



EL FUTURO QUE NOS ESPERA

Aurelio Martínez Estévez
Presidente Autoridad Portuaria de Valencia

Vigo, 22 de septiembre de 2017



- 1. Introducción**
- 2. 1996-2007 vs 2007-2016**
- 3. Previsiones para España**
- 4. Marco internacional**
- 5. Impacto en los flujos del comercio internacional**
- 6. Evolución del tráfico portuario 2017-2020**

1- Introducción

1.- Introducción

- 1. No es fácil predecir y menos en economía**
- 2. Es una ciencia en la que los agentes adaptan sus decisiones a las expectativas que tienen en cada momento**
- 3. Por lo tanto, hay que conocer de donde venimos y cuál es la trayectoria que llevamos (la tendencia)**
- 4. Y, adicionalmente, es necesario valorar las variables internas y externas que pueden afectar esa senda de crecimiento**

1996-2007 vs 2007-2016

2. 1996-2007 vs 2007-2016

¿Por qué es importante esta comparación?

- Porque nos permite establecer las debilidades y fortalezas de cada período
- Porque nos asegura la solvencia de las predicciones

2. 1996-2007 vs 2007-2016

	1996	%		2007	%
Demanda					
Gasto en consumo final	380.680	78,0		806.882	74,7
Gasto en consumo final de los hogares	290.737	59,6		605.824	56,1
Gasto en consumo final de las ISFLSH	4.334	0,9		10.016	0,9
Gasto en consumo final de las AAPP	85.609	17,5		191.042	17,7
Formación bruta de capital	107.759	22,1		338.676	31,3
FBCF. Construcción	66.970	13,7		227.857	21,1
Exportaciones de bienes y servicios	112.816	23,1		277.851	25,7
Exportaciones de bienes	78.760	16,1		190.498	17,6
Exportaciones de servicios	34.056	7,0		87.353	8,1
Importaciones de bienes y servicios	113.263	23,2		342.602	31,7
Importaciones de bienes	92.231	18,9		283.738	26,3
Importaciones de servicios	21.032	4,3		58.864	5,4
PIB a precios de mercado	487.992	100,0		1.080.807	100,0

Fte. INE

Demanda Rasgos 1996 – 2007

1. Fuerte crecimiento del PIB
2. **El motor es la Inversión**
3. **Pero casi todo es Construcción**
4. No es el consumo privado
5. En menor medida el Sector Público
6. **Con un fuerte desequilibrio exterior (déficit)**
7. Sobre todo en los bienes
8. **Aumenta la deuda externa**

2. 1996-2007 vs 2007-2016

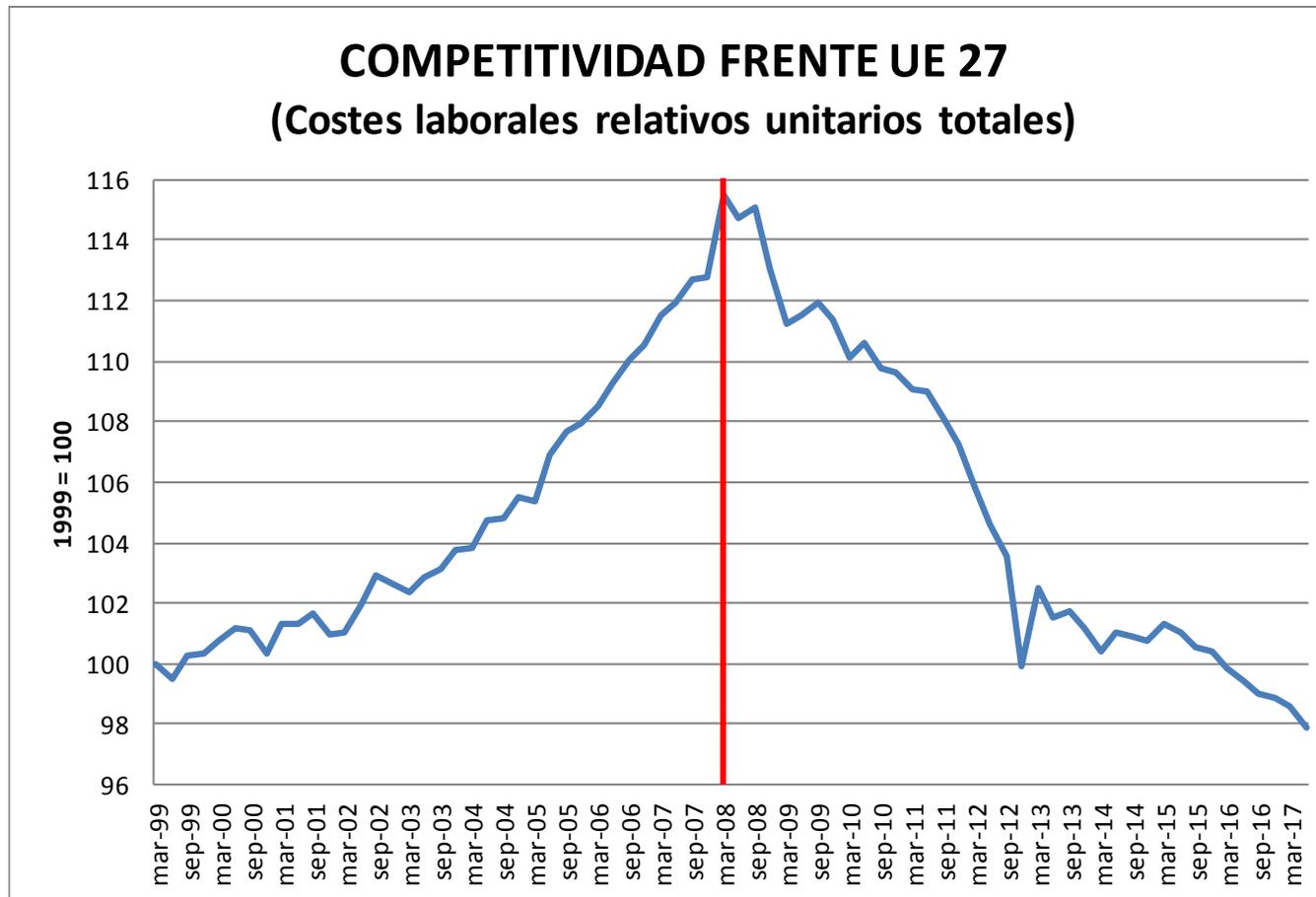
	2007	%	2016	%
Demanda				
Gasto en consumo final	806.882	74,7	854.148,0	76,7
Gasto en consumo final de los hogares	605.824	56,1	632.320,0	56,8
Gasto en consumo final de las ISFLSH	10.016	0,9	11.520,0	1,0
Gasto en consumo final de las AAPP	191.042	17,7	210.308,0	18,9
Formación bruta de capital	338.676	31,3	227.289,0	20,4
FBCF. Construcción	227.857	21,1	110.970,0	10,0
Exportaciones de bienes y servicios	277.851	25,7	368.322,0	33,1
Exportaciones de bienes	190.498	17,6	253.716,0	22,8
Exportaciones de servicios	87.353	8,1	114.606,0	10,3
Importaciones de bienes y servicios	342.602	31,7	335.908,0	30,2
Importaciones de bienes	283.738	26,3	271.242,0	24,4
Importaciones de servicios	58.864	5,4	64.666,0	5,8
PIB a precios de mercado	1.080.807	100,0	1.113.851	100,0

Fte. INE

Demanda Rasgos 2007 - 2016

- Una década perdida (PIB)
- El consumo privado mejora ligeramente
- Lo mismo lo hace el público
- La inversión se hunde
- Pero solo la construcción
- El motor del crecimiento pasa a ser el sector exterior**
- Fuerte crecimiento de las exportaciones sobre todo bienes
- Contención/caída de las importaciones
- Sector exterior en equilibrio (superávit)**
- Se reduce la deuda externa**

2. 1996-2007 vs 2007-2016

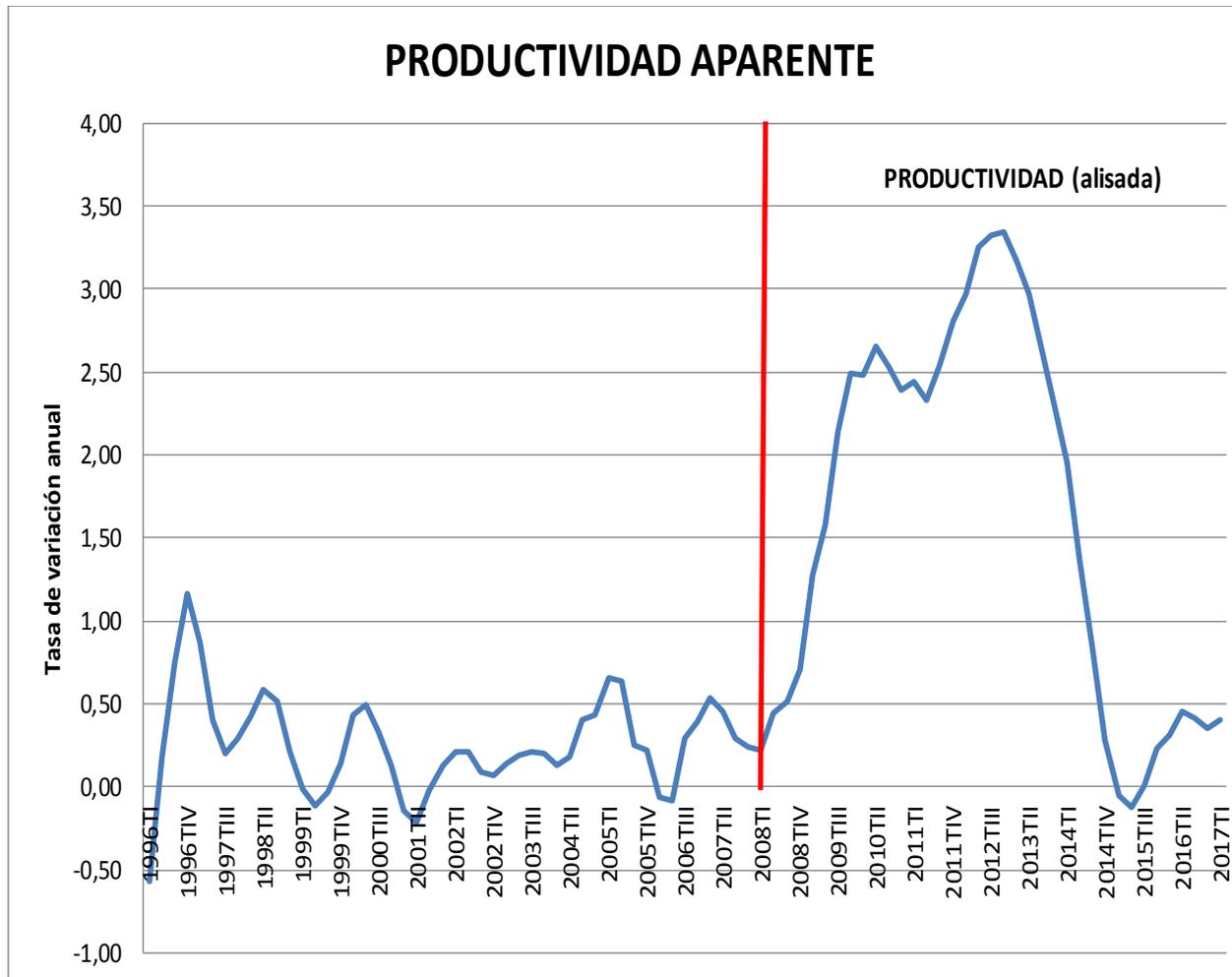


¿Por qué el cambio en el sector exterior?

1. La acusada mejora de la competitividad
2. El comportamiento del euro
3. La caída de la demanda interna
4. La internacionalización de las empresas

Fte. Banco de España

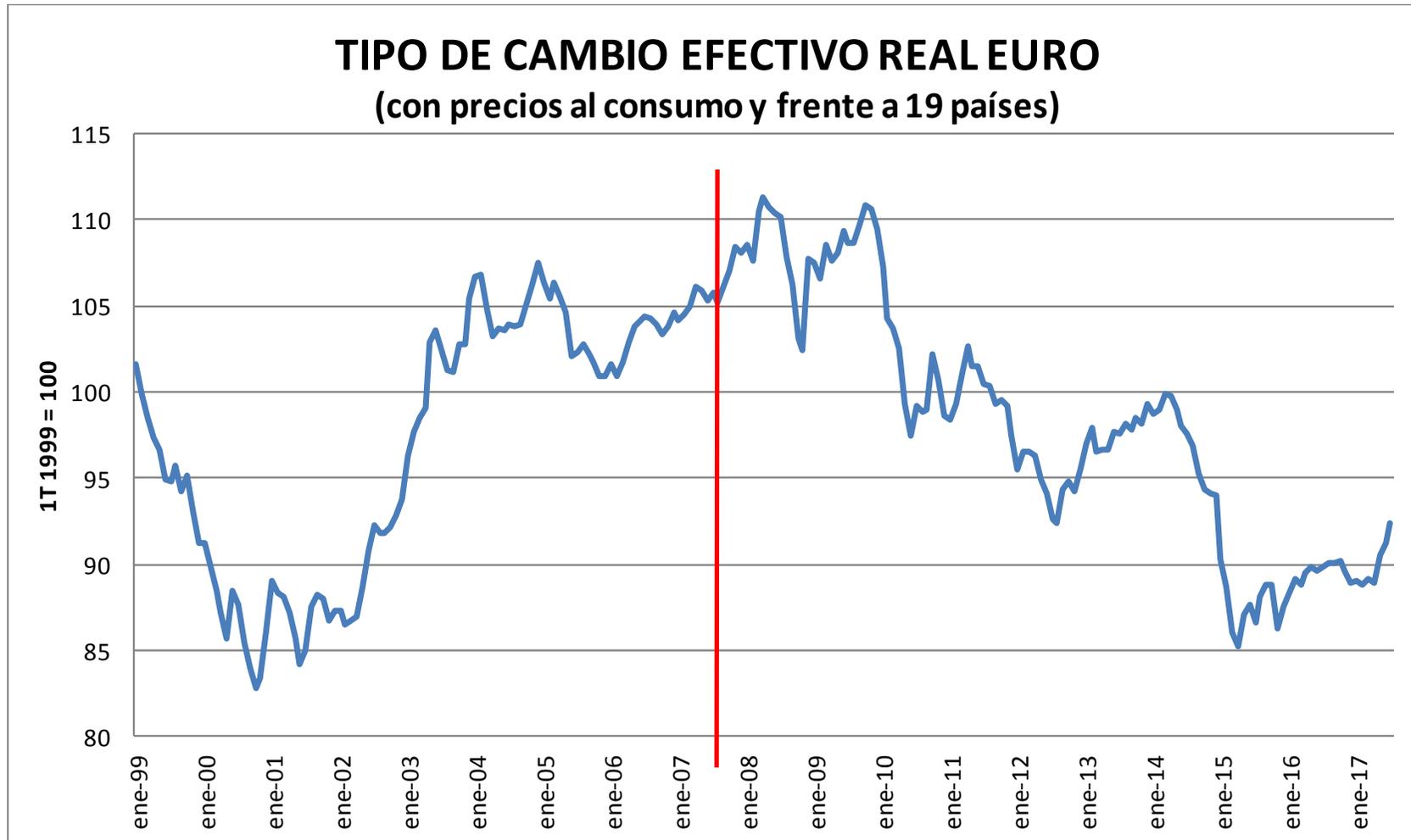
2. 1996-2007 vs 2007-2016



Productividad

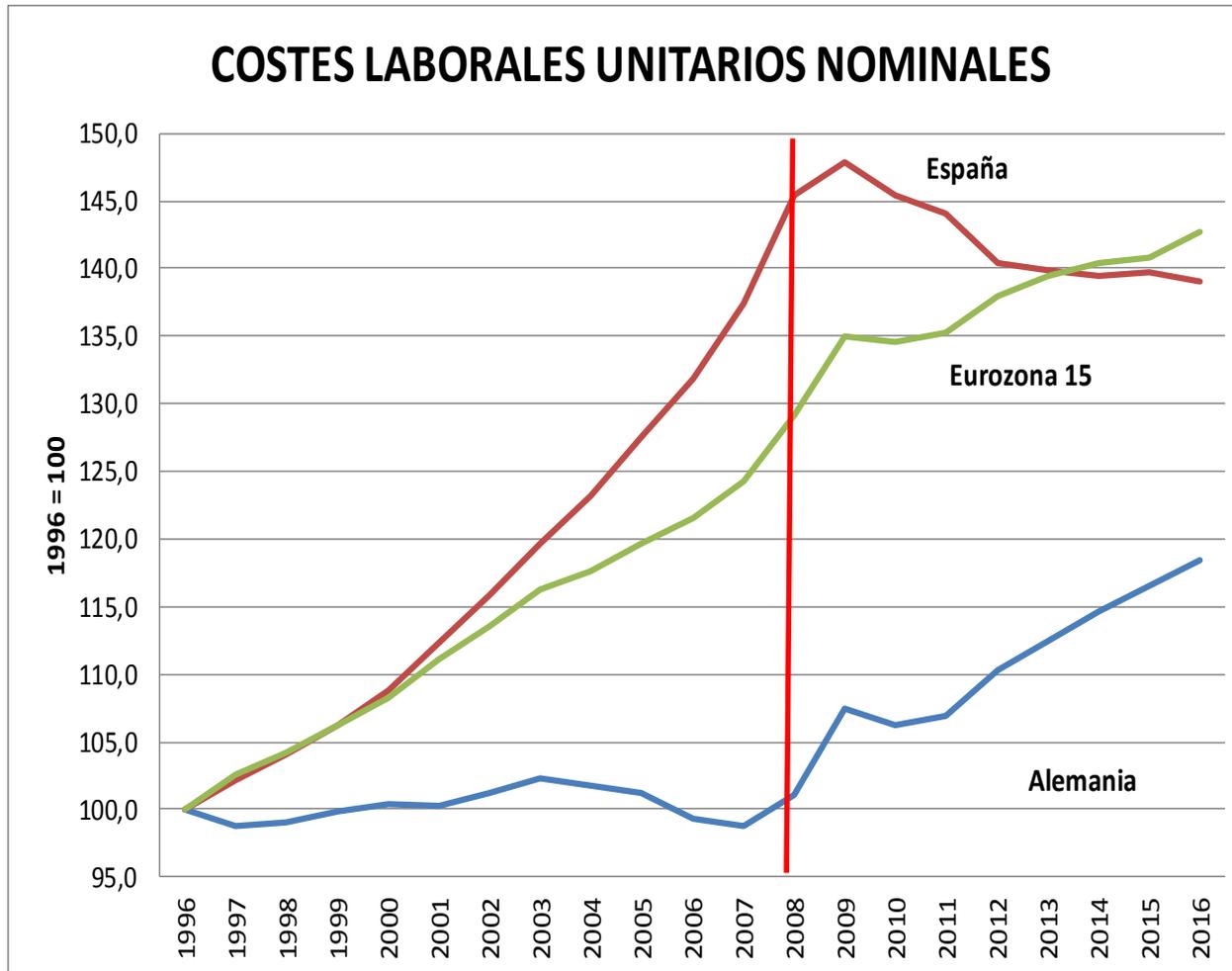
1. Crecimiento mínimo en la fase expansiva del ciclo hasta el 2008
2. Fuerte crecimiento desde la crisis por destrucción de empleo
3. Esto implica una mejora de la competitividad de la economía española
4. Caída cuando la situación se normaliza

2. 1996-2007 vs 2007-2016



Fte. Banco de España

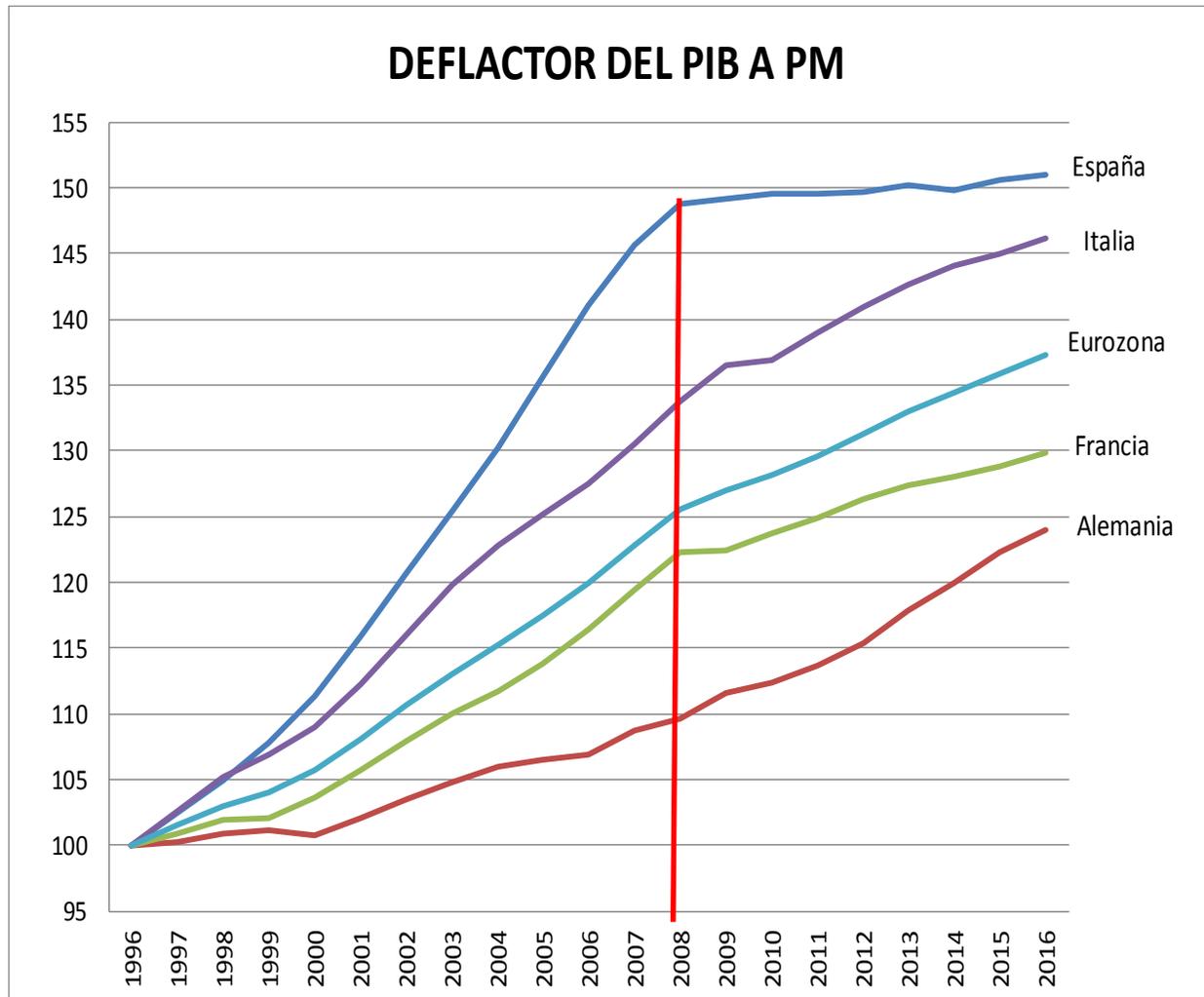
2. 1996-2007 vs 2007-2016



¿Por qué el cambio en el sector exterior?

1. La contención salarial (devaluación interna)
2. Le mejor evolución de la productividad
3. Hemos mejorado respecto a la EU-15
4. Y hemos reducido diferencias con Alemania

2. 1996-2007 vs 2007-2016

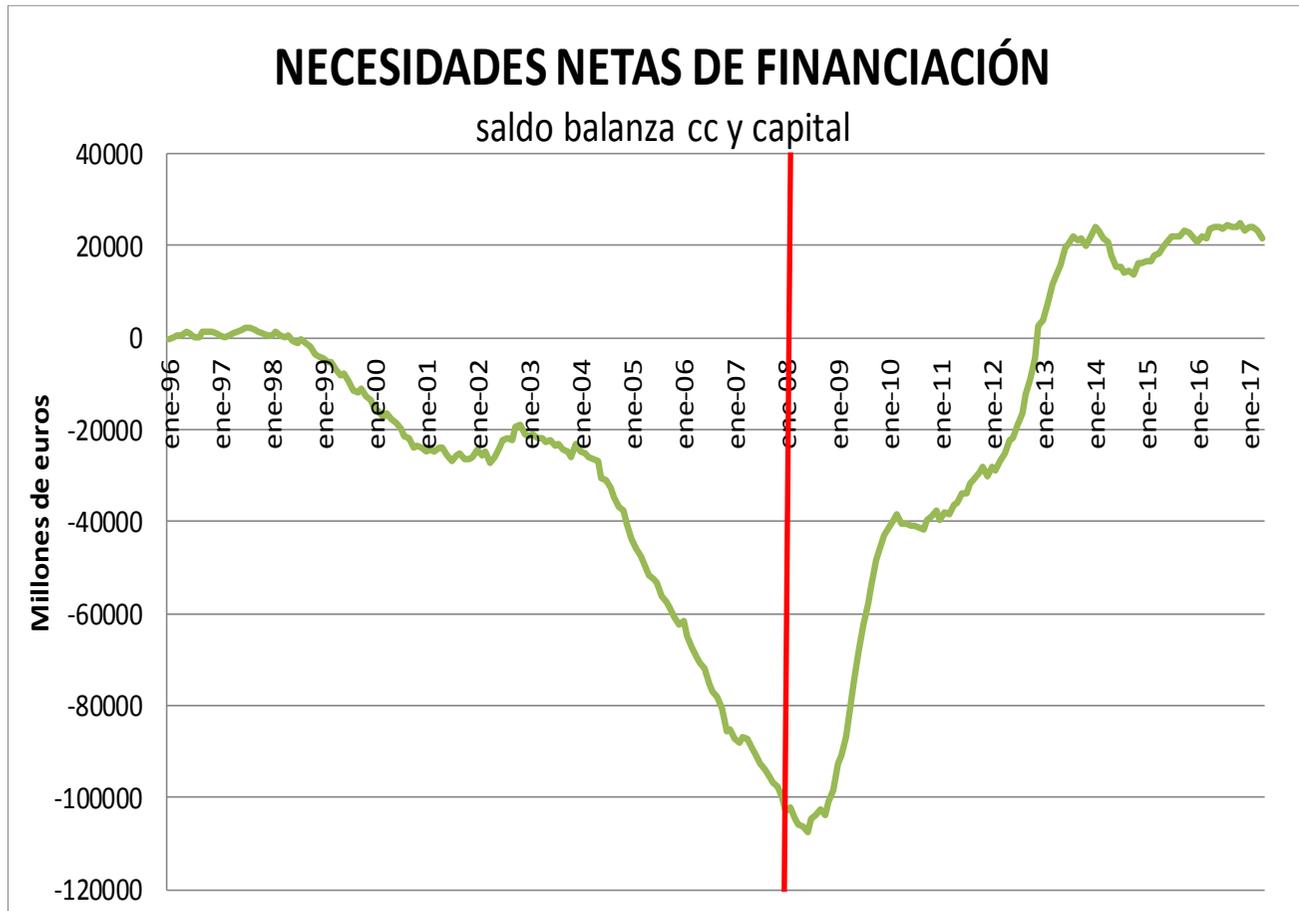


Fte. Banco de España

¿Por qué el cambio en el sector exterior?

5. Frente al crecimiento de los precios por encima de la media europea hasta el 2008, hemos contenido la inflación
6. Estamos cerrando el diferencial con la Eurozona y el resto de países
7. Nos hacemos más competitivos

2. 1996-2007 vs 2007-2016

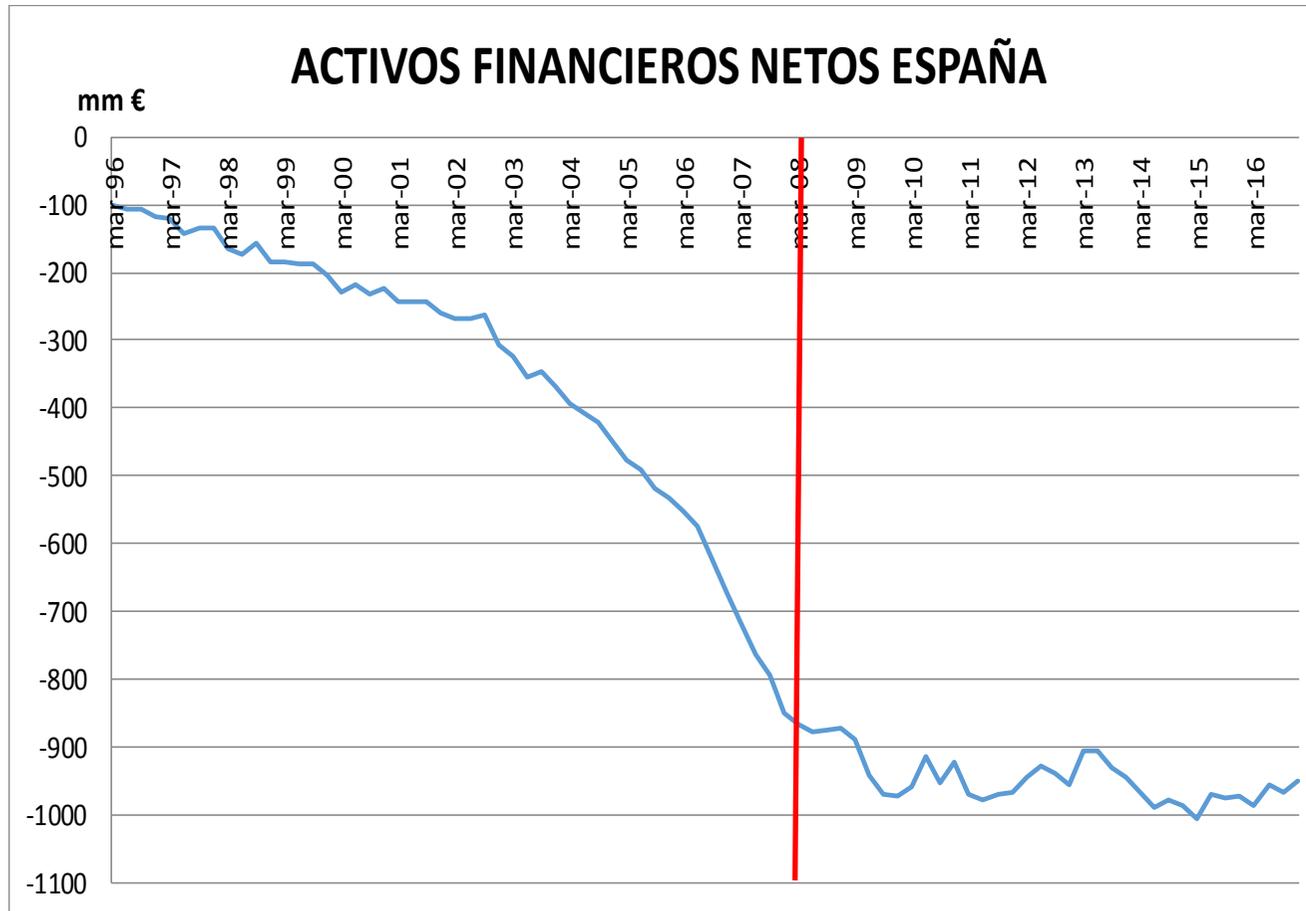


Fte. Banco de España

Déficit c/c

1. Hasta 2008 incremento constante de las necesidades de financiación fruto del déficit creciente en c/c
2. Recuperación del equilibrio desde entonces y desde 2013 superávit con capacidad de financiación para devolver la deuda acumulada

2. 1996-2007 vs 2007-2016

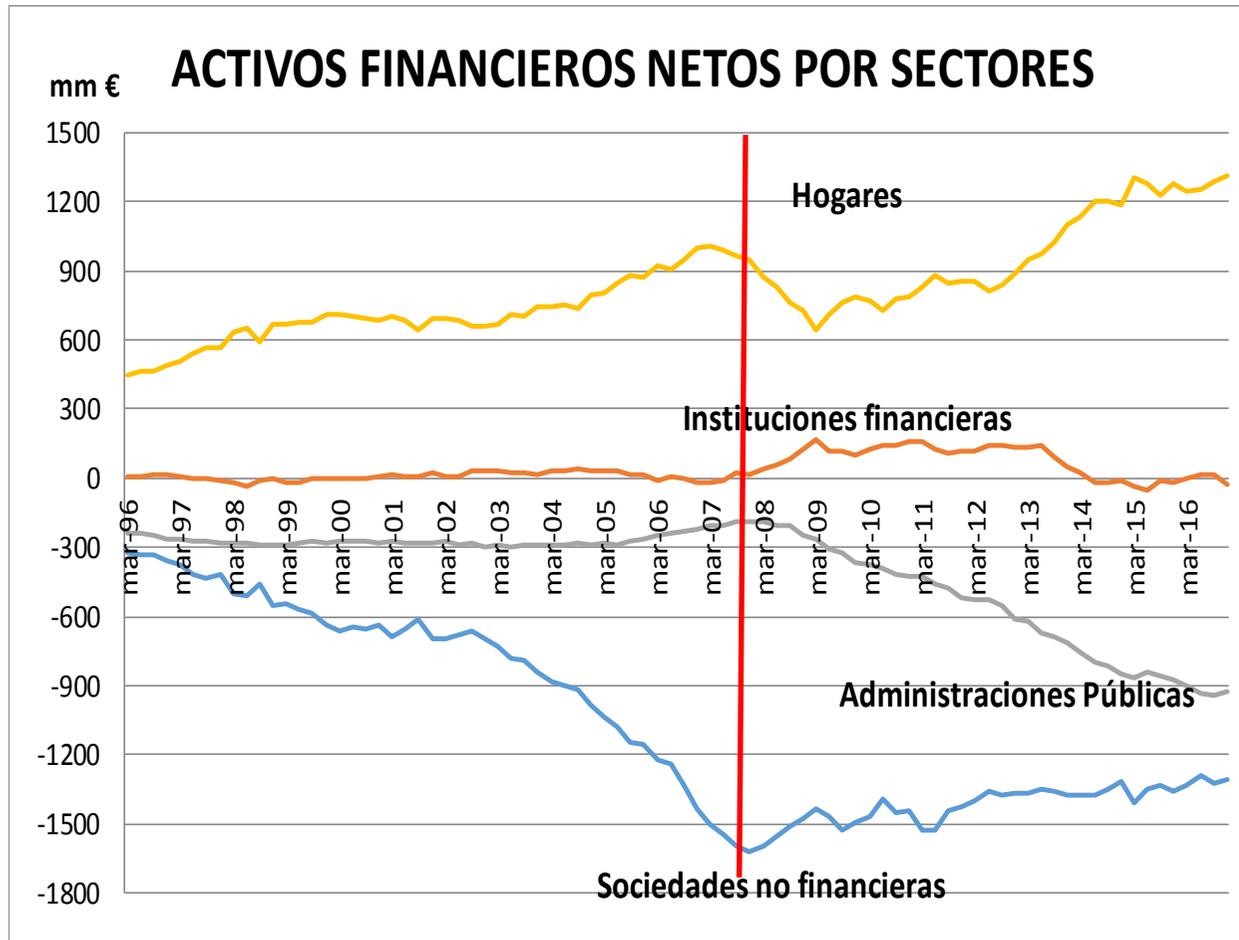


Fte. Banco de España

Deuda externa

1. Fortísima acumulación de pasivos
2. Se están devolviendo poco a poco con los superávits actuales

2. 1996-2007 vs 2007-2016

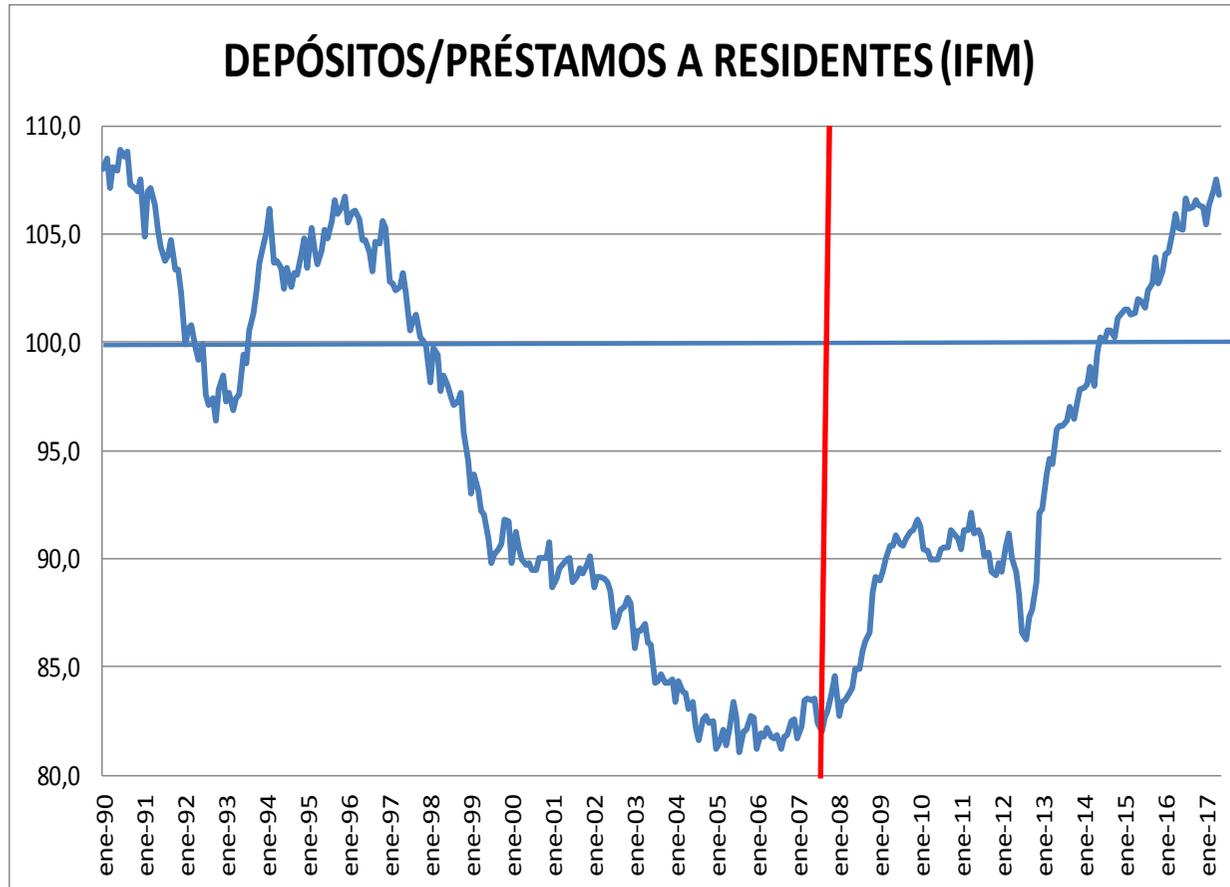


Fte. Banco de España

Endeudamiento

1. Fuerte disminución del apalancamiento de las empresas
2. Reducción de la deuda neta e incremento de los activos financieros netos de las familias
3. Fortísimo incremento de la deuda neta de las AAPP por acumulación de déficit
4. La deuda exterior neta del país equivale a la deuda de las AAPP

2. 1996-2007 vs 2007-2016

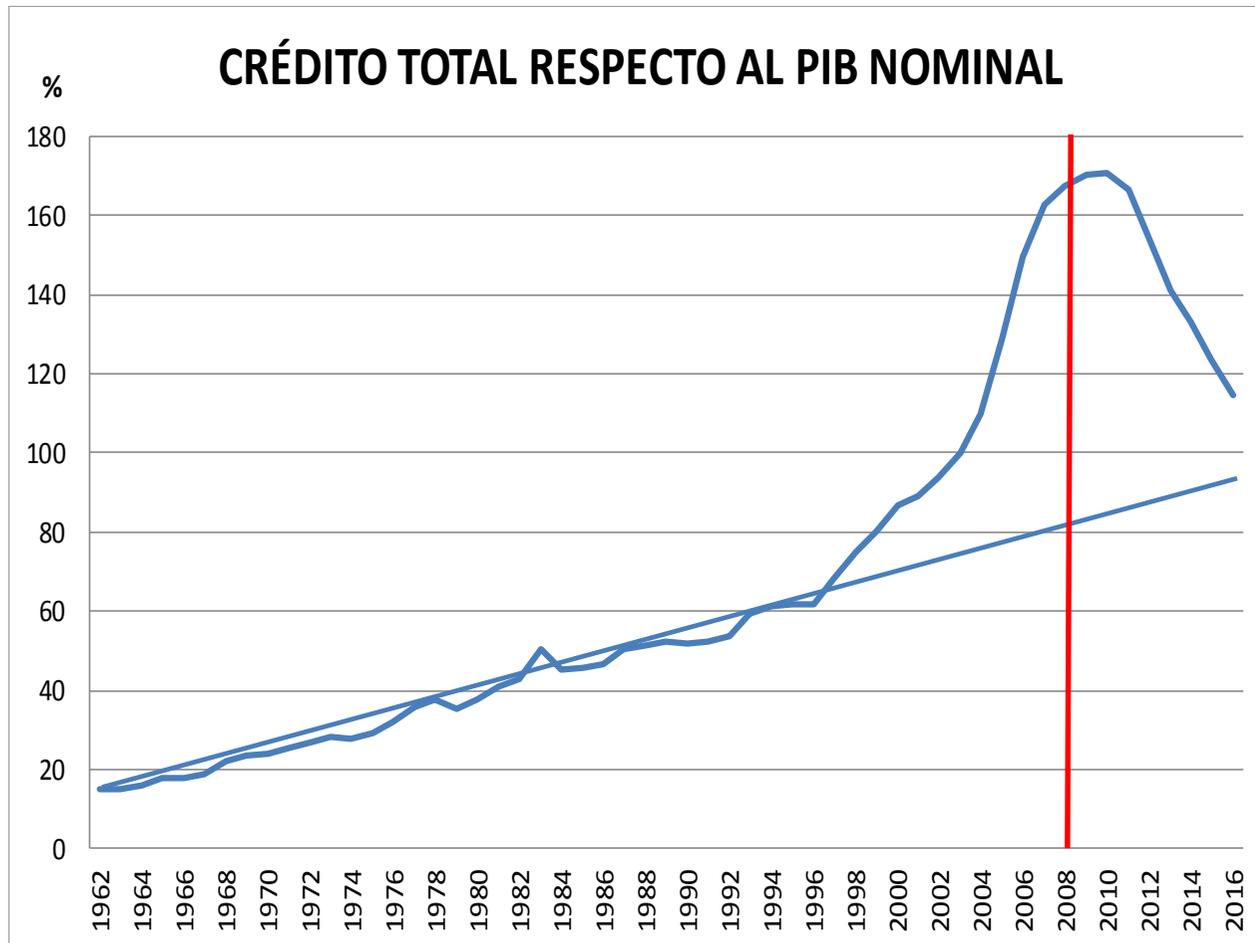


Fte. Banco de España

Endeudamiento

1. Para atender la demanda de préstamos el sistema financiero se endeudó en el exterior (dependencia)
2. A partir del 2008 el proceso se normaliza
3. En la actualidad hay exceso de liquidez en los bancos

2. 1996-2007 vs 2007-2016

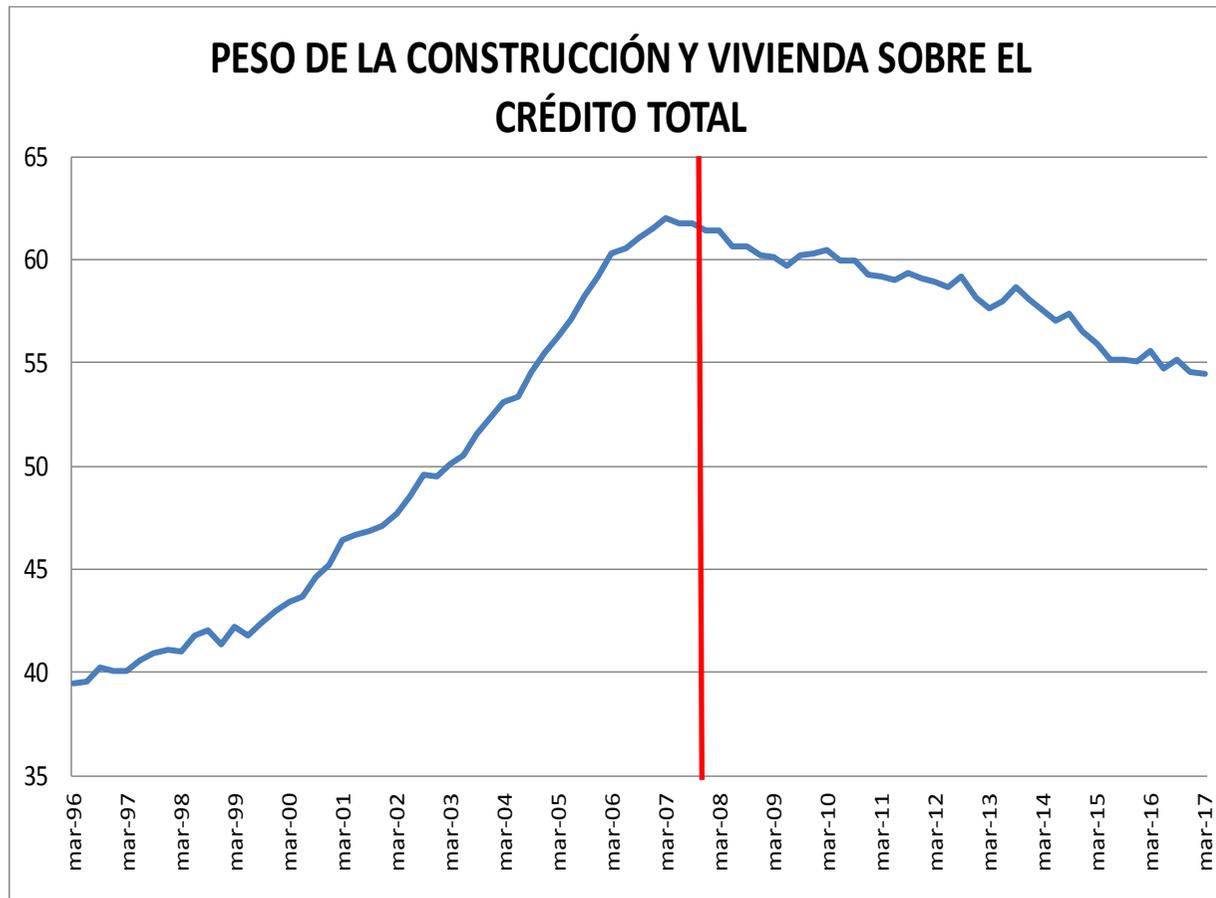


Fte. Banco de España

Endeudamiento

1. El nivel de apalancamiento (aquí solo contemplamos el crédito bancario total) de la sociedad alcanzó niveles insostenibles
2. El ajuste realizado es muy considerable

2. 1996-2007 vs 2007-2016

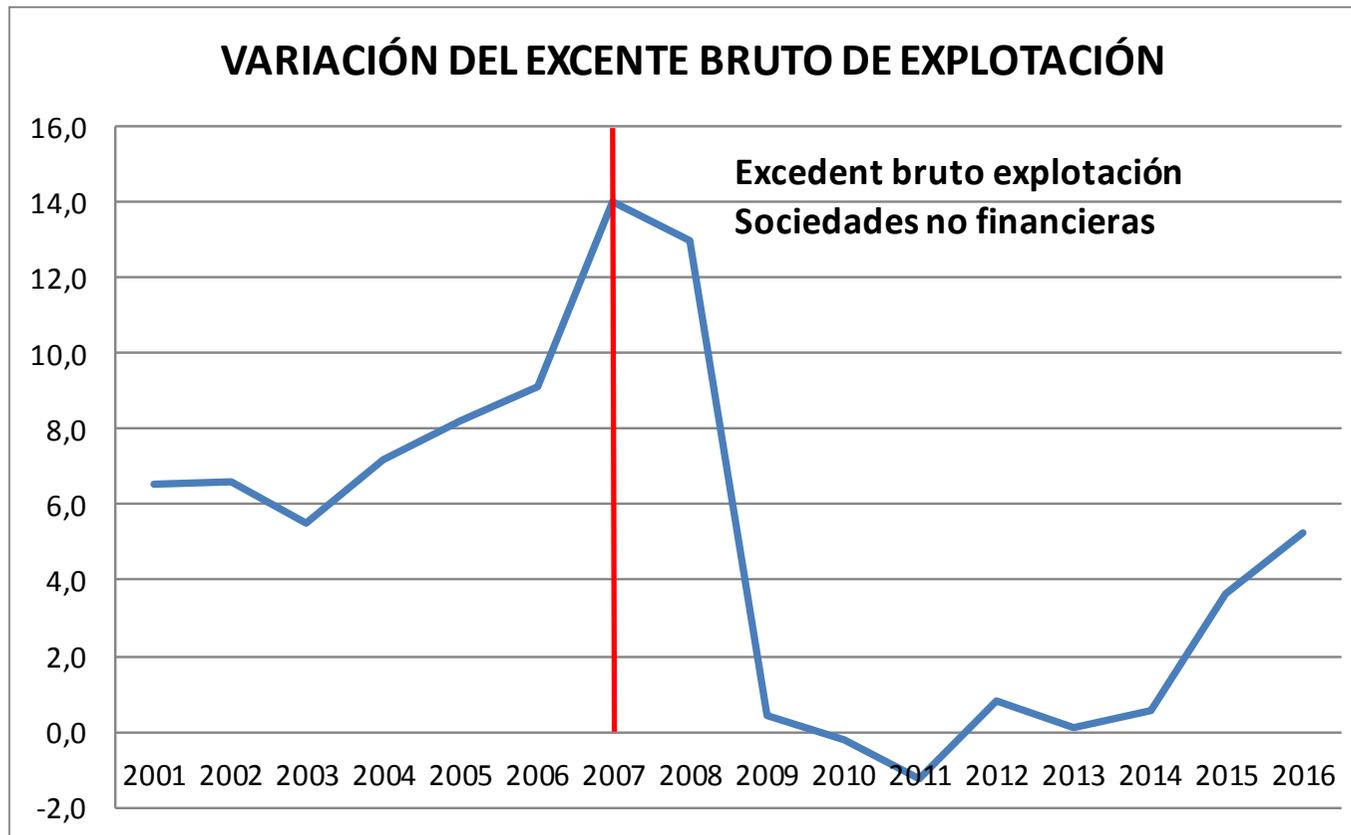


Fte. Banco de España

Endeudamiento

1. Ese incremento de la deuda y del crédito se localizó en la construcción y la adquisición de la vivienda
2. La financiación para el resto de sectores o se estancó o creció en menor medida
3. Esa dependencia se ha reducido pero sigue en niveles elevados

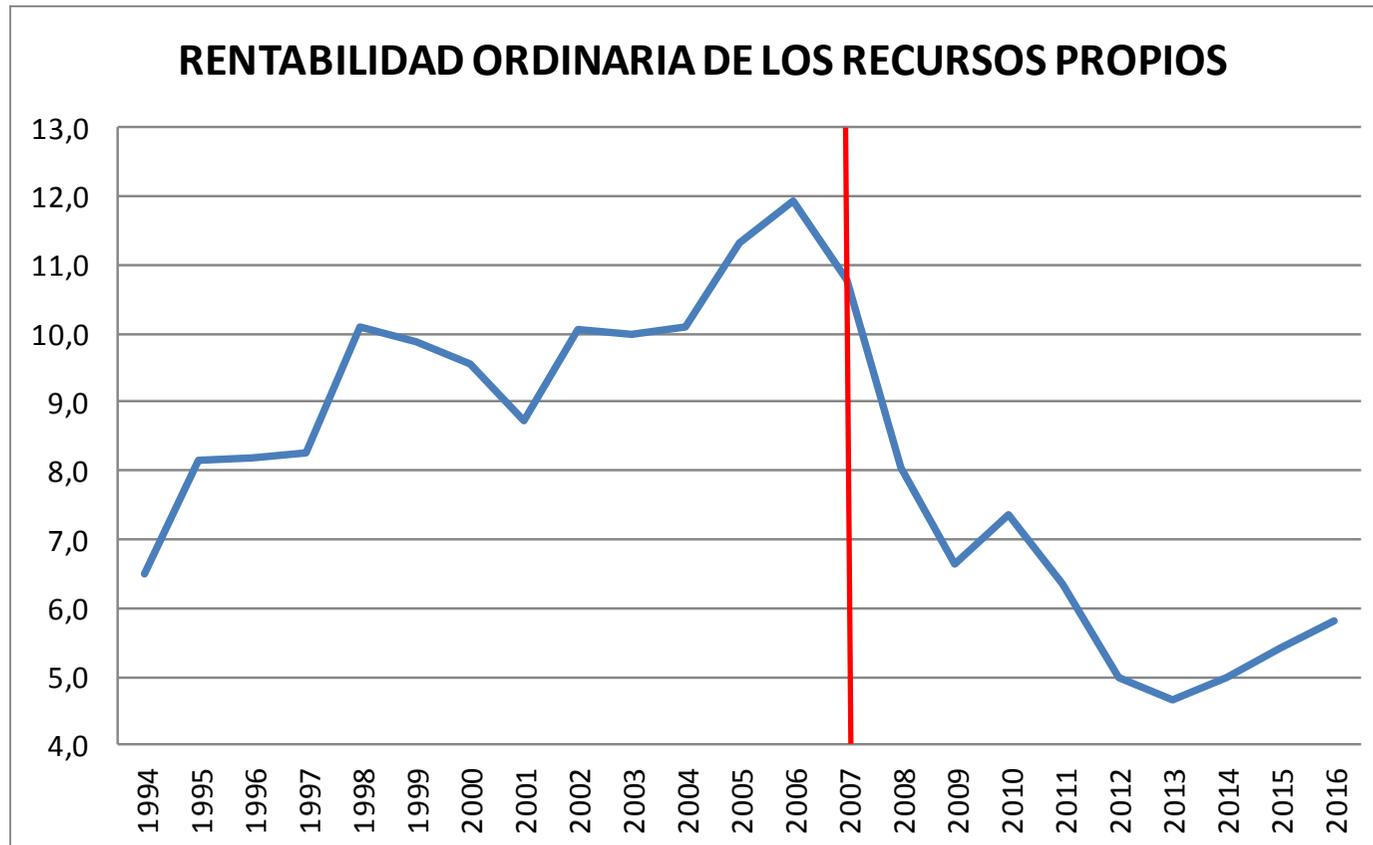
2. 1996-2007 vs 2007-2016



Se están recuperando desde el 2013 tanto los excedentes brutos de explotación de las empresas como...

Fte. Banco de España

2. 1996-2007 vs 2007-2016



...los beneficios empresariales

Fte. Banco de España

Previsiones para España



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE ECONOMÍA, INDUSTRIA
Y COMPETITIVIDAD

Supuestos de las previsiones

	2016	2017	2018	2019	2020
Euribor a tres meses (%)	-0,3	-0,3	-0,2	0,0	0,1
Deuda España 10 años (%)	1,4	1,7	2,1	2,5	2,8
Tipo de cambio (dólares/euro)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
PIB Mundial (*)	3,0	3,4	3,6	3,7	3,8
PIB Eurozona (*)	1,8	1,7	1,8	1,8	1,8
Mercados españoles de exportación (*)	2,4	3,6	4,1	4,0	4,0
Petróleo Brent (dólares/barril)	43,3	52,2	53,2	53,2	53,2

(*) Variación anual en %

Fuentes: Banco Central Europeo, Comisión Europea y Ministerio de Economía, Industria y Competitividad



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE ECONOMÍA, INDUSTRIA
Y COMPETITIVIDAD

Escenario macroeconómico

SEC-2010	SEC-2010				
Tasa de variación anual	2016	2017	2018	2019	2020
PIB real	3,2	3,0	2,6	2,5	2,4
Consumo privado	3,2	2,6	2,4	2,3	2,2
Consumo AA.PP.	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7
FBCF	3,1	3,9	3,6	3,9	3,8
Bienes de equipo y otros	5,0	4,2	3,5	4,2	4,2
Construcción	1,9	3,9	4,0	4,1	4,0
Demanda Nacional (*)	2,8	2,5	2,2	2,2	2,1
Exportación bienes y servicios	4,4	6,5	5,4	4,8	4,6
Importación bienes y servicios	3,3	5,4	4,7	4,5	4,3
Saldo exterior (*)	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3

(*) Contribución al crecimiento del PIB

Fuentes: INE y Ministerio de Economía, Industria y Competitividad



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE ECONOMÍA, INDUSTRIA
Y COMPETITIVIDAD

Escenario macroeconómico

SEC-2010					
Tasas de variación anual	2016	2017	2018	2019	2020
Deflactor del consumo privado	-0,2	1,5	1,6	1,7	1,8
PIB nominal	3,6	4,4	4,3	4,3	4,2
Empleo CN (*)	2,9	2,8	2,6	2,5	2,5
Tasa de paro (% población activa)	19,6	17,4	15,4	13,6	11,8
Saldo cuenta corriente (% PIB)	1,9	1,6	1,5	1,3	1,3
Cap (+) o Nec (-) financiación frente al resto del mundo (% PIB)	2,0	1,7	1,6	1,5	1,4

(*) Puestos de trabajo equivalente a tiempo completo

Fuentes: INE y Ministerio de Economía, Industria y Competitividad

Marco Internacional

4.- Marco Internacional

Table 1.1. Overview of the World Economic Outlook Projections
(Percent change, unless noted otherwise)

	2016	Projections			2016	Projections	
		2017	2018			2017	2018
World Output	3.1	3.5	3.6	Emerging Market and Developing Economies	4.1	4.5	4.8
Advanced Economies	1.7	2.0	2.0	Commonwealth of Independent States	0.3	1.7	2.1
United States	1.6	2.3	2.5	Russia	-0.2	1.4	1.4
Euro Area	1.7	1.7	1.6	Excluding Russia	1.8	2.5	3.5
Germany	1.8	1.6	1.5	Emerging and Developing Asia	6.4	6.4	6.4
France	1.2	1.4	1.6	China	6.7	6.6	6.2
Italy	0.9	0.8	0.8	India ⁴	6.8	7.2	7.7
Spain	3.2	2.6	2.1	ASEAN-5 ⁵	4.9	5.0	5.2
Japan ²	1.0	1.2	0.6	Emerging and Developing Europe	3.0	3.0	3.3
United Kingdom	1.8	2.0	1.5	Latin America and the Caribbean	-1.0	1.1	2.0
Canada	1.4	1.9	2.0	Brazil	-3.6	0.2	1.7
Other Advanced Economies ³	2.2	2.3	2.4	Mexico	2.3	1.7	2.0
World Trade Volume (goods and services)	2.2	3.8	3.9	Middle East, North Africa, Afghanistan, and Pakistan	3.9	2.6	3.4
Imports				Saudi Arabia	1.4	0.4	1.3
Advanced Economies	2.4	4.0	4.0	Sub-Saharan Africa	1.4	2.6	3.5
Emerging Market and Developing Economies	1.9	4.5	4.3	Nigeria	-1.5	0.8	1.9
Exports				South Africa	0.3	0.8	1.6
Advanced Economies	2.1	3.5	3.2				
Emerging Market and Developing Economies	2.5	3.6	4.3				
Commodity Prices (U.S. dollars)							
Oil ⁶	-15.7	28.9	-0.3				
Nonfuel (average based on world commodity export weights)	-1.9	8.5	-1.3				
Consumer Prices							
Advanced Economies	0.8	2.0	1.9				
Emerging Market and Developing Economies ⁷	4.4	4.7	4.4				
London Interbank Offered Rate (percent)							
On U.S. Dollar Deposits (six month)	1.1	1.7	2.8				
On Euro Deposits (three month)	-0.3	-0.3	-0.2				
On Japanese Yen Deposits (six month)	0.0	0.0	0.0				

Fte. Fondo Monetario Internacional

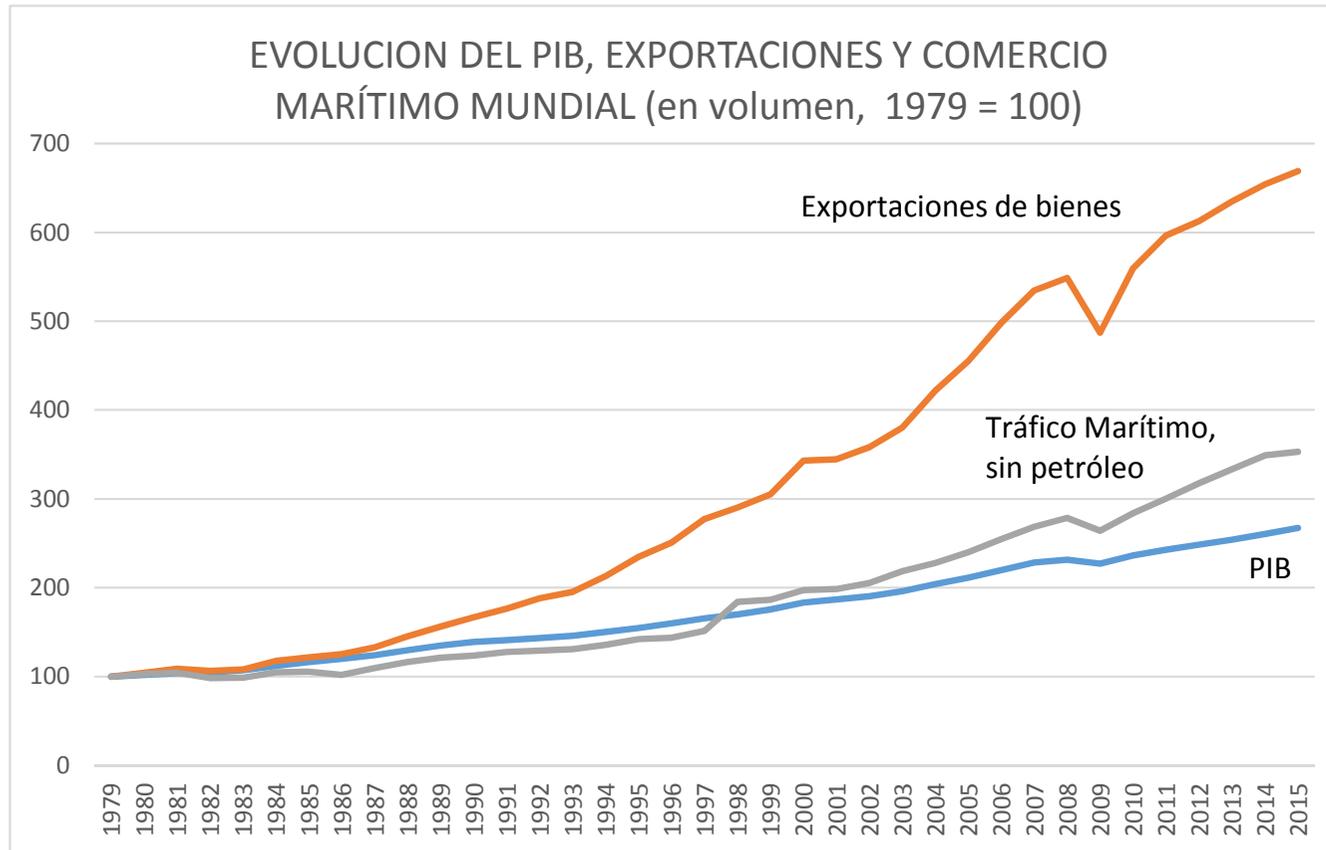
Mapa de riesgos

1. Impacto que puede tener el Brexit en España y el mundo
2. Cuál va a ser el impacto de las medidas proteccionistas de Trump
3. Repercusiones del proteccionismo creciente del resto del mundo
4. Incertidumbres sobre China
5. Impacto de las tensiones en el Golfo
6. Evolución del precio del petróleo y de la energía en general
7. Evolución del tipo de cambio dólar/euro
8. Fin de las medidas excepcionales expansivas de la Reserva Federal y del BCE
9. Impacto de la normalización de los tipos de interés en los países en desarrollo
10. Evolución de los precios de las materias primas
11. Consolidación del crecimiento en países clave como Brasil, Rusia, China o India
12. Evolución de las tensiones con Corea del Norte
13. Cómo se va a plantear a nivel de los países desarrollados el problema de las crecientes desigualdades de la renta
14. Medidas para incrementar la productividad en los países desarrollados
15. Impacto de las medidas de control del déficit del sector público y del crecimiento de la deuda

Impacto en los flujos del comercio internacional

Comercio internacional y transporte marítimo

Evolución del PIB (USD corrientes), Comercio internacional (USD corrientes) y Tráfico Marítimo (millones de toneladas) 1979-2015



TASAS DE VARIACIÓN 1979-2015

PIB	2,7
Exportaciones	5,2
Traf. Marítimo sin petróleo	3,6
Elasticidad total	1,9
Elasticidad sin petróleo	1,3

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

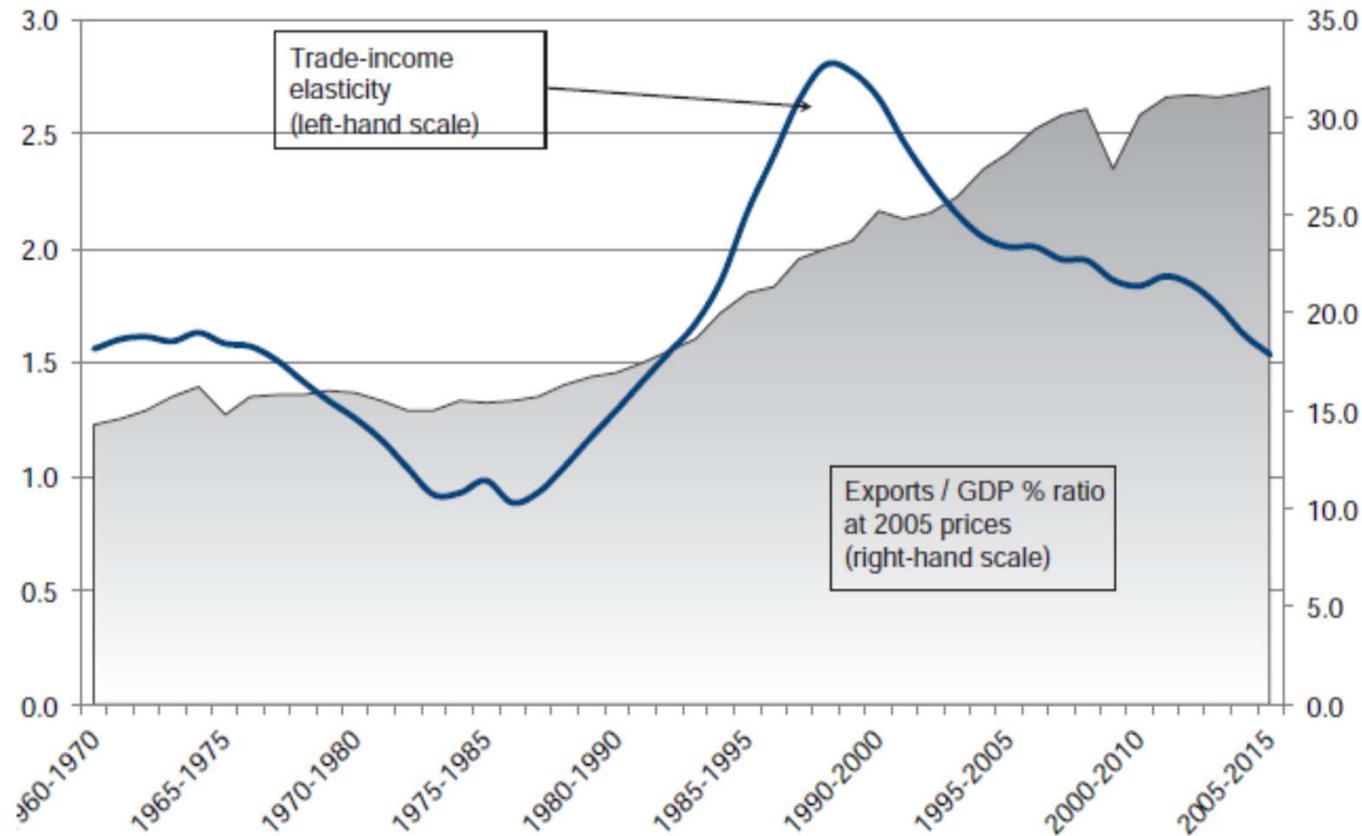
Primera idea:

- Durante los últimos 50 años, los flujos de exportaciones a nivel mundial han crecido en términos reales por encima del PIB
- La elasticidad renta del comercio ha estado en promedio en el entorno del 1,3
- Las economías en su conjunto se han hecho más abiertas

Segunda idea:

- Las previsiones de crecimiento de los flujos comerciales de bienes presentan cifras claramente inferiores a las vividas en periodos anteriores. El resultado va a ser:
 - Una caída de la elasticidad del comercio a la renta e incluso
 - Una reducción del coeficiente de apertura externa

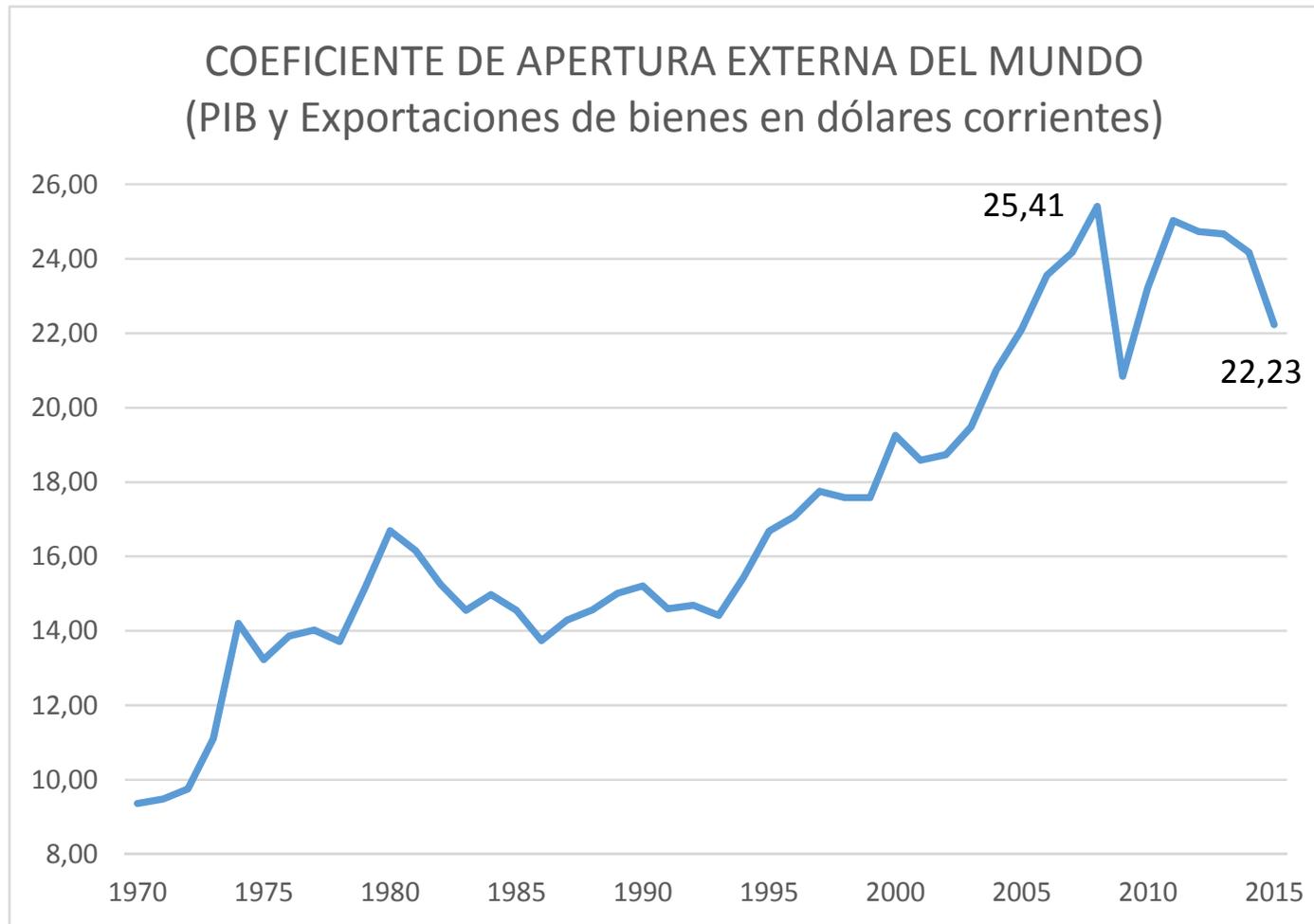
Cambio estructural o cambio coyuntural



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).

Cambio estructural o cambio coyuntural



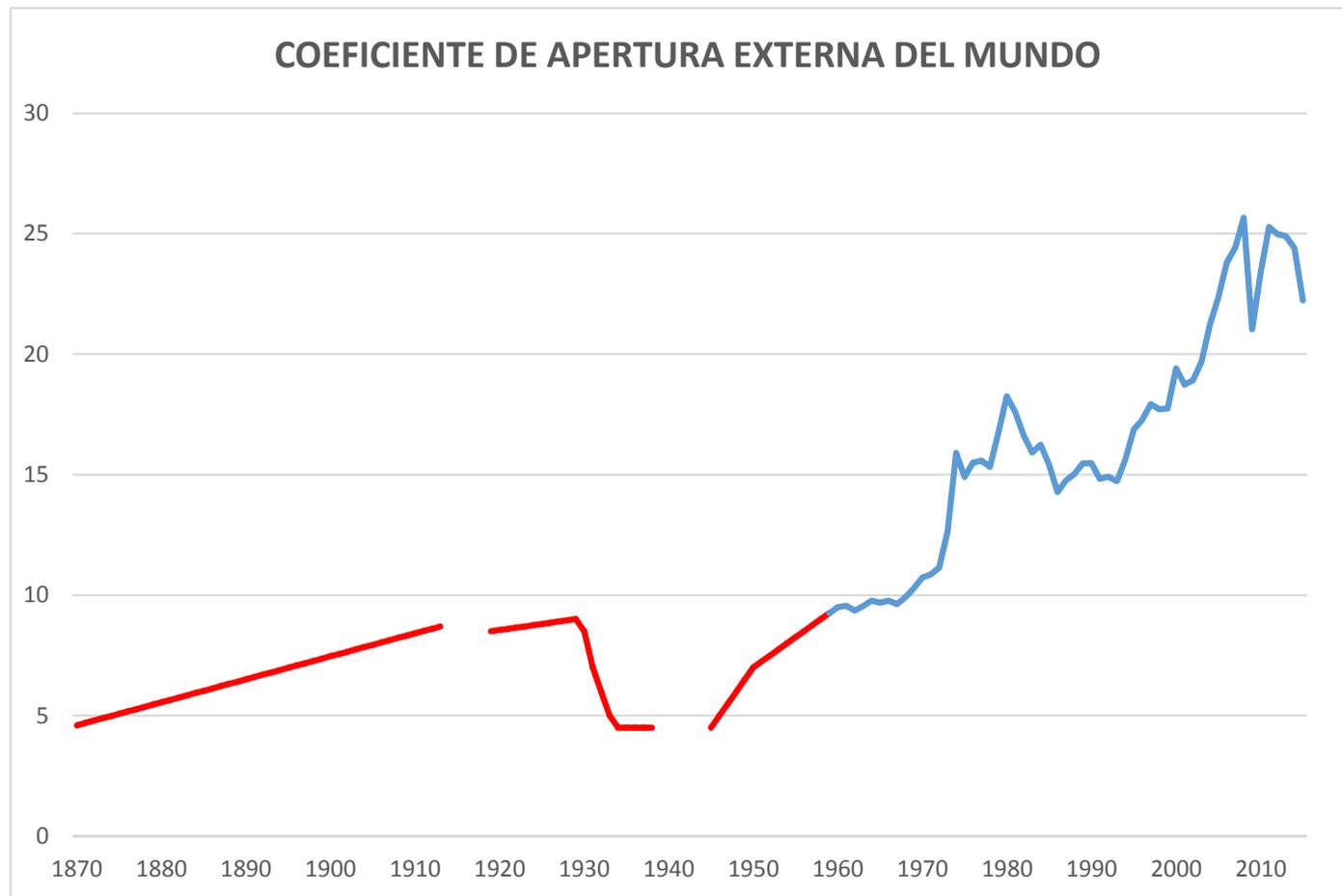
Fte.: UNCTAD

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

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

Sin embargo, desde la crisis del 2007/8 algo está cambiando en el orden económico internacional. El CAE está contrayéndose desde el 2011.

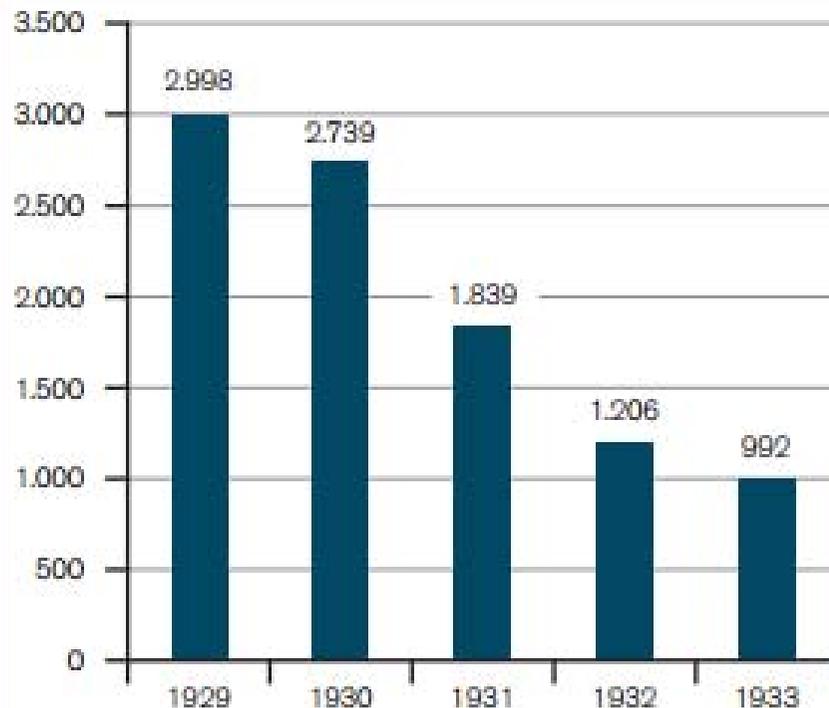
Cambio estructural o cambio coyuntural



¿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, en menor medida, 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 protegiera 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).

Por lo tanto, no es la primera vez que la elasticidad del comercio se contrae a escala mundial y siempre sucede en crisis graves con cambios de ventajas comparativas (1973-85 petróleo – 12 años), y la imparable tendencia al proteccionismo como solución

En este caso todo parece indicar que se estamos en un cambio estructural y que esta tendencia podría consolidarse

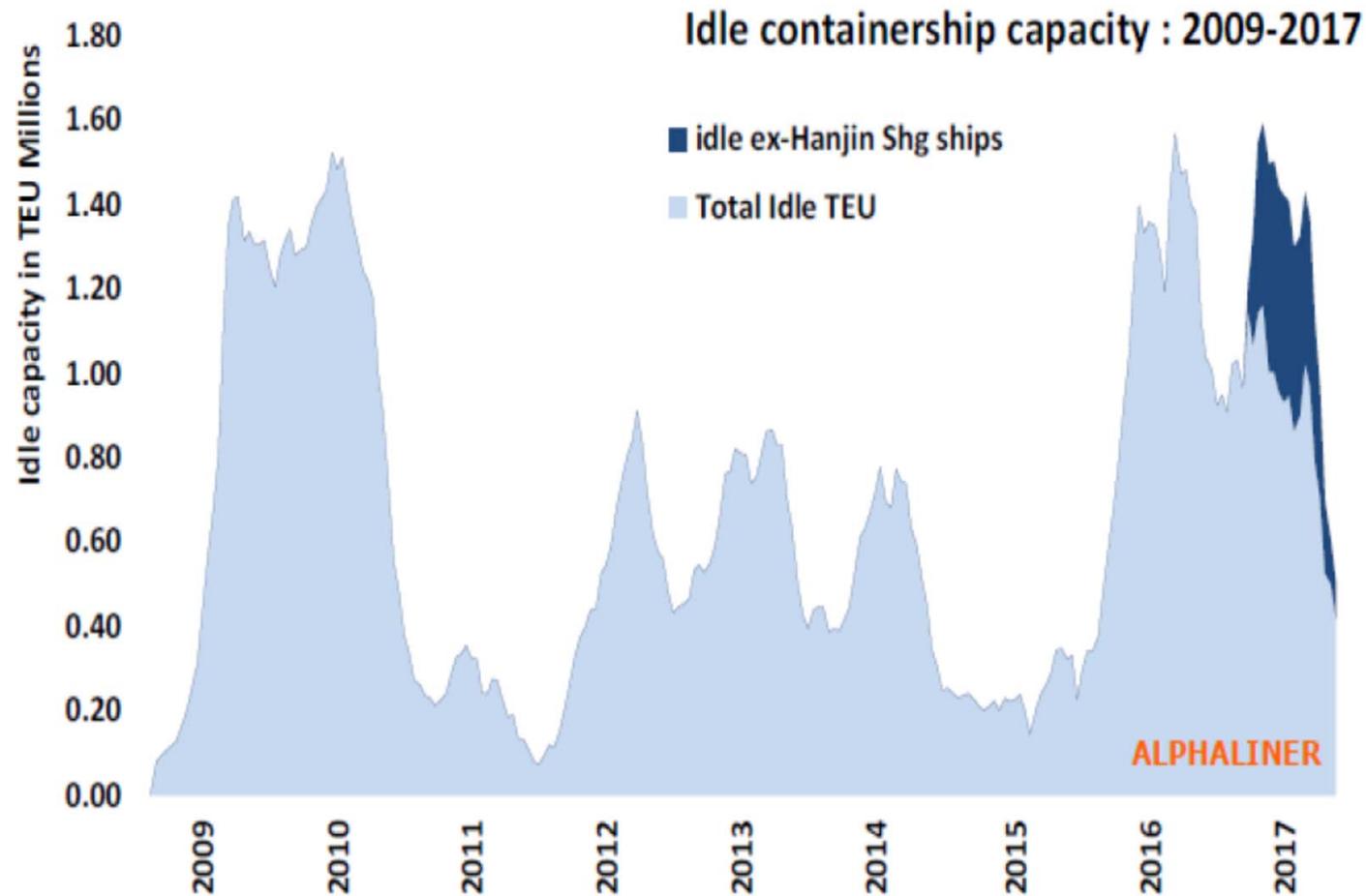
Tercera idea:

- La desaceleración del comercio, las menores tasas de crecimiento de China, la consecuente caída de la demanda de materias primas y de sus precios, el exceso de capacidad generado por la demanda de megabarcos, etc., ha llevado al sector marítimo desde finales del 2014 hasta mediados del 2016 a:
 - Un importante exceso de capacidad de la flota
 - Una caída de los fletes
 - Una reducción substancial de los beneficios empresariales
 - La quiebra de alguna gran naviera (Hanjing)
 - La fusión, integración, reordenación del sector

Cuarta idea:

Ese exceso de capacidad se ha ido resolviendo durante el 2016 y 2017 mediante:

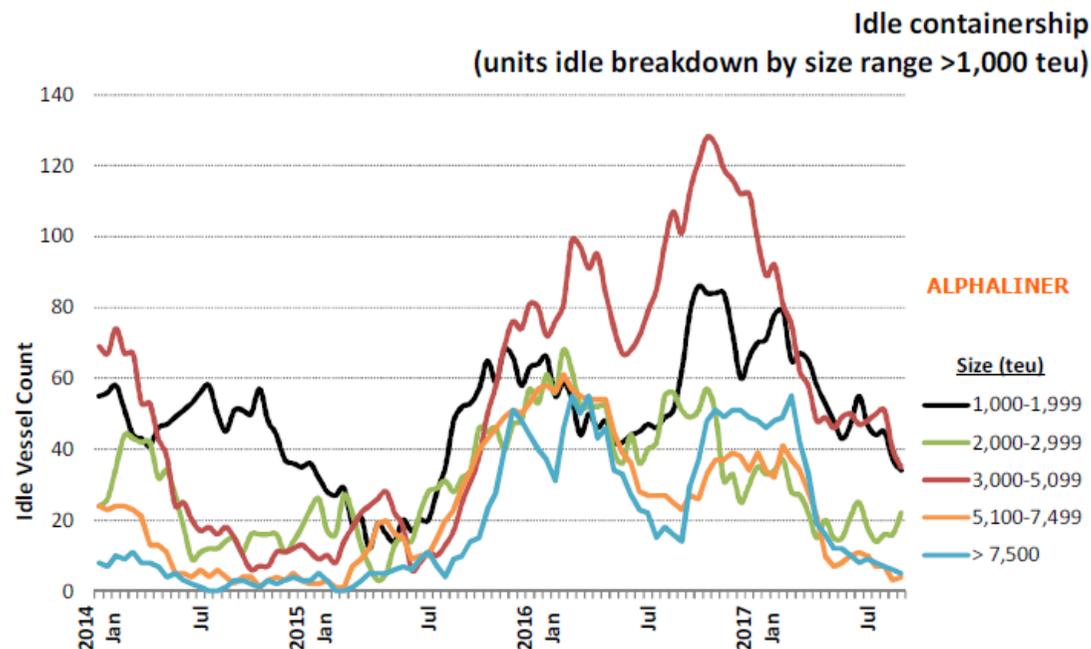
- La quiebra de Hanjing y la reducción de su flota
 - El desguace de barcos, en especial los de menos demanda (entre 3.000 y 5.000 contenedores)
 - Una disminución de los pedidos de nuevos barcos
 - La recuperación del comercio durante el 2017
-
- Esa mejora se está trasladando a la recuperación de los fletes, a los beneficios de las navieras



Fte.: Alphaliner

Idle containerships > 500 TEU
As at 1 May 2017

Total TEU idle	601,945
Idle TEU as % of total fleet	3.0%



Fte.: Alphaliner

La reducción de la flota ociosa se debe, entre otras causas, a:

- La quiebra de Hanjing
- La recuperación del comercio internacional
- El desguace de barcos entre 3.000 y 6.000 contenedores

Idle containerships > 500 TEU As at 4 September 2017

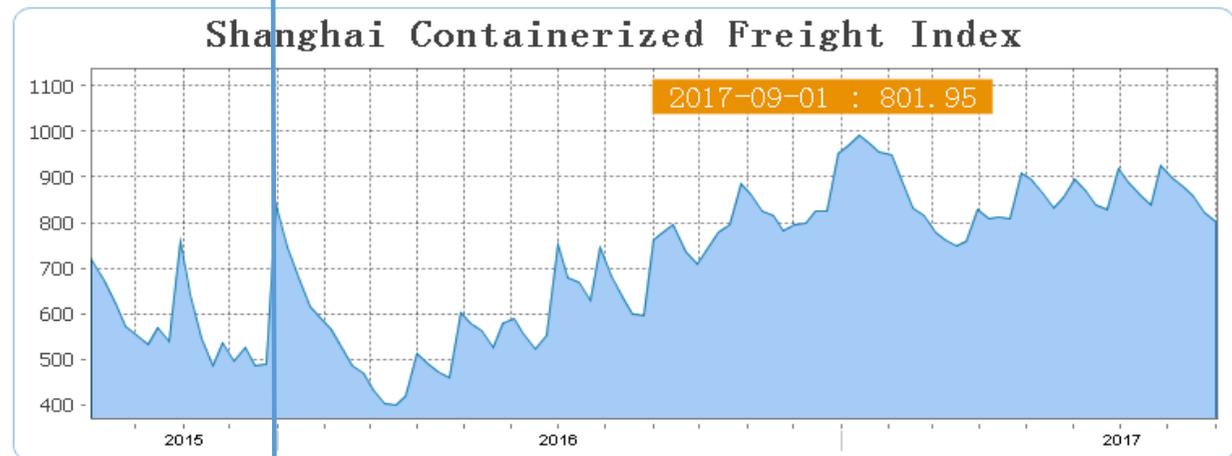
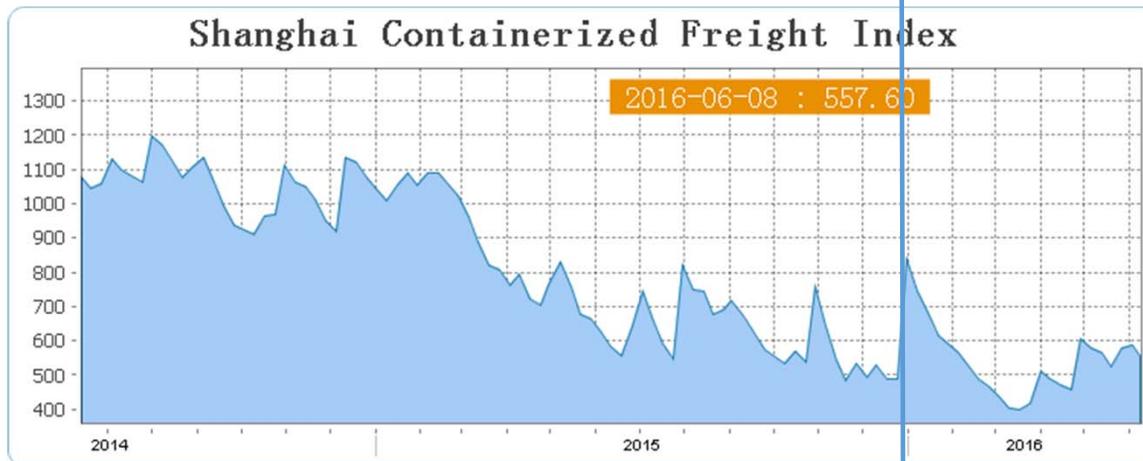
TEU Range	Units idle	Trend	of which, NOO Units	%
500-999 teu	43	↘	39	91%
1,000-1,999	34	↘	28	82%
2,000-2,999	22	↗	18	82%
3,000-5,099	35	↘	33	94%
5,100-7,499	4	↗	3	75%
7,500-11,999	5	↘	1	20%
12,000 & over	0	↔	0	0%
Total units idle	143	↘	122	85%

Total TEU idle **355,257** **282,170** **79%**

**Idle TEU as % of
total fleet** **1.7%**

Fte.: Alphaliner

- El Shanghai Containerized Freight Index (1998 valor 1000, recoge 14 destinos y contratos mercado spot) el Comprehensive Index llegó a mínimos históricos a principios de 2016, con una recuperación importante desde entonces
- Lo mismo podríamos decir de otro indicador de precio de los fletes, el Baltic Dry Index



5.-Impacto en los flujos del comercio internacional

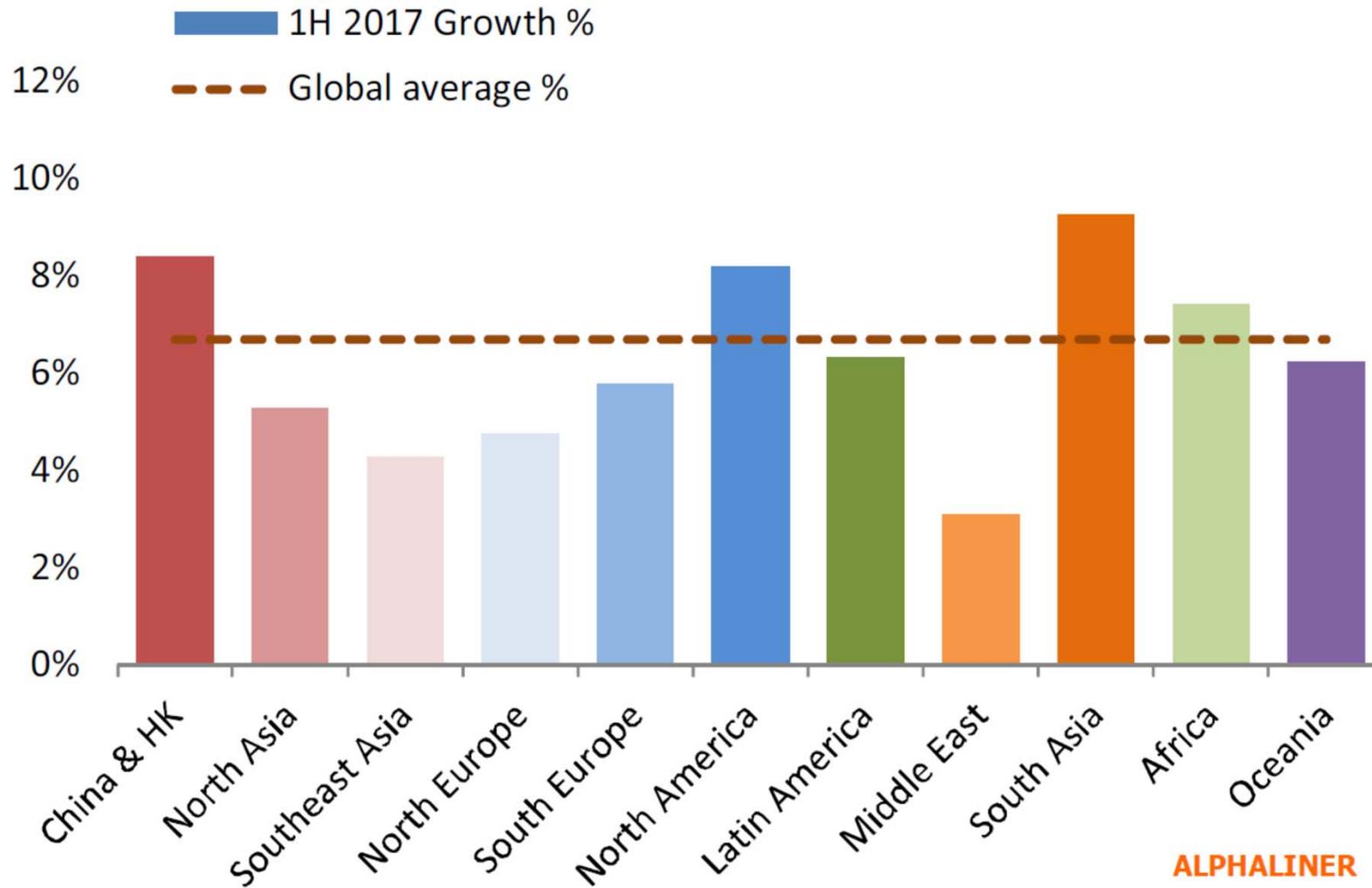


Fte.: Baltic Dry Index

Quinta idea:

- Los datos disponibles para el primer semestre del 2017, sin embargo, muestran unas tasas de crecimiento muy superiores a las previstas a principio de año.
- Mientras la economía mundial está creciendo en el entorno del 3,5% en términos reales, el comercio internacional en toneladas lo está haciendo casi al 7%, con una elasticidad de casi el 2.
- En consecuencia, hay que ver que tendencia se consolida durante los próximos meses para sacar conclusiones definitivas
- Todo apunta a una elasticidad renta inferior

Container throughput growth by region : 1st half 2017 vs 2016

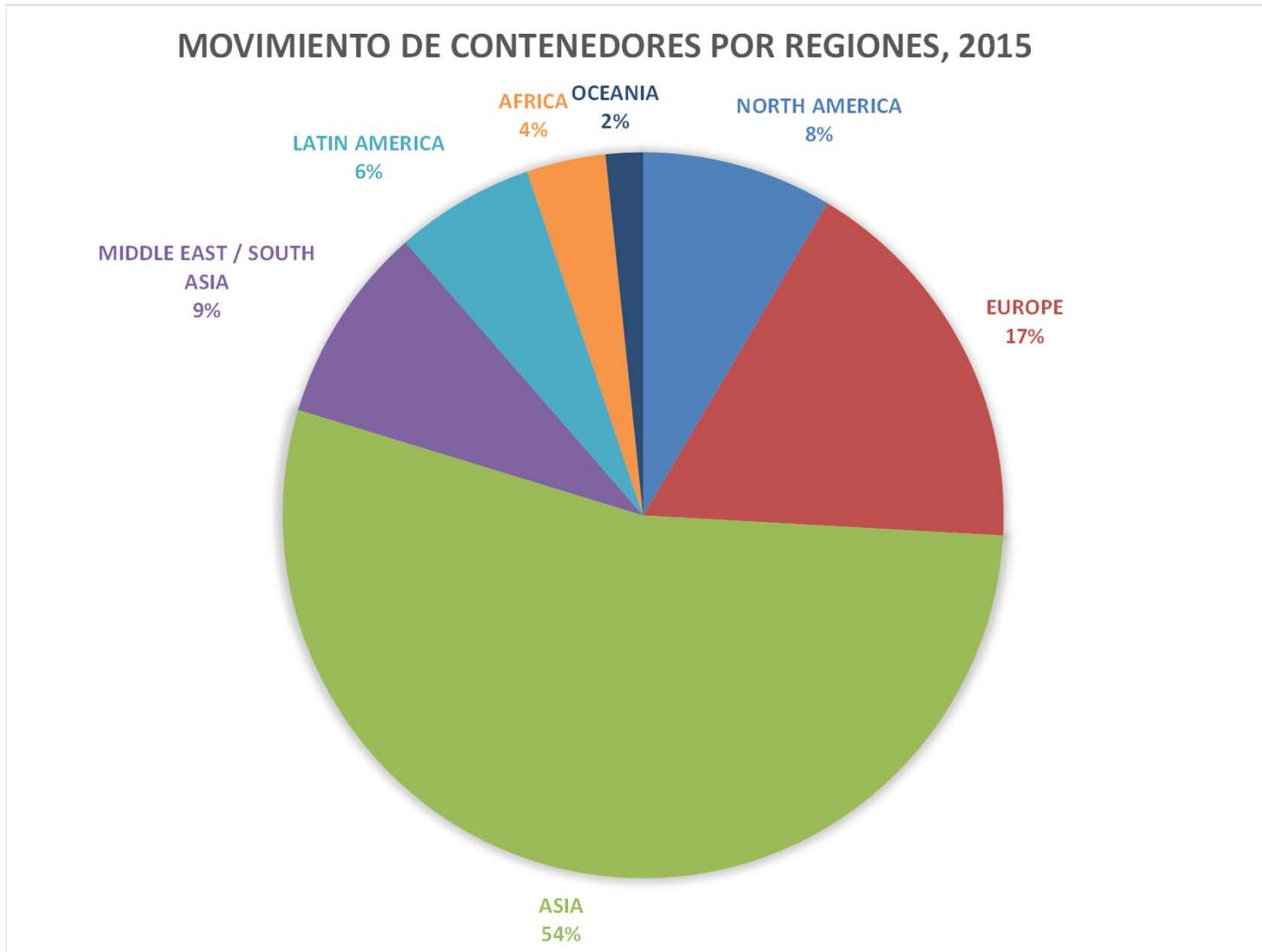


Fte.: Alphaliner

Sexta idea:

- Consecuentemente a las tasas de crecimiento del PIB, el crecimiento del tráfico comercial se está localizando en las zonas más dinámicas del mundo
 - China y Hong Kong
 - Sudeste asiático
 - América del Norte
 - África

Comercio internacional y transporte marítimo



Séptima idea:

- En cualquier escenario que nos planteemos, tenemos que pensar que probablemente el sector del tráfico de contenedores es un **área madura** en la que dichos tráficos, previsiblemente, no van a crecer como en el pasado

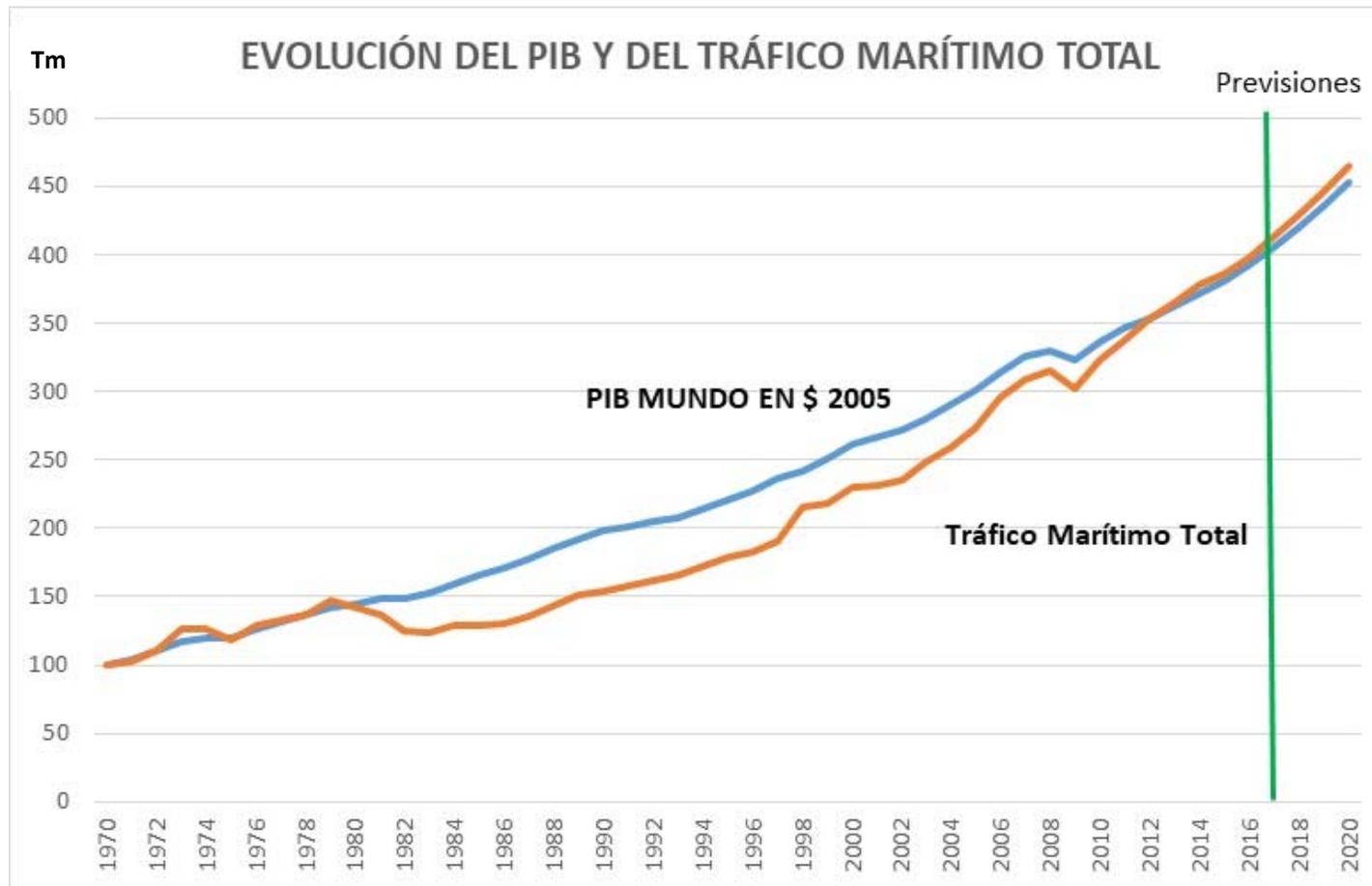
Nivel de difusión

CURVA DE DIFUSIÓN DE UNA INNOVACIÓN



Evolución del tráfico portuario 2017 - 2020

6.- Evolución de los tráficos portuarios



Fte.: UNCTAD, FMI y elaboración propia

Para el periodo 2017-2020 se ha supuesto un crecimiento del tráfico marítimo total mundial ligeramente superior al PIB constante de acuerdo con la tendencia iniciada en la década de los años 90

Previsión de crecimiento del PIB en dólares constantes y del tráfico marítimo total en TM (2017-2020)

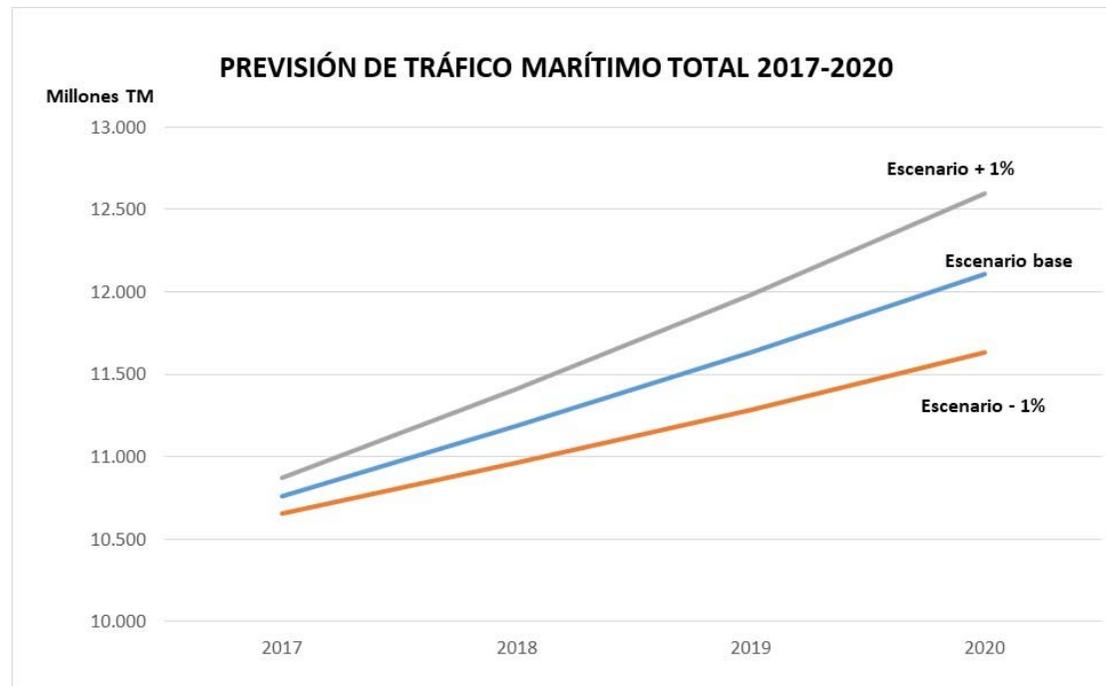
	Tasa variación del PIB	Tasa variación del Tráfico marítimo total	Escenario base Millones Tm
2017	3,4	3,7	10.763
2018	3,6	3,9	11.183
2019	3,7	4	11.630
2020	3,8	4,1	12.107

Fte.: UNCTAD, FMI y elaboración propia

6.- Evolución de los tráficos portuarios

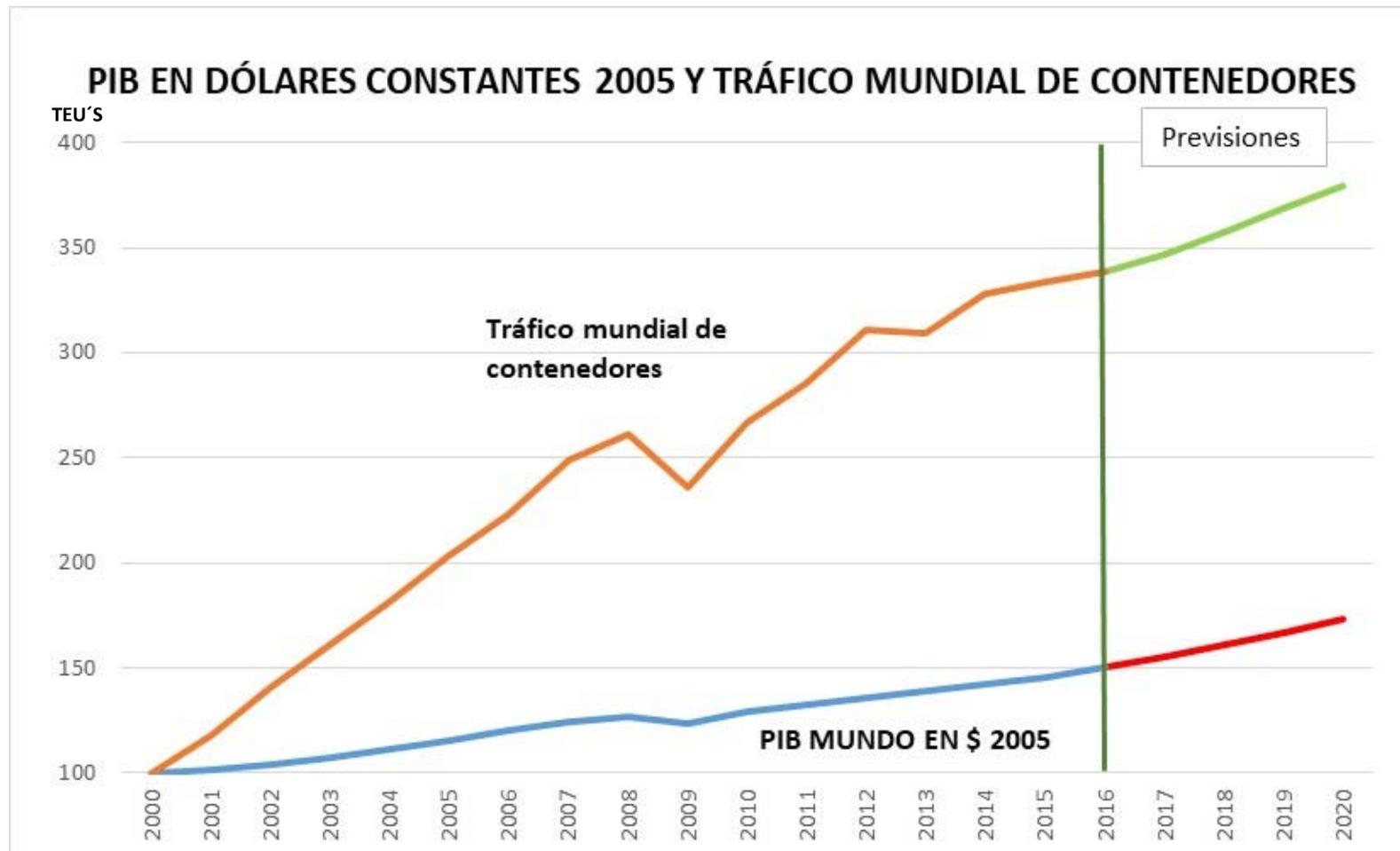
Asumiendo un margen de desviación del +/- 1% acumulado (2017-2020)

	-1%	Escenario base	+ 1%
2017	10.655	10.763	10.871
2018	10.960	11.183	11.408
2019	11.285	11.630	11.982
2020	11.630	12.107	12.598



Fte.: UNCTAD, FMI y elaboración propia

6.- Evolución de los tráficos portuarios



Fte.: Drewry Maritime Research, Container Forecast

Previsión de crecimiento del PIB en dólares constantes y del tráfico mundial de contenedores (2017-2020)

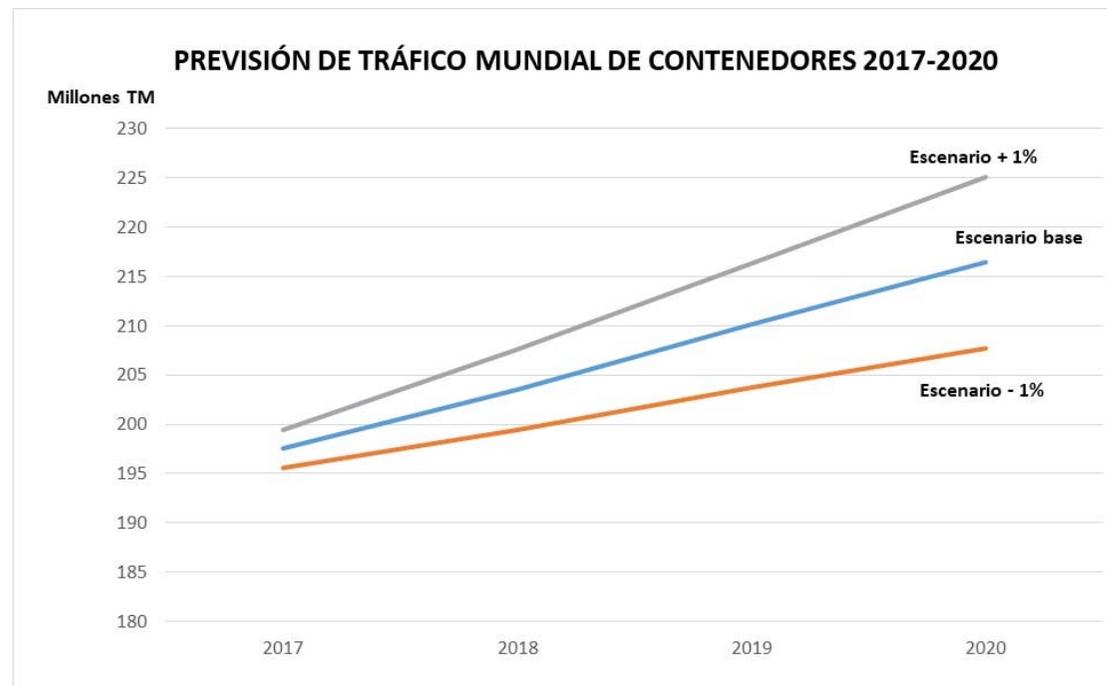
	Tasa variación del PIB del Mundo	Tasa variación del Tráfico mundial de contenedores	Escenario base Millones Tm
2017	3,4	2,4	197,50
2018	3,6	3,0	203,50
2019	3,7	3,2	210,10
2020	3,8	3,0	216,40

Fte.: Drewry Maritime Research, Container Forecast

6.- Evolución de los tráficos portuarios

Asumiendo un margen de desviación del +/- 1% acumulado (2017-2020)

	-1%	Escenario base	+ 1%
2017	195,5	197,50	199,5
2018	199,4	203,50	207,5
2019	203,7	210,10	216,3
2020	207,7	216,40	225,0



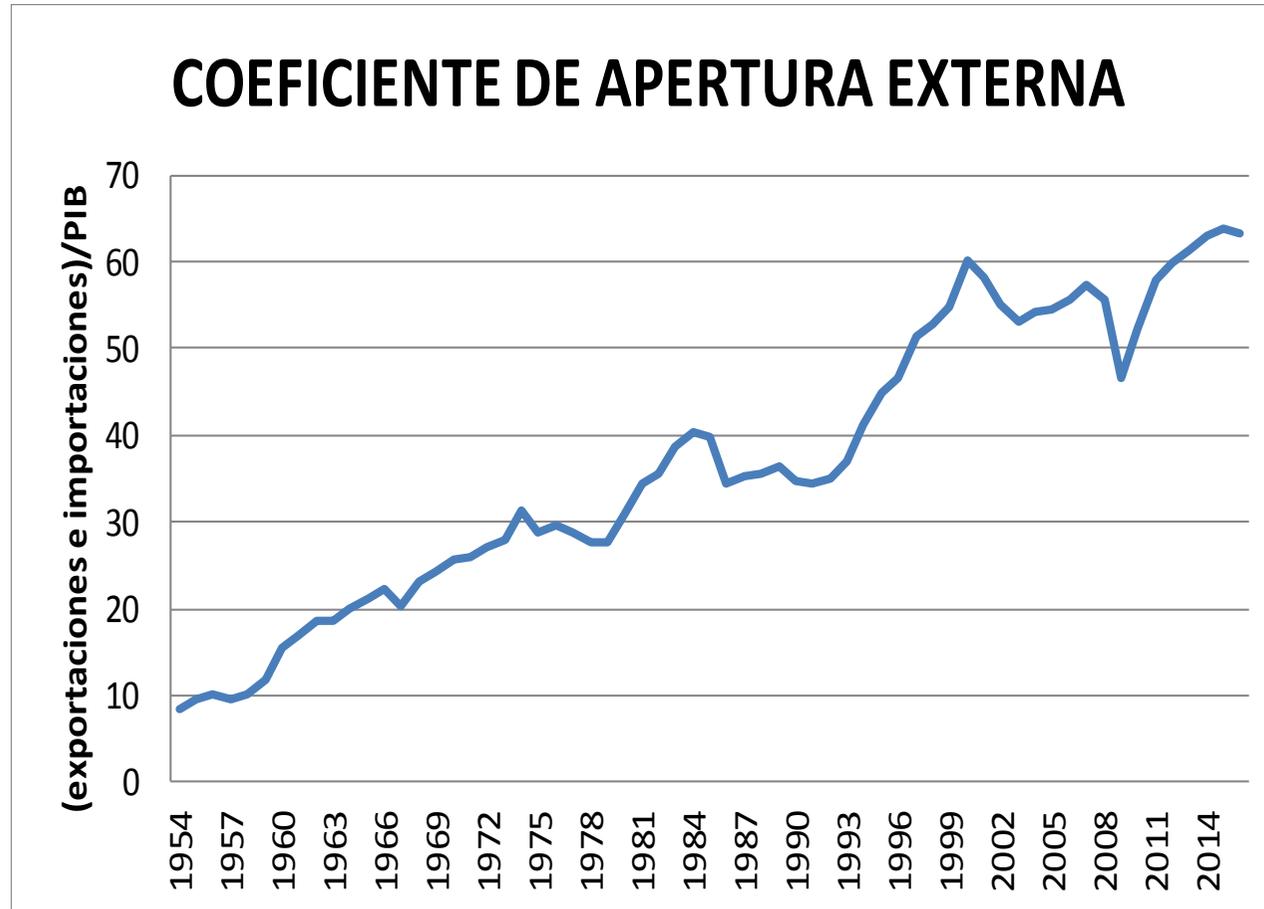
Fte.: Drewry Maritime
Research, Container
Forecast

Proyecciones para España

Si tomamos como referencia la experiencia histórica para el caso de la economía española, tenemos.

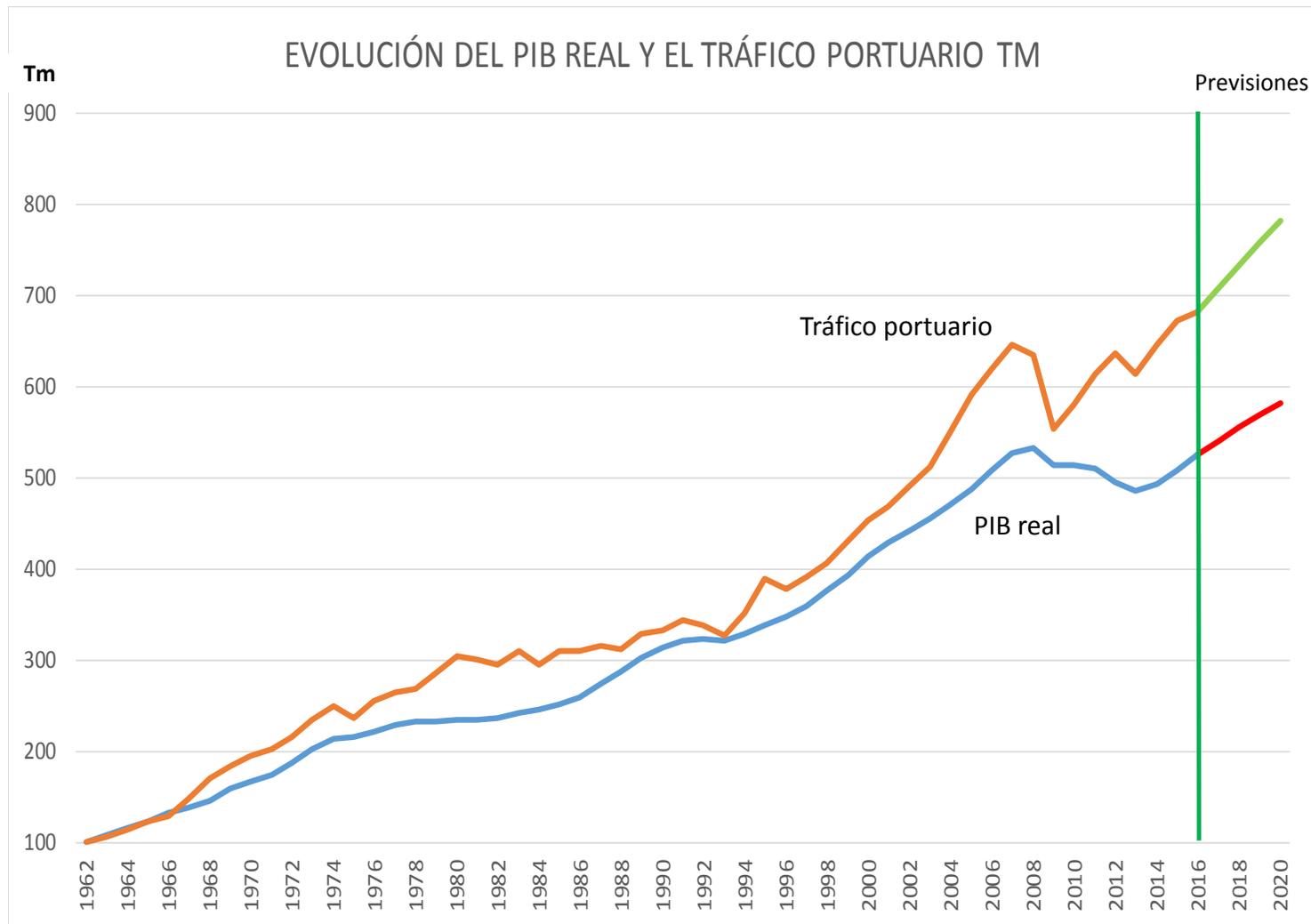
- La elasticidad renta ha estado durante los últimos 55 años en el 1,34
- Ese comportamiento ha permitido un crecimiento substancial del coeficiente de apertura externa y la completa integración de la economía española en el escenario mundial
- Esa elasticidad renta del comercio parece haberse incrementado a partir de 2009

6.- Evolución de los tráficos portuarios



Fte.: Banco de España y elaboración propia

6.- Evolución de los tráficos portuarios



Fte.: Banco de España, Ministerio de Fomento y elaboración propia

Previsión de crecimiento del PIB y del tráfico portuario en TM (2017-2020)

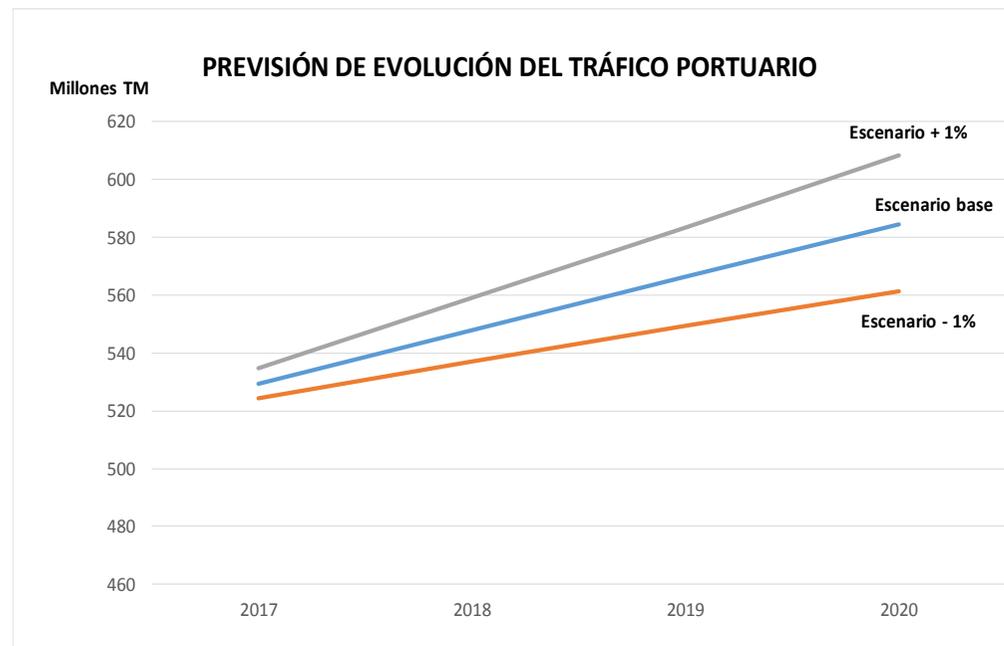
	Tasa variación del PIB	Tasa variación del Tráfico portuario	Escenario base Tm
2017	3,0	4,02	529.380.399
2018	2,6	3,48	547.824.012
2019	2,5	3,35	566.176.117
2020	2,4	3,22	584.384.341

Fte.: Ministerio de Economía, Ministerio de Fomento y elaboración propia

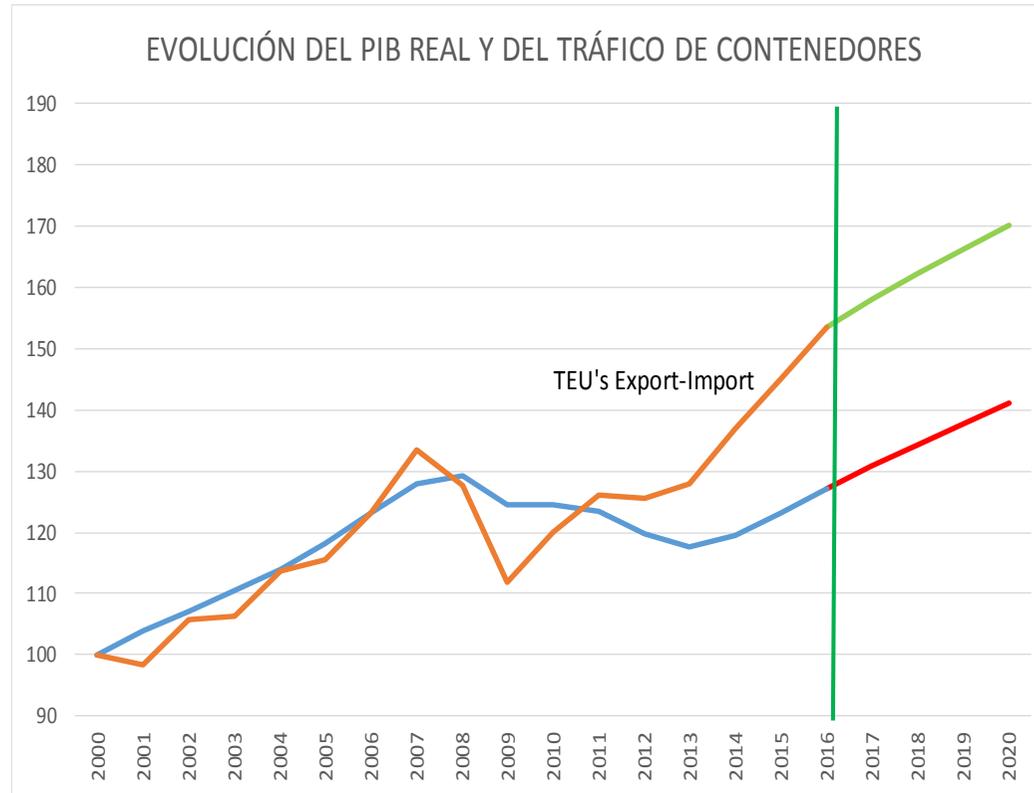
6.- Evolución de los tráficos portuarios

Asumiendo un margen de desviación del +/- 1% acumulado (2017-2020)

	-1%	Escenario base	+ 1%
2017	524.086.595	529.380.399	534.674.203
2018	536.901.560	547.824.012	558.813.673
2019	549.338.885	566.176.117	583.309.271
2020	561.357.321	584.384.341	608.112.748



Fte.: Ministerio de Economía, Ministerio de Fomento y elaboración propia



Fte.: Ministerio de Economía, Ministerio de Fomento y elaboración propia

En las previsiones de tráfico de contenedores Export/Import llenos se han tomado como referencia las mismas tasas de crecimiento del PIB real. Razones:

1. El comportamiento del tipo de cambio y la apreciación del euro
2. La caída de la rentabilidad de las exportaciones frente al mercado interior
3. El tirón de la demanda interna

Por todo ello entendemos que puede darse una similitud en las tasas de crecimiento futuras con las vividas en el periodo 2000-2007

Previsión de crecimiento del PIB y del tráfico de TEU's Export/Import llenos (2017-2020)

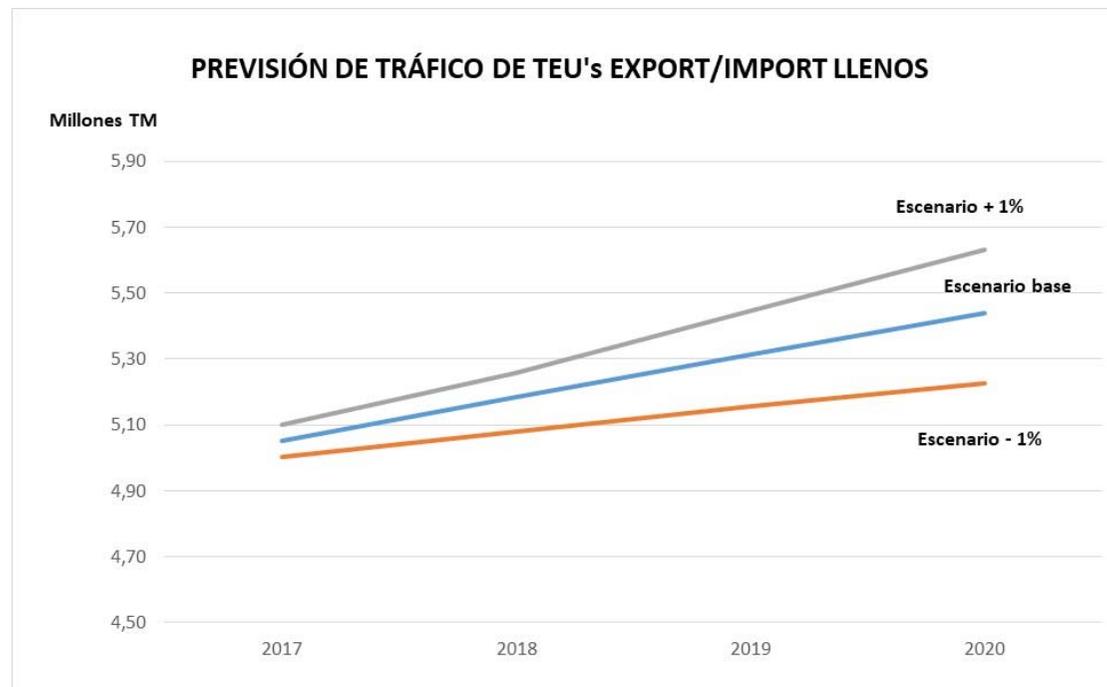
	Tasa variación del PIB	Tasa variación del Tráfico portuario	Escenario base TEU's
2017	3,0	3,0	5.051.209
2018	2,6	2,6	5.182.540
2019	2,5	2,5	5.312.104
2020	2,4	2,4	5.439.594

Fte.: Ministerio de Economía, Ministerio de Fomento y elaboración propia

6.- Evolución de los tráficos portuarios

Asumiendo un margen de desviación del +/- 1% acumulado (2017-2020)

	-1%	Escenario base	+ 1%
2017	5.000.697	5.051.209	5.101.721
2018	5.079.408	5.182.540	5.258.885
2019	5.154.329	5.312.104	5.444.260
2020	5.225.253	5.439.594	5.630.672



Fte.: Ministerio de Economía, Ministerio de Fomento y elaboración propia

Mapa de riesgos para España

1. Cómo se gestiona el proceso de Cataluña después del 2 de octubre
2. Repercusión del Brexit en España
3. Evolución del tipo de cambio del euro
4. Evolución del precio del petróleo y de las materias primas en general
5. Fin de las medidas excepcionales expansivas del BCE
6. Impacto de la normalización de los tipos de interés con los niveles de deuda actuales
7. Impacto de las medidas de control del déficit del sector público y del crecimiento de la deuda
8. Evolución del sector construcción

ANEXO

	1996	%		2007	%
Oferta					
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	21.436	4,4		26.376	2,4
Industria	96.521	19,8		176.905	16,4
Construcción	40.522	8,3		109.192	10,1
Servicios	291.542	59,7		660.382	61,1
Servicios. Actividades inmobiliarias	24.784	5,1		86.701	8,0
Impuestos netos sobre los productos	37.971	7,8		107.952	10,0
PIB a precios de mercado	487.992	100,0		1.080.807	100,0
	487.992			1.080.807	

Fte. INE

Oferta. Rasgos 1996 – 2007

1. Caída del sector primario en su tendencia secular
2. Reducción del peso relativo del sector industrial
3. Aumenta el peso la construcción y las actividades inmobiliarias

	2007	%		2016	%
Oferta					
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	26.376	2,4		26.028	2,3
Industria	176.905	16,4		179.527	16,1
Construcción	109.192	10,1		56.540	5,1
Servicios	660.382	61,1		748.911	67,2
Servicios. Actividades inmobiliarias	86.701	8,0		110.781	9,9
Impuestos netos sobre los productos	107.952	10,0		102.845	9,2
PIB a precios de mercado	1.080.807	100,0		1.113.851	100,0

Fte. INE

Oferta. Rasgos 2007 - 2016

1. Caída y posterior recuperación del sector industrial (exportación)
2. Hundimiento del sector construcción
3. Fuerte crecimiento del sector servicios

	1966	%		2007	%
Rentas					
Remuneración de los asalariados	233.056	47,7		522.556	48,30
Excedente de explotación bruto / Rentas mixtas brutas	214.091	43,9		450.170	41,70
Impuestos netos sobre la producción y las importaciones	40.845	8,4		108.081	10,00
PIB a precios de mercado	487.992	100,0		1.080.807	100,00

Fte. INE

Rentas. Rasgos 1996 – 2007

1. Aumento del peso de la remuneración de los asalariados por:
 1. Mayor asalarización
 2. Mejora de los salarios
2. Reducción relativa del excedente bruto y rentas mixtas por:
 1. Reducción relativa de autónomos y por cuenta propia
 2. Reducción relativa de los excedentes en ciertos sectores (los sometidos a la competencia)

	2007	%		2016	%
Rentas					
Remuneración de los asalariados	522.556	48,3		526.098	47,2
Excedente de explotación bruto / Rentas mixtas brutas	450.170	41,7		473.032	42,5
Impuestos netos sobre la producción y las importaciones	108.081	10,0		114.721	10,3
PIB a precios de mercado	1.080.807	100,0		1.113.851	100,0

Fte. INE

Rentas. Rasgos 2007 – 2016

1. Descenso del peso de la remuneración de los asalariados por:
 1. Destrucción de empleo
 2. Bajada salarial (devaluación interna)
2. Aumento del excedente bruto y rentas mixtas por:
 1. Incremento de autónomos y trabajadores por cuenta propia
 2. Aumento de los excedentes empresariales a partir del 2013



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE ECONOMÍA, INDUSTRIA
Y COMPETITIVIDAD

Previsiones empleo y paro EPA

Previsiones de mercado de trabajo en términos EPA

	2016	2017	2018	2019	2020	Variación 2016 - 2020
<i>IV trimestre</i>						
Empleo EPA (miles)	18.508	19.026	19.529	20.029	20.519	+2.011 mil
Desempleo EPA (miles)	4.238	3.750	3.357	2.954	2.570	-1.668 mil
Tasa de paro (% población activa)	18,6	16,5	14,7	12,9	11,1	-7,5 pp

Fuentes: INE y Ministerio de Economía, Industria y Competitividad