



Pacto por la Competitividad
Aurelio Martínez Estévez
Presidente Autoridad Portuaria de Valencia
Valencia, 10 de Diciembre de 2015

1. Objetivos de la reunión
2. Marco económico de referencia
3. La gran pregunta: ¿Cambio estructural o cambio coyuntural?
4. Lo importante: La competitividad comparada
5. Conclusiones

1. **Objetivos de la reunión**
2. Marco económico
3. Cambio estructural o cambio coyuntural
4. Competitividad comparada
5. Conclusiones

Objetivos de la reunión

1. Concienciar de los peligros a los que nos enfrentamos
2. Analizar si los cambios son estructurales o no
3. Poner sobre la mesa las carencias importantes que tenemos
4. Estudiar nuestra posición competitiva
5. Esperar o actuar

1. Objetivos

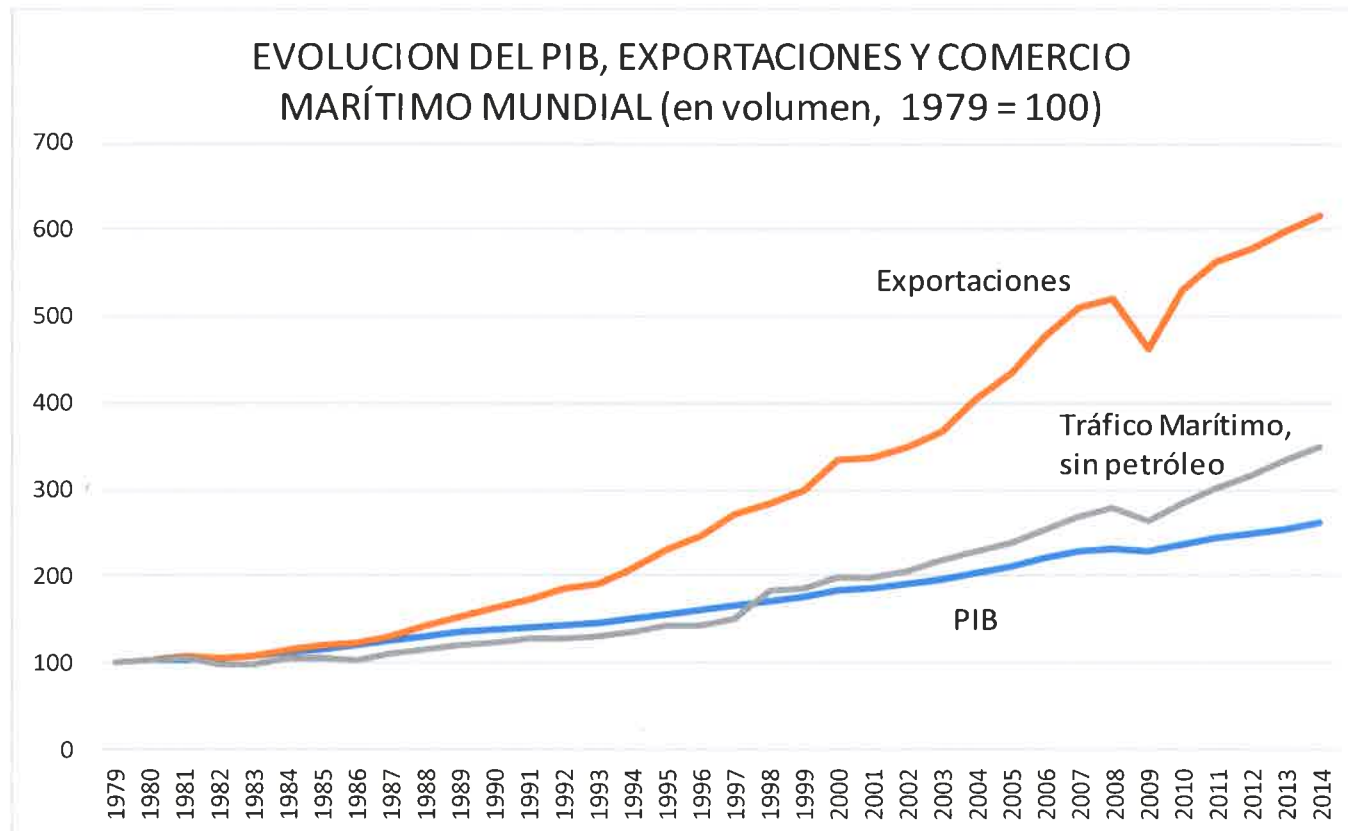
2. Marco económico

3. Cambio estructural o cambio coyuntural

4. Competitividad comparada

5. Conclusiones

Evolución del PIB (USD corrientes), Comercio internacional (USD corrientes) y Tráfico Marítimo (millones de toneladas) 1979-2014

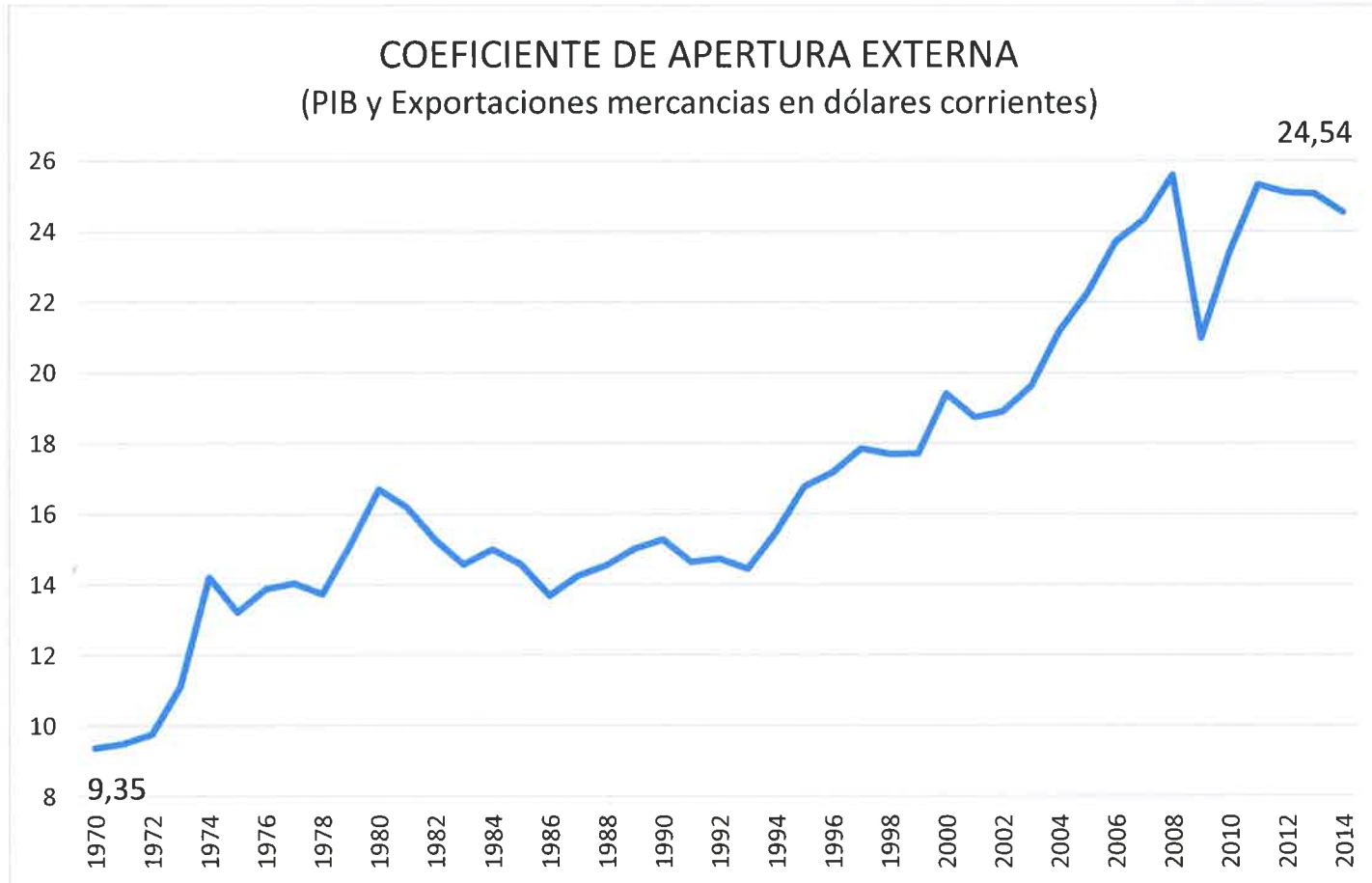


TASAS DE VARIACIÓN 1979-2014

PIB	2,7
Exportaciones	5,2
Traf. Marítimo sin petróleo	3,6
Elasticidad	1,3

Desde una perspectiva histórica reciente el comercio mundial y el tráfico marítimo han crecido a tasas superiores al PIB en dólares constantes

Fuente: UNCTAD



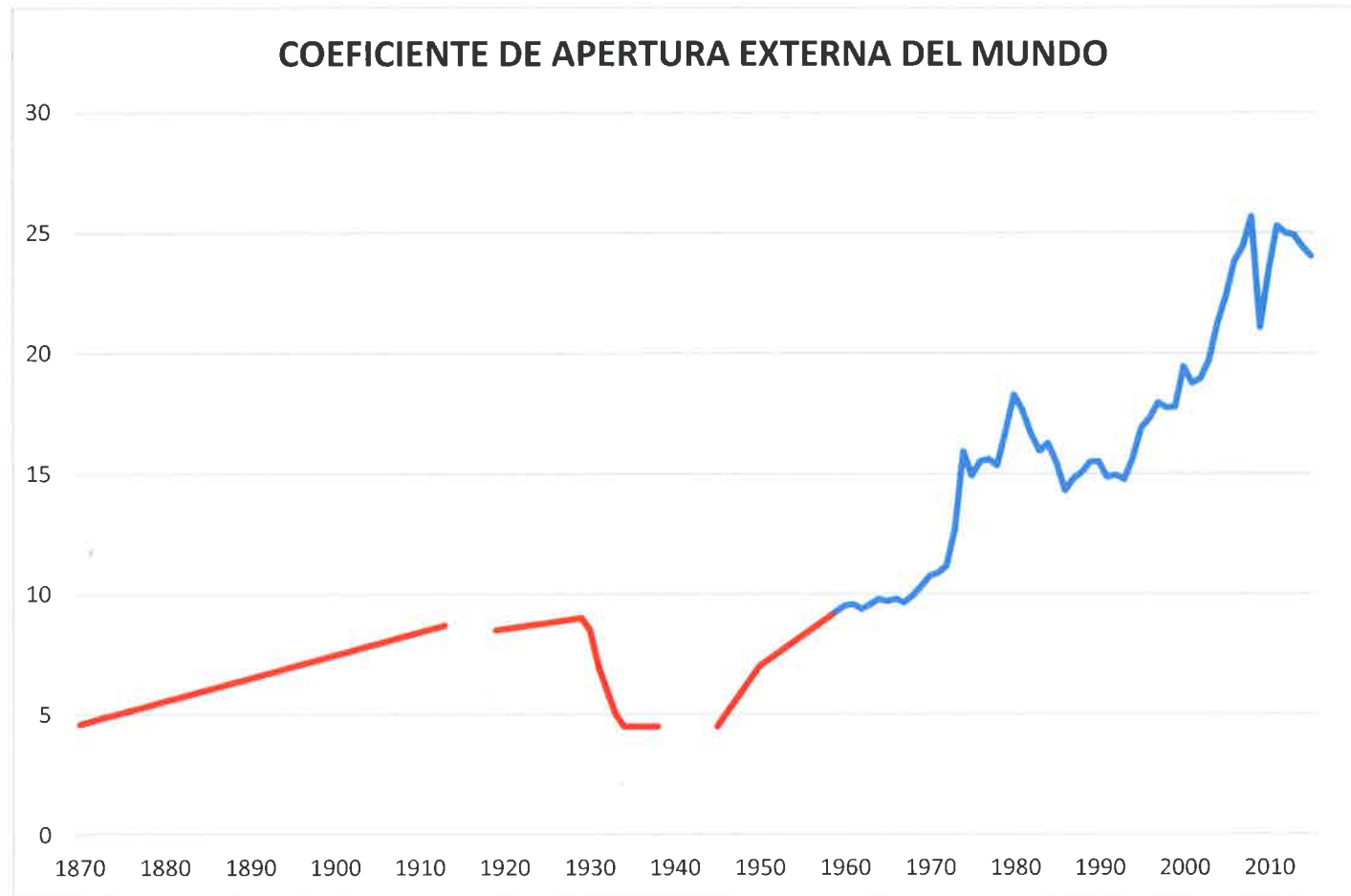
La economía mundial se ha hecho cada vez más interdependiente y abierta

La UNCTAD en su informe del 7 de octubre mostraba síntomas de preocupación sobre la evolución reciente del comercio

**UNCTAD (07/10/2015)
Trade and Development
Report, 2015**



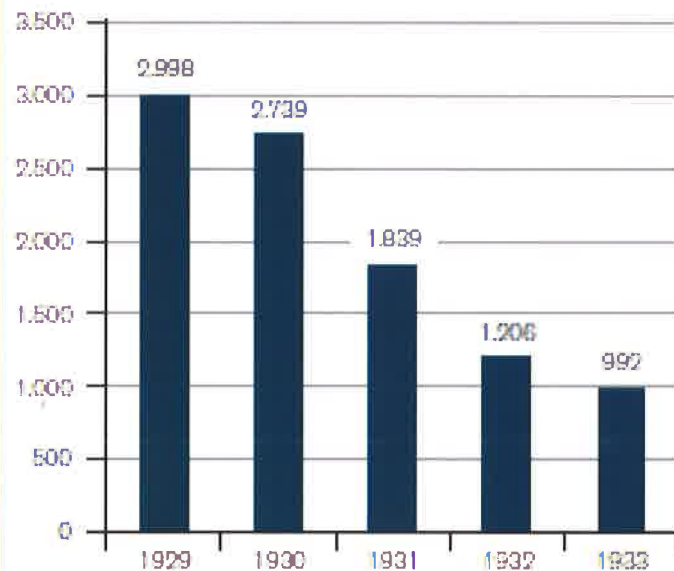
Sin embargo, desde la crisis del 2007/8 algo está cambiando en el orden económico internacional
El CAE (Coeficiente de Apertura Externa) está contrayéndose desde el 2011



¿Qué nos enseña la historia?

Que los logros alcanzados no son para siempre. El mundo ha vivido otras fases de desglobalización con resultados muy negativos, la crisis de 1929 y la vuelta al proteccionismo, o la segunda crisis del petróleo durante los años 80

Gráfico B.2: El desplome del comercio mundial durante la Gran Depresión, 1929-1933
(Valores mensuales en antiguos dólares de oro de los Estados Unidos (millones))



Fuente: Importaciones totales de setenta y cinco países, Sociedad de Naciones, *Monthly Bulletin of Statistics*, febrero de 1934, pág. 51.

¿Por qué ese desplome?

Al problema del hundimiento de la demanda, las crisis bancarias y el aumento del desempleo se añadió el reforzamiento del proteccionismo y del nacionalismo económico. Plegándose a las presiones para que se protegera a los agricultores nacionales de la caída de los precios y de la competencia extranjera, el Congreso de los Estados Unidos aprobó en 1930 la funesta Ley de aranceles Smoot-Hawley, que elevó los aranceles estadounidenses hasta unos niveles sin precedentes y empujó a otros países a atrincherarse detrás de nuevas murallas arancelarias y bloques comerciales. La guerra comercial elevó el tipo arancelario medio mundial, que en el punto álgido en el decenio de 1930 llegó a alcanzar un nivel del 25% (Clemens y Williamson, 2001). Por efecto de estos nuevos obstáculos al comercio y del hundimiento de la demanda el comercio internacional se desplomó, perdiendo dos tercios de su valor entre 1929 y 1934 (véase el gráfico B.2).

Marco económico

¿Qué está pasando en la actualidad?

Desde el 2007 el coeficiente apertura externa está estancado incluso ha disminuido

A pesar de que la economía mundial crece a tasas razonables. **Este escenario es muy preocupante**

	Year over Year			
	2013	2014	Projections	
			2015	2016
World Output	3.3	3.4	3.1	3.6
Advanced Economies	1.1	1.8	2.0	2.2
United States	1.5	2.4	2.6	2.8
Euro Area	-0.3	0.9	1.5	1.6
Germany	0.4	1.6	1.5	1.6
France	0.7	0.2	1.2	1.5
Italy	-1.7	-0.4	0.8	1.3
Spain	-1.2	1.4	3.1	2.5
Japan	1.6	-0.1	0.6	1.0
United Kingdom	1.7	3.0	2.5	2.2
Emerging and Developing Asia	7.0	6.8	6.5	6.4
China	7.7	7.3	6.8	6.3
India ³	6.9	7.3	7.3	7.5
Latin America and the Caribbean	2.9	1.3	-0.3	0.8
Brazil	2.7	0.1	-3.0	-1.0
Mexico	1.4	2.1	2.3	2.8
Sub-Saharan Africa	5.2	5.0	3.8	4.3

Fondo Monetario Internacional, World Economic Outlook, octubre 2015

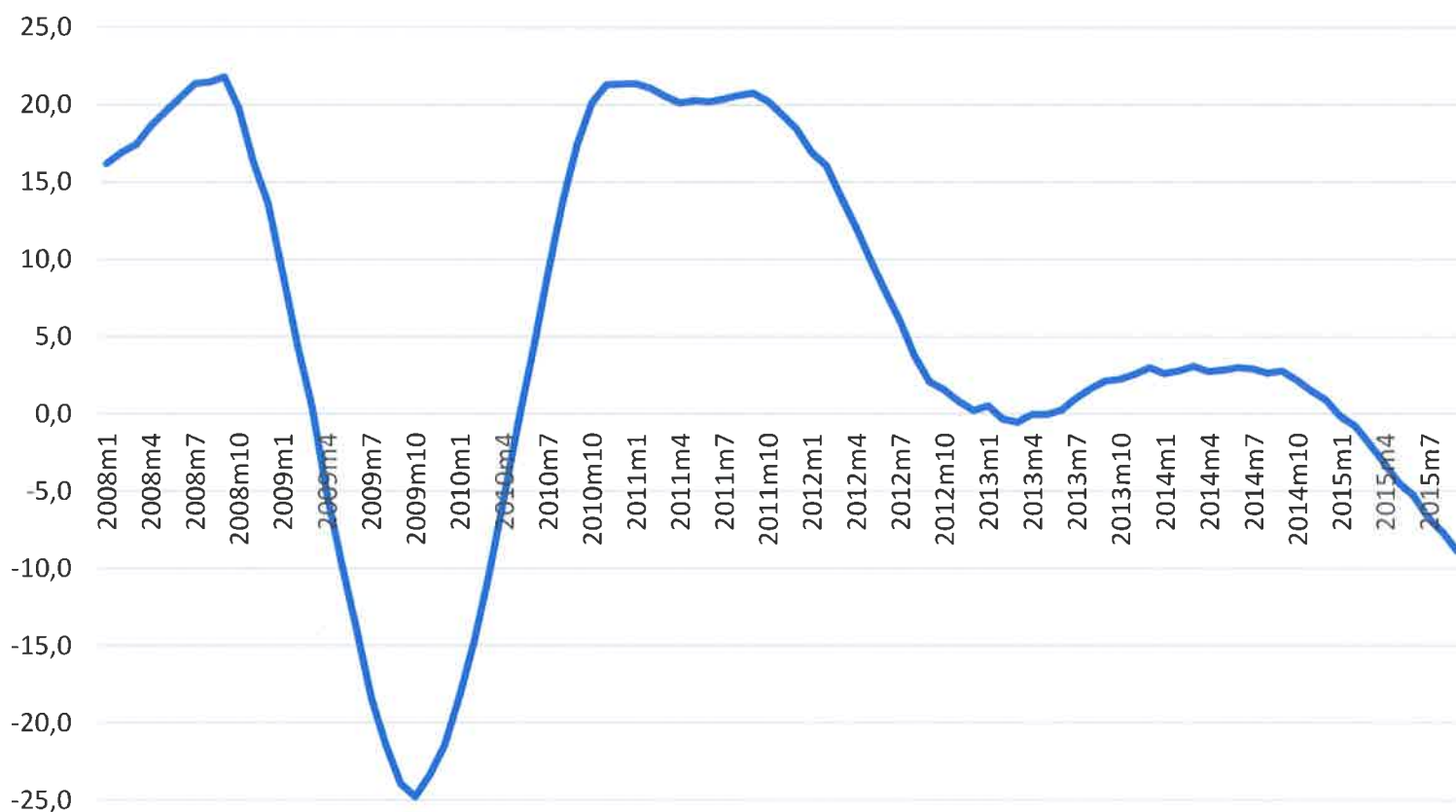
No es la primera vez que sucede en crisis graves con cambios de ventajas comparativas (1980 – petróleo – 12 años).

Pero en este caso todo parece indicar que se estamos en un cambio estructural profundo y que está tendencia puede consolidarse

Algunos datos adicionales :

- Según los datos de la OMC las exportaciones mundiales entre septiembre de 2014 y septiembre de 2015 han caído un 11,3% en dólares corrientes y un 8,9% si tomamos medias móviles de 12 meses
- Si descontamos el efecto de caída de precios de las materias primas y la apreciación del dólar, el comercio mundial se ha contraído en dólares constantes desde octubre 2014 hasta septiembre de este año un 4,5%
- Los flujos de tráfico entre Asia y Europa se han contraído casi el 7%
- España también está viviendo esa desaceleración del comercio
- Y los tráficos del puerto se están resintiendo de este contexto global

EXPORTACIONES DE MERCANCÍAS DEL MUNDO EN DÓLARES (tasa de variación sobre m.m. 12 meses)



Fuente: WTO

Cuadro R.E.1. Comercio exterior de mercancías: principales magnitudes mensuales

PERIODO	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES			SALDO			COBERTURA
	Millones €	% var. mes anterior	% var. Interanual	Millones €	% var. mes anterior	% var. Interanual	Millones €	% var. mes anterior	% var. Interanual	%
2008 (Sep)	16.411,3	36,6	10,5	24.230,0	26,5	2,0	-7.818,7	-9,5	12,3	67,7
2009 (Sep)	13.919,6	38,5	-15,2	18.891,6	31,5	-22,0	-4.971,9	-15,2	36,4	73,7
2010 (Sep)	16.092,7	28,0	15,6	20.454,1	18,8	8,3	-4.361,4	6,1	12,3	78,7
2011 (Sep)	18.486,1	26,8	14,9	22.843,7	17,9	11,7	-4.357,6	9,3	0,1	80,9
2012 (Sep)	18.222,2	12,6	-1,4	20.888,8	7,4	-8,6	-2.666,6	18,5	38,8	87,2
2013 (Sep)	18.918,1	15,2	3,8	21.491,0	18,5	2,9	-2.572,9	-49,5	3,5	88,0
2014 (Sep)*	21.198,8	29,7	9,6	23.572,6	23,3	7,5	-2.373,7	14,4	8,2	89,9
2015 (Sep)*	21.423,9	32,2	1,1	23.994,9	23,7	1,8	-2.571,0	19,5	-8,3	89,3
2015*										
Enero	17.894,6	-7,5	-2,9	20.490,8	-3,2	-3,6	-2.596,2	-42,5	7,9	87,3
Febrero	19.859,9	11,0	2,8	21.897,1	6,9	4,5	-2.037,2	21,5	-25,6	90,7
Marzo	23.218,3	16,9	12,5	24.108,9	10,1	6,3	-890,6	56,3	56,6	96,3
TRIM I	60.972,8	-1,1	4,4	66.496,8	-1,1	2,5	-5.524,0	1,7	14,9	91,7
Abril	20.918,3	-9,9	6,5	23.171,4	-3,9	6,3	-2.253,1	-153,0	-4,6	90,3
Mayo	21.025,3	0,5	1,9	22.682,6	-2,1	1,3	-1.657,3	26,4	5,6	92,7
Junio	22.206,6	5,6	7,8	24.252,6	6,9	9,8	-2.046,0	-23,5	-38,5	91,6
TRIM II	64.150,1	5,2	5,4	70.106,5	5,4	5,8	-5.956,4	-7,8	-10,5	91,5
Julio	23.507,9	5,9	8,9	24.904,0	2,7	6,4	-1.396,1	31,8	23,6	94,4
Agosto	16.206,4	-31,1	-0,8	19.401,0	-22,1	1,5	-3.194,6	-128,8	-15,2	83,5
Septiembre	21.423,9	32,2	1,1	23.994,9	23,7	1,8	-2.571,0	19,5	-8,3	89,3
TRIM III	61.138,2	-4,7	3,4	68.299,8	-2,6	3,3	-7.161,7	-20,2	-2,7	89,5

* Datos provisionales. A efectos de cálculo de variación anual, la comparación se hará con los datos provisionales del año anterior.

Fuente: S. G de Evaluación de Instrumentos de Política Comercial del Ministerio de Economía y Competitividad, a partir de datos del Departamento de Aduanas e I.EE. de la Agencia Tributaria.

Marco económico

	Mes Octubre 15	Mes ant.	Promedio año en curso	Tasa variación	Promedio últimos 12 meses	Máx. Histórico
Tráfico Total (t)	5.587.710	5.587.982	5.843.718	0,00	5.790.134	6.466.924 (Abr15)
Mcia General (t)	5.062.871	5.144.741	5.306.543	-1,59	5.232.136	6.008.126 (Abr15)
No Contenedor (t)	892.708	889.692	917.051	0,34	894.566	1.020.780 (Jul15)
Contenedor (t)	4.170.163	4.255.049	4.389.492	-1,99	4.337.571	5.045.506 (Abr15)
Contenedores						
Tráfico total (teu)	351.311	390.310	393.162	-9,99	388.458	455.070 (Abr15)
Llenos (teu)	119.384	117.582	115.800	1,53	114.295	323.749 (Abril15)
Vacíos (teu)	52.241	62.478	62.308	-16,38	61.614	132.007 (Ene15)
Tránsito (teu)	179.686	210.250	215.055	-14,54	212.549	273.353 (Abr15)
Comercio (MG) (t sin tara)						
Exportaciones	1.138.461	1.047.126	1.140.932	8,72	1.132.475	1.329.082 (Jun15)
Importaciones	641.582	655.741	622.107	-2,16	609.662	901.340 (May07)
Tráfico Nacional	241.142	239.889	245.790	0,52	235.330	270.362 (Mar15)
Export coches (ud)	38.737	32.919	30.740	17,67	29.917	38.737 (Oct15)
Import coches (ud)	13.047	11.862	15.213	9,99	14.918	24.641 (May10)
Tráfico RoRo (t)						
Tráfico RoRo (t)	725.837	727.753	713.634	-0,26	695.882	793.500 (Jul15)
UTI (ud)	26.396	26.136	26.960	0,99	26.316	31.222 (Jul15)
Buques						
Buques	695	658	648	5,62	642	705 (Jun15)
G.T.	22.376.588	20.500.788	20.035.779	9,15	19.858.448	21.390.625 (Oct14)

Marco económico

Cifras en %	2014	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
APV													
Tráfico Total (t)	14,2	14,4	14,7	14,5	14,9	14,9	14,9	14,8	14,7	14,5	14,4		
Contenedores (teu)	31,3	36,0	36,4	35,4	35,3	34,9	34,4	34,0	33,9	33,5	33,0		
Cont. tránsito (teu)	32,3	38,0	38,5	37,9	38,4	37,6	36,8	36,2	35,7	35,1	34,4		
Tráfico nacional (teu)	9,9	8,7	10,6	10,1	8,9	9,0	9,0	8,9	9,0	9,0	9,1		
Tráfico exterior (teu)	36,8	41,9	40,9	39,6	39,6	39,6	39,4	39,1	39,5	39,2	39,0		
ALGECIRAS													
Contenedores (teu)	32,1	31,5	31,4	30,7	29,5	29,7	29,9	30,3	30,5	30,9	31,4		
Cont. tránsito (teu)	54,8	51,8	53,6	53,0	50,9	51,7	52,6	53,3	54,0	54,6	55,4		
Tráfico nacional (teu)	0,3	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1		
Tráfico exterior (teu)	7,7	7,2	6,8	6,9	6,7	6,5	6,4	6,3	6,3	6,2	6,4		
BARCELONA													
Contenedores (teu)	13,3	12,6	13,7	13,8	13,3	13,3	13,4	13,5	13,4	13,6	13,6		
Cont. tránsito (teu)	4,1	3,3	3,7	3,9	3,7	3,7	3,7	3,6	3,6	3,5	3,6		
Tráfico nacional (teu)	11,9	11,8	13,9	13,6	12,8	12,6	12,5	12,6	12,5	12,5	12,9		
Tráfico exterior (teu)	28,0	28,9	29,0	28,7	28,2	28,0	28,0	28,3	28,2	28,7	28,7		
RESTO													
Contenedores (teu)	23,3	19,9	18,5	20,1	21,9	22,1	22,3	22,2	22,2	22,0	21,9		
Contenedores tránsito (teu)	8,8	6,9	4,2	5,2	7,0	7,0	6,9	6,9	6,7	6,8	6,7		
Tráfico nacional (teu)	77,9	79,1	75,2	76,0	78,1	78,2	78,3	78,3	78,3	78,3	77,8		
Tráfico exterior (teu)	27,5	22,0	23,3	24,8	25,5	25,9	26,2	26,3	26,0	25,9	25,9		

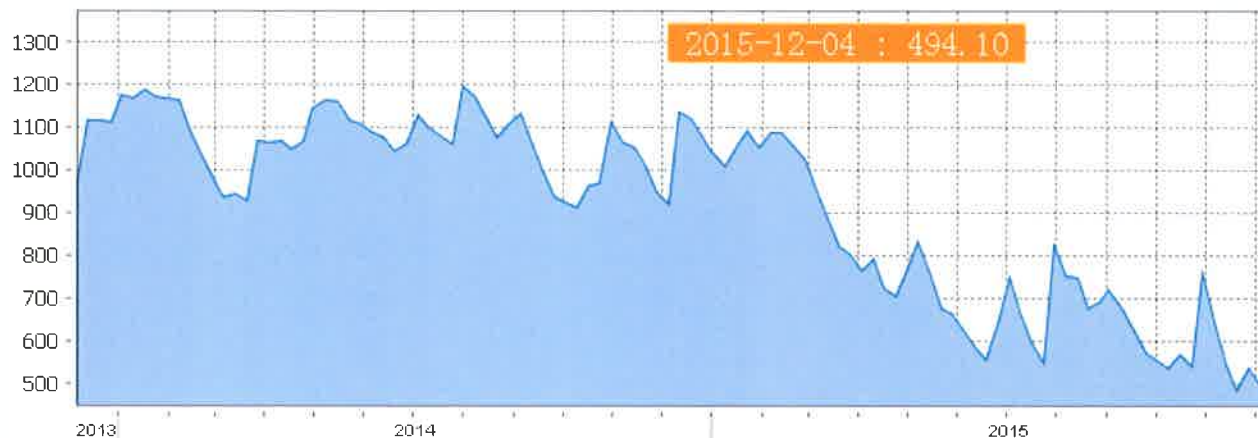
**% del tráfico
total de
España**

Algunos datos adicionales :

- Esta caída del tráfico en el comercio mundial se ha trasladado a los fletes.
- Agravado y, en gran parte, agudizado por el estancamiento y reajuste de la economía china y la caída de las materias primas
- El Shanghai Containerized Freight Index (1998 valor 1000, recoge 14 destinos y contratos mercado spot) el Comprehensive Index cotizaba este viernes 4 de diciembre a 494,10 dólares, el nivel más bajo desde su creación.
- Lo mismo podríamos decir de otro indicador de precio de los fletes, el Baltic Dry Index, que está en mínimos históricos

Marco económico

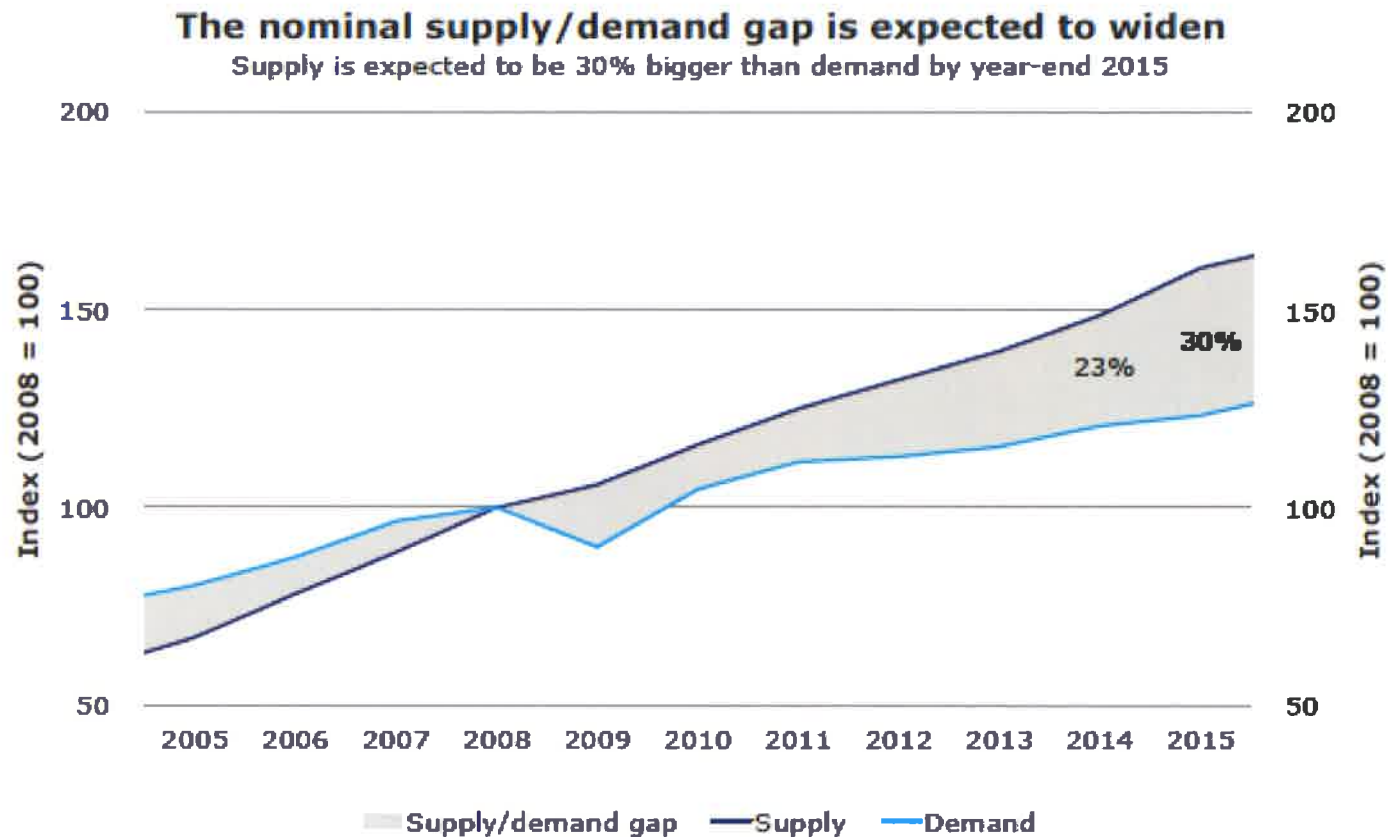
Shanghai Containerized Freight Index



Marco económico

Algunos datos adicionales :

- Los últimos datos de Alphaliner apuntan a que existe una capacidad ociosa equivalente a 263 barcos portacontenedores que totalizan 934.700 TEU, el 4,7% de la flota en su conjunto (20,3 M TEU y 6.096 barcos 21/11/2015).
- El pasado 28 de octubre Maersk anunciaba que dejaba amarrado inactivo uno de sus 18.000 TEU Triple E-ships durante al menos 6 semanas
- El sector se enfrenta a un importante exceso de capacidad, agravado durante el 2015 con el incremento de 1,1 millones de capacidad neta en el servicio de portacontenedores (un 6%) y se agravará todavía más en el 2016 con las entregas previstas
- Los especialistas estiman que a finales del 2015 habrá un exceso de capacidad equivalente al 30% de la flota que seguirá presionando sobre los precios, y que continuará durante algunos años



Sources: Clarksons, IHS Global Insight, Danish Ship Finance

expected fleet growth of 8% and demand growth of 2.2% in 2015, overcapacity is set to worsen. We expect the nominal gap between supply and demand to increase to 30% by year-end. That is before

Marco económico

Algunos datos adicionales :

- Este exceso de capacidad se ha trasladado a la demanda de nuevos barco con una caída del 26% respecto al 2014
- De esta forma se completa un ciclo corto 12/13 años dentro de la construcción naval, que viene a coincidir igualmente con la conclusión de otro ciclo de larga duración

Summary of Long Cycles 1734-2013

Year			Freight Trend			Notes
Start	Finish	Length	Start	Finish	Av change	
1752	1814	62	2000	2500	7.7	Sailing ship era
1815	1865	50	2100	1560	-11.0	Steam power developing but still weak
1866	1914	48	1500	1160	-7.6	Modern steam & cable revolution
1922	1937	15	1300	1150	-10.8	World wars and stagnant technology
1947	1974	27	700	250	-14.3	Globalization, mechanization, commis
1975	2013	38	250	270	0.4	Sluggish technology, internet, oil price rise

Figure 4: Long cycles or trends in real freight rates 1734-2013

Marco económico

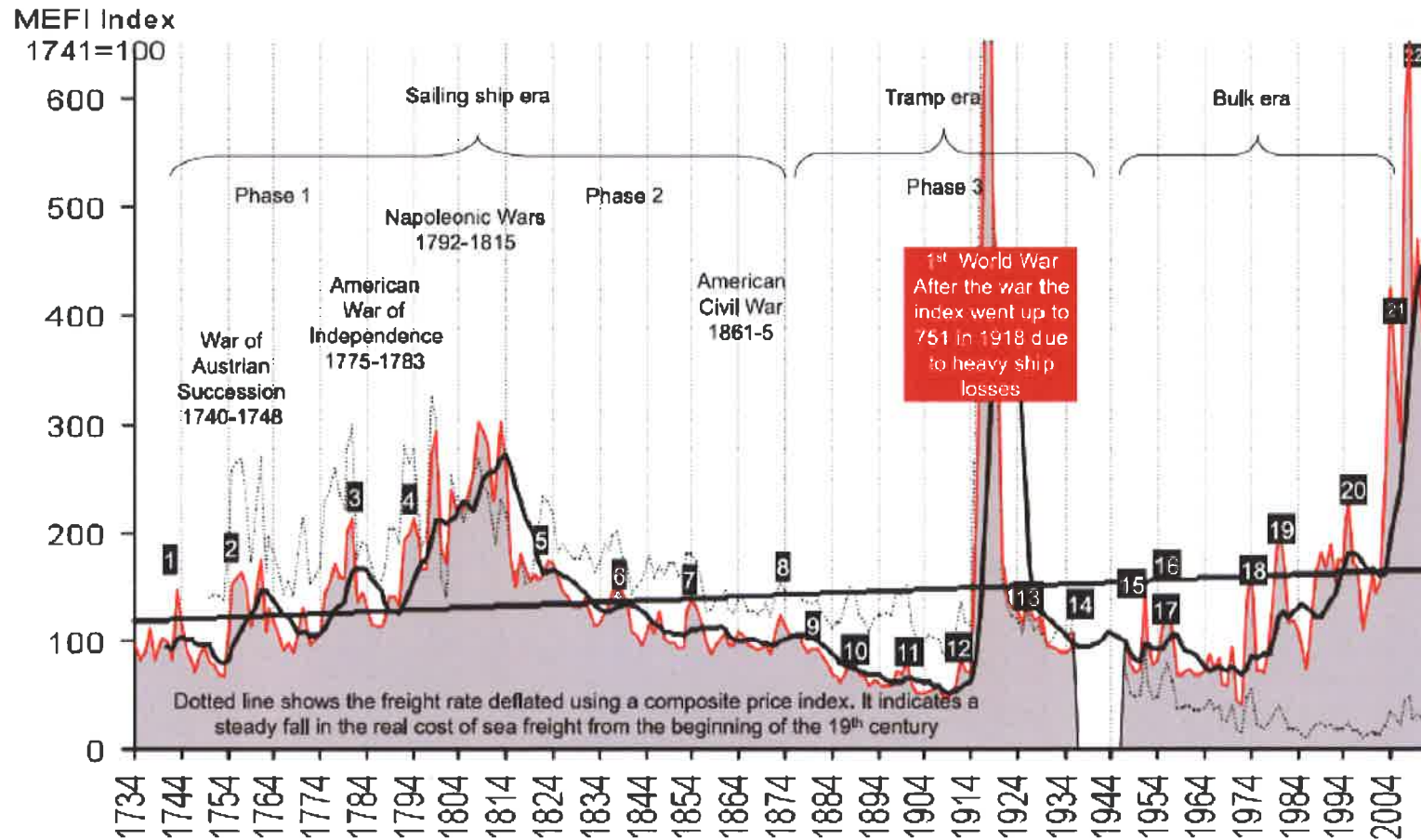
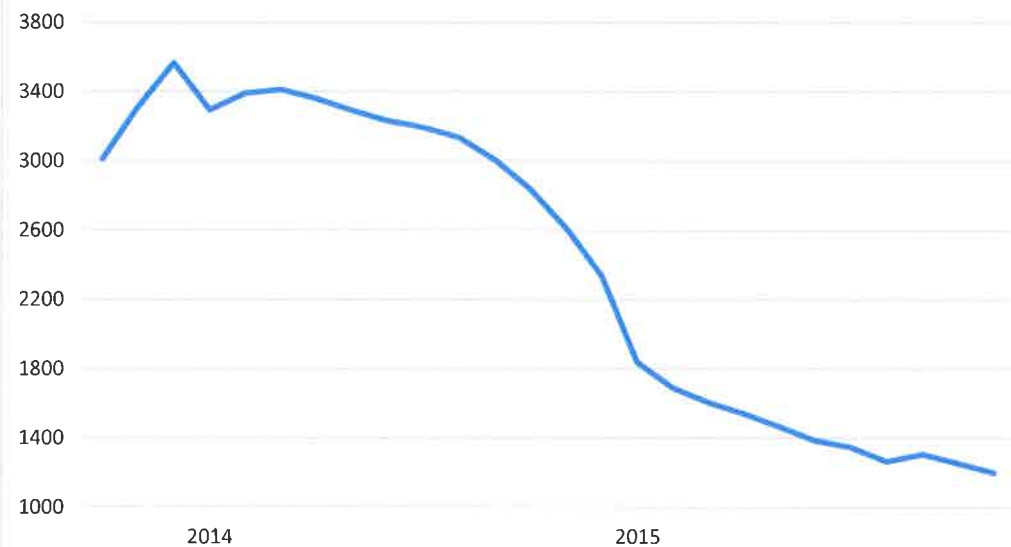


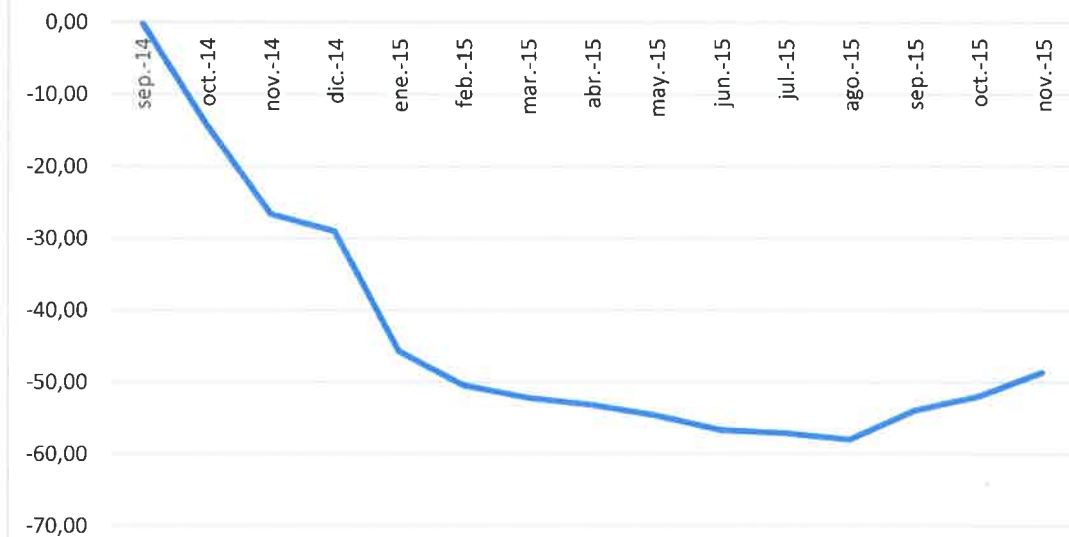
Figure 2: Shipping cycles (mainly coal) 1734-2013

Marco económico

ORDERBOOK
(m.m. 12 meses)



ORDERBOOK
(tasas de variación interanuales sobre m.m. 12 meses)

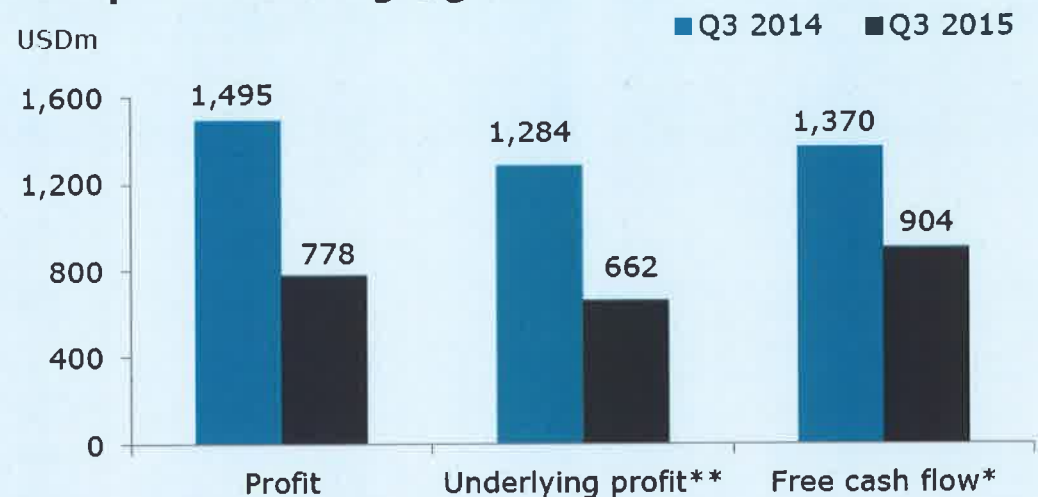


Shipping Intelligence Network

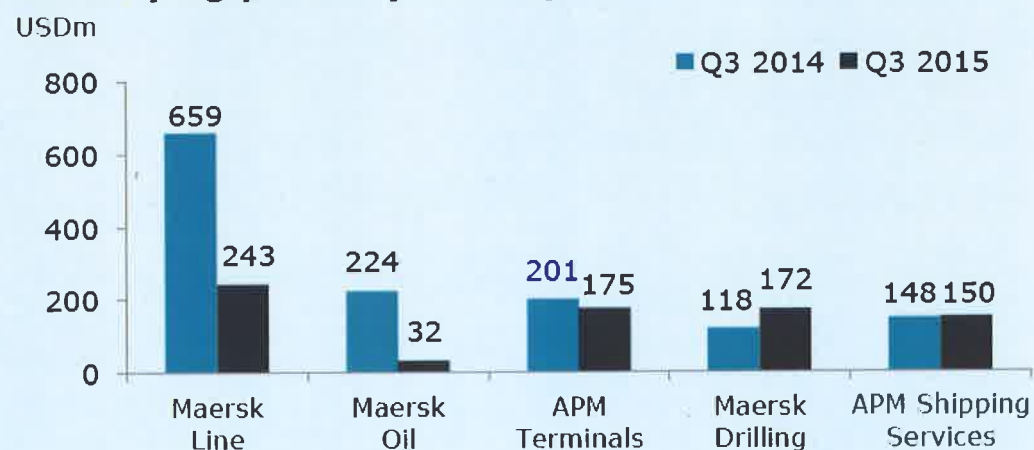
Algunos datos adicionales :

- Y finalmente esta reducción de comercio, exceso de capacidad y bajos fletes está incidiendo en las cuentas de resultados de las principales navieras.
- Es muy significativo el informe presentado por MAERSK a los accionistas referido al tercer trimestre de 2015
 - * Caída de los beneficios del grupo en el tercer trimestre 2015 respecto al tercer trimestre 2014 de un 48%
 - * Caída de un 15% de los ingresos derivados de la actividad naviera (Maersk Line)
 - * Caída de un 61% de los beneficios
 - * ROIC (Return On Investment Capital) cae 8,3 puntos porcentuales

Group Financial Highlights



Underlying profit by activity**



*Figures for 2014 relate only to continuing operations

**Continuing businesses excluding net impact from divestments and impairments. Comparative numbers for Q3 2014 has been restated

Maersk Group Q3 report 2015

6 November 2015 - Conference call 9.30am CET

webcast available at www.maersk.com

Maersk Line results

(USD million)	Q3 2015	Q3 2014	Change	FY 2014
Revenue	6,018	7,074	-15%	27,351
EBITDA	765	1,178	-35%	4,212
Underlying profit	243	659	-63%	2,199
Reported profit	264	685	-61%	2,341
Operating cash flow	694	1,029	-33%	4,119
Volume (FFE '000)	2,427	2,401	1.1%	9,442
Rate (USD/FFE)	2,163	2,679	-19%	2,630
Bunker (USD/tonne)	324	575	-44%	562
ROIC (%)	5.2	13.5	-8.3pp	11.6

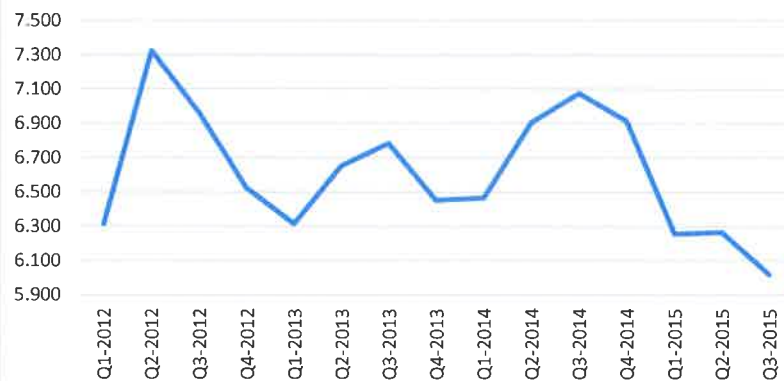
Maersk Group Q3 report 2015

6 November 2015 - Conference call 9.30am CET

webcast available at www.maersk.com

Marco económico

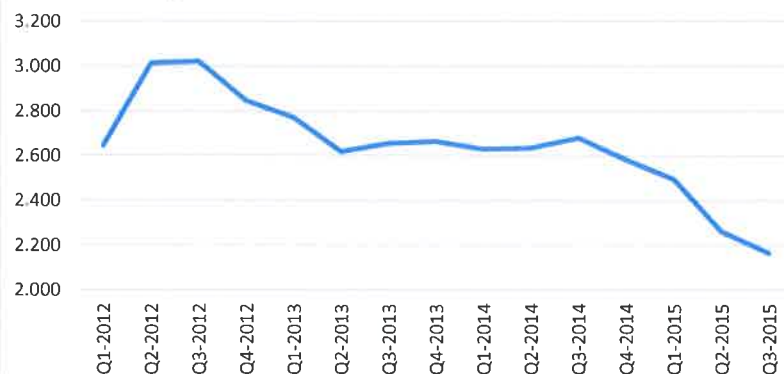
INGRESOS
(millones de dólares)



VOLUMENES TRANSPORTADOS
(FFE en miles)



FLETES MEDIO
(dólares por FFE)



BENEFICIOS
(millones de dólares)



Marco económico

Algunos datos adicionales :

- Los mercados están muy nerviosos y ajustaron el precio de la acción fuertemente cuando anunció un paquete de medidas de ajuste dos semanas después de la presentación de los resultados. ¿Por qué no lo hizo antes?



A.P. Møller - Mærsk A/S (MAERSK-A.CO) - Copenhagen

9,475.00 ↓ **110.00 (1.15%)** 10:59AM GMT-5



Escribir nombre o símbolo

VER GRÁFICO

COMPARAR

EVENTOS ▾

INDICADORES TÉCNICOS ▾

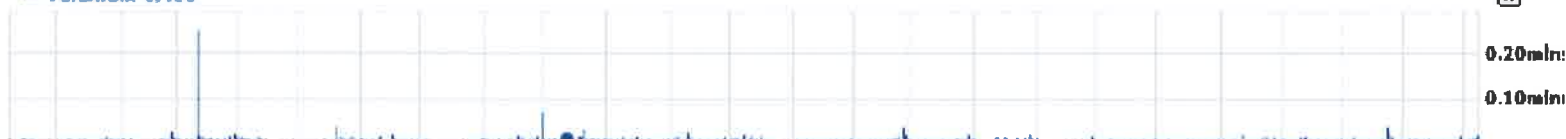
CONFIGURACIÓN ▾

RE ESTABLECER

11 Sep 2014: ■ MAERSK-A.CO 14300.00



■ Volumen: 6,400



1D 5D 1M 3M 6M ACOM 1A 2A SA Máx

DESDE: 9 Dic 2013

HASTA: 8 Dic 2015

-6.76%



Gráfico básico | Pantalla completa | Imprimir

1. Objetivos
2. Marco económico
- 3. Cambio estructural o cambio coyuntural**
4. Competitividad comparada
5. Conclusiones

Cambio estructural o cambio coyuntural

¿Todo este escenario de caída de los flujos comerciales es permanente o transitoria?

- No es la primera vez que sucede en crisis graves con cambios de ventajas comparativas (1980 – petróleo – 12 años)
- Ciertamente existen claros componentes coyunturales pero resulta innegable que...
- En el momento presente se están produciendo cambios estructurales
 - * por un lado, **cambios tecnológicos y en las cadenas de valor** que pueden acabar por modificar los flujos tradicionales del comercio
 - * por otro, **cambios políticos e institucionales** (miedo a la globalización, aumento de paro en los PD, terrorismo, rechazo a lo extranjero...) que están impulsando un nuevo proteccionismo y nacionalismo económico
- **La economía mundial está en transición**

Cambio estructural o cambio coyuntural

Elementos coyunturales:

El estancamiento por el lado de la oferta se debe a:

- * la **inefectividad de la política monetaria** (tipos cero... aumentan el dinero...resultado → burbujas financieras)
- * la **inversión** se ha canalizado hacia inmuebles y equipamientos de capital de corta vida de duración .

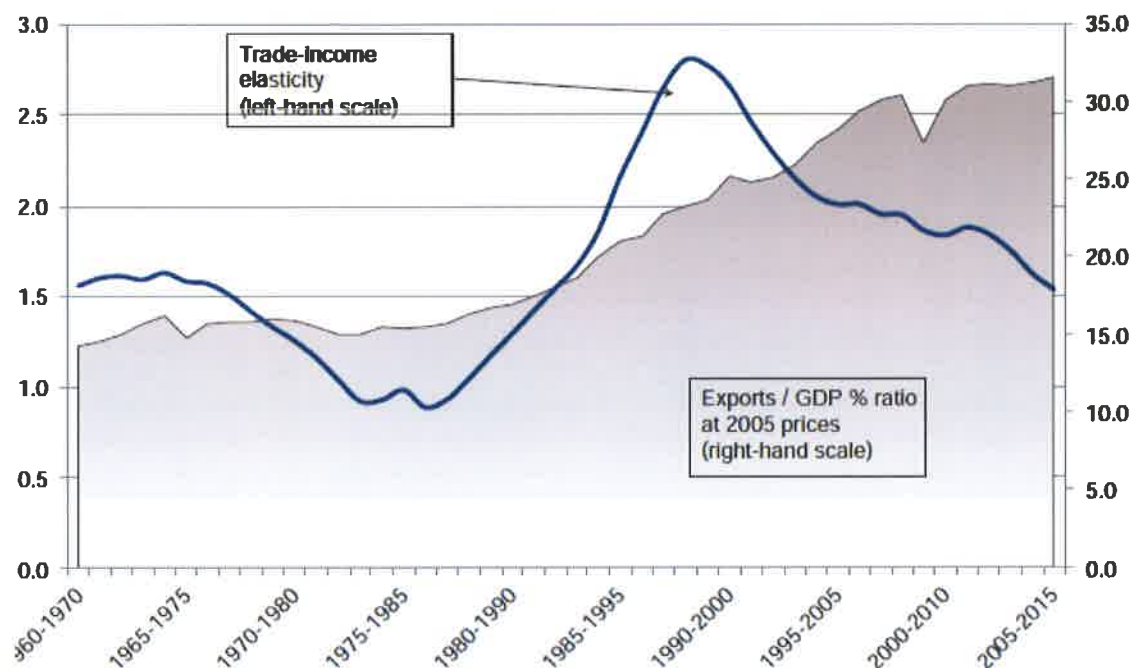
El estancamiento por el lado de la demanda centra el debate en:

- * **los salarios están estancados** desde hace muchos años (han perdido 10 puntos en la distribución de la renta)
- * **empeoramiento en la distribución de la renta** (concentración de la renta y riqueza en un % pequeño)
- * el resultado es una **menor propensión al consumo**
- * **se necesitan reformas fiscales y política de rentas**
- * una actuación agresiva del **gasto público en inversión**
- * **China y otros emergentes tienen que reequilibrar sus economías** (déficit público, burbuja inmobiliaria y financiera, endeudamiento y sobrevaloración de activos, recalentamiento, etc.). Resultado: menor crecimiento del PIB y del comercio durante los próximos años
- * **Los precios de las materias primas han bajado de manera acusada** impactando en los países exportadores

Elementos estructurales ¿Cuáles son algunos de esos cambios?

- * Determinados **países desarrollados se enfrentan a cuatro retos** (envejecimiento, fuerte endeudamiento, baja inversión y riesgo de deflación). Resultado: **bajas tasas de crecimiento** del consumo, del PIB y del comercio
- * **Las cadenas de valor existentes han madurado**, no van a crecer mucho más, y no se han formado en los últimos años **nuevas cadenas de valor** que dinamicen dicho comercio
- * **La demanda se ha desplazado** desde el consumo de bienes intensivos en relaciones comerciales hacia los servicios.
- * El resultado es que tenemos que asumir que los **flujos comerciales van a crecer a tasas menores** que en el pasado
- * **Rigideces en los mercados de productos (oligopolización)** y de factores (mano de obra)

Cambio estructural o cambio coyuntural



Estos elementos estructurales explicarían la caída de la elasticidad renta al comercio desde mucho antes de la crisis y su agravamiento a partir del 2010

Source: Escaith and Miroudot (2015).

Elementos positivos que van a continuar jugando a favor del comercio internacional

- * El crecimiento de la población mundial y la presión para mejorar sus estándares de vida
- * La creciente urbanización (3 millones al día se mueven hacia las ciudades en el mundo).

Demanda de productos

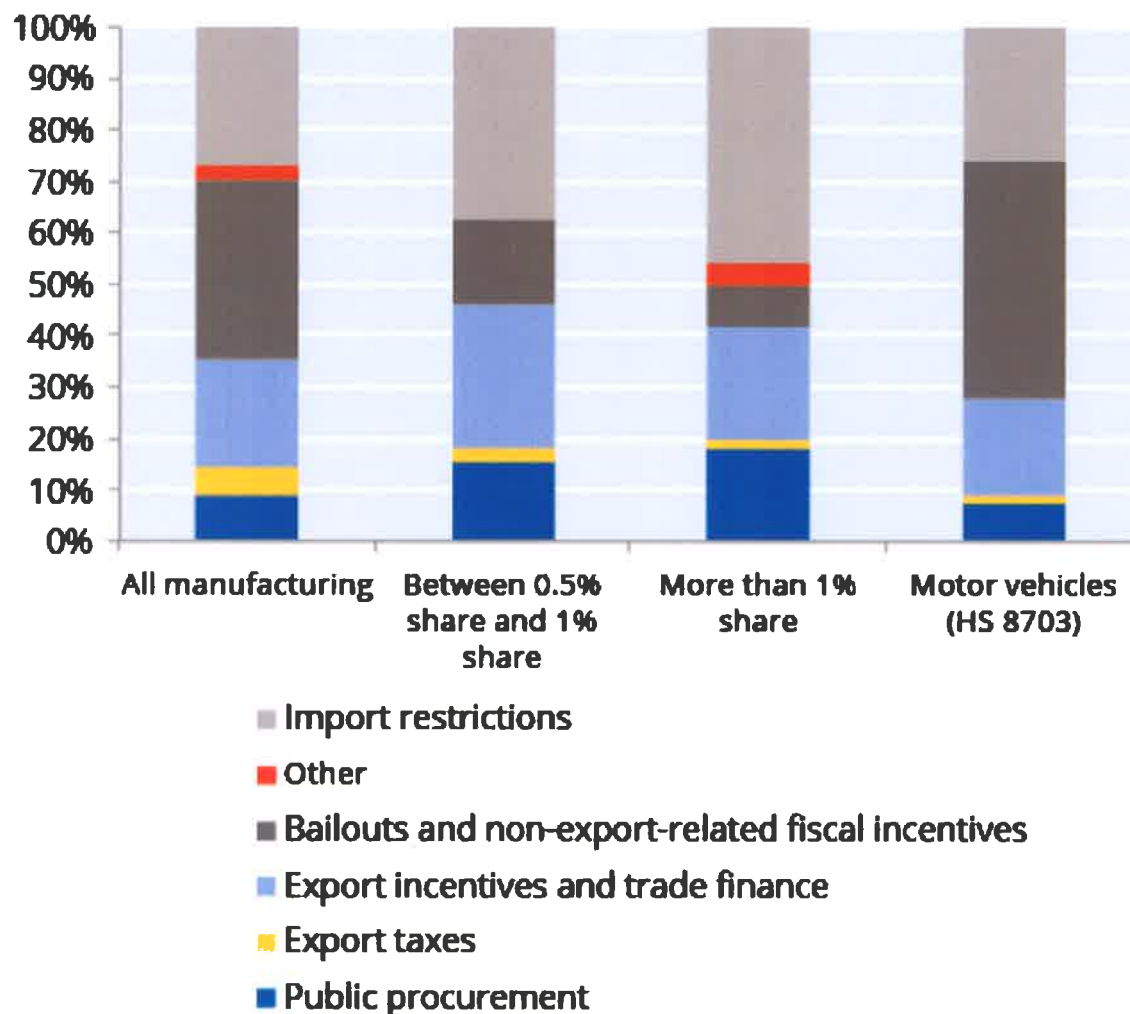
- * La incorporación de otras áreas del mundo al desarrollo (menos obvio pero necesario)
- * Se mantendrán las demandas de acero, cemento y otras materias primas básicas

Cambio estructural o cambio coyuntural

Elementos que van a desacelerar los flujos del comercio internacional

- * El **progreso tecnológico** se ha acelerado en varios campos que van a converger y madurar simultáneamente
 1. El espectacular progreso tecnológico en el campo de la **energía** (solar, eólica e incrementos en la eficiencia de los equipos) se va a traducir en una reducción paulatina a medio y largo plazo de la demanda de combustibles fósiles
 2. El fuerte impulso a la **robotización** de las producciones a gran escala
 3. El impacto de las **impresoras en 3D** para series cortas y de elevado valor añadido.
- * Todos estos procesos están afectando seriamente a las **cadena de valor tradicionales**
- * En un mundo digital, los datos son más valiosos que los otros activos. Una lección básica para nuestro sector
- * Y sobrevolando sobre todo este escenario está el nuevo **proteccionismo**
 1. La caída del valor total del comercio se ha concentrado sobre todo (el 80%) en 28 categorías de productos y solo tres de ellas están conectadas con el petróleo (algo más del 50%),
 2. En el resto las caídas se han debido a las restricciones al comercio establecidas por el G20

Figure 3. The G20 imposed proportionally more trade restrictions in product categories that accounted for a greater share of the recent global trade fall



CEPR (Center for Economic Policy Research): Global Trade Alert, *The Tide Turns? Trade, Protectionism and Slowing Global Growth*, noviembre 2015

Cambio estructural o cambio coyuntural

Restricciones establecidas al comercio:

- * Los gobiernos de todo el mundo han impuesto 538 distorsiones al comercio en los últimos 10 meses (el G20 433)
- * Si bien las tarifas aduaneras del G20 disminuyeron por encima del 40%, en contrapartida aumentaron los subsidios más fáciles de enmascarar en un 47%
- * Las distorsiones al comercio de los países del G20 están un 40% por encima de las del año anterior
- * Las distorsiones de todos los países al comercio este año son 2,5 veces mayores que las que había en el 2009
- * Desde el inicio de la crisis los países del G20 han impuesto 3.581 medidas que dañan el comercio internacional
- * El 81% de las distorsiones aprobadas se mantienen vigentes a pesar de anunciar que eran temporales

EN RESUMEN: EL PROTECCIONISMO HA VUELTO CON LA CRISIS

ESPEREMOS QUE NO SEA PARA QUEDARSE

Cambio estructural o cambio coyuntural

FIGURE 5.1

Measures reported by GTA up to 31 October in year of implementation

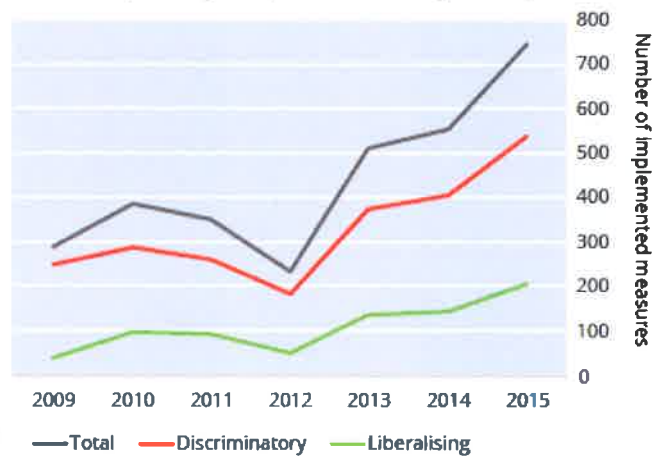
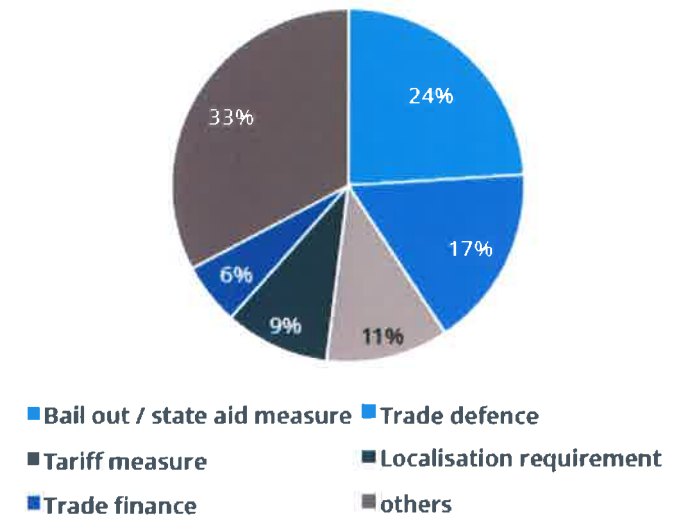


FIGURE 5.2

Bailouts and subsidies account for a quarter of trade distortions this year



CEPR (Center for Economic Policy Research): Global Trade Alert, *The Tide Turns? Trade, Protectionism and Slowing Global Growth*, noviembre 2015

Cambio estructural o cambio coyuntural

TABLE 5.1

All of the top 10 nations inflicting the harm most often in 2015 are members of the G20

Rank	Nation	Number of harmful measures imposed this year	Nation's share of world imports in 2014
1	Russian Federation	65	1.6%
2	India	55	2.6%
3	USA	51	13.4%
4	Indonesia	39	1.0%
5	Brazil	38	1.3%
6	Japan	36	4.7%
7	UK	26	4.0%
8	Canada	24	2.6%
9	Turkey	24	1.4%
10	France	23	3.8%
	All other nations	631	53.1%

TABLE 5.2

The top 10 most affected sectors have been hit 625 times this year

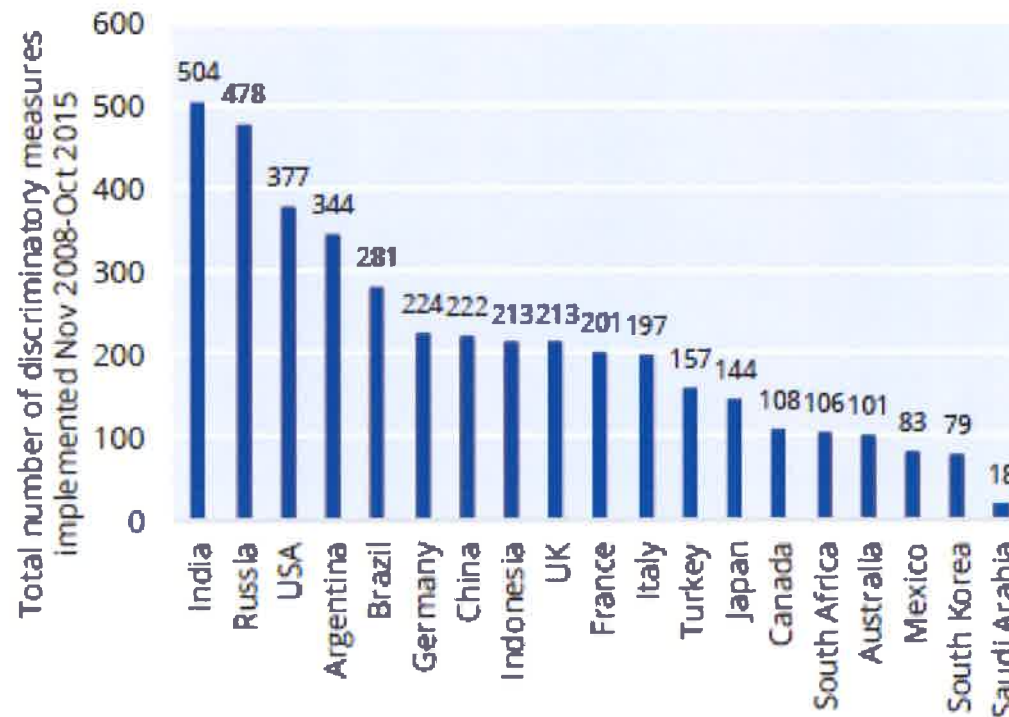
Rank	Sector	Number of times hit this year	Percentage of world trade
1	Basic metals	84	5.36%
2	Agricultural produce	76	2.20%
3	Transport equipment	76	7.53%
4	Special purpose machinery	68	5.32%
5	Basic chemicals	66	5.31%
6	Grain mill products and starches	56	1.51%
7	Electrical machinery and apparatus	52	6.29%
8	Other chemical products	50	4.97%
9	Fabricated metal products	49	1.42%
10	General purpose machinery	48	4.87%
	All other sectors	679	55.22%

CEPR (Center for Economic Policy Research): Global Trade Alert, *The Tide Turns? Trade, Protectionism and Slowing Global Growth*, noviembre 2015

Cambio estructural o cambio coyuntural

FIGURE 7.1

Protectionism by the G20: A Ranking



CEPR (Center for Economic Policy Research): Global Trade Alert, *The Tide Turns? Trade, Protectionism and Slowing Global Growth*, noviembre 2015

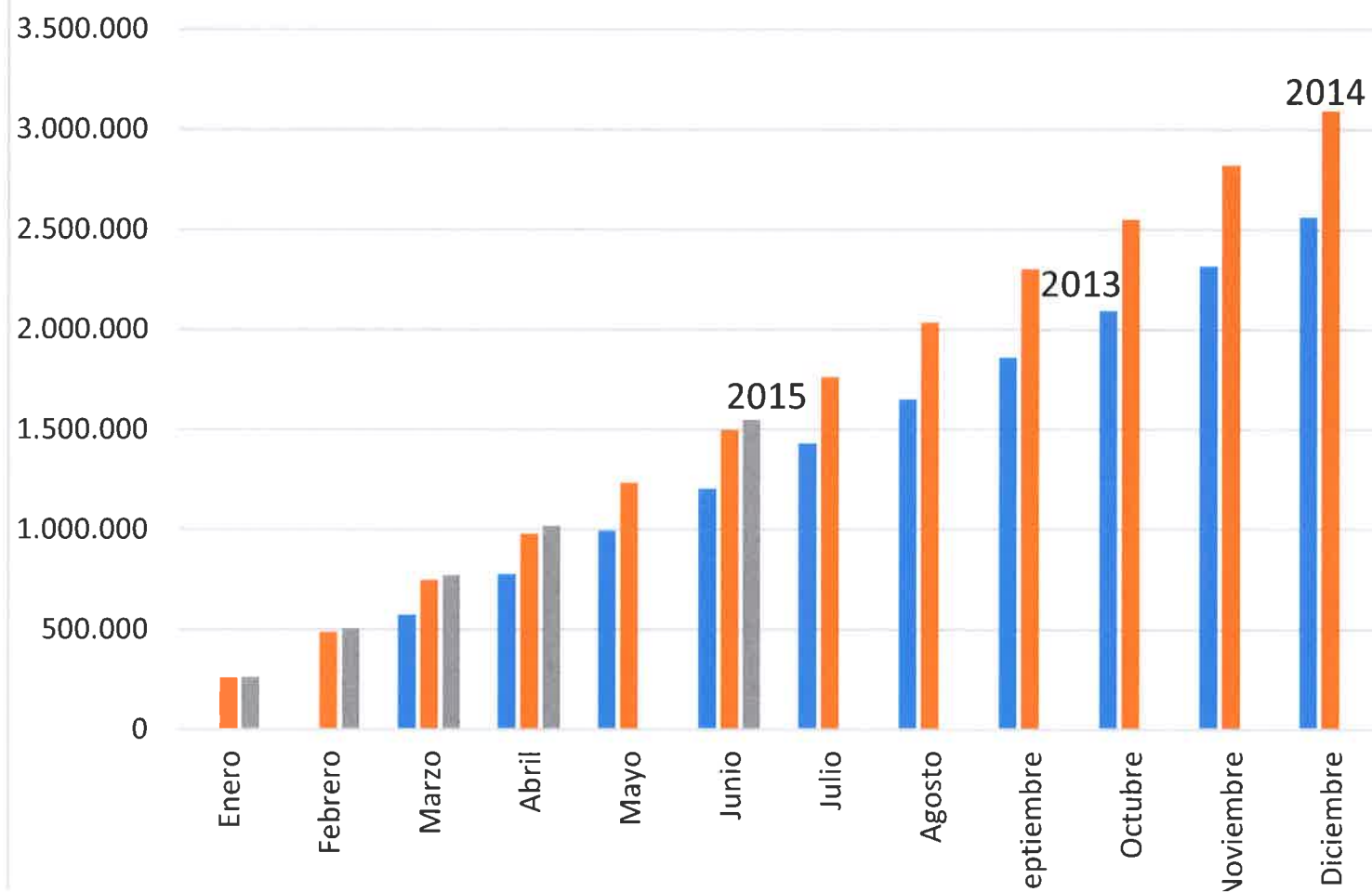
1. Objetivos
2. Marco económico
3. Cambio estructural o cambio coyuntural
- 4. Competitividad comparada**
5. Conclusiones

Competitividad comparada

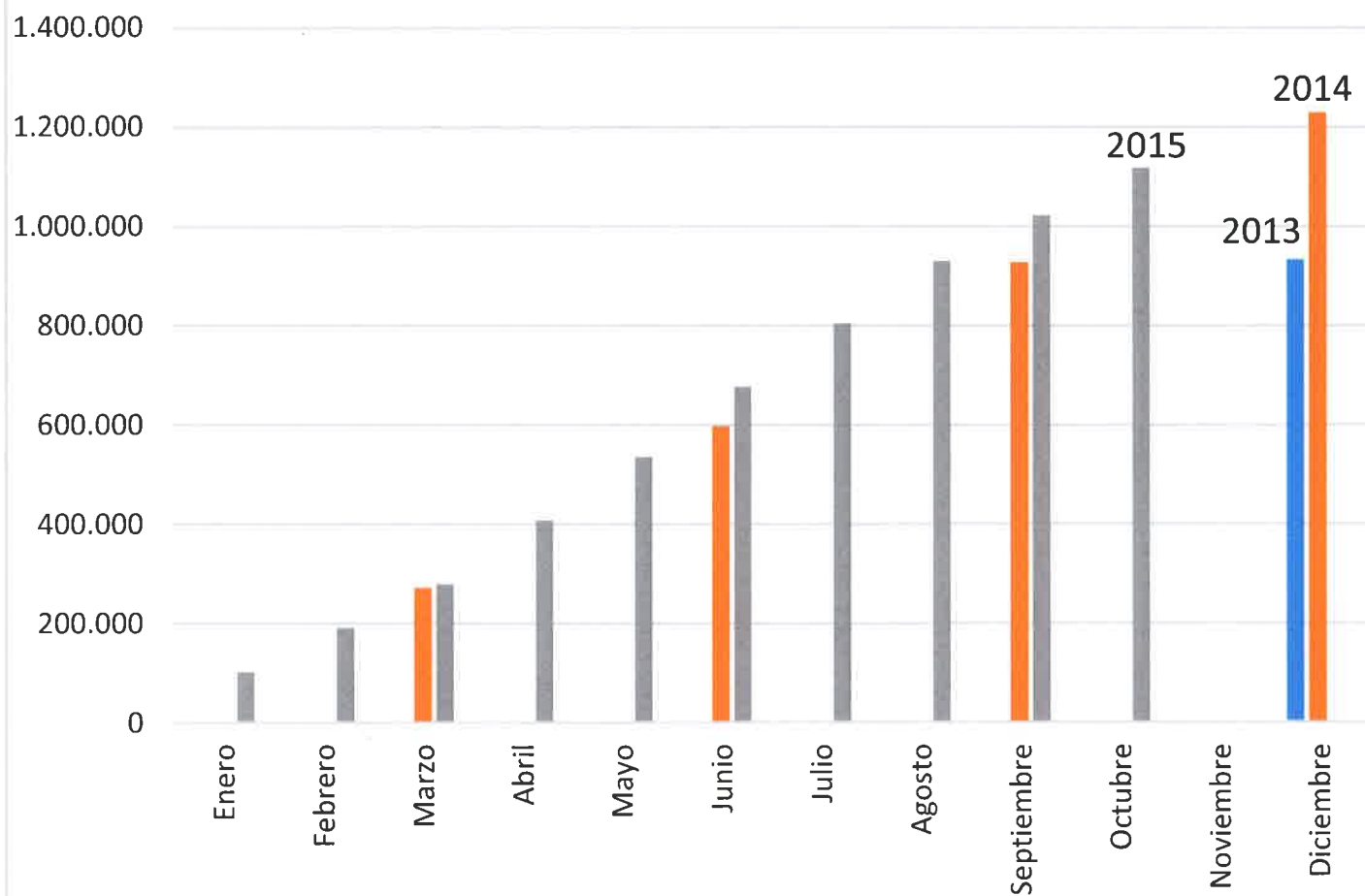
Cifras en %	2014	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
APV													
Tráfico Total (t)	14,2	14,4	14,7	14,5	14,9	14,9	14,9	14,8	14,7	14,5	14,4		
Contenedores (teu)	31,3	36,0	36,4	35,4	35,3	34,9	34,4	34,0	33,9	33,5	33,0		
Cont. tránsito (teu)	32,3	38,0	38,5	37,9	38,4	37,6	36,8	36,2	35,7	35,1	34,4		
Tráfico nacional (teu)	9,9	8,7	10,6	10,1	8,9	9,0	9,0	8,9	9,0	9,0	9,1		
Tráfico exterior (teu)	36,8	41,9	40,9	39,6	39,6	39,6	39,4	39,1	39,5	39,2	39,0		
ALGECIRAS													
Contenedores (teu)	32,1	31,5	31,4	30,7	29,5	29,7	29,9	30,3	30,5	30,9	31,4		
Cont. tránsito (teu)	54,8	51,8	53,6	53,0	50,9	51,7	52,6	53,3	54,0	54,6	55,4		
Tráfico nacional (teu)	0,3	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1		
Tráfico exterior (teu)	7,7	7,2	6,8	6,9	6,7	6,5	6,4	6,3	6,3	6,2	6,4		
BARCELONA													
Contenedores (teu)	13,3	12,6	13,7	13,8	13,3	13,3	13,4	13,5	13,4	13,6	13,6		
Cont. tránsito (teu)	4,1	3,3	3,7	3,9	3,7	3,7	3,7	3,6	3,6	3,5	3,6		
Tráfico nacional (teu)	11,9	11,8	13,9	13,6	12,8	12,6	12,5	12,6	12,5	12,5	12,9		
Tráfico exterior (teu)	28,0	28,9	29,0	28,7	28,2	28,0	28,0	28,3	28,2	28,7	28,7		
RESTO													
Contenedores (teu)	23,3	19,9	18,5	20,1	21,9	22,1	22,3	22,2	22,2	22,0	21,9		
Contenedores tránsito (teu)	8,8	6,9	4,2	5,2	7,0	7,0	6,9	6,9	6,7	6,8	6,7		
Tráfico nacional (teu)	77,9	79,1	75,2	76,0	78,1	78,2	78,3	78,3	78,3	78,3	77,8		
Tráfico exterior (teu)	27,5	22,0	23,3	24,8	25,5	25,9	26,2	26,3	26,0	25,9	25,9		

% del tráfico total de España

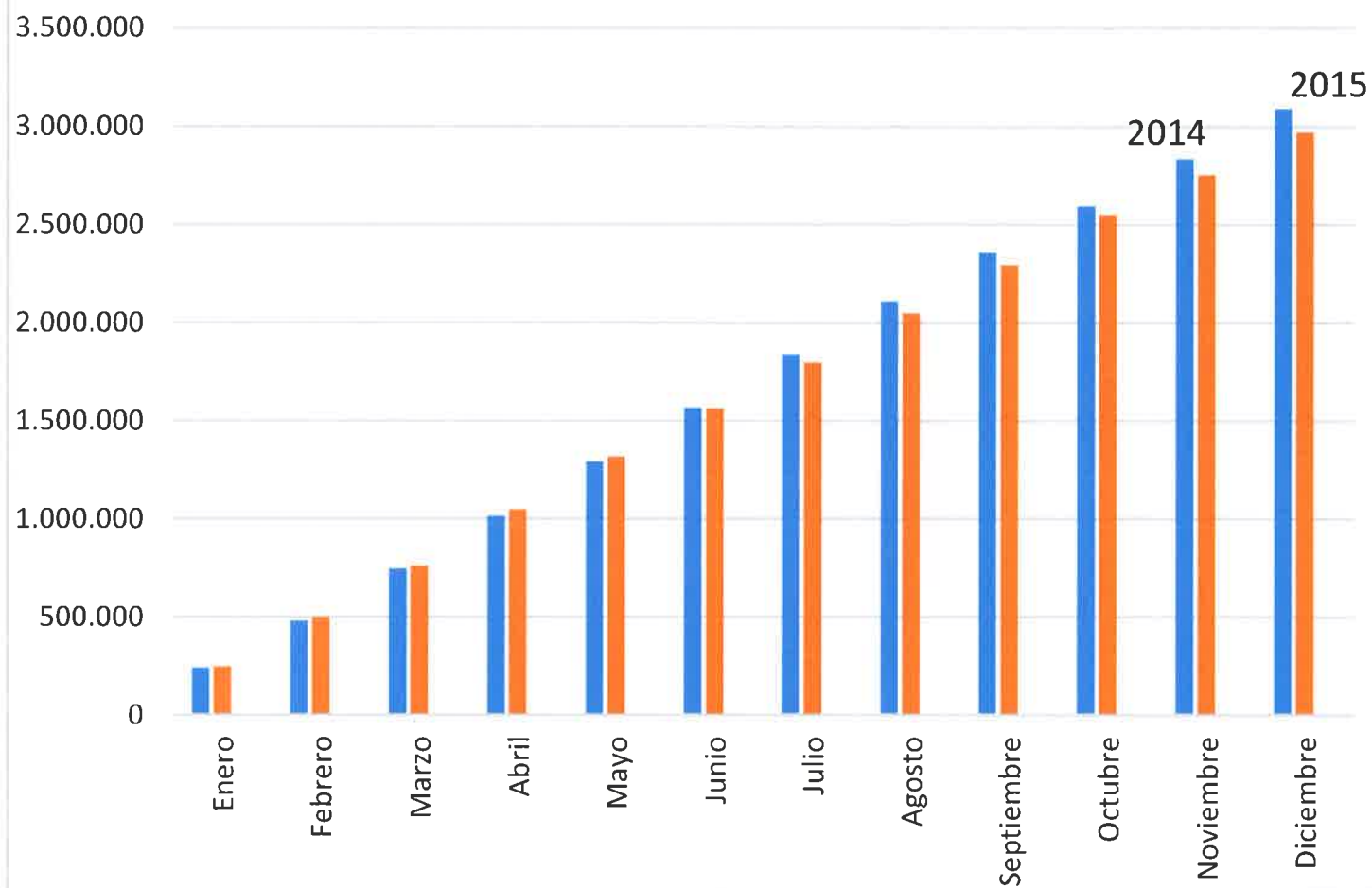
TRAFICO CONTENEDORES DE TANGER MED



TRAFICO CONTENEDORES DE SINES



TRAFICO CONTENEDORES DE GIOIA TAURO



1. Objetivos de la reunión
2. Marco económico de referencia
3. La gran pregunta: ¿Cambio estructural o cambio coyuntural?
4. Lo importante: La competitividad comparada
5. Conclusiones

Conclusiones

- No estamos ante una crisis pasajera
- Nos enfrentamos a una crisis estructural difícil de prever en su evolución
- La competencia se va a incrementar en los próximos meses
- Los costes son determinantes a la hora de marcar nuestro futuro inmediato
- Otros puertos nos están adelantando a la hora de tomar decisiones
- Estamos perdiendo competitividad comparada (Barcelona, Sines, Algeciras)
- Esperar a que nos afecte no es una opción
- Tenemos que tomar medidas. ¿Cuáles? Restablecer la competitividad

Objetivo: rebajar nuestros costes unitarios un 10% en promedio durante los dos próximos años

NOS ESTAMOS JUGANDO EL FUTURO