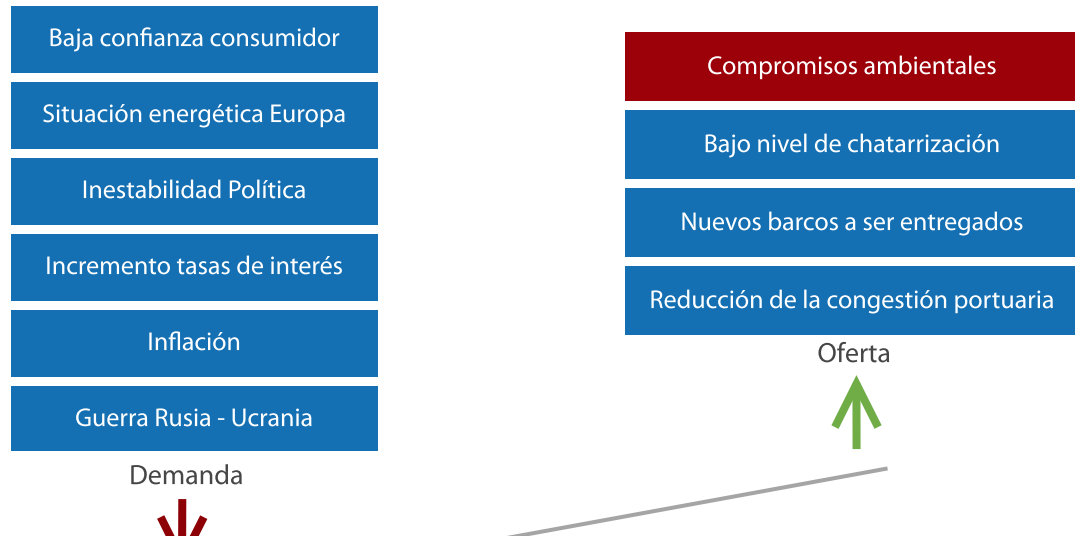


### LÍNEAS NAVIERAS

#### GAP OFERTA VS DEMANDA



La balanza se ha inclinado actualmente hacia una reducción de la demanda en la industria marítima, impulsada principalmente por la guerra de Rusia y Ucrania, y por la inestabilidad política y económica global. A esto se le suma una sobreoferta de buques por grandes órdenes de pedidos de nuevos barcos y poca chatarrización de los ya existentes, además de una presión constante por la decarbonización de la industria.

#### LÍNEAS NAVIERAS - FLOTA ACTUAL/PEDIDOS

Septiembre 2022

Posición	Línea naviera	País	Barcos desplegados	Barcos de propiedad	TEUs enviados	% flota total	% acumulado de la flota total	Ordenado (TEU)	% de flota total	Alianzas
1	MSC	Suiza	665	406	4.415.779	17,50%	17,50%	476.116	1,90%	2M
2	Maersk	Dinamarca	724	331	4.204.177	16,60%	34,10%	194.100	0,80%	2M
3	CMA CGM	Francia	561	209	3.297.307	13,10%	47,20%	450.400	1,80%	Ocean Alliance
4	China COSCO Shipping	China	429	246	2.825.013	11,20%	58,40%	586.672	2,30%	Ocean Alliance
5	Hapag-Lloyd	Alemania	248	118	1.733.582	6,90%	65,20%	282.000	1,10%	THE Alliance
6	Evergreen	Taiwán	206	127	1.558.493	6,20%	77,20%	481.676	1,90%	Ocean Alliance
7	Ocean Network Express (ONE)	Japón	202	102	1.475.518	5,80%	71,10%	137.000	0,50%	THE Alliance
8	Hyundai Merchant Marine (HMM)	Korea del Sur	75	46	814.959	3,20%	80,40%	161.400	0,60%	THE Alliance
9	Yang Ming	Taiwán	94	51	695.558	2,80%	83,20%			THE Alliance
10	ZIM	Israel	138	7	507.963	2,00%	85,20%			
Resto			2.363		3.736.450	14,80%	100,00%			
Total global fleet		5.705		25.264.799	100%		2.769.364		11%	

En los últimos años hemos visto una importante consolidación de la industria y eso ha llevado a una mayor disciplina en el lado de la oferta. Con los principales actores agrupados en tres grandes alianzas, los analistas creen que esto ayudará a mantener la capacidad bajo control. Los 10 principales jugadores que tienen una participación de mercado de 85%, actualmente tienen pedidos que equivalen al 11% de la capacidad actual de la flota global, y que además, corresponden a barcos de mayor tamaño que la flota actual.

#### LAS LÍNEAS NAVIERAS TAMBIÉN TENDRÁN MAYORES COMPROMISOS EN 2023



### GREEN VOYAGE 2050

Fuente: Maritime Executive y Ship and Bunker

El transporte marítimo internacional es responsable de casi el 3% de las emisiones globales. La OMI se ha fijado el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 50% para 2050.

Se espera que esto le cueste al transporte marítimo internacional USD 40 mil millones al año para 2030, para producir combustibles de cero emisiones e infraestructura de abastecimiento.

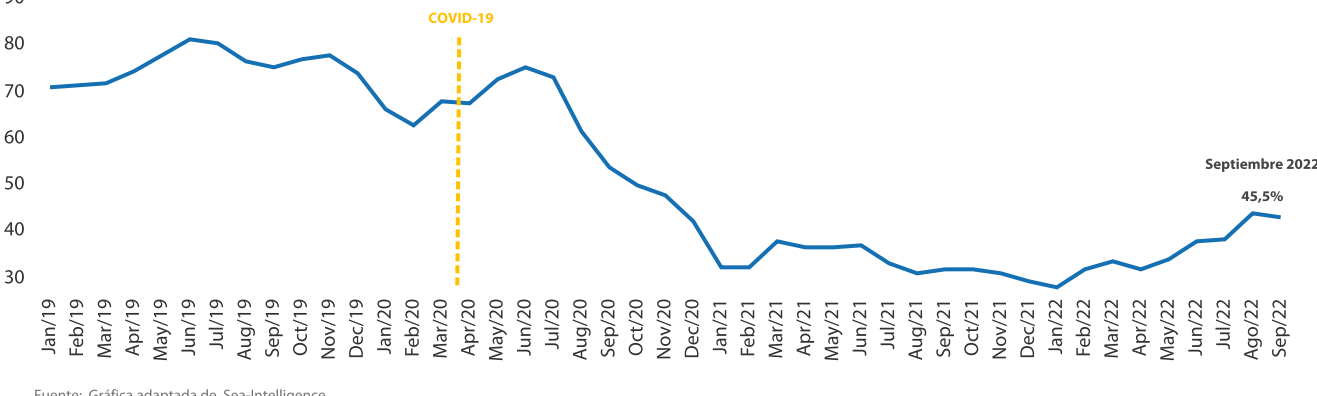
Las líneas navieras buscarán la manera de optimizar los costos que este cambio provoca, o en su defecto, lo trasladarán al sistema de transporte marítimo.

Adicionalmente, según la línea MSC, las nuevas medidas planteadas (El Carbon Intensity Indicator CII), reducirán la capacidad en un 7% - 10% el próximo año, debido a que se hará necesario un programa de optimización en los viajes, que implicará reducir la velocidad y agregar nuevos barcos al mercado.

### CONFIABILIDAD EN LOS ITINERARIOS

#### CONFIABILIDAD GLOBAL EN LOS ITINERARIOS

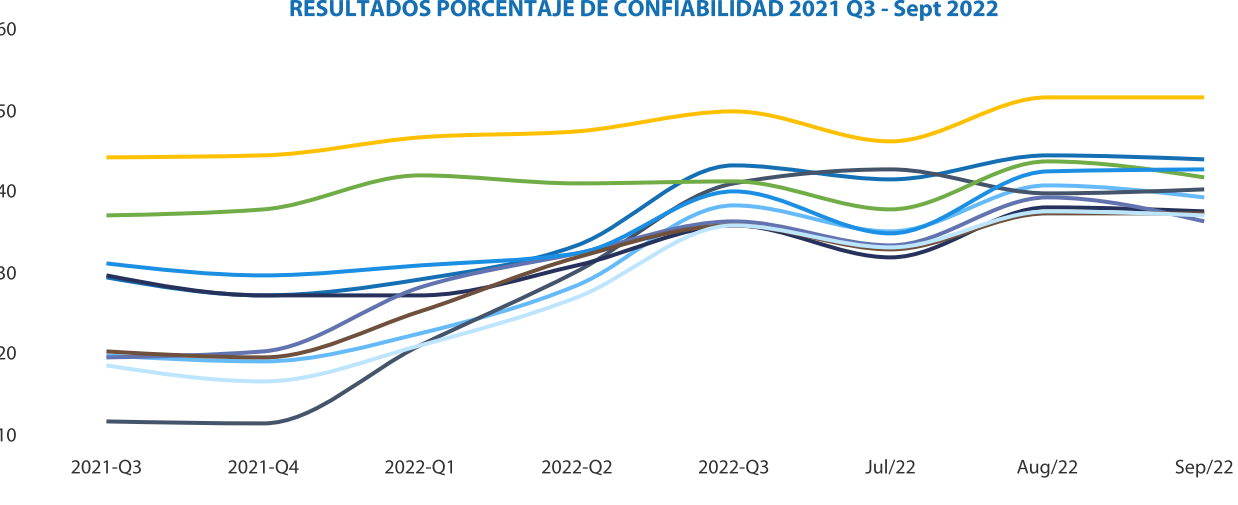
% De barcos llegando a tiempo



Fuente: Gráfica adaptada de Sea-Intelligence

El indicador de confiabilidad de los itinerarios de las Líneas Navieras en septiembre marcó un 45,5% de portacontenedores reportando llegadas a tiempo en los puertos de destino, indicando un crecimiento global interanual de 11,5 puntos porcentuales y un decrecimiento mensual del 1,65 puntos porcentuales.

#### RESULTADOS PORCENTAJE DE CONFIABILIDAD 2021 Q3 - Sept 2022

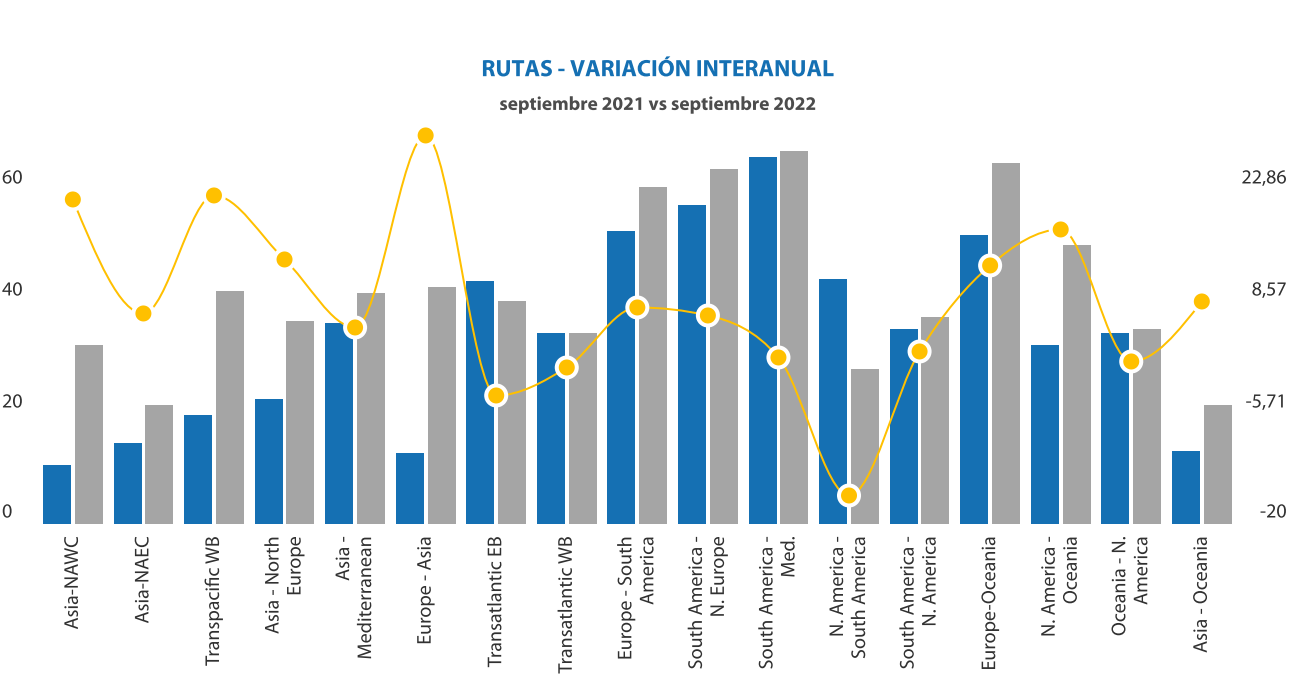


Fuente: Elaboración propia con datos de Sea-Intelligence

En septiembre, Maersk presentó la mayor confiabilidad con 53,2% de sus buques llegando a tiempo, siendo la única línea naviera en pasar el umbral del 50%. En general, el comportamiento de las líneas se mantuvo estable sin mayores crecimientos o decrecimientos en los porcentajes de confiabilidad.

#### RUTAS - VARIACIÓN INTERANUAL

septiembre 2021 vs septiembre 2022

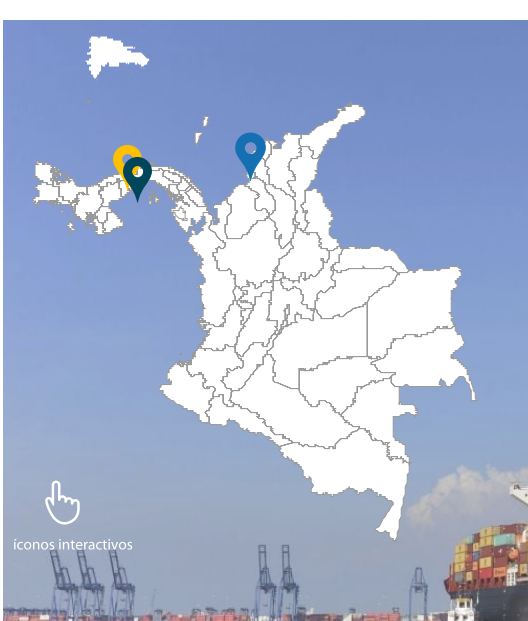


Fuente: Elaboración propia con datos de Sea-Intelligence

Las rutas entre Suramérica y Europa son las que presentan la mayor confiabilidad de los itinerarios aunque no las mayores mejoras interanuales, mientras que las rutas entre Norteamérica y Suramérica son las que mayores puntos porcentuales han disminuido con respecto a septiembre del año anterior, con disminuciones de hasta 16 puntos porcentuales.

La ruta principal de Asia - Costa Oeste de los Estados Unidos tuvo un importante incremento interanual de 21,6 puntos porcentuales, en gran parte gracias a los alivios en las congestiones de los puertos de Los Ángeles y Long Beach.

### COMPORTAMIENTO PUERTOS DE PANAMÁ Y CARTAGENA



#### VOLUMENES DE CARGA PUERTOS PANAMÁ Y CARTAGENA

TEUs acumulados a septiembre 2022

La carga contenerizada de transbordo en los Puertos de Cartagena y Panamá (MIT, Cristobal, Balboa y Rodman) ha decrecido durante los primeros nueve meses del año comparado con el mismo periodo de 2021.

Los puertos en Panamá Atlántico presentaron un incremento del 6,6% en sus volúmenes a septiembre comparado con el mismo periodo del año pasado, esto principalmente impulsado por el crecimiento de 56,5% en Colon Container Terminals. Mientras tanto, los puertos en la parte pacífico Panamá presentaron una disminución del 6,6% con respecto al mismo periodo del año 2021.

En el puerto de Cartagena la carga decreció un 7,8% con respecto al año pasado, lo que se ha presentado este año es una disminución en sus volúmenes de transbordo pero un incremento en la carga doméstica.

El transbordo ha caído en gran parte en esta región debido a que las líneas navieras han reorganizado sus rutas para ofrecer más servicios directos y así alivianar la congestión.

### NOTAS

Preparado por: Equipo de Investigación y Análisis Grupo Puerto de Cartagena

Fuentes de Información: : Deutsche Bank, Maritime Executive, Ship and Bunker, Sea-Intelligence, Autoridad Marítima de Panamá, Grupo Puerto de Cartagena.

Condiciones de Uso: Este informe ha sido preparado por el equipo de investigación y análisis del Grupo Puerto de Cartagena. No debe ser distribuido, copiado, vendido o alterado sin la autorización expresa de la Organización, ni debe ser utilizado para cualquier fin distinto a servir como material informativo, el cual no constituye una oferta, asesoría financiera o económica, recomendación personalizada o sugerencia del Grupo Puerto de Cartagena para la toma de decisiones. El uso de la información suministrada se hace con exclusión de responsabilidad por el receptor, por lo que será responsabilidad de cada usuario el análisis que desarrolle y las decisiones que se tomen con base en la información que en este documento se relaciona. La información y opiniones del presente informe constituyen un análisis a la fecha de publicación y están sujetas a cambio sin previo aviso. Por ende, la información puede no estar actualizada o no ser exacta. Cualquier opinión o información contenida en este documento es exclusivamente atribuible a su autor y ha sido preparada independientemente y autónomamente a la luz de la información que hemos tenido disponible en el momento.