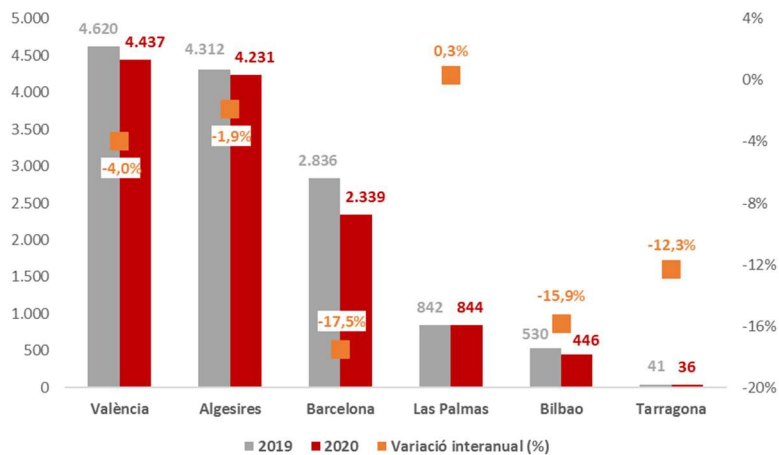


COM HA AFECTAT LA COVID-19 AL TRÀFIC DE CONTENIDORS ALS PRINCIPALS PORTS DE L'ESTAT?

- El Port de Barcelona registra una reducció del 17,5% del tràfic acumulat de contenidors entre el gener i l'octubre per la crisi sanitària, fruit sobretot dels transbordaments.
- L'any 2020 s'inicià amb pèrdua de tràfic que la Covid-19 va agreujar. Des del juny es recupera progressivament gràcies a l'impuls exportador de l'economia catalana i malgrat l'estancament de les importacions per la feblesa de la demanda interna
- Entre el juliol i l'octubre, les exportacions i les importacions estimades a partir del moviment de contenidors als ports, han recuperat els nivells del febrer del 2020.

El Port de Barcelona ha vist reduït en un 17,5% el tràfic acumulat de contenidors entre el gener i l'octubre del 2020 respecte al mateix període del 2019, sent el que ha patit una major caiguda, en termes relatius i absoluts, d'entre els grans ports de l'Estat (gràfic 1). En el present any el port ha gestionat 2,34 milions de TEU (unitat de mesura estàndard per als contenidors), els quals suposen mig milió menys dels 2,84 del 2019. València i Algesires han reduït els tràfics en només un 4,0% i un 1,9%, respectivament, fet que indica que l'impacte a Barcelona ha estat superior al dels seus dos principals competidors a la Mediterrània. Pel que fa a Tarragona, ha experimentat una caiguda del 12,3%, tot i ser inferior al 15,9% que ha perdut Bilbao. Las Palmas ha estat l'únic gran port de l'Estat que s'ha mantingut estable amb un lleuger increment interanual del 0,3%.

Gràfic 1. Tràfic acumulat de contenidors. Gener-Octubre 2019 i 2020
Milers de TEUs (esquerra) i % variació interanual (dreta)



Font: Cambra de Comerç de Barcelona a partir de Puertos del Estado.

El Port de Barcelona és el que ha tingut la reducció més gran de tràfic en termes relatius en cinc dels deu mesos (gràfic 2). Abans de l'inici de la pandèmia a Espanya, la tendència del Port de Barcelona era ja de contracció, amb caigudes del 9,1% al gener i del 14,2% al febrer en comparació amb l'any anterior. Al contrari, els altres tres grans ports de l'Estat (València, Algesires i Las Palmas de Gran Canaria) mantenien fluxos similars o superiors als de l'any 2019, amb taxes de variació interanual d'entre el -2,2% i el 10,4%.

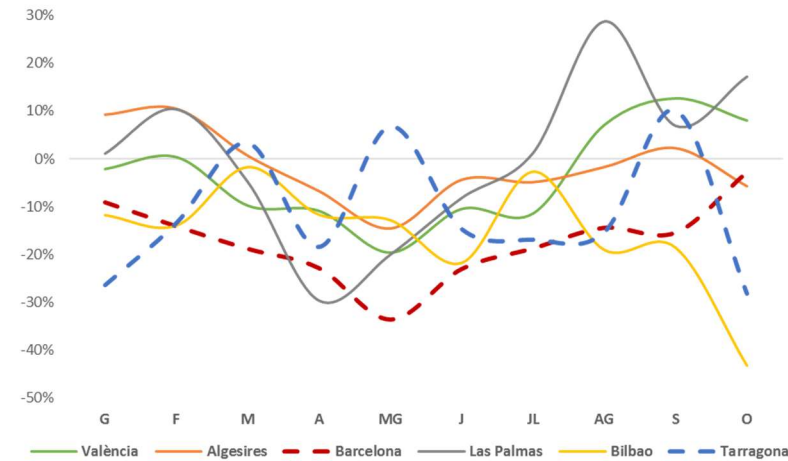
En els mesos on l'impacte de la Covid-19 va ser més sever (març, abril i maig), els cinc ports més grans van veure com els seus tràfics es reduïen, amb caigudes interanuals cada cop més grans, tot

Tràfic portuari de contenidors /Desembre 2020

i que Las Palmas va aconseguir revertir aquesta dinàmica al maig. A excepció d'això, cal destacar **el Port de Tarragona, que va créixer en els mesos de març i maig un 3,2% i un 6,7%, respectivament, respecte al 2019.**

A partir del juny s'observa una tendència de recuperació del nombre de contenidors en els ports més grans, en contraposició als de Bilbao i Tarragona, on aquesta no ha estat tan evident. Destaquen els ports de Las Palmas i València amb increments positius dels TEU gestionats respecte al 2019, a partir del juliol (el primer) i de l'agost (el segon). De fet, **en els últims tres mesos analitzats, Las Palmas ha assolit una taxa de creixement mitjà del 17,5%, mentre que la mitjana de València ha estat de 9,2% i per primer cop a la seva història supera el mig milió de TEU mensuals a l'agost i l'octubre.** En el cas de Barcelona, tot i que la recuperació s'ha accelerat a l'octubre, al llarg de tots els mesos de l'any ha manipulat un volum inferior respecte al 2019, el que pot indicar que **el posicionament del principal port de Catalunya en el mercat del transbordament de contenidors de l'oest de la Mediterrània és més volàtil que el de València.**

Gràfic 2. Tràfic mensual de contenidors. 2020
%, variació interanual



Font: Cambra de Comerç de Barcelona a partir de Puertos del Estado.

D'altra banda, posant el focus sobre el nombre de contenidors amb origen o destí (O/D) als ports, es pot estimar com la Covid-19 ha afectat les importacions i exportacions¹ de les empreses situades als *hinterlands* –regions d'influència– de cada un dels ports. Amb aquesta finalitat, l'anàlisi s'ha de dur a terme sense tenir en compte aquells tràfics de transbord en els quals la mercaderia no entra ni surt del recinte portuari, sinó que únicament canvia de vaixell.

Els ports de València i Barcelona són els que, amb diferència, han gestionat més contenidors de tipus O/D al llarg del 2020, amb fluxos mensuals que superen els 165.000 TEU el primer i els 125.000 TEU el segon (gràfic 3). El fet que Algesires quedi relegat a la tercera posició amb volums d'entre 48.000 i 66.000 TEU al mes –del mateix ordre que els de Las Palmas o Bilbao– s'explica per la seva naturalesa de port *hub* d'àmbit internacional.

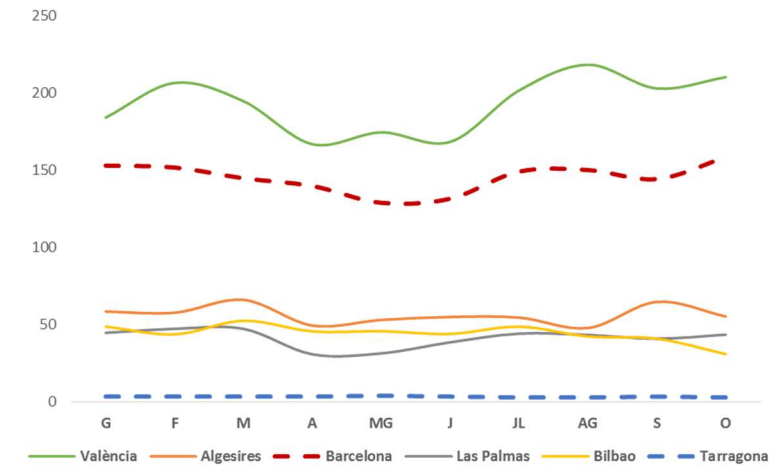
València i Barcelona han presentat patrons força similars al llarg del 2020, amb una caiguda dels tràfics a partir del mes de març que no ha remuntat fins a l'estiu amb la finalització del primer estat d'alarma. El nombre d'aquest tipus de contenidors al port valencià va caure un 19,3% entre el

¹ En aquest informe es considera que les importacions i exportacions inclouen també els contenidors amb origen o destí a la resta de l'Estat.

Tràfic portuari de contenidors /Desembre 2020

febrer i l'abril, passant d'uns 207.000 TEU a menys de 167.000. Mentrestant, els contenidors amb O/D al port català es va reduir en un 15,8%, amb uns 152.000 TEU al gener i febrer i gairebé 129.000 al maig. Tot i això, **des del juliol ambdós ports han recuperat xifres de la mateixa magnitud que abans de la pandèmia, amb volums mensuals d'uns 150.000 TEU a Barcelona i més de 200.000 TEU a València.**

Gràfic 3. Tràfic mensual contenidors (plens i buits) O/D als principals ports. 2020
Milers de TEUs



Font: Cambra de Comerç de Barcelona a partir de Puertos del Estado.

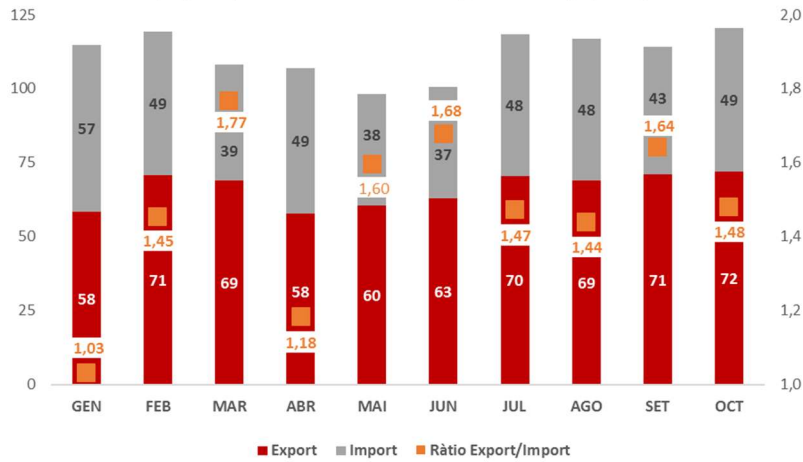
L'impacte de la Covid-19 sobre les exportacions i importacions del Port de Barcelona s'estima a partir de l'estudi de l'evolució al llarg del 2020 dels contenidors plens (descomptant els buits) de tipus O/D (gràfic 4). **Les exportacions (contenidors amb origen a Barcelona) van passar d'uns 70.000 TEU al febrer i el març a menys de 58.000 TEU a l'abril, quan van tocar fons degut al primer estat d'alarma a Espanya. Posteriorment, es van recuperar progressivament fins a assolir del juliol a l'octubre xifres similars a les de l'inici de l'any.**

Les importacions mensuals (destí a Barcelona) van decreixer progressivament dels més de 56.000 TEU al gener fins als 39.000 del març degut principalment al tancament de les fàbriques asiàtiques pel coronavirus entre el gener i el febrer. **Contràriament, a l'abril van augmentar** fins als 49.000 TEU, ja que aquestes fàbriques van poder començar a enviar les comandes pendents un cop es van relaxar les restriccions a l'Àsia oriental. **Al maig i juny van caure de nou**, per sota dels 38.000 TEU fruit dels efectes dels virus a Europa, mentre que **a partir del juliol es va consolidar la recuperació** amb volums d'entre 43.000 i 49.000 TEU mensuals, valors similars als 49.000 TEU del febrer.

Cal destacar que **la ràtio origen/destí (exportacions/importacions) ha estat superior a 1,0 al llarg de tot l'any**, augmentant progressivament de l'1,0 a l'1,8 entre gener i març i havent-se estabilitzat en valors d'entre 1,4 i 1,7 entre el maig i l'octubre. L'evolució del tràfic de contenidors al Port de Barcelona durant els mesos de pandèmia posa de manifest que **el potencial exportador de l'economia catalana s'ha mantingut pràcticament intacte mentre les importacions tendien a la baixa per la feblesa de la demanda al mercat intern.**

Tràfic portuari de contenidors /Desembre 2020

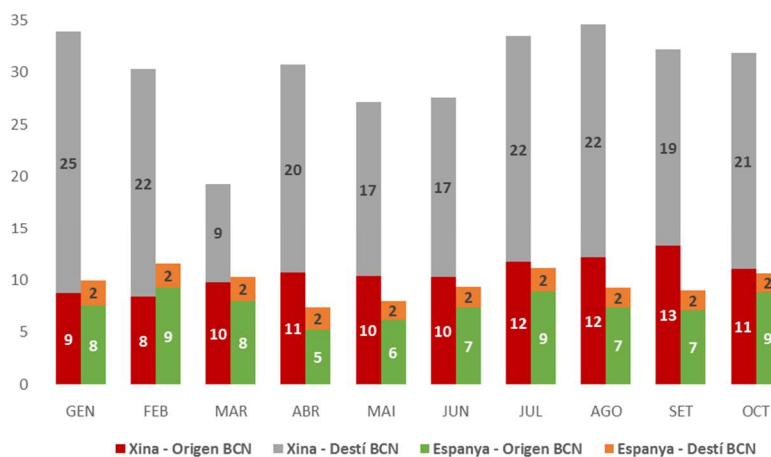
Gràfic 4. Tràfic mensual de contenidors plens amb O/D al Port de Barcelona. 2020
Milers de TEUs (esquerra) i ràtio entre TEUs de càrrega i descàrrega (dreta)



Font: Cambra de Comerç de Barcelona a partir d'Autoritat Portuària del Port de Barcelona.

L'evolució de l'intercanvi de contenidors del Port de Barcelona amb la Xina i Espanya (els seus dos principals mercats) confirma que les importacions i exportacions es van veure influenciades per l'evolució geogràfica de la pandèmia (gràfic 5). L'impacte de la Covid-19 a l'inici de l'any al país asiàtic va fer que el tràfic procedent d'aquest país passés dels 25.000 TEU el gener a només 9.000 TEU al març, amb una ràpida recuperació a partir de l'abril gràcies a l'efectiu control de la pandèmia al país asiàtic. Mentrestant, els intercanvis cap a la resta d'Espanya van caure dels 9.000 TEU al febrer als 5.000 TEU a l'abril i la prolongació del primer estat d'alarma fins al 21 de juny provocà que els fluxos de contenidors no es recuperessin fins al juliol, quan es van assolir de nou els 9.000 TEU. Aquesta xifra va caure de nou fins als 7.000 TEU com a conseqüència de l'aturada de l'activitat productiva per les vacances d'estiu, però a l'octubre ha tornat a recuperar-se.

Gràfic 5. Contenedors plens amb O/D al Port de Barcelona. Principals mercats. 2020
Milers de TEUs



Font: Cambra de Comerç de Barcelona a partir d'Autoritat Portuària del Port de Barcelona.