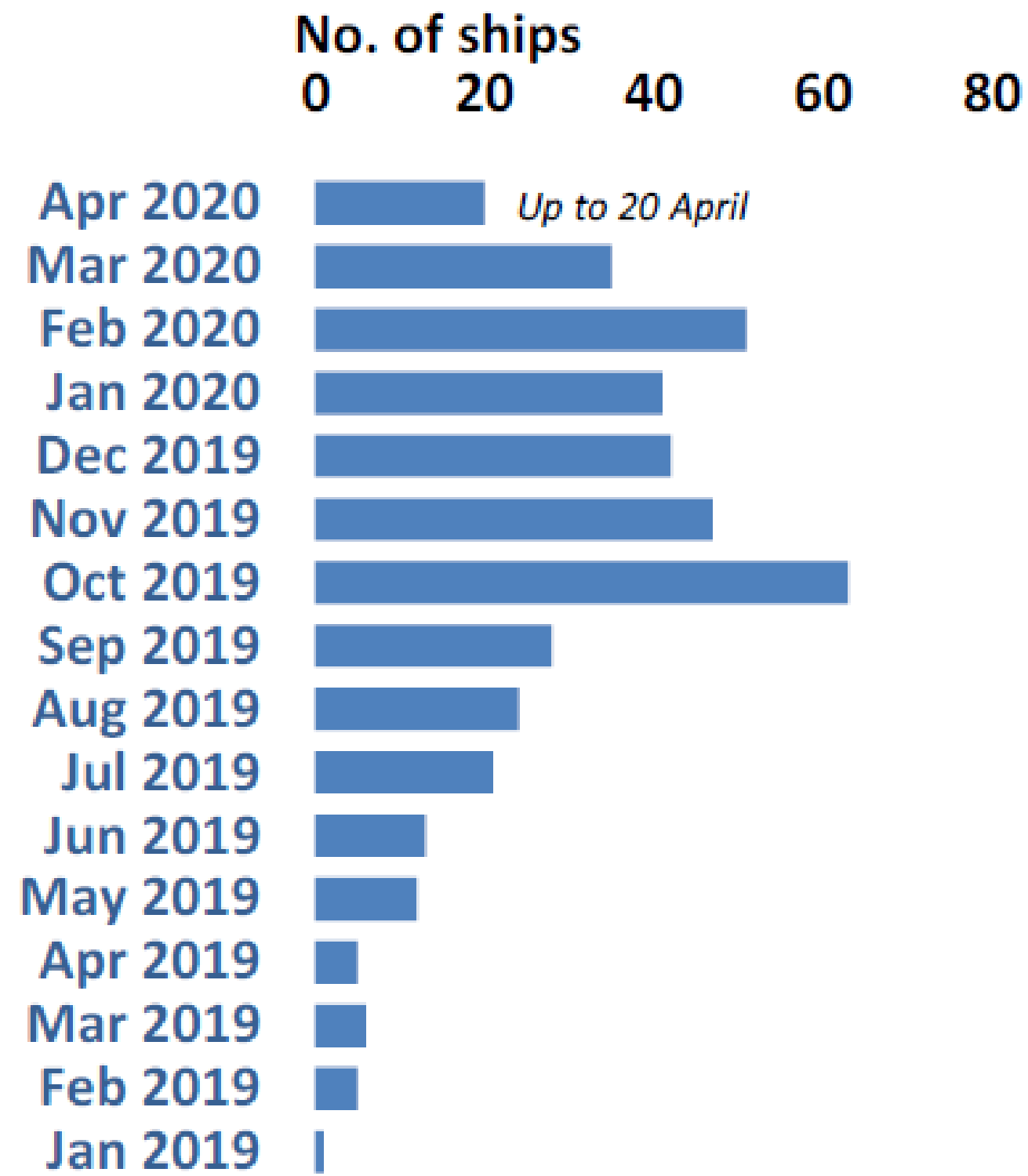
Completed units only. Excludes ongoing retrofits and newbuildings not yet delivered.

Breakdown of LNG Fuel/Scrubber Fitted Ships by Size

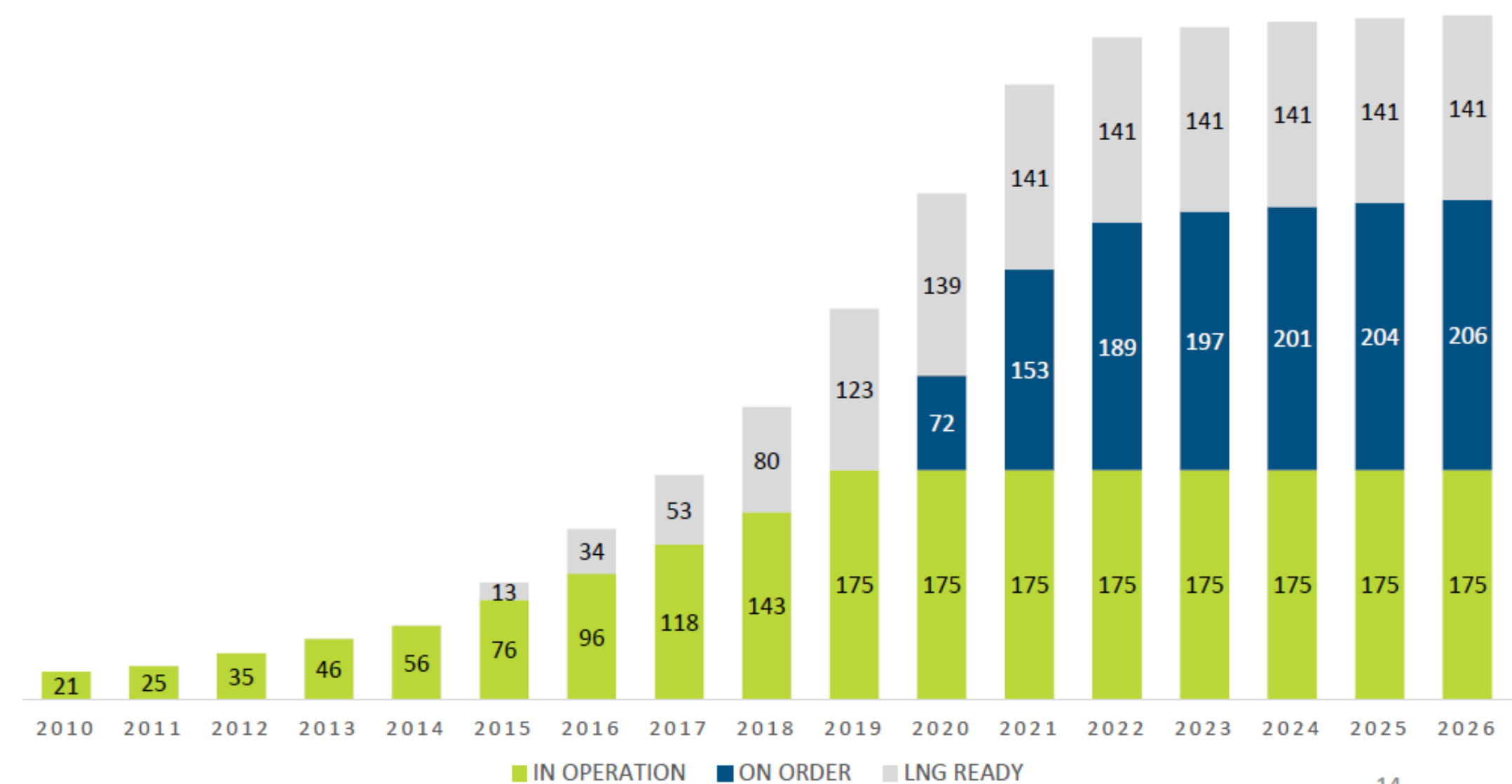


Fuente: Alphaliner (Abril 2020)

Containerships entering yards for scrubber retrofits by month : 2019-2020



Fuente DNV: enero 2020



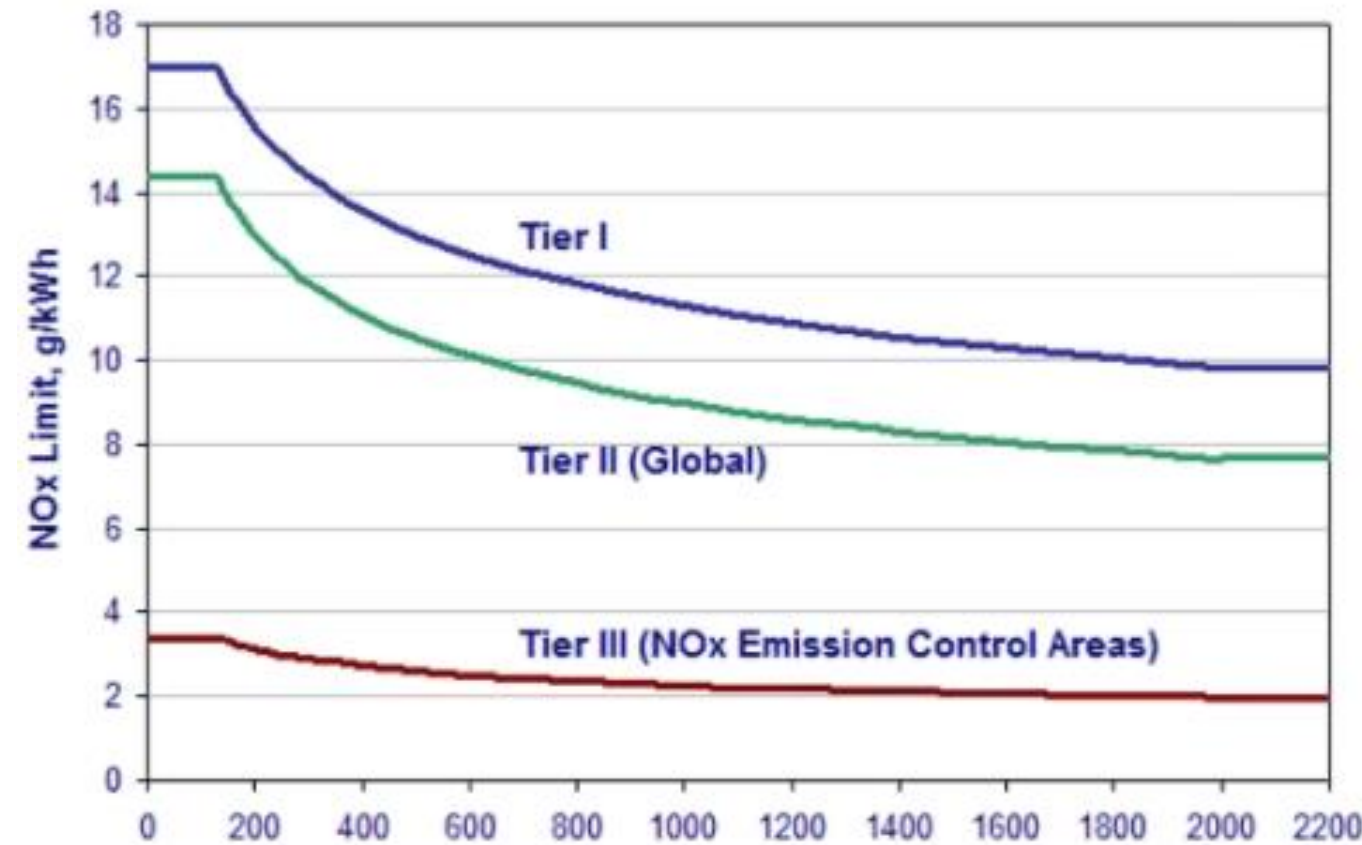
14

Fuente DNV: enero 2020



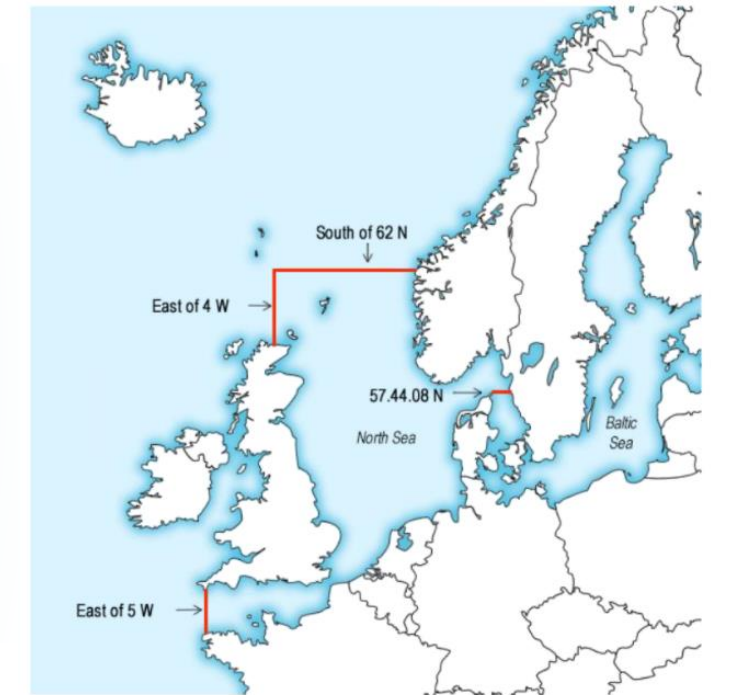
European Green Deal:

- Neutralidad climática en la UE para 2050, incluyendo el transporte marítimo
- Instrucciones de Presidente Von der Leyen a la Comisaria Velez (DG MOVE) de incluir al transporte marítimo en Emmissions trading system (ETS)
- Impuesto al CO2 para el transporte marítimo también está siendo considerado aunque será complicado por motivos jurisdiccionales (ETS sería más simple de implantar)
- Escepticismo acerca de la eficacia de la OMI en materia de regulación ambiental: se percibe a la OMI como dominada por la industria e interesada en avanzar muy lentamente en este campo. La fecha límite de 2023 fijada por los cargos anteriores en la Comisión se considera irrelevante por la nueva estructura



NOx emission control area en el Báltico y Mar del Norte:

- Buques de nueva construcción desde 1 enero 2021 deberán llevar motores Tier III



Med states meeting agrees roadmap to regional ECA

Nick Savvides | Dec 09, 2019



A meeting of all the states bordering the Mediterranean Sea, except Syria, has agreed a road map that could see the creation of a Mediterranean Sulphur Emission Control Area (Med SECA) by 2024.

Fuente: Seatrade Maritime (Dic 2019)

ECA en el Mediterráneo:

- Todos los países mediterráneos excepto Siria han acordado enviar a la OMI una propuesta de límite de azufre en 0,10% para que entre en vigor en 2024
- Aún en negociación: Se podría incluir NOx más tarde



OMI:

- Discusión sobre open loop scrubbers: posibles límites de descarga en 2021 y restricciones geográficas en 2022 o 2023
- Especies invasoras → hull bio-fouling
- Posible nueva regulación sobre PM y NOx en áreas costeras
- Ruido: preocupación por los cetáceos y vida en el mar en general
- Plásticos: se espera que la OMI trabaje en un plan de acción
- Prohibición de utilizar HFO en el Ártico



Las normas locales y regionales proliferan



Aceleración del proceso de aprobación de normativa en ámbito ambiental en la Unión Europea:



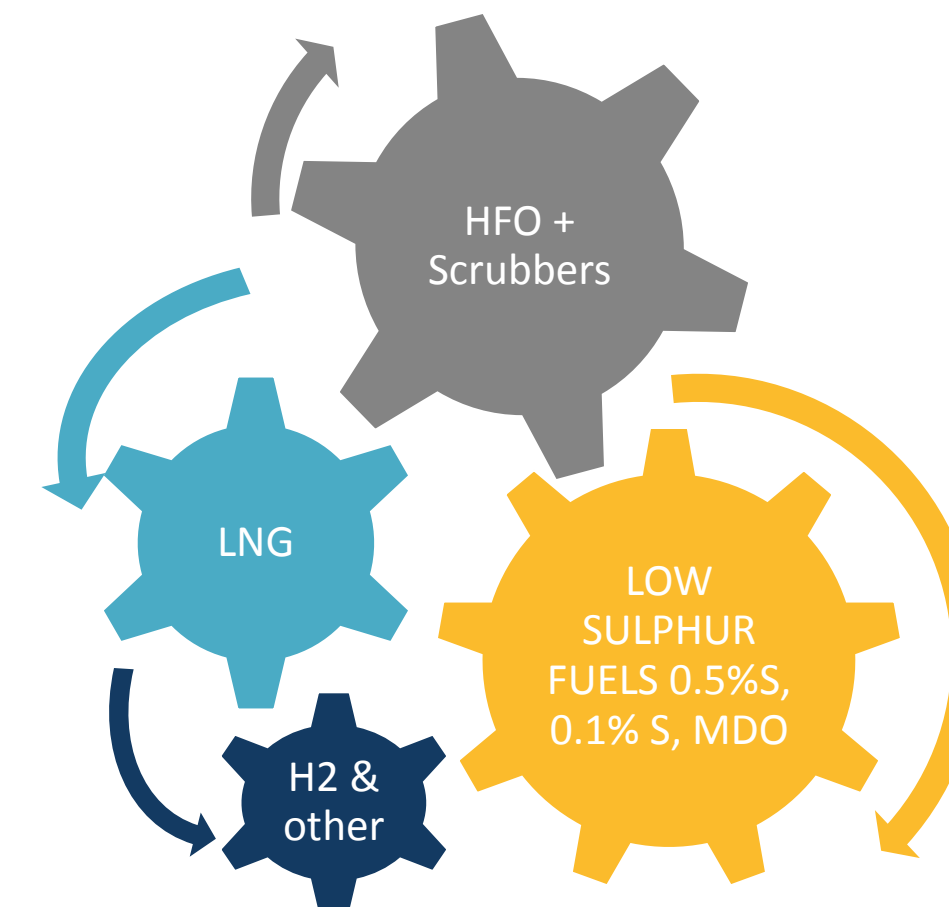
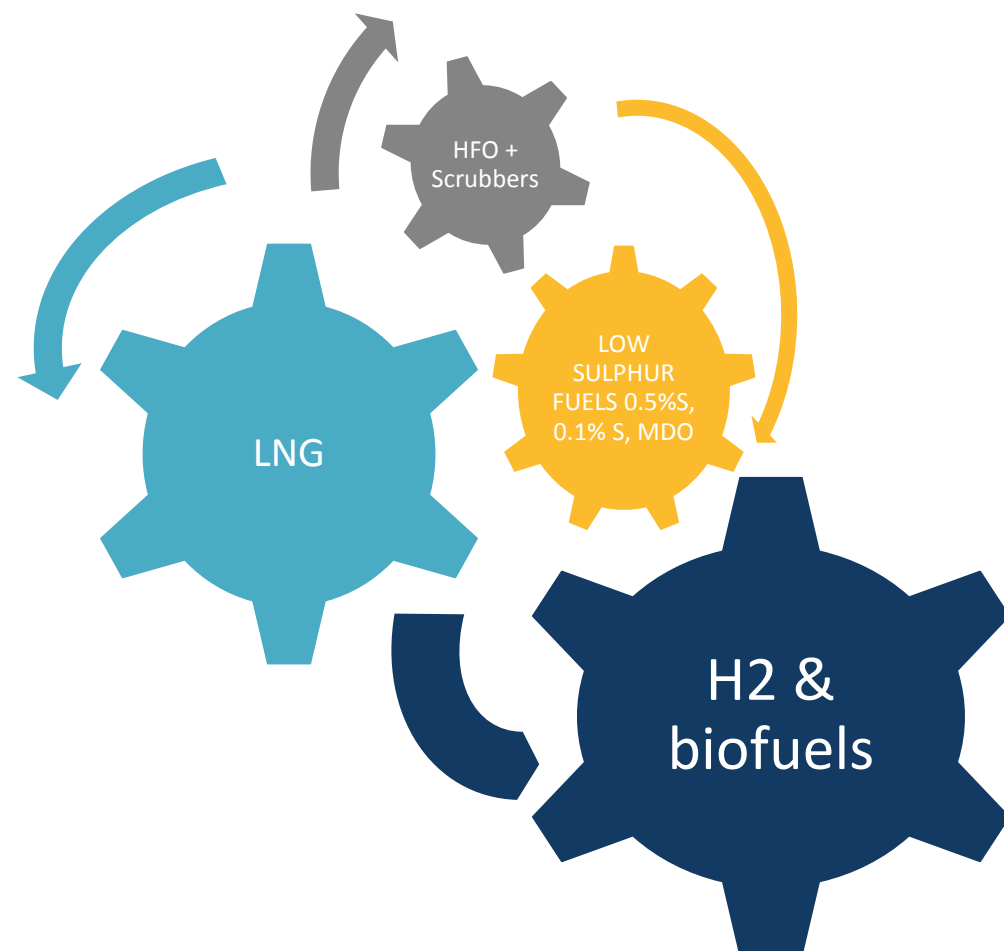
Business as usual

VS

Potencial freno a los procesos de aprobación de normativa en ámbito ambiental en la UE, agotamiento de plazos establecidos en la OMI → inacción en el corto y medio plazo:

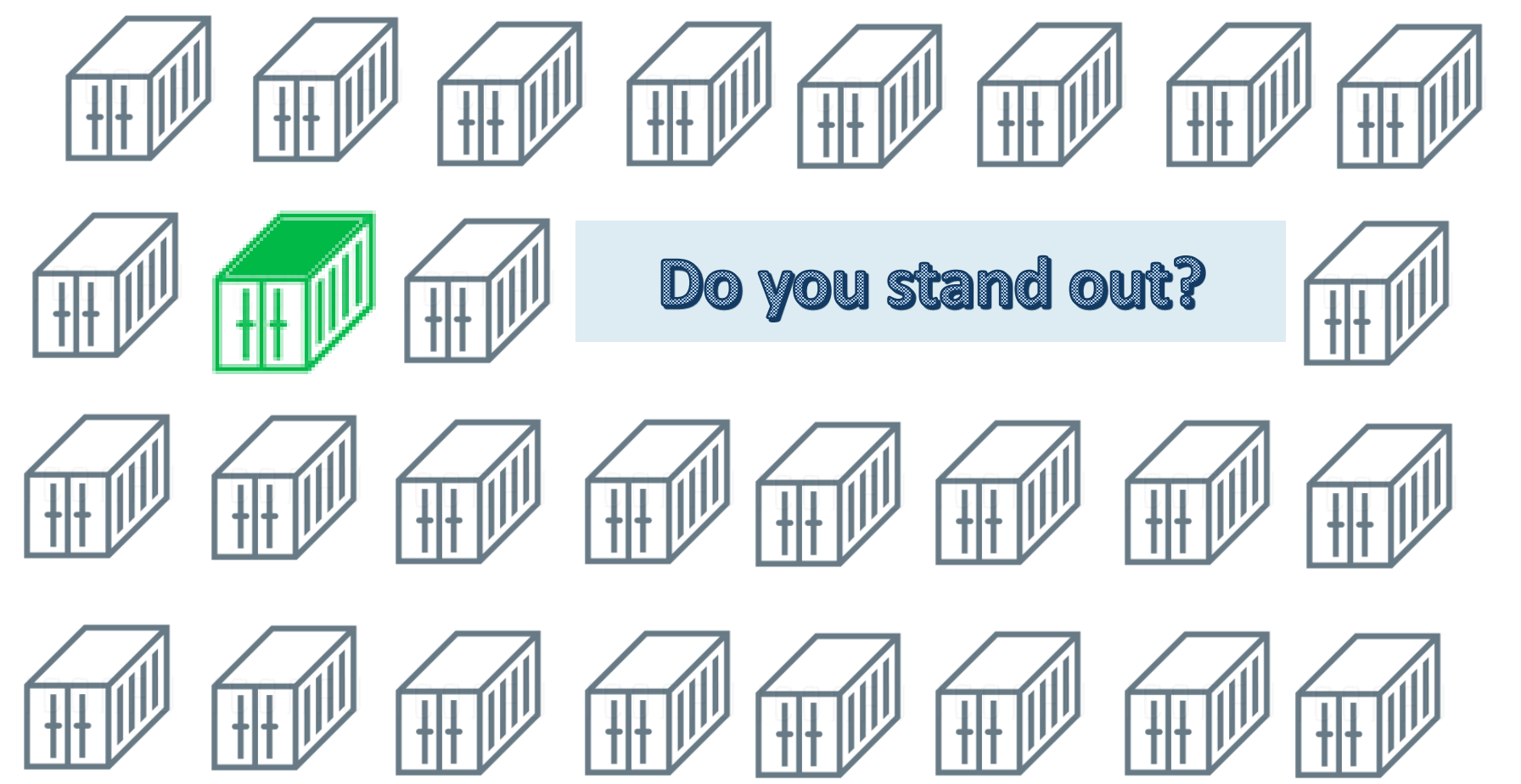


Proteccionismo en auge





COMMODITISATION DEL SECTOR DEL TRANSPORTE EN CONTENEDOR





Drewry: Container Shipping Customer Service Deteriorating

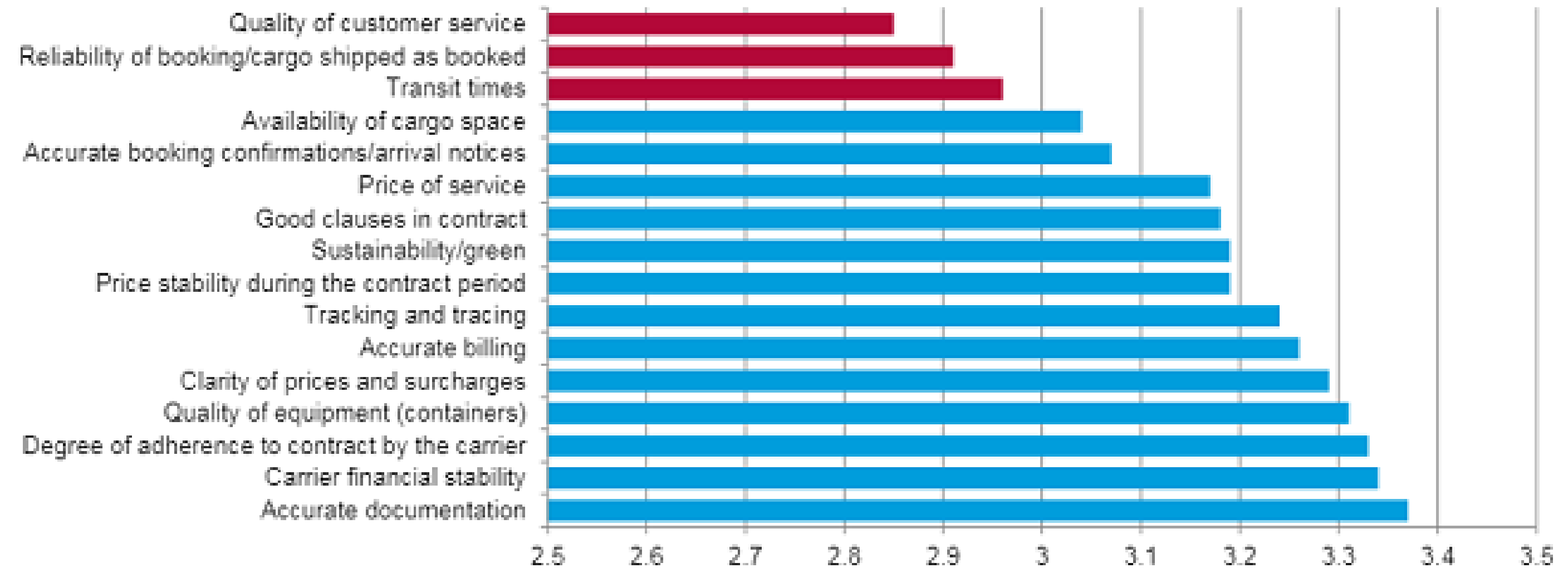
28 Jun 2018 09:50am



In a collaborative report between maritime consultant Drewry and the European Shippers' Council (ESC) has found that customers are dissatisfied with the service quality of ocean carriers.

Fuente: Port Technology, Junio 2018

Based on the service you received from carriers in 2017, please tell us how satisfied you are with the carriers on average for each of the service and cost criteria from 1 (very dissatisfied) to 5 (very satisfied):





Commoditisation del servicio de transporte marítimo en contenedor



Evolución de los índices de fiabilidad y retrasos en las escalas para la ruta Asia - Mediterráneo

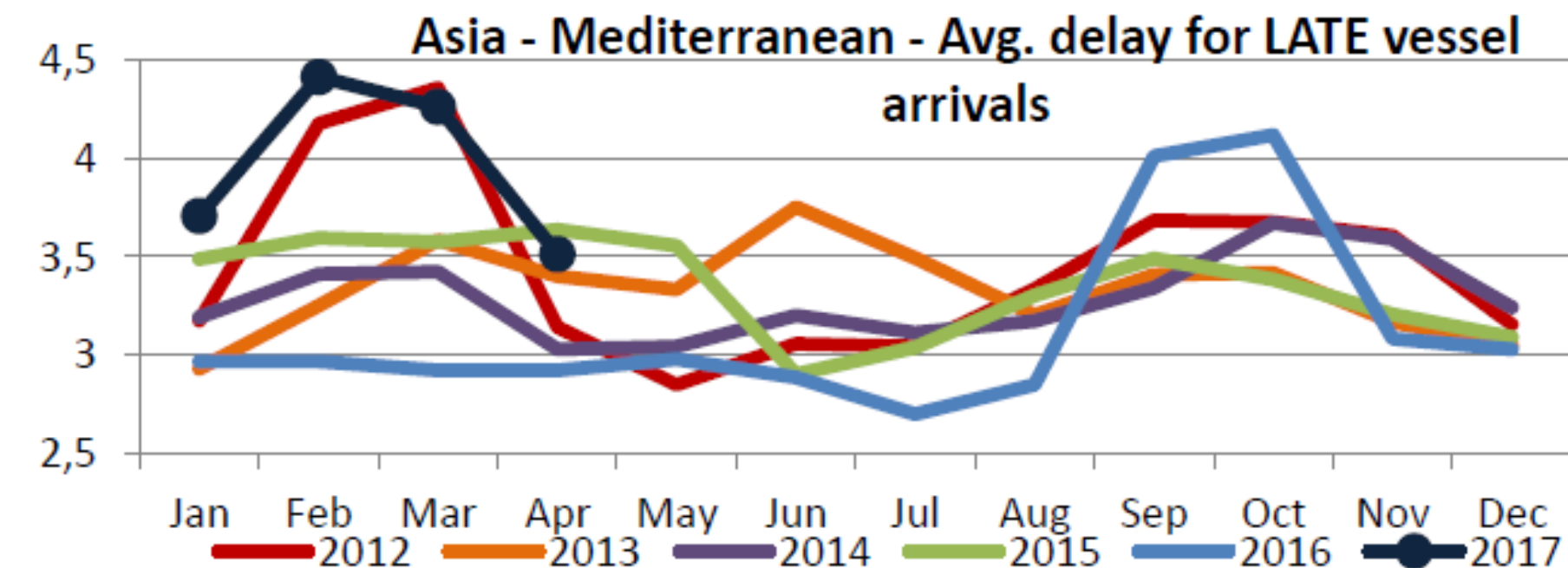
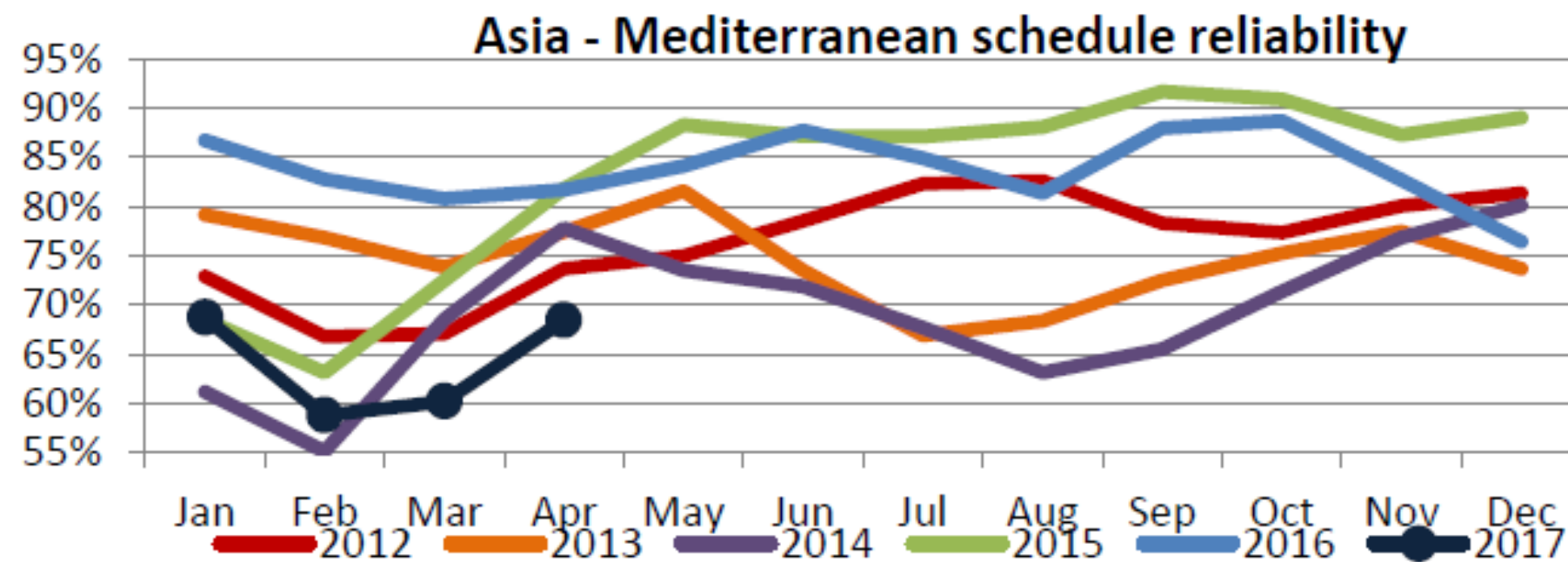
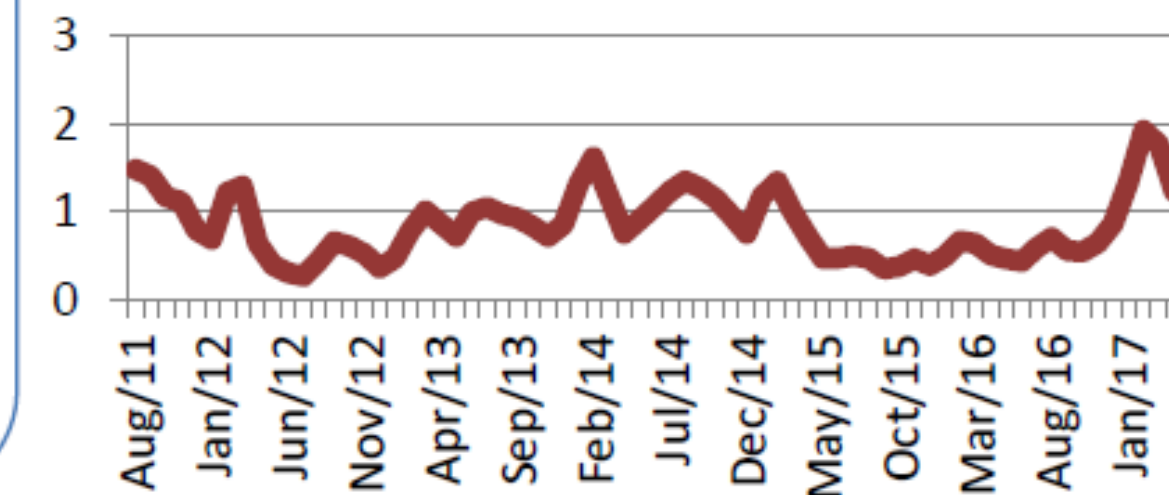
Asia - Mediterranean developments

In April, schedule reliability in the Asia-Mediterranean trade lane increased significantly by 8.2 percentage points to 68.4%. Nonetheless, the April score corresponds to a decrease of 13.2 percentage points compared to 81.6% recorded in April last year.

The average delay for LATE vessel arrivals decreased by 0.75 days to 3.51 days M/M and rose by 0.59 days on a Y/Y level. The average delay for ALL vessel arrivals decreased by 0.53 days from March to 1.23 days in April.

In the trade COSCO was the top performing carrier with a reliability score of 76.4%, followed by Evergreen at 75.7%, UASC at 75.0%, and Yang Ming at 74.9%.

Average delay for ALL vessel arrivals

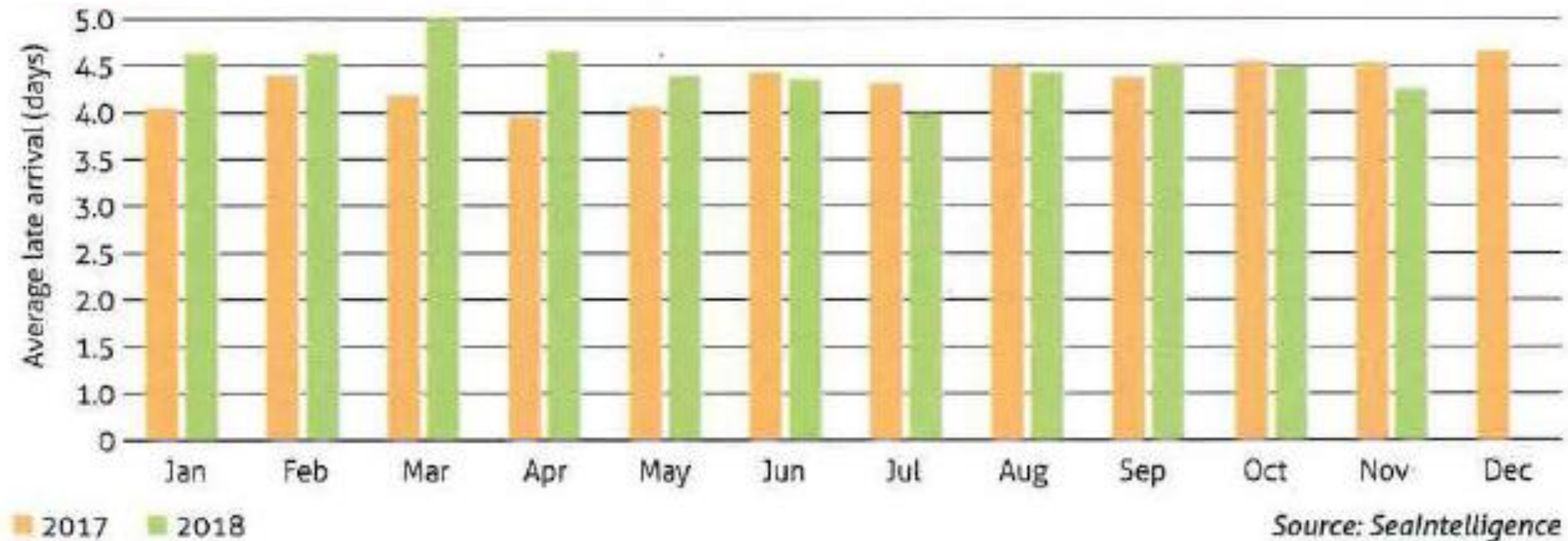


		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Schedule Reliability	2016	86.7%	82.7%	80.8%	81.6%	84.1%	87.7%	84.9%	81.3%	87.9%	88.6%	82.7%	76.4%
	2017	68.7%	58.7%	60.2%	68.4%								
	Change	-18.0%	-24.0%	-20.6%	-13.2%								
Avg. delay of LATE vessels	2016	2.97	2.97	2.92	2.92	2.98	2.89	2.70	2.85	4.01	4.12	3.08	3.03
	2017	3.71	4.41	4.26	3.51								
	Change	0.74	1.44	1.34	0.59								



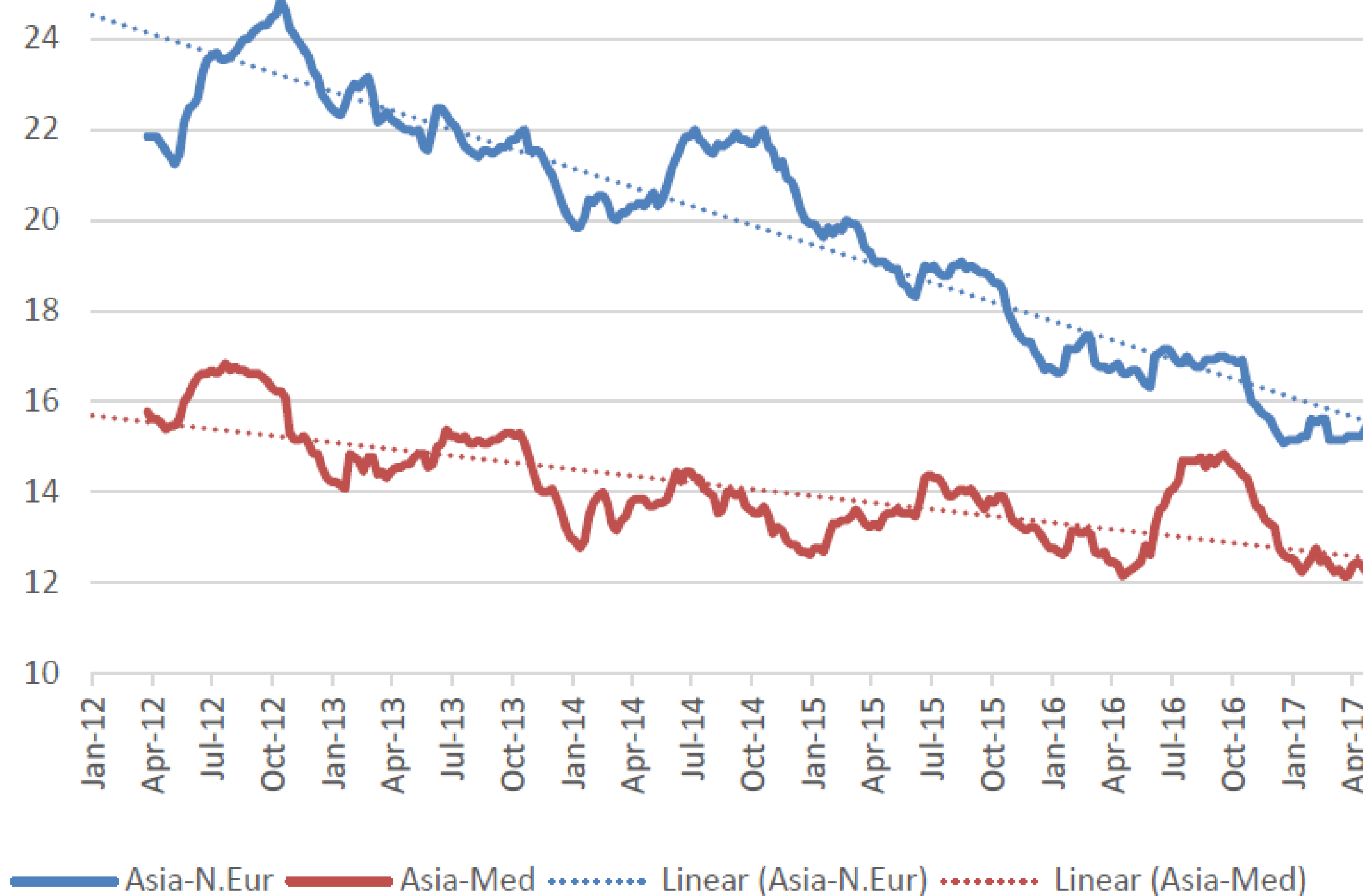
Retrasos en las escalas para los tráficos deep-sea

Global average delay of late vessels on the deep-sea container trades





Evolución de la frecuencia semanal en la ruta Asia – Europa 2012-2017





Commoditisation del servicio de transporte marítimo en contenedor



La mayor concentración horizontal e integración vertical en el mercado unida a la rápida recuperación del comercio internacional y la necesidad de minimizar el impacto ambiental en la cadena de transporte podrían dar lugar a servicios diferenciados en el medio plazo:



VS

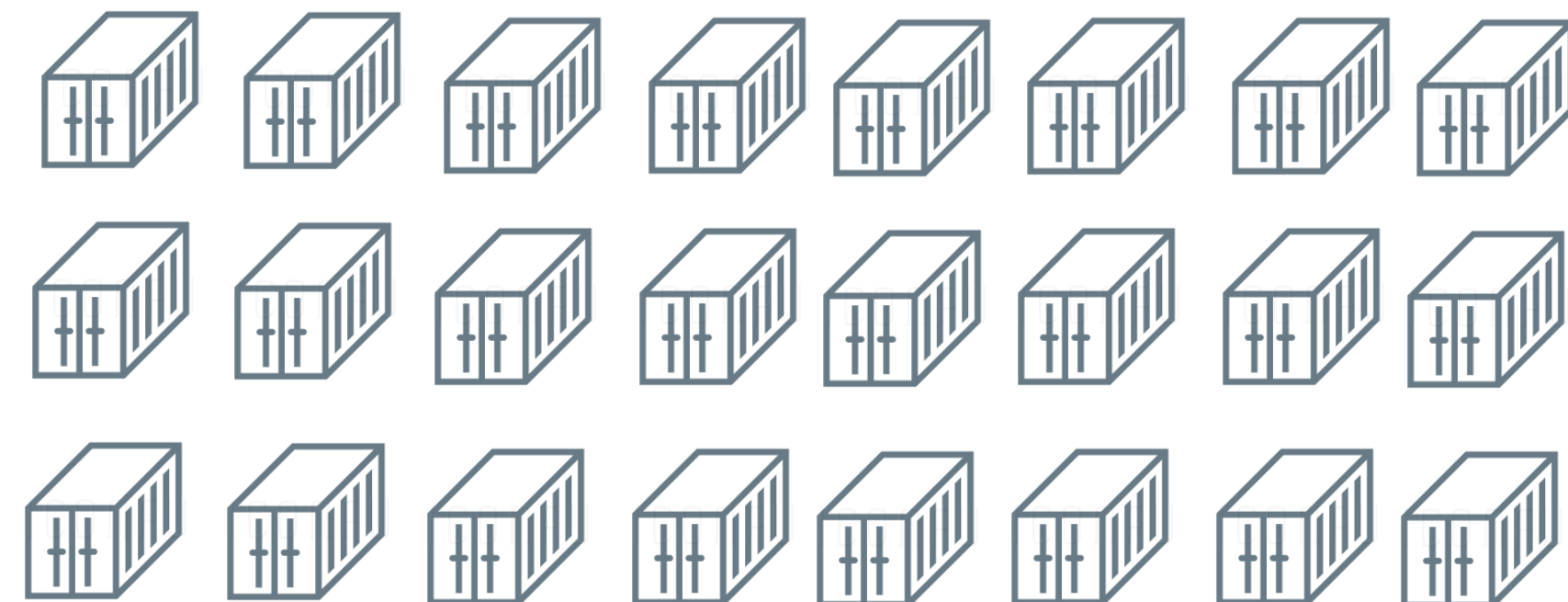
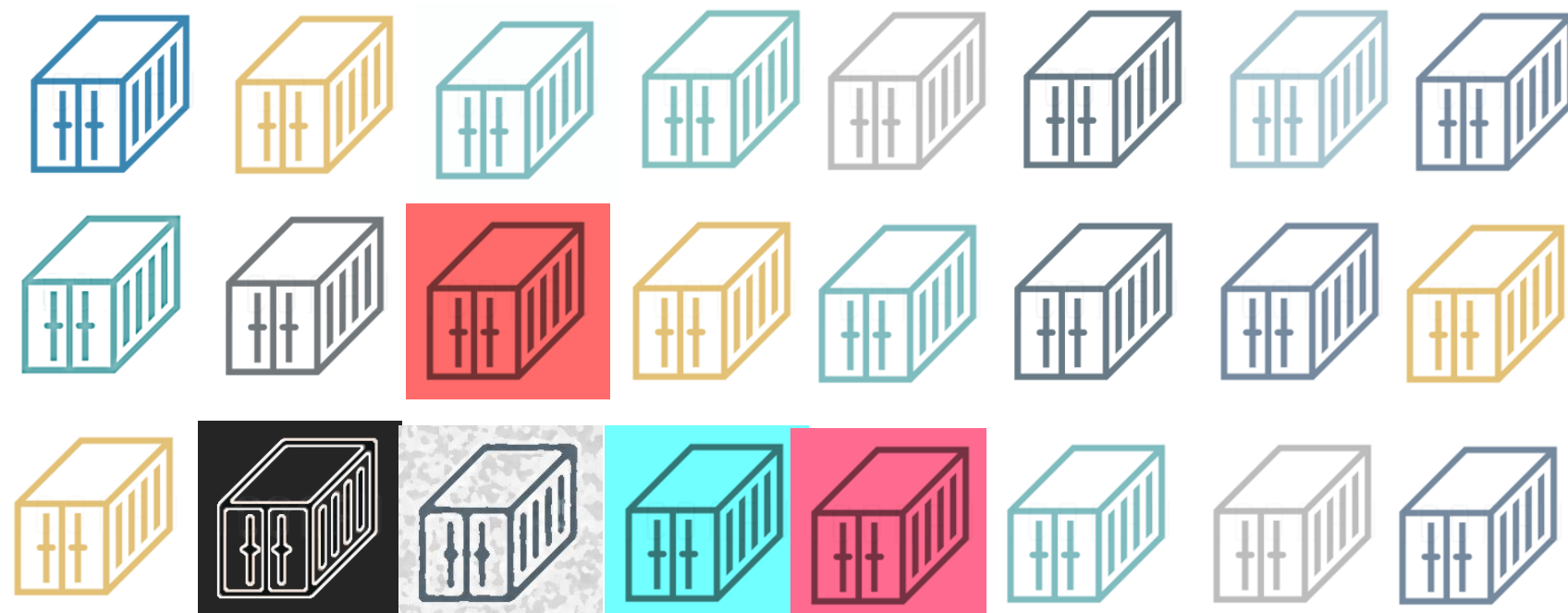
Continuidad de la tendencia implantada en el mercado en la última década:

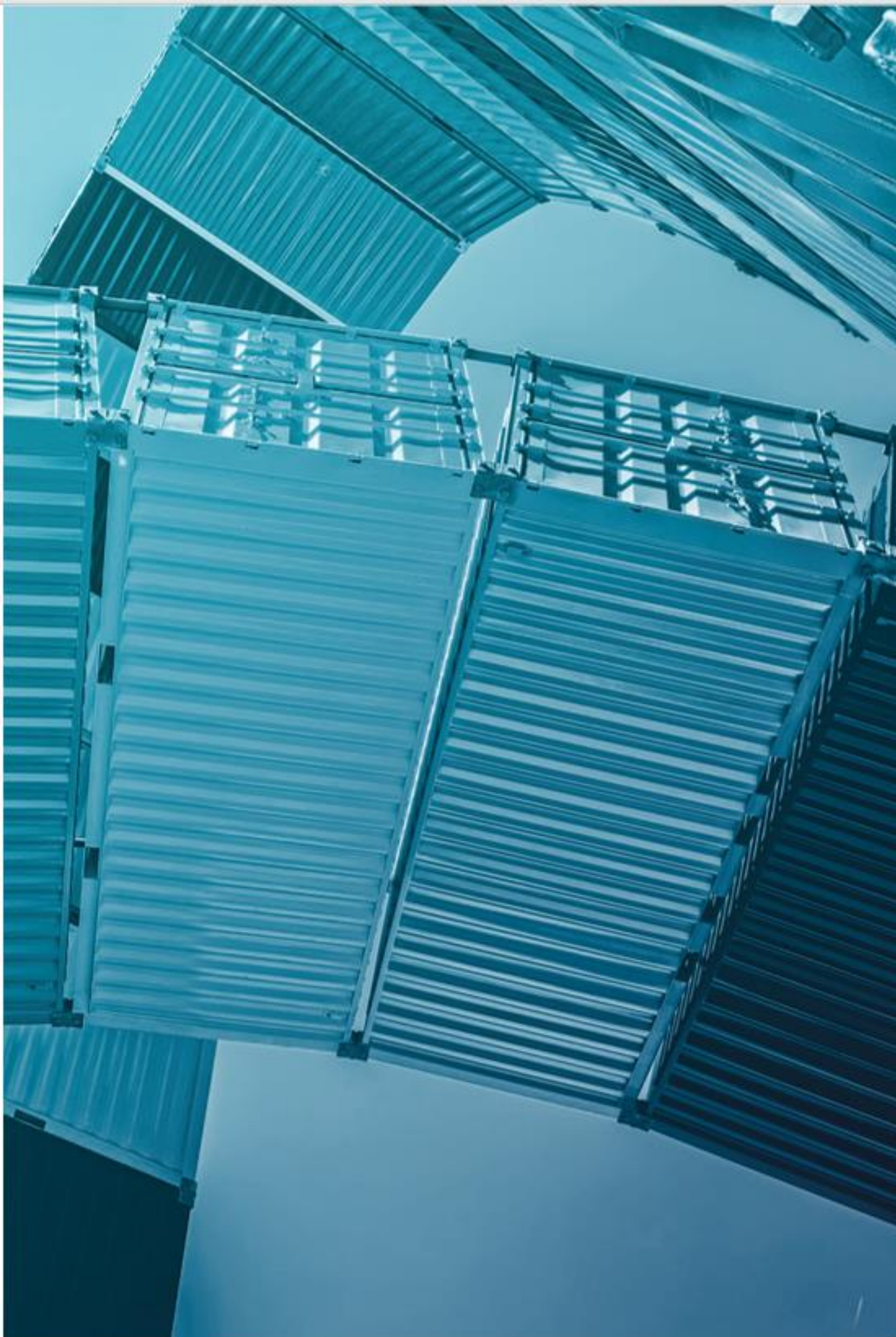


Business as usual



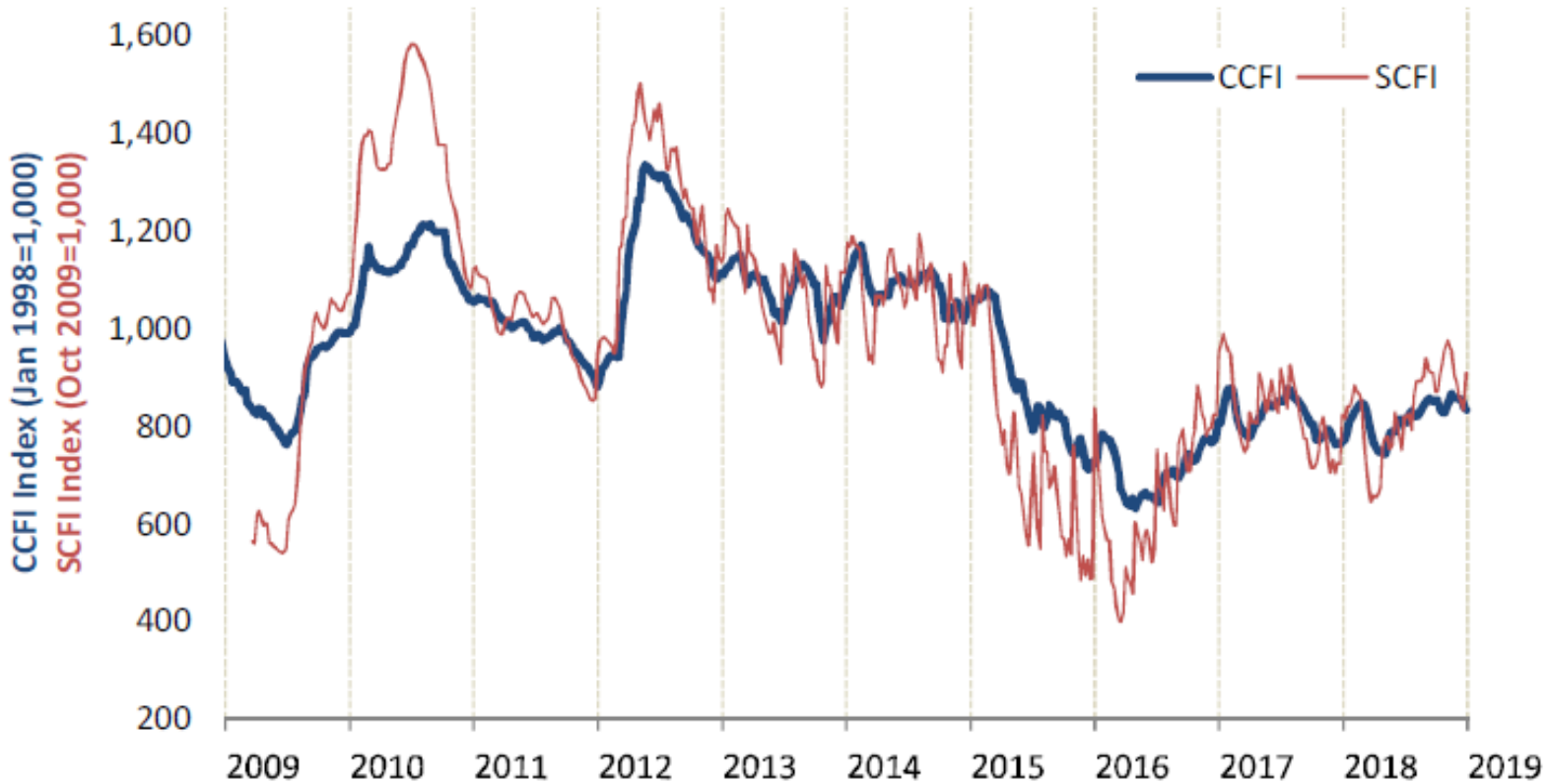
Proteccionismo en auge





**→ IMPACTO SOBRE
LA FLOTA OPERATIVA
Y EL FLETE**

China Containerised Freight Index/Shanghai Containerised Freight Index
2009-2018

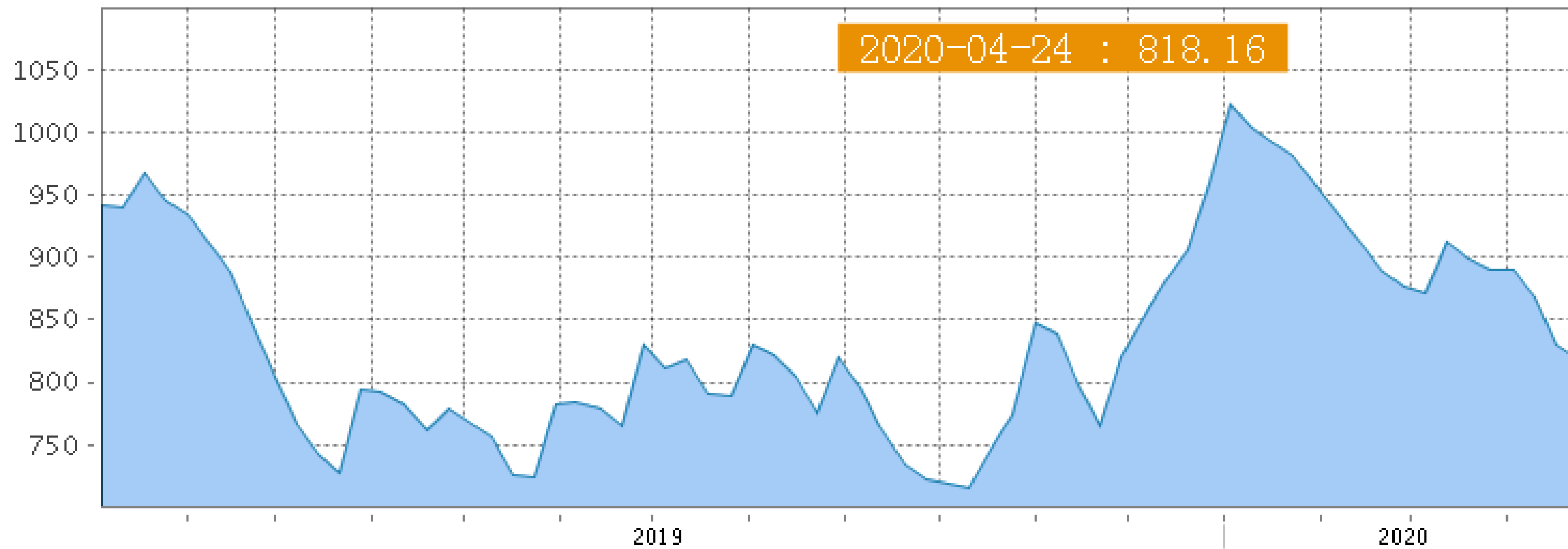




Impacto sobre la flota operativa y el flete

Evolución reciente del Shanghai Containerized Freight Index

Shanghai Containerized Freight Index

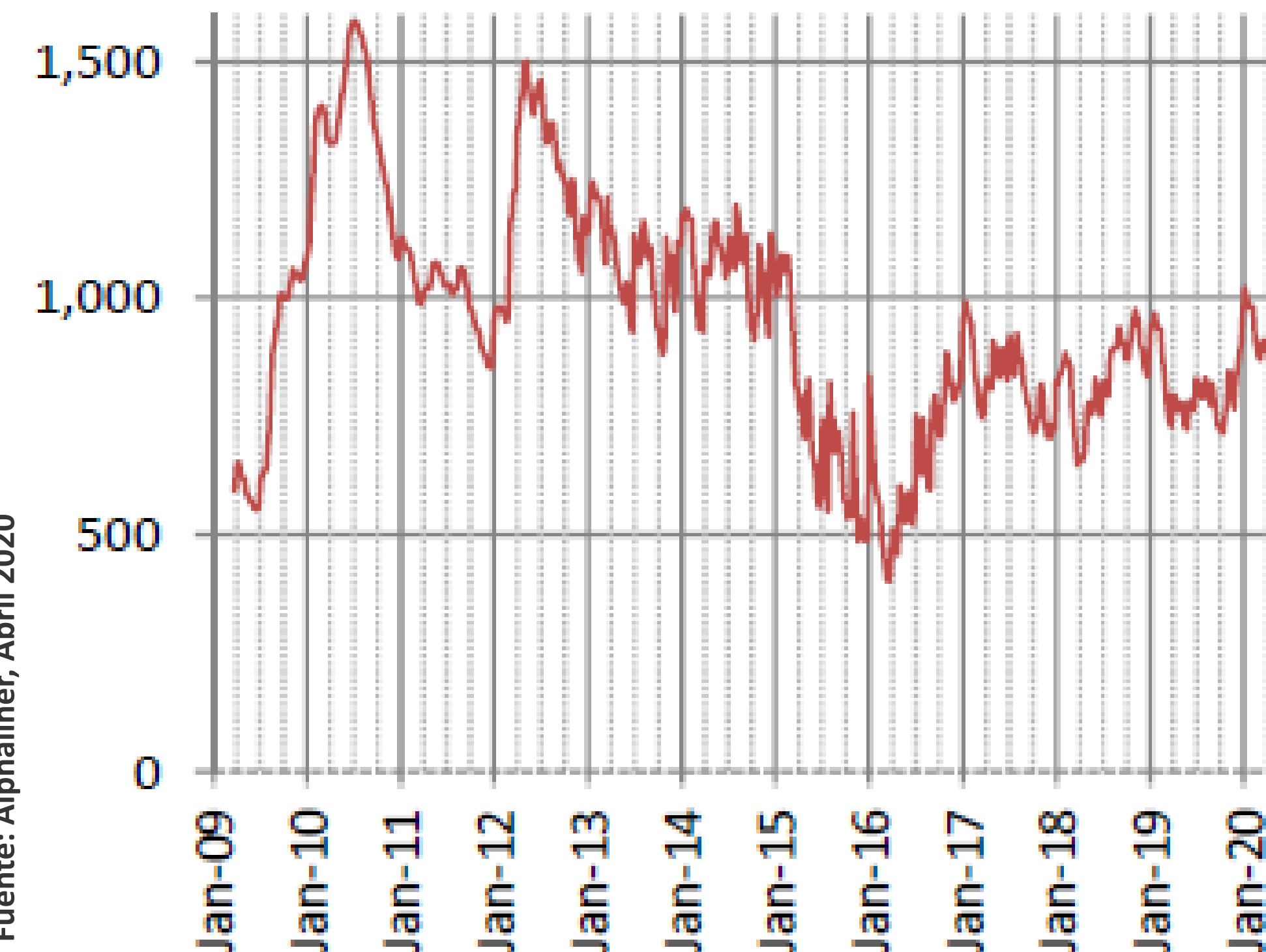


Fuente: Shanghai Shipping Exchange, Abril 2020

The freight rate includes ocean freight and surcharges, ie:

Bunker/Fuel Surcharge	BAF/FAF
Emergency Bunker Surcharge	EBS/EBA
Low Sulphur Surcharge	LSS (from end 2014)
Currency Surcharge	CAF/YAS
Peak Season Surcharge	PSS
War Risk Surcharge	WRS
Port Congestion Surcharge	PCS
Canal Surcharges	SCS/SCF/PTF/PCC
Excludes Terminal Handling Charge	THC

— SCFI (Oct 2009 = 1,000)
17 Apr 2020 : 829 (+9% yoy)



Fuente: Alphaliner, Abril 2020



Impacto sobre la flota operativa y el flete



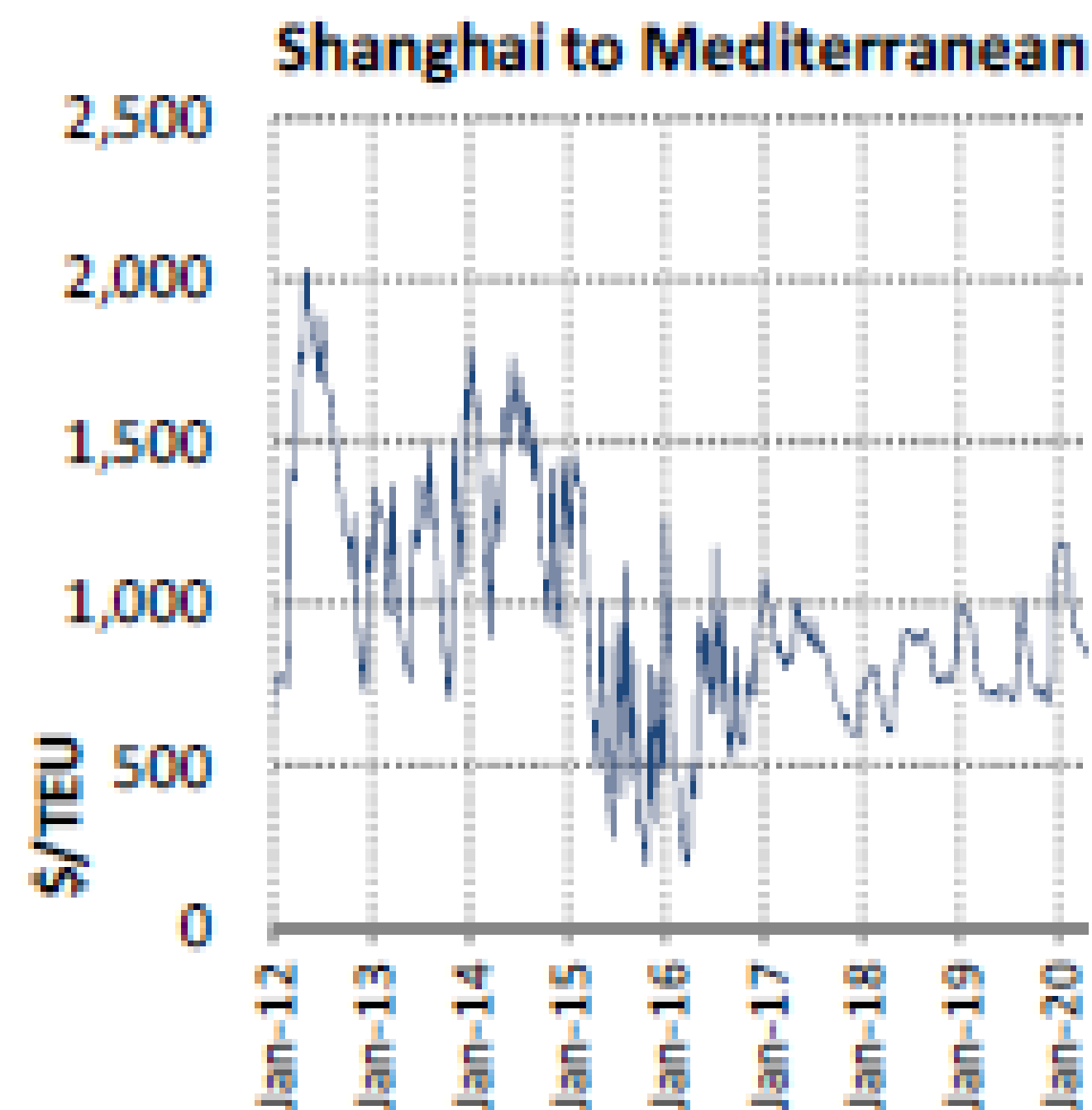
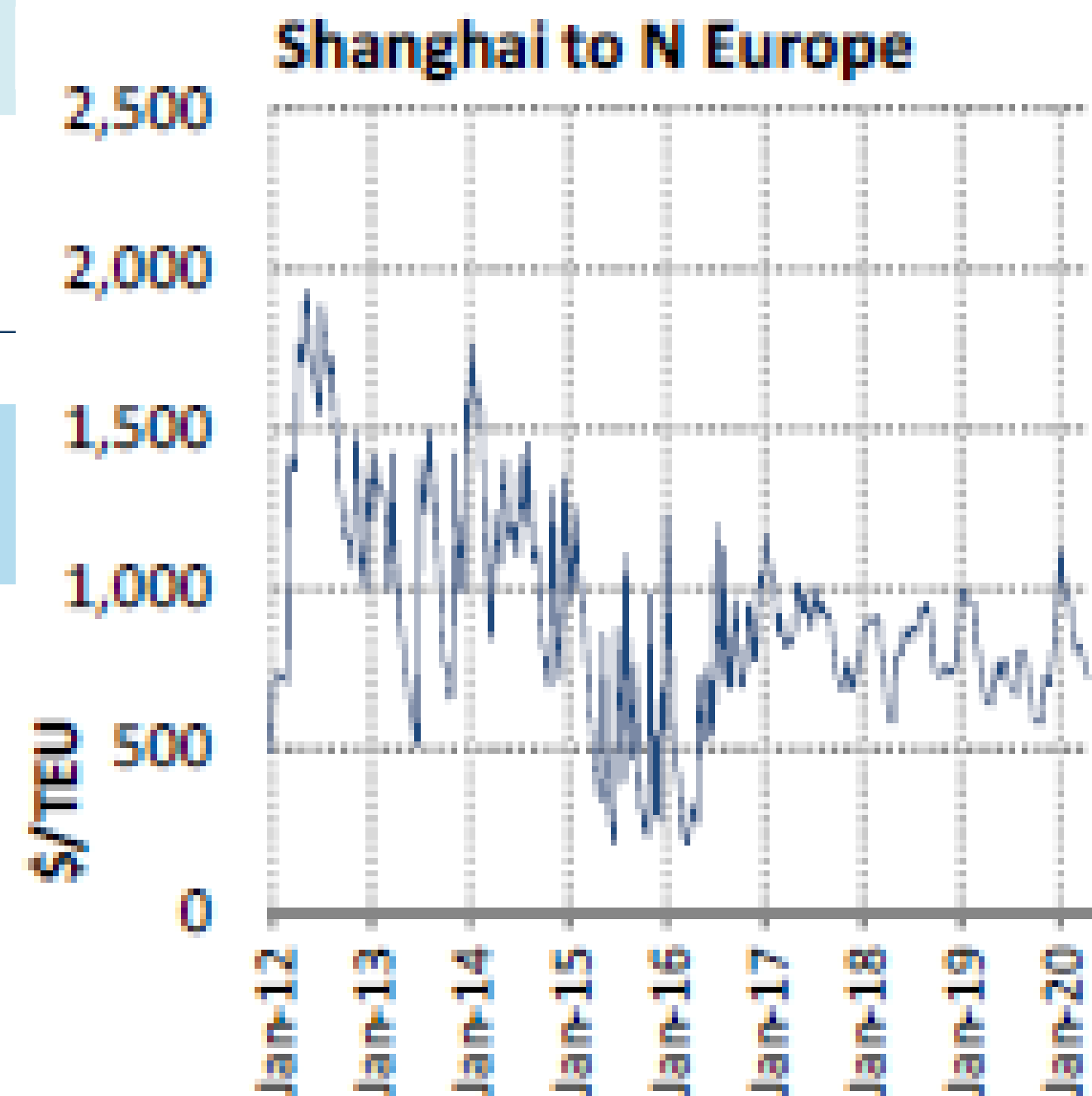
Evolución reciente del Shanghai Containerized Freight Index

Shanghai Container Freight Index	17-Apr-20	Change vs							
		1 week		1 month		3 months		1 year	
		10-Apr-20	%	20-Mar-20	%	17-Jan-20	%	19-Apr-19	%
SCFI	829	868	-4%	898	-8%	991	-16%	762	9%

Shanghai export freight rates (in US\$/TEU except to USEC/USWC in US\$/FEU) to:-

	17-Apr-20	10-Apr-20	%	20-Mar-20	%	17-Jan-20	%	19-Apr-19	%
Europe (Base port)	725	734	-1%	797	-9%	1,010	-28%	638	14%
Mediterranean (Base port)	841	859	-2%	892	-6%	1,180	-29%	717	17%
USWC (Base port)	1,528	1,630	-6%	1,549	-1%	1,562	-2%	1,538	-1%
USEC (Base port)	2,637	2,720	-3%	2,785	-5%	2,943	-10%	2,634	0%
Persian Gulf (Dubai)	708	813	-13%	1015	-30%	1,123	-37%	702	1%
Australia (Melbourne)	872	892	-2%	753	16%	949	-8%	308	183%
West Africa (Lagos)	2,762	2,736	1%	2,842	-3%	2,897	-5%	2,590	7%
South Africa (Durban)	809	849	-5%	952	-15%	1,084	-25%	640	26%
South America (Santos)	919	1,008	-9%	1,358	-32%	1,989	-54%	1,230	-25%
West Japan (Osaka/Kobe)	234	234	0%	225	4%	226	4%	232	1%
East Japan (Tokyo/Yokohama)	243	241	1%	240	1%	243	0%	233	4%
Southeast Asia (Singapore)	199	209	-5%	211	-6%	193	3%	142	40%
Korea (Busan)	120	120	0%	116	3%	120	0%	120	0%

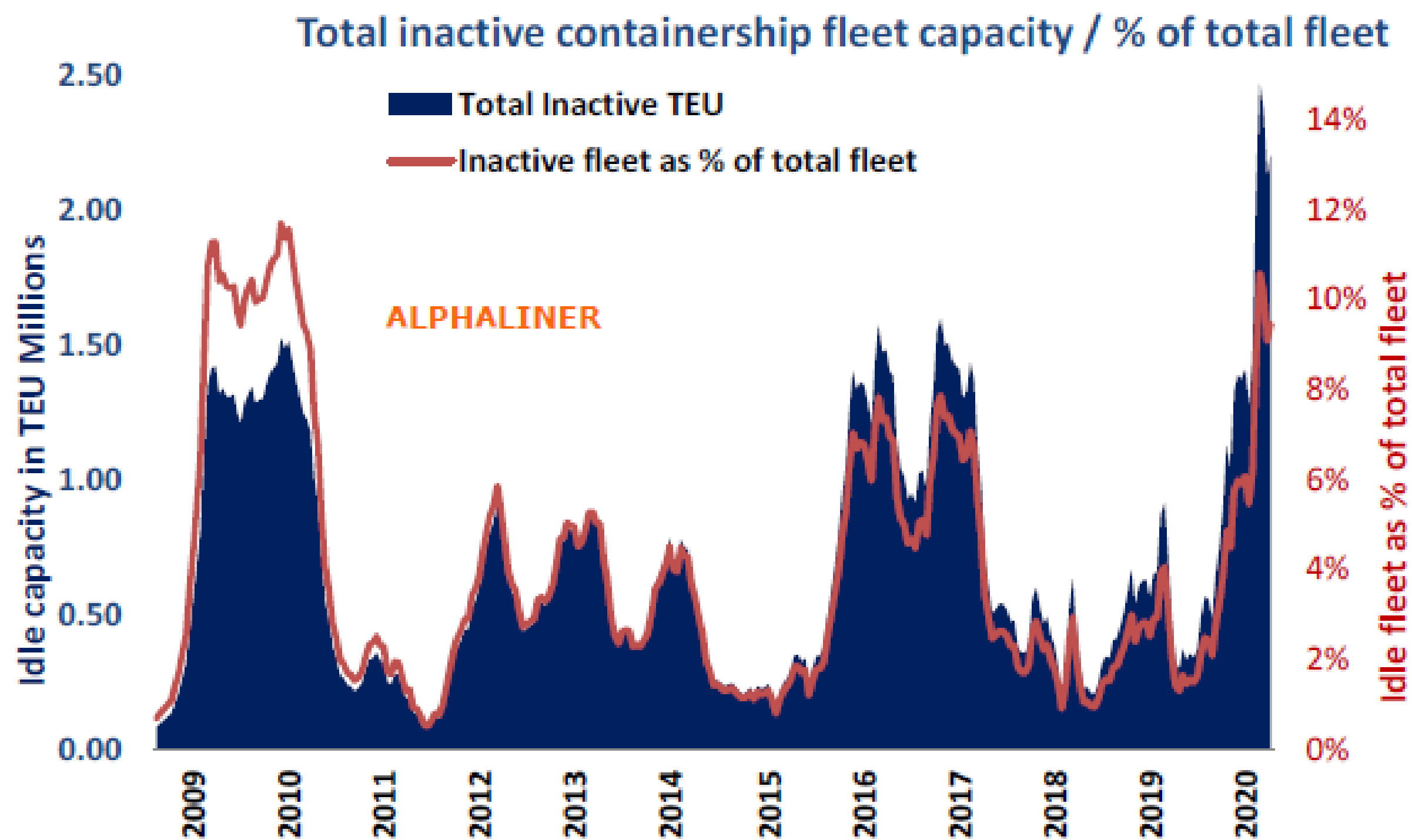
Fuente: Alphaliner, Abril 2020





Impacto sobre la flota operativa y el flete

Evolución de la flota inactiva



Fuente: Alphaliner, Abril 2020

Inactive containerships > 500 TEU
As at 13 Apr 2020
Breakdown by Size Range

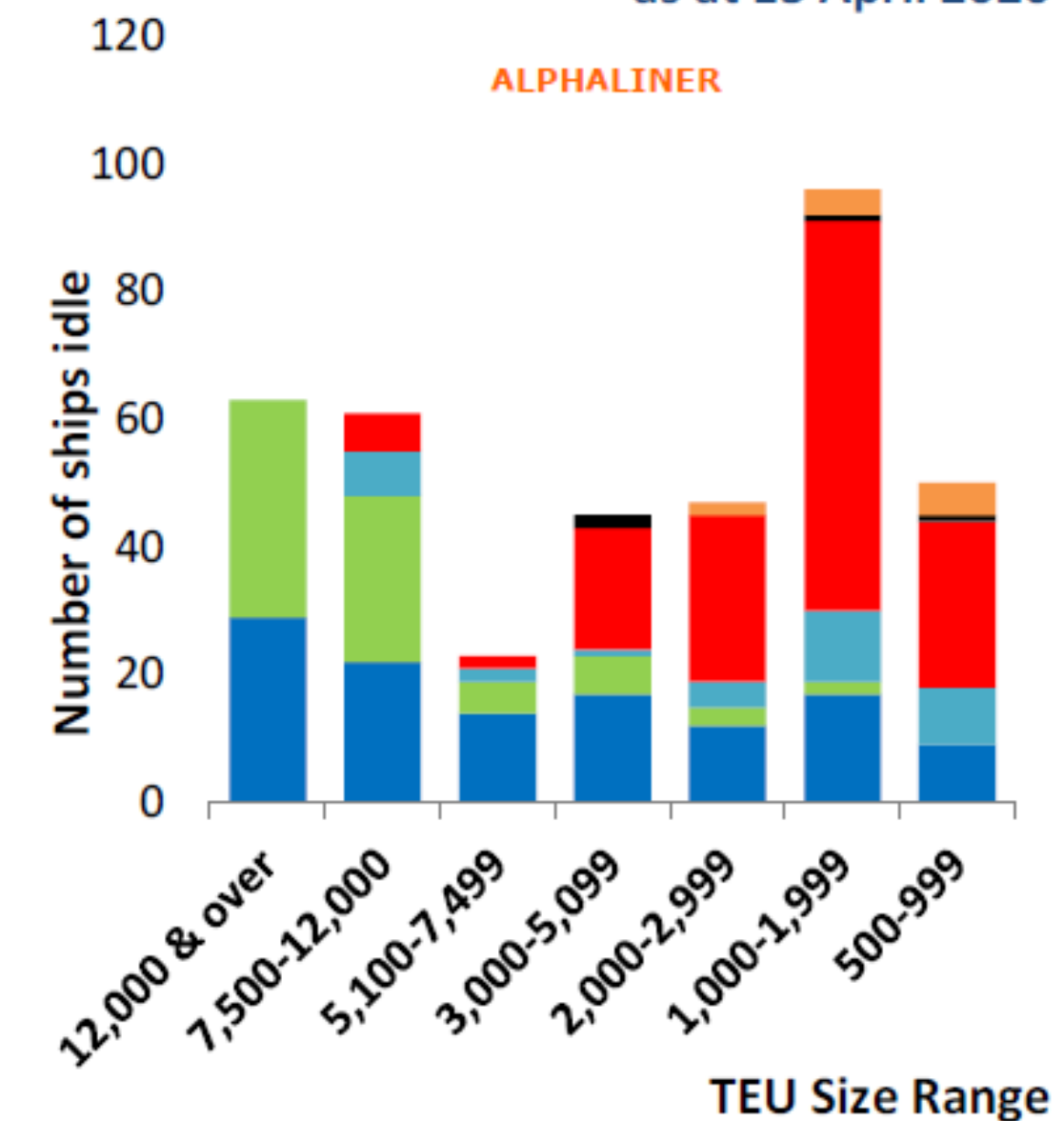
TEU Range	Units idle	Trend	of which, NOO		*SR
			Units	%	
500-999 teu	50	↗	41	82%	1
1,000-1,999	96	↗	77	80%	3
2,000-2,999	47	↗	32	68%	4
3,000-5,099	45	↗	22	49%	6
5,100-7,499	23	↘	4	17%	5
7,500-12,499	61	↗	13	21%	26
12,500 & over	63	↗	0	0%	34
Total units	385	↗	189	49%	79

Total TEU 2,200,448 456,237 21%

Inactive TEU as % of total fleet 9.4%

*SR refers to inactive ships that are undergoing scrubber retrofits. Note that Alphaliner counts ships undergoing GR including scrubber retrofit as inactive from day 30. Ships undergoing retrofit outside of GR are counted from day 1.

Inactive ships distribution as at 13 April 2020

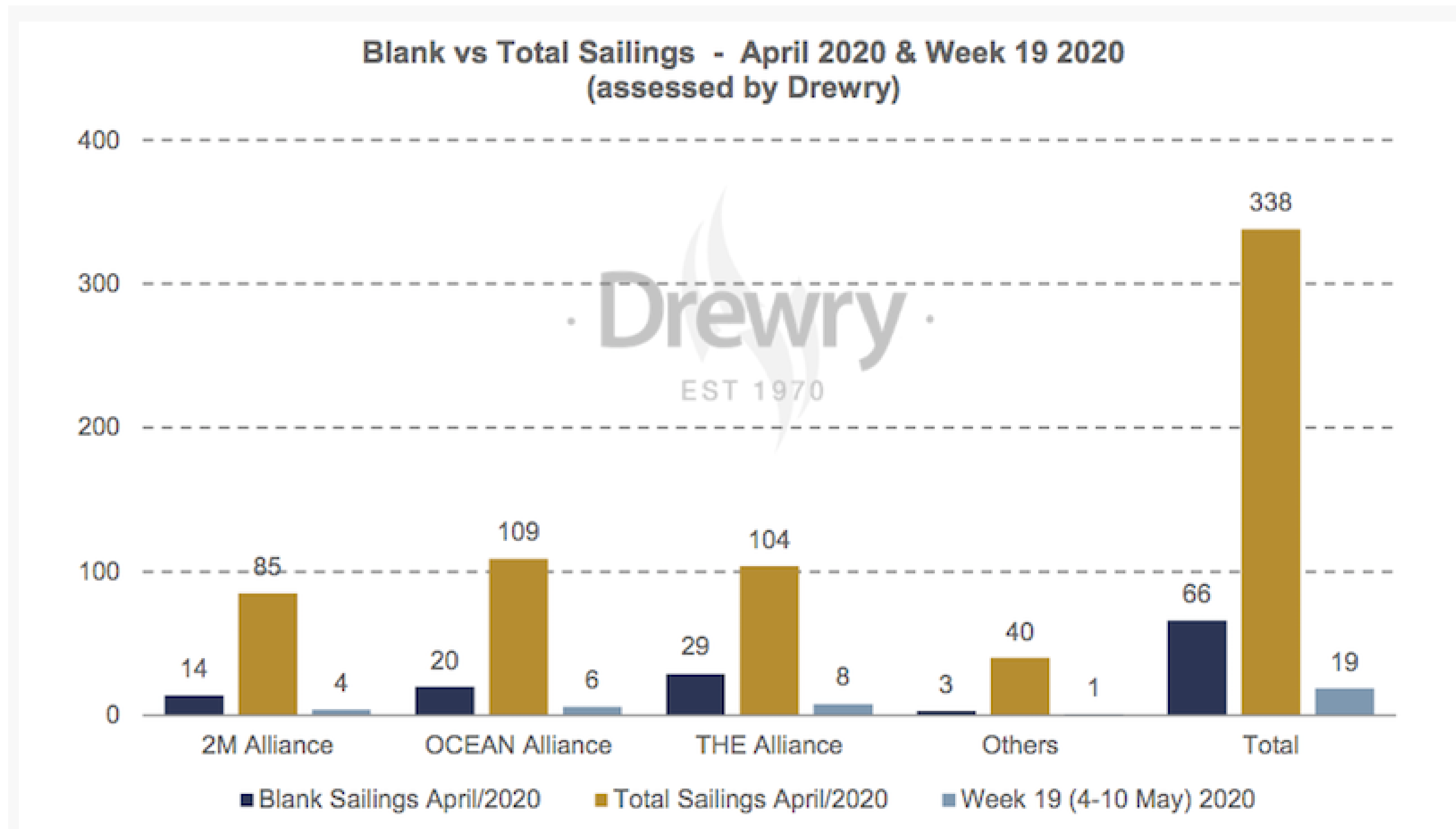


- NOO & other in limbo
- NOO vessels laid up
- NOO vessels spot
- NOO vessels with employment secured
- Carrier controlled for scrubber retrofit
- Carrier controlled (owned & chartered)



Impacto sobre la flota operativa y el flete

Blank sailings: Más de 250 cancelaciones esperadas en el segundo trimestre (30% de la capacidad de las rutas más afectadas)



\$ Impacto sobre la flota operativa y el flete

Ejemplo de blank sailings: Anuncio de servicios cancelados en Mayo y Junio 2020 por THE Alliance

THE Alliance Announces COVID-19 Response Measures for May and June 2020

Following the global outbreak of COVID-19, the members of THE Alliance have revised schedules for May and June to mitigate the impacts of the pandemic. The details of the blank sailings are announced as per below in response to lower market demand due to the spread of the virus.

Asia and North Europe

FE2 and FE4 loops will be merged from week 19 to week 26, the combined service will be named as FE2, and its rotation will be as follows:

Pusan – Shanghai - Ningbo - Yantian - Singapore – (North Continent ports rotation subject to berth window availability) - Singapore – Pusan

Asia and the Mediterranean

Week 19 – MD1 and MD3 void
 Week 20 – MD2 void
 Week 21 – MD1 void
 Week 22 – MD2 and MD3 void
 Week 23 – MD1 void
 Week 24 – MD2 and MD3 void
 Week 25 – MD1 void
 Week 26 – MD2 void

Transpacific – West Coast

Week 19 – PS3, PN3 and PN4 void
 Week 20 – PS4 void
 Week 21 – PS3, PN3 and PN4 void
 Week 22 – PS4 void
 Week 23 – PS3, PN3 and PN4 void
 Week 24 – PS4 void
 Week 25 – PS3, PN3 and PN4 void
 Week 26 – PS4 void

PS5 will be suspended from week 19 until week 26.

Transpacific – East Coast (via Panama and Suez Canals)

EC3 remains merged with EC1 through week 19 to week 26.

Asia and Middle East

AG1 and AG3 loops will be merged from week 19 to week 26, the combined service will be named as AG3, and its rotation will be as follows:

Qingdao – Pusan – Shanghai – Ningbo – Kaohsiung – Shekou – Singapore – Jebel Ali – Dammam – Hamad – Jubail – Abu Dhabi – Sohar – Port Kelang – Singapore – Hong Kong – Qingdao

In addition, in the AG2 a Westbound direct call to Xiamen port will be added from week 19 to week 26 with the latest rotation as follows:

Shanghai – Ningbo – Xiamen – Shekou – Port Kelang – Jebel Ali – Hamad – Umm Qasr – Hamad – Jebel Ali – Singapore – Shanghai



Impacto sobre la flota operativa y el flete

Ejemplo de blank sailings: Anuncio de servicios cancelados en Mayo y Junio 2020 por THE Alliance

Mediterranean Loop 1 : MD1



- Service Highlights**
- Direct service from and to Qingdao;
 - Express service into Spain, and improved transit time into Tangier.
 - Full service coverage in the West Med markets, includes Italy, Spain, and Tangier;
 - Super competitive transit time and liability;
 - Wide-spread East Med feeder via East Med Hub.

Port Rotation: QINGDAO - PUSAN - SHANGHAI - NINGBO - SHEKOU - SINGAPORE - JEDDAH - SUEZ/EL SUWEIS - DAMIETTA - BARCELONA - VALENCIA - TANGIER - GENOA - DAMIETTA - SUEZ/EL SUWEIS - JEDDAH - SINGAPORE - HONGKONG - QINGDAO

Westbound	To	Damietta	Barcelona	Valencia	Tangier	Genoa
From	ETA/ETD	TH/SA	WE/FR	FR/SU	WE/TH	SA/SU
Qingdao	MO/TU	30	36	38	43	46
Pusan	TH/TH	28	34	36	41	44
Shanghai	SA/SU	25	31	33	38	41
Ningbo	MO/TU	23	29	31	36	39
Shekou	FR/SA	19	25	27	32	35
Singapore	WE/FR	13	19	21	26	29
Jeddah	MO/TU	2	8	10	15	18

Eastbound	To	Singapore	Hong Kong	Qingdao	Pusan	Shanghai	Ningbo
From	ETA/ETD	SA/SU	TH/FR	MO/TU	TH/TH	SA/SU	MO/TU
Barcelona	WE/FR	29	34	38	41	43	45
Valencia	FR/SU	27	32	36	39	41	43
Tangier	WE/TH	23	28	32	35	37	39
Genoa	SA/SU	20	25	29	32	34	36
Damietta	TH/FR	15	20	24	27	29	31

Mediterranean Loop 2 : MD2



- Service Highlights**
- Direct & Express service from Pusan and Kaohsiung;
 - Express service into Italy with best transit time, and 2nd direct service into France;
 - Full coverage to West Med markets, ie. Italy and France,

Port Rotation : PUSAN - QINGDAO - NINGBO - SHANGHAI - KAOHSIUNG - SHEKOU - SINGAPORE - SUEZ/EL SUWEIS - PIRAEUS - LA SPEZIA - GENOA - FOS SUR MER - PIRAEUS - SUEZ/EL SUWEIS - SINGAPORE - HONGKONG - PUSAN

Westbound	To	Piraeus	La Spezia	Genoa	Fos Sur Mer
From	ETA/ETD	TH/FR	SU/TU	WE/FR	SA/MO
Pusan	SA/SU	32	35	38	41
Qingdao	TU/WE	29	32	35	38
Ningbo	TH/FR	27	30	33	36
Shanghai	SA/SU	25	28	31	34
Kaohsiung	TU/TU	23	26	29	32
Shekou	TH/FR	20	23	26	29
Singapore	TU/WE	15	18	21	24

Eastbound	To	Singapore
From	ETA/ETD	FR/SA
La Spezia	SU/TU	31
Genoa	WE/FR	28
Fos Sur Mer	SA/MO	25
Piraeus	FR/SA	20

Fuente: Yang Ming, Abril 2020

Asia and the Mediterranean

- Week 19 – MD1 and MD3 void
- Week 20 – MD2 void
- Week 21 – MD1 void
- Week 22 – MD2 and MD3 void
- Week 23 – MD1 void
- Week 24 – MD2 and MD3 void
- Week 25 – MD1 void
- Week 26 – MD2 void

Mediterranean Loop 3 : MD3



- Service Highlights**
- Direct service linking Pusan, Central and South China to East MED main markets;
 - Unique service in whole marketplace to serve Ashdod and Mersin ports;
 - Full coverage of Turkish gate ports, and express feeder in/out Black Sea markets;
 - Jeddah and Kaohsiung added in return-leg.

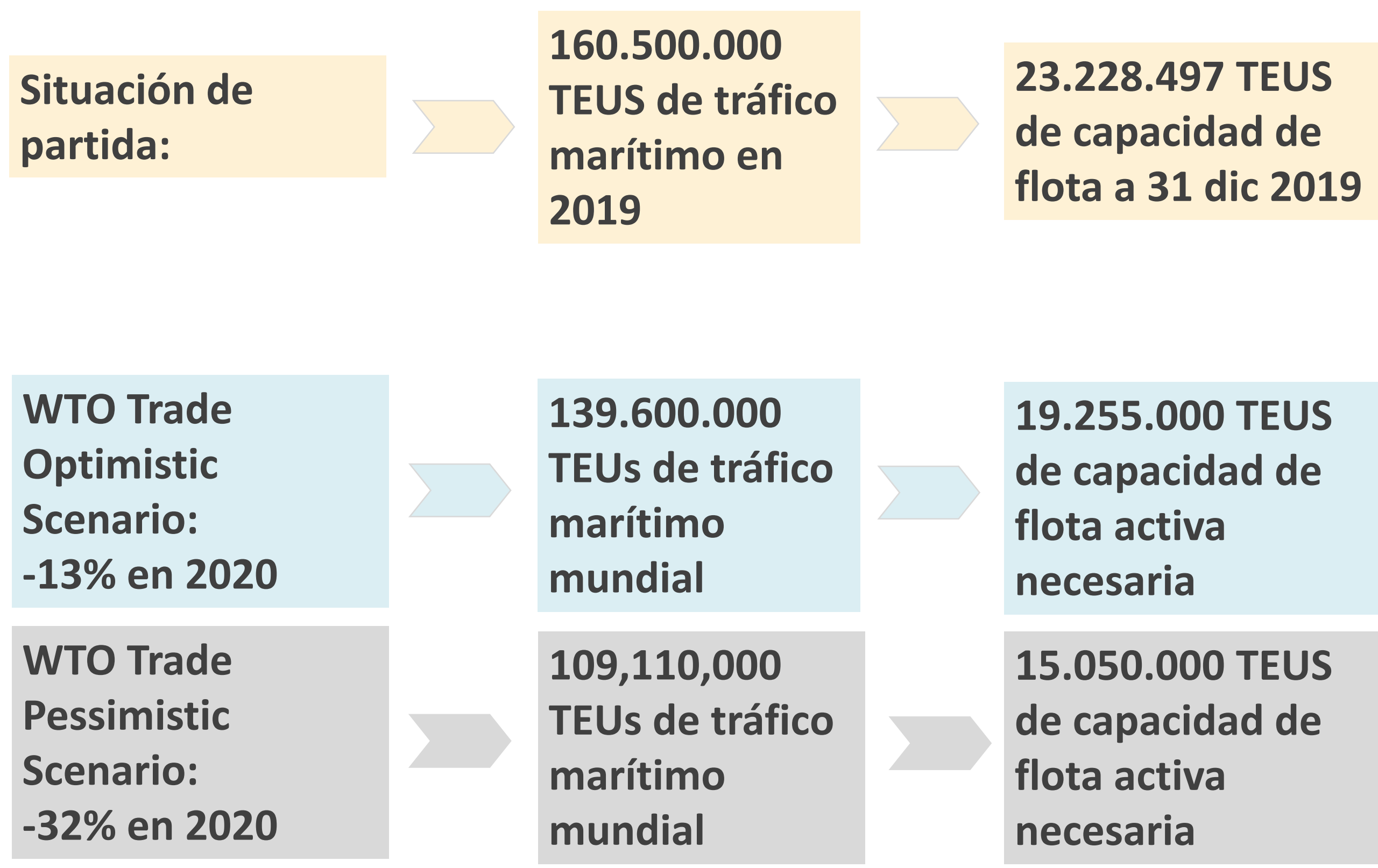
Port Rotation : PUSAN - NINGBO - SHANGHAI - SHEKOU - SINGAPORE - JEDDAH - SUEZ/EL SUWEIS - ASHDOD - ISTANBUL - EVYAP PORT - ALIAGA - MERSIN - SUEZ/EL SUWEIS - JEDDAH - SINGAPORE - KAOHSIUNG - PUSAN

Westbound	To	Ashdod	Istanbul	Izmit	Aliaga	Mersin
From	ETA/ETD	SA/MO	WE/SA	SA/SU	MO/TH	SA/SU
Pusan	FR/SA	28	32	35	37	42
Ningbo	MO/TU	25	29	32	34	39
Shanghai	TU/WE	24	28	31	33	38
Shekou	SA/SU	20	24	27	29	34
Singapore	TH/FR	15	19	22	24	29
Jeddah	MO/WE	3	7	10	12	17

Eastbound	To	Jeddah	Singapore	Kaohsiung	Pusan	Ningbo	Shanghai	Shekou
From	ETA/ETD	FR/SA	TH/FR	TU/WE	FR/SA	MO/TU	TU/WE	SA/SU
Ashdod	SA/MO	18	31	36	39	42	43	47
Istanbul	WE/SA	13	26	31	34	37	38	42
Izmit	SA/SU	12	25	30	33	36	37	41
Aliaga	MO/TH	8	21	26	29	32	33	37
Mersin	SA/SU	5	18	23	26	29	30	34



Impacto sobre la flota operativa y el flete



PREVISIÓN DE OFERTA DE BUQUES PORTACONTENEDORES A FINALES DE 2020	Estimación pre-Coronavirus (dic 2019) (unidades en TEUs y %)	WTO Trade Optimistic Scenario (unidades en TEUs y %)	WTO Trade Pessimistic Scenario (unidades en TEUs y %)
A. Flota a finales de Dic 2019	23,228,497	23,228,497	23,228,497
B. Pedidos en astillero en 2020	2,424,397	2,424,397	2,424,397
% Pedidos sobre flota	10.44%	10.44%	10.44%
C. Entregas previstas por astilleros en 2020	969,759	969,759	969,759
D. Retrasos y cancelaciones de pedidos en astilleros 2020	48,488	48,488	193,952
E. Desguace previsto en 2020	175,000	175,000	350,000
F. De-celling en 2020	5,000	5,000	5,000
G. Buques perdidos	7,000	7,000	7,000
H. Flota en parada técnica para instalación de scrubbers o retrofit a GNL	1,052,000	1,052,000	1,052,000
I. Resto de flota en parada técnica - Idle fleet - dada la falta de demanda	350,000	3,650,000	7,500,000
J. Total flota activa a final 2020 (=A+C-D-E-F-G-H-I)	22,560,768	19,260,768	15,090,304

Nota: Según serie histórica reciente y dado desequilibrio comercial: A razón de 7.25 movimientos de tráfico marítimo anual por slot disponible en flota

Fuente: Pérez-García (2020): *Análisis de coyuntura del mercado marítimo internacional del contenedor*, Abril 2020, en base a datos de Alphaliner y previsiones de flujos de comercio 2020 de la OMC



CONCLUSIONES

**RIESGO DE
DECRECIMIENTO DEL
COMERCIO EN EL
MEDIO PLAZO POR
INCREMENTO DE
MEDIDAS
PROTECCIONISTAS**

**SE PREVÉ QUE
CONTINÚE LA
ENTRADA DE
NUMEROSOS ULCVS
EN EL ASIA-EUROPA**

**¿HACIA DOS
ALIANZAS?**

**INTEGRACIÓN DE
MEGA-CARRIERS EN
LA CADENA
LOGÍSTICA**

**PROBABLE
CONTINUIDAD DE LA
COMMODITIZACIÓN
DEL SECTOR DEL
TRANSPORTE EN
CONTENEDOR**

**SIN INCENTIVOS PARA
ACOMETER
INVERSIONES EN
SCRUBBERS O
RETROFITS A GNL DADO
EL BAJO GAP DE
PRECIOS ENTRE HFO Y
MGO Y GNL**

**AJUSTES NECESARIOS
EN CAPACIDAD DE LA
FLOTA PARA EVITAR
DRÁSTICAS CAÍDAS
DEL FLETE**

**NÚMEROS ROJOS EN
RESULTADOS
ANUALES DE LAS
NAVIERAS EN 2020 Y
DEPENDIENDO DE LA
DURACIÓN DE LA
CRISIS EN 2021**



¡GRACIAS POR SU ATENCIÓN!

Eva Pérez García

**Directora Promoción de la Innovación y Sostenibilidad Ambiental
Innovation Promotion & Environmental Sustainability Director**

Fundación Valenciaport

Sede APV- Edificio III

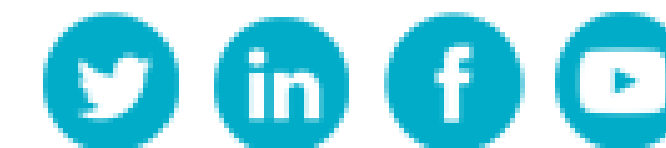
Avda. Muelle del Turia, s/n

46024 · Valencia · (Spain)

Tel.: +34 96 393 94 00 – Mobile phone: +34 677 109 639

 [fvalenciaport-eperez](https://twitter.com/fvalenciaport-eperez)

www.fundacion.valenciaport.com



» WEBINARS LOGÍSTICO PORTUARIOS

30 min. de webinar+ 15 min. para preguntas

¡Mantente actualizado sobre las principales
tendencias del sector!

MIÉRCOLES
6 de Mayo
a las 17hrs.



Webinar
"Uso de tecnologías
de hidrógeno en el sector
marítimo-portuario" con

Josep Sanz, Equipo Innovación y Desarrollo del Clúster
Fundación Valenciaport.

Próximo webinar

13 de Mayo a las 17hrs. "Posibilidades de economía circular en el puerto de Valencia" con **Jorge Lara**, Equipo Innovación y Desarrollo del Clúster - Fundación Valenciaport.

Inscríbete aquí: <https://forms.gle/FEqFF24WSmZWtPIX8>

*Aforo limitado a 200 plazas por estricto orden de inscripción.