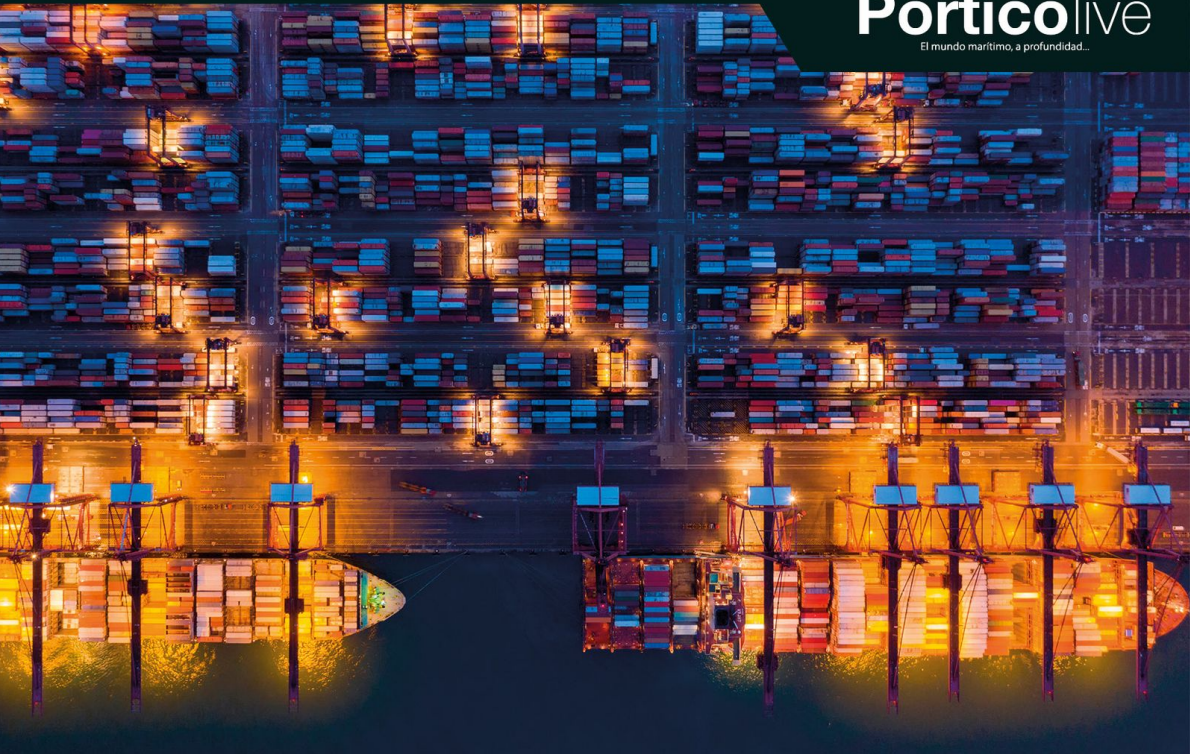


REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

MARZO 2022



REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

INDICE

1. Perspectivas de la economía y la industria

- 1.1. Barómetro del comercio mundial de mercancías
- 1.2. Estados Unidos: Gastos de bienes sobre servicios
- 1.3. Movimiento de contenedores en el puerto de Los Angeles
- 1.4. Reducción en la capacidad global de contenedores
- 1.5. Niveles de congestión portuaria
- 1.6. Buques adicionales en la ruta Asia - NAWC
- 1.7. Contenedores vacíos
- 1.8. World Container Index

2. Factores "NO" logísticos

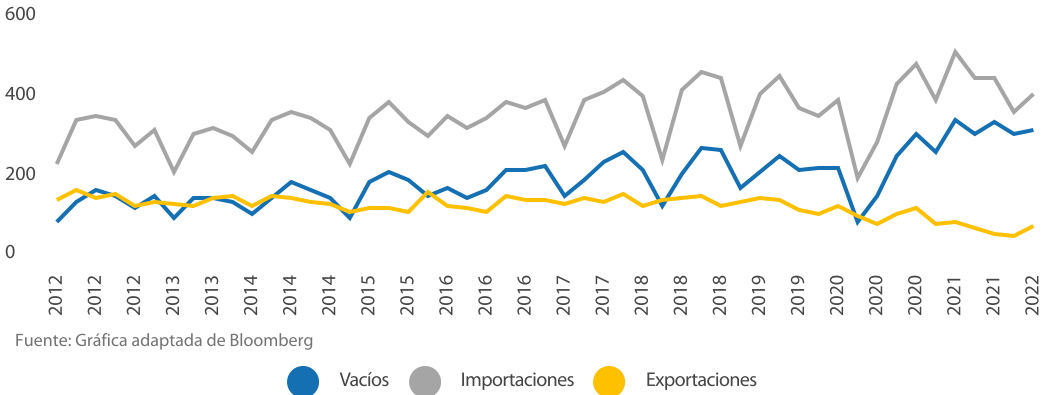
- 2.1. Negociaciones con sindicato de trabajadores portuarios de la Costa Oeste de Estados Unidos
- 2.2. Conflicto Rusia/Ucrania y su impacto en el comercio

3. Puertos y Operadores Portuarios Globales

- 3.1. Container Port Troughput Index
- 3.2. Top 10 puertos 2021
- 3.3. Participación de mercado top 30 puertos 2021
- 3.4. Principales Operadores Portuarios Globales

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE LOS ANGELES

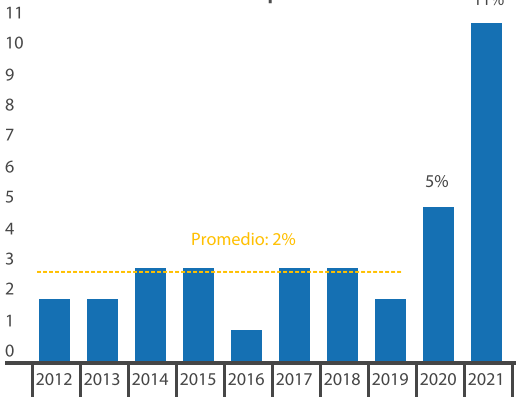
Miles de TEUS



El puerto de Los Ángeles enfrenta una ventana estrecha entre principios de 2022 y mediados de año para eliminar la acumulación de contenedores antes de otro aumento de las importaciones y de que las negociaciones de contratos sindicales amenacen con detener el progreso de despeje de la congestión en el puerto.

REDUCCIÓN EN LA CAPACIDAD GLOBAL DE CONTENEDORES POR DEMORAS

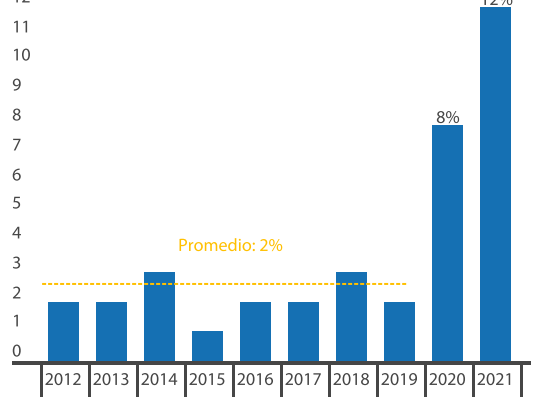
Año completo



Fuente: Gráfica adaptada de Sea Intelligence

REDUCCIÓN EN LA CAPACIDAD GLOBAL DE CONTENEDORES POR DEMORAS

Mes de diciembre



Fuente: Gráfica adaptada de Sea Intelligence

La congestión en la cadena global de suministro se consume actualmente el 11% de la capacidad total de contenedores.

Si bien este indicador venía mejorando entre agosto y noviembre de 2021, en diciembre la situación empeoró otra vez.

La congestión se está trasladando...

NIVELES DE CONGESTIÓN PORTUARIA MUNDIAL

Número de barcos esperando a febrero 2022

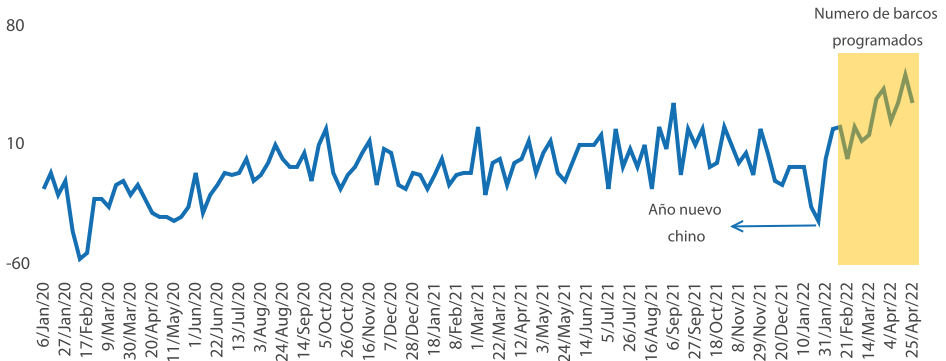


Fuente: Gráfica adaptada de eeSea

La principal razón es la "pausa" que genera el nuevo año Chino. Por otro lado, los dueños de carga están buscando todas las posibilidades para evadir la congestión en la costa este de los Estados Unidos. También, las líneas navieras están ahora priorizando la salida de contenedores vacíos por la costa este, cuando tradicionalmente, debido a tiempos de tránsito más cortos, usaban la costa oeste de los EE.UU. La gran preocupación es la falta de capacidad de estos terminales portuarios.

BUQUES ADICIONALES EN LA RUTA ASIA - NAWC

Porcentaje adicional comparado con era pre-pandemia (2017-2019)



Fuente: Gráfica adaptada de Sea Intelligence

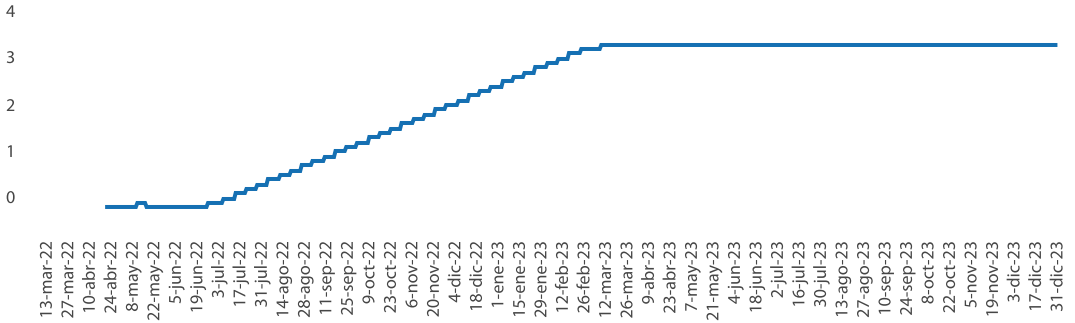
● Asia-NAWC

La congestión podría ser temporal y empeorar. En la ruta Asia - North America West Coast se puede observar una caída estacional debido al Año Nuevo chino. Sin embargo, la cantidad de embarcaciones programadas para salir de Asia, y luego llegar a la costa oeste de América del Norte entre marzo y abril, aumentará considerablemente y superará un aumento del 40% en comparación con la normalidad previa a la pandemia. Esto en sí mismo agregará más presión sobre la infraestructura portuaria.

Los contenedores vacíos serán un problema en el futuro cercano

CONTENEDORES VACÍOS NO EXPATRIADOS DESDE LOS EEUU

Ejercicio Teórico – año 2022 – frente a la normalización de la congestión



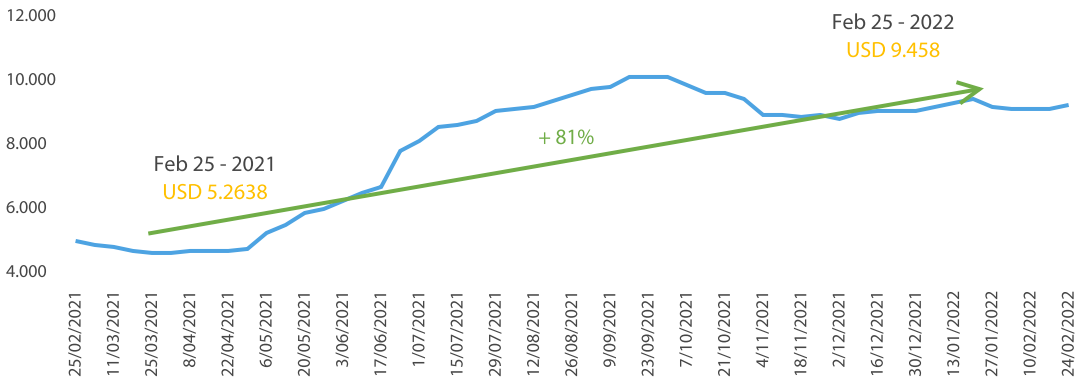
Fuente: Gráfica adaptada de Sea Intelligence

● Excess empty pile (MTEU)

Según la firma Sea-Intelligence, la normalización de la cadena de suministro traerá un problema adicional: la acumulación de contenedores vacíos en Estados Unidos. Para 2023 se espera que la pila de contenedores lleve a 3,5 millones de TEUs que no podrán ser expatriados.

World Container Index - Fletes Marítimos

USD



Fuente: Gráfica adaptada Drewry's

● USD Freight

El WCI nuevamente muestra signos de crecimiento. Aumentó un 1,1% esta semana y sigue siendo un 81% más alto que hace un año con fletes promedio de \$9.458 por contenedor de 40 ft, que es \$6.416 más alto que el promedio de cinco años de \$3.041 por contenedor de 40 ft. Las tarifas de flete de Shanghai - Los Angeles y Róterdam - Shanghai aumentaron un 3% esta última semana.

OTROS FACTORES "NO" LOGÍSTICOS

Negociaciones Sindicato Trabajadores costa Oeste EE.UU

Teniendo en cuenta que el contrato se vence en junio de 2022, dos cosas podrán impactar de manera importante las negociaciones:

Remuneración: Los trabajadores portuarios de la costa oeste se encuentran entre los trabajadores industriales mejor pagados del mundo. Sin embargo, buscan obtener mayores beneficios.

Intenciones de automatización de los terminales: A pesar de que en los terminales de la costa Oeste hay gran avance en este tema, los sindicatos se oponen a mayor automatización.

“El acuerdo probablemente incluirá salarios mucho más altos para los trabajadores portuarios a cambio de una mayor apertura hacia la automatización, siempre que no cueste ningún trabajo”

Lars Jensen

Conflicto Rusia/Ucrania y su impacto en el comercio

Se piensa que el efecto del conflicto en el comercio no será mayor por cuanto el volumen de comercio de ambos países no son “significativos”.

los siguientes elementos se verán gravemente afectados:

Precios de energía: Muchos países europeos son muy dependientes de la energía rusa, en particular del gas. Dado que el gas es un recurso esencial para muchas cadenas de suministro, las interrupciones de un suministro tan fundamental tendrán amplias consecuencias económicas.

Alimentos: Rusia y Ucrania representan conjuntamente más de una cuarta parte de las exportaciones mundiales de trigo y una quinta parte de maíz, mientras que Ucrania por sí sola representa casi la mitad de las exportaciones de aceite de girasol. Ucrania es el principal exportador de maíz a China. Los costos del pan y la carne y aumentando potencialmente la demanda de suministros de América o Europa.

Transporte: El aumento de los precios del petróleo debido a la guerra es una preocupación para el transporte marítimo más general. Las tarifas de flete ya son extremadamente altas y podrían aumentar aún más.

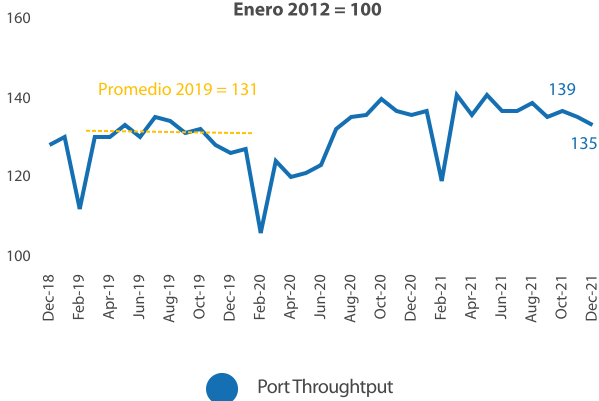
Metales: Rusia y Ucrania lideran la producción mundial de metales como el níquel, el cobre y el hierro. También participan en gran medida en la exportación y fabricación de otras materias primas esenciales como el neón, el paladio y el platino. Estos productos se usan en la fabricación de partes de los automóviles, teléfonos móviles e industria aeroespacial.

Microchips: Rusia y Ucrania son exportadores clave de neón, paladio y platino, todos ellos materiales críticos para la producción de microchips.

PUERTOS Y OPERADORES PORTUARIOS GLOBALES

CONTAINER PORT THROUGHPUT INDICES

Enero 2012 = 100



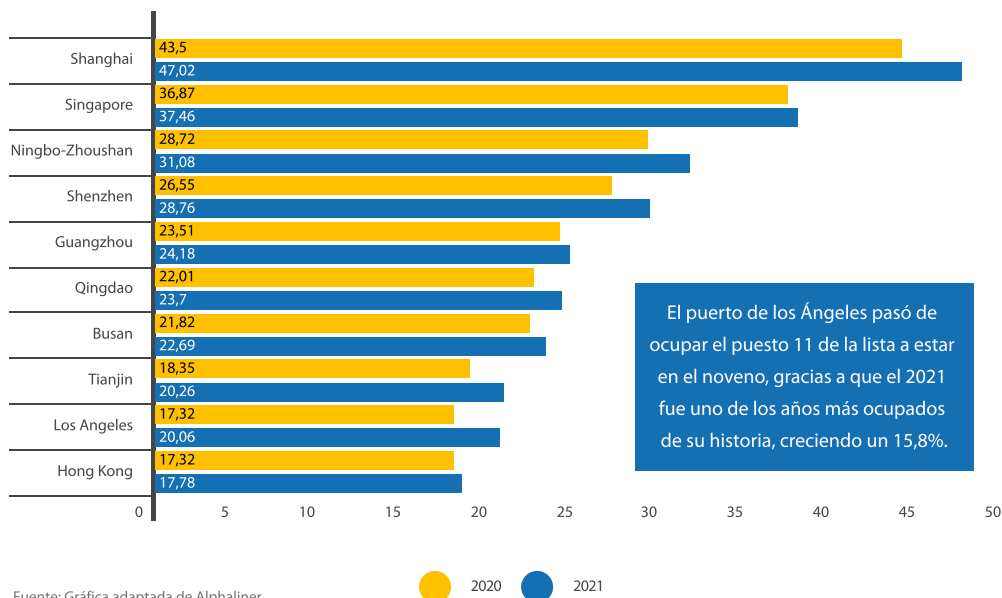
Este índice de Drewry mide los volúmenes de crecimiento o decrecimiento según los movimientos de contenedores en 235 puertos a nivel global, tomando como base 100 el mes de enero de 2012. En diciembre de 2021 este índice marcó 135 puntos, el más bajo desde febrero de 2021 y 1,2% por debajo de diciembre de 2020.

A pesar de esto, los puertos Latinoamericanos mostraron un rendimiento positivo con un crecimiento mensual de 5,4% y anual de 0,4%.

Fuente: Gráfica adaptada Drewry's

Top 10 Puertos en 2021

Millones de TEUS



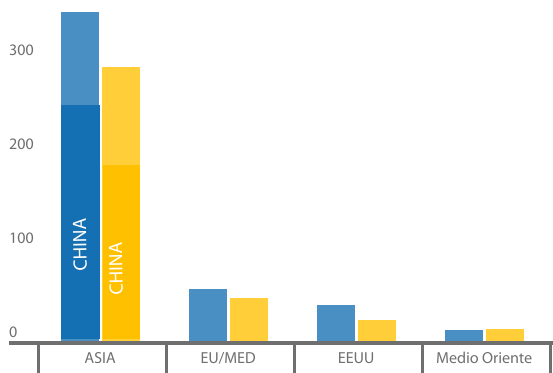
Fuente: Gráfica adaptada de Alphaliner

El top 10 de puertos a nivel global por movimiento de contenedores manejó cerca de 272 millones de TEUs en el 2021, creciendo un 7,1% comparado con el año 2020. Los puertos asiáticos, especialmente de china, encabezaron el listado.

China sigue siendo líder en la movilización de contenedores

PARTICIPACIÓN DE MERCADO DEL TOP 30 DE PUERTOS

Throughput en millones de TEUs 2021 vs 2016



Fuente: Gráfica adaptada de Freightwaves con información de Aphaliner



Hace cinco años, Asia representaba el 78% de los volúmenes de comercio en contenedores en los 30 puertos principales y China el 49%, hoy mantienen las mismas cuotas de mercado, a pesar de la guerra comercial con Estados Unidos y las disrupciones generadas por el covid-19: bloqueos, congestiones y cierres de puertos.

PRINCIPALES OPERADORES DE TERMINALES PORTUARIOS

En el año 2021 los operadores portuarios también mostraron resultados positivos, destacándose los cuatro principales:

Hutchinson Ports Holding (HPC)

52 Puertos, 300 muelles en 26 países, en Asia, Europa, Medio Oriente, África y las Américas.

En Latinoamérica y el Caribe cuenta con terminales en Panamá, Argentina, México y Bahamas.

Resultados año 2021

Ingresos: 1,7 billones USD +24% ▲
Ganancias netas: 448 Millones USD +75% ▲

Throughput Global:
87 MTEUS + 4% ▲

Dubai Ports World (DPWorld)

40 puertos en 22 países y en casi todas las regiones.

En América Latina se encuentra en Brasil, Ecuador, Perú, Argentina, Chile y República Dominicana.

Resultados año 2021

Throughput global:
78 MTEUS + 9,4% ▲

APM Terminals (Maersk)

574 puertos en 42 países, en Asia, Europa, África, Medio Oriente y las Américas.

En Latinoamérica y el Caribe opera en Panamá, México, Guatemala, Costa Rica, Colombia (TCBuen), Brasil, Perú y Argentina.

Resultados año 2021

Ingresos: 4 billones USD + 24% ▲
Margen EBITDA: 36% ▲

Throughput global:
39 MTEUS +11,3% ▲

PSA International

25 Puertos en Asia, Medio Oriente, Europa. Tiene inversiones en terminales portuarios en Bélgica, India, Italia, Japón entre otros. En América Latina tiene presencia en Panamá, Buenaventura, Perú, Brasil y Argentina.

Resultados año 2021

Throughput global:
91,5 M TEUs + 5,1% ▲

Sólo en PSA Singapur se movieron 37,4 millones de TEUs, un crecimiento interanual del 1,6

“Los operadores de terminales globales se están beneficiando de la congestión portuaria: los recargos y las tarifas de almacenamiento están impulsando el rendimiento promedio de los contenedores”

- The Loadstar

NOTAS

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

Fuentes de Información: Organización Mundial del Comercio, Bloomberg, Sea-Intelligence, eeSea, Drewry, Freightwaves, Mundo Marítimo, El Financiero, Alphaliner, The Loadstar, Marine Insight.

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 es de exclusiva responsabilidad de su 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 independiente y autónomamente a la luz de la información que hemos tenido disponible en el momento.