



REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

SEPTIEMBRE 2022



REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

ÍNDICE

1. Tendencias Macroeconómicas Globales

- 1.1. Proyecciones de Crecimiento PIB
- 1.2. Evolución Índices de Precios Internacionales de Productor Básicos
- 1.3. Barómetro Comercio de Mercancías

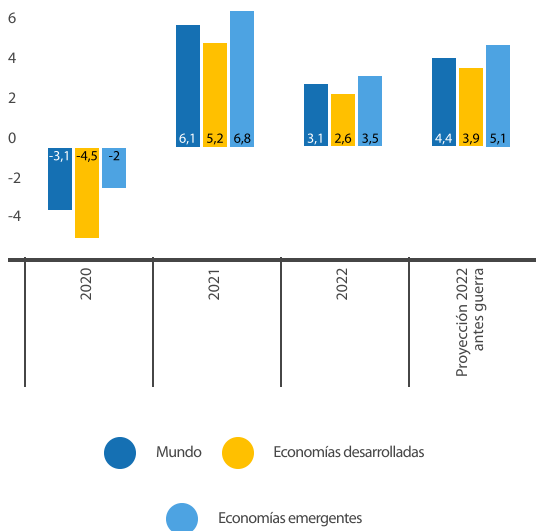
2. Tendencias de la Industria

- 2.1. Puertos
 - 2.1.1. Barcos Esperando en Puertos de Los Ángeles y Long Beach
 - 2.1.2. Market Share Puertos de Estados Unidos
 - 2.1.3. Situación Puertos de Europa
 - 2.1.4. Situación de Contenedores Vacíos en Estados Unidos
- 2.2. Operadores Portuarios
 - 2.2.1. Resultados por TEUs Movilizados
 - 2.2.2. Proyecciones de Capacidad

TENDENCIAS MACROECONÓMICAS

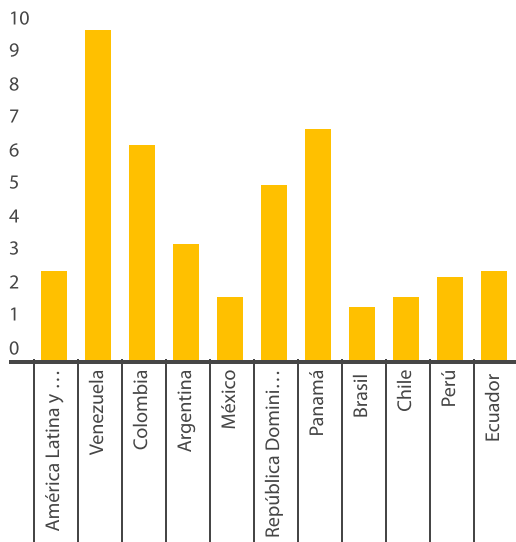
CRECIMIENTO PIB Y PROYECCIONES POR REGIONES

% Variación Interanual



PROYECCIÓN DE CRECIMIENTO ALC 2022

% Variación Interanual



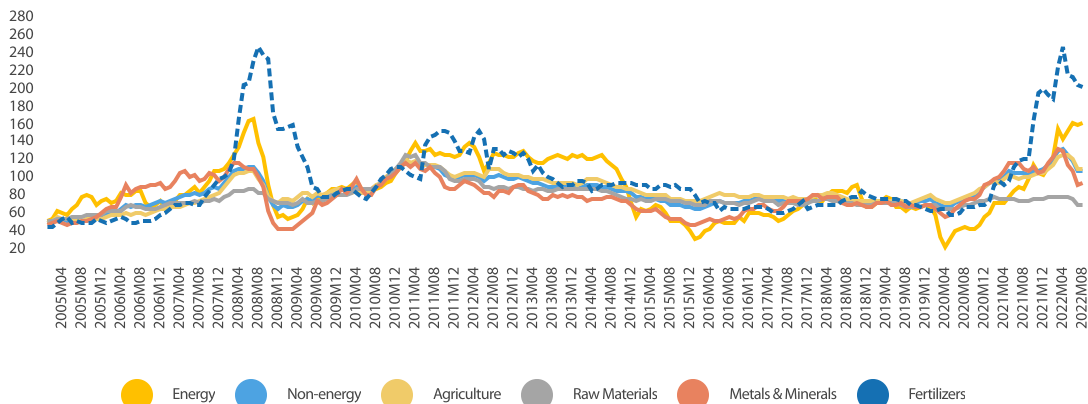
Fuente: Elaboración propia con datos de CEPAL

Los daños causados por la pandemia del coronavirus en la capacidad productiva, además de la invasión de la Federación de Rusia a Ucrania, han agravado la desaceleración en el crecimiento de la economía mundial y aumentado los riesgos de estancamiento.

En el primer trimestre de 2022 el PIB de América Latina comenzó un proceso de ajuste, esto se da tras las elevadas tasas de crecimiento registradas en trimestres anteriores por efecto de la recuperación del choque económico ocasionado por la pandemia de COVID-19.

EVOLUCIÓN ÍNDICES DE PRECIOS INTERNACIONALES DE PRODUCTOS BÁSICOS

Base enero de 2006 = 100



Fuente: Elaboración propia con datos de World Bank Commodities Price Data (The Pink Sheet)

Para 2022 se prevé que los precios de los productos básicos se ubiquen, en promedio, un 21% por encima de los niveles de 2021. Los fertilizantes y los productos energéticos son los que mostrarían la mayor alza, un 55% en el caso de los productos energéticos con respecto de los niveles promedio observados en 2021, mientras que los productos agropecuarios aumentarían un 15%.

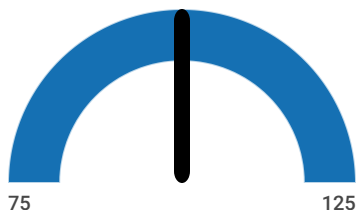
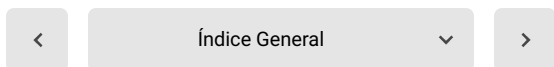
La guerra Rusia - Ucrania causó grandes disrupciones en la cadena de suministro de productos básicos ya que ambos países son exportadores claves de energía, productos agrícolas, fertilizantes y algunos metales. Esto intensificó las presiones ya existentes luego de la recuperación de la pandemia del Covid-19, llevando los precios de varios productos a niveles mayores a los observados en la crisis mundial de 2008, e incluso algunos llegaron a máximos históricos desde que existen las series de precios, como los agrícolas.

“Para muchos mercados **las causas subyacentes de la inflación no son las mismas**. Es importante comprender los principios profundos de este fenómeno, ya que tendrá una gran influencia en los flujos de bienes nacionales y mundiales y, por tanto, en el desarrollo de la cadena de suministro y la industria logística...

En Europa, la inflación es en gran medida "importada" debido a la crisis energética relacionada con el suministro y el costo del gas natural. En EE.UU., el problema es más bien de tipo tradicional, **causado por una economía interna desbocada, alimentada por un paquete de estímulo gubernamental de US\$5 billones**. Por ello, la acción de la Reserva Federal de aumentar las tasas de interés es un intento de inducir una recesión ("destrucción de la demanda"), mientras que en Europa la recesión es inevitable, independientemente de las políticas fiscales que se adopten”

BARÓMETRO COMERCIO DE MERCANCÍAS

Índice - Base 100 = Tendencia

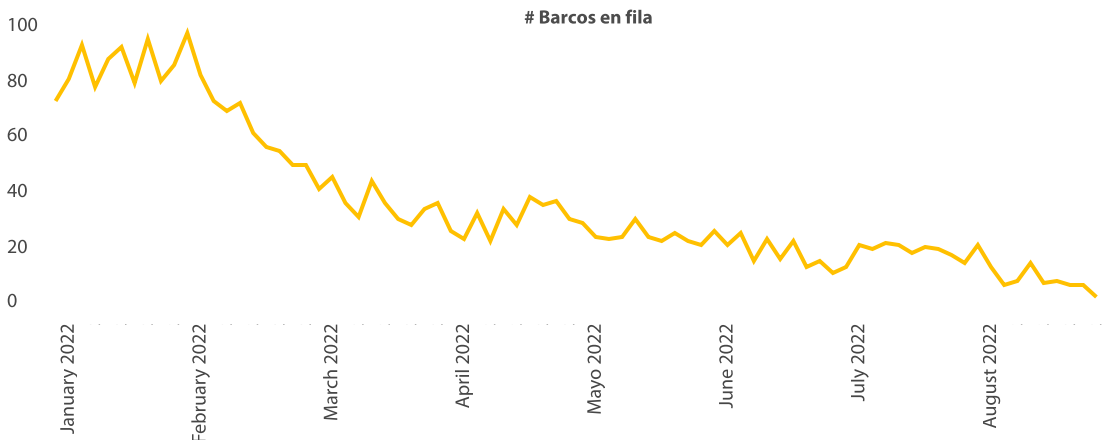


Fuente: Gráfica adaptada de la Organización Mundial del Comercio

El nivel del Barómetro sobre el Comercio de Mercancías de la OMC se mantiene estable, aunque por debajo de la reciente tendencia mostrada en ese ámbito, lo que parece indicar que el comercio mundial de mercancías siguió creciendo en el segundo trimestre de 2022, pero que el ritmo de crecimiento fue inferior al del primer trimestre y probablemente seguirá siendo débil en el segundo semestre del año.

TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA

BARCOS ESPERANDO EN PUERTOS LOS ÁNGELES/LONG BEACH

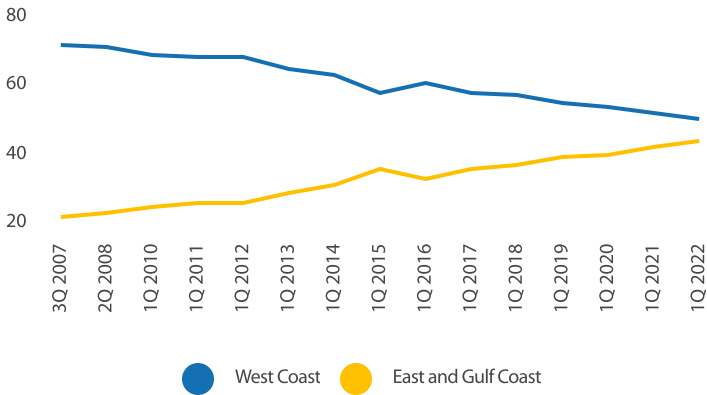


Fuente: Gráfica adaptada de Bloomberg

El número de portacontenedores esperando en los puertos de Los Ángeles y Long Beach está en 8 barcos, la cifra más baja desde finales del año 2020 y una cifra mucho más baja que los 101 barcos apilados en febrero de este año. Esta disminución refleja la desaceleración en la demanda de los consumidores, inventarios acumulados por las empresas y buques desviados por la costa este de Estados Unidos.

MARKET SHARE PUERTOS DE EEUU

% importaciones provenientes de Asia



El dwelltime de los Puertos de L.A ha bajado a 4 días, de los 11 que solía manejar

Cerca de 75 barcos se encuentran ahora esperando afuera de los Puertos de NY, Savannah, y Houston

Fuente: Gráfica adaptada de Bloomberg

Se esta cerrando la brecha entre los puertos del Atlántico y Pacífico... Los puertos de la Costa Este y Golfo de EEUU han venido ganando participación en las importaciones provenientes de Asia. Pasando de tener menos del 25% del mercado en 2007, a actualmente importar el 44% de los productos provenientes de esa región.

El porcentaje de participación en ambos se ha estrechado principalmente por la congestión que afectó en pasados meses a los puertos de la costa este sumado a los problemas laborales, obligando a las líneas a desviar la carga en los puertos del atlántico, quienes son ahora los que presentan congestión.

Maersk bodes continued port disruptions – especially in Europe

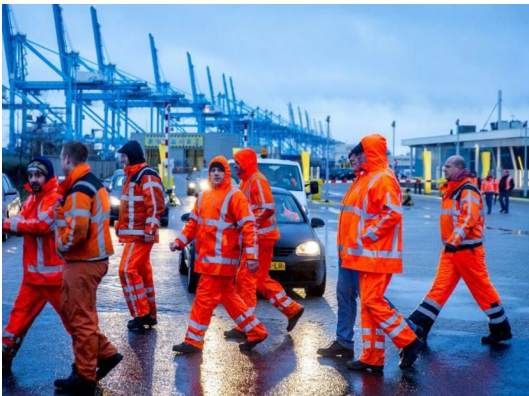


Imagen: AFP

LOS OJOS ESTÁN PUESTOS AHORA EN LOS PUERTOS DE EUROPA

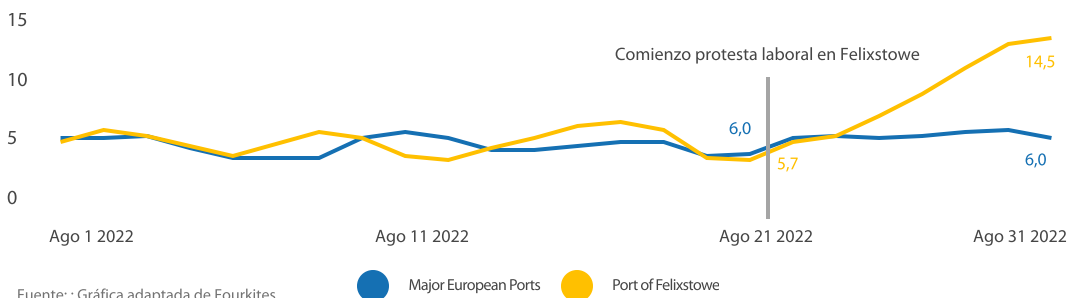
Los puertos de Europa están experimentando varias situaciones al mismo tiempo:

Huelgas de trabajadores
Problemas climáticos con el nivel de las aguas
Falta de conductores de camión

Los puertos más afectados son los puertos de Holanda, Francia, Bélgica y Reino Unido

PUERTO DE FELIXSTOWE: DÍAS PROMEDIO EN TERMINAL

Contenedores de exportación



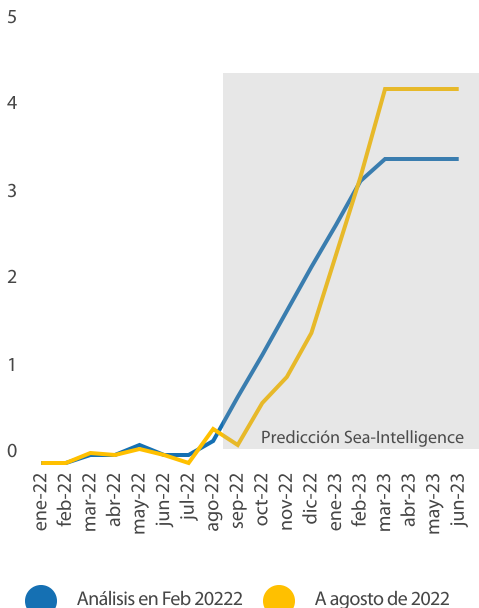
La cadena de suministro europea se sigue viendo afectada por las protestas de los sindicatos, especialmente en el puerto británico de Felixstowe donde más de 2.000 trabajadores portuarios se han unido a la causa.

Recientemente se anunció una nueva protesta empezando el 19 de septiembre hasta el 3 de octubre, esto ocurre en el peor momento para las reposiciones de inventarios de cara a la temporada de navidad al ser este puerto el de mayor conexión Asia - Reino Unido.

Y una situación más: el problema con los vacíos se va intensificando...

CONTENEDORES VACÍOS NO EXPATRIADOS EN EEUU

Millones de TEU



Se observa el número acumulado de contenedores que no se pueden mover fuera de los EE. UU., debido al acortamiento de la cadena de suministro en el Transpacífico.

El acortamiento de la cadena de suministro dejaría una pila de 4,3 millones de TEU de contenedores que no podrán ser expatriados.

En las predicciones realizadas en febrero se observa que el pico de mayo se desarrolló como se esperaba. Así mismo, que el problema se agudizaría a partir de julio.

Se espera que se reanude el repunte, si la cadena de suministro se normaliza por completo para fines de 2022, esto se convertiría en un problema importante en términos de reentregas de vacíos.

“El problema es que veremos una pila cada vez mayor de contenedores vacíos en regiones que son destinos claves, y una capacidad insuficiente de los buques para repatriar los contenedores vacíos.

Adicional a estos problemas, la disminución de la demanda y el abundante acceso a los equipos en Asia significa que los transportistas tienen un incentivo limitado para devolver rápidamente los equipos. **La consecuencia será una gran cantidad de vacíos en América del Norte y Europa**, y un espacio limitado para almacenarlos”.

- Sea-Intelligence

A pesar de las congestiones, a los puertos les está yendo bien...

PRINCIPALES OPERADORES PORTUARIOS

Por TEU movilizados

Ranking	Operador	Teus 2021	% de var vs 2020
1	PSA International	63,4 millones	+6,5%
2	APM Terminals	50,4 millones	+10,3%
3	China Cosco Shipping	49,0 millones	+6,1%
4	China Merchant Ports	48,0 millones	+2,2%
5	DP World	47,9 millones	+8,9%
6	Hutchinson Port	47,0 millones	+5,2%

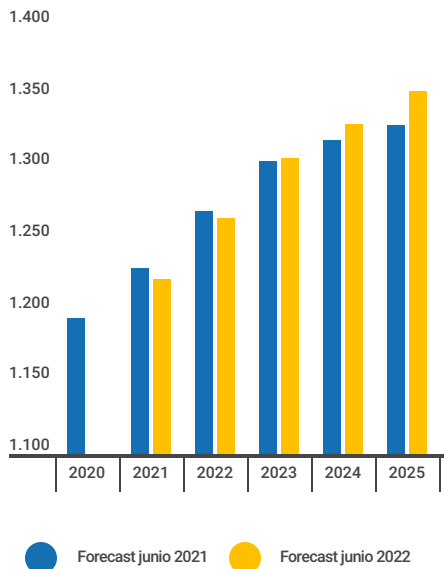
La interrupción de la cadena de suministro global resultó en un aumento de los tiempos de permanencia de la carga, lo que generó cargos de almacenamiento adicionales y elevó el crecimiento de los ingresos de los operadores de terminales por encima de lo que podría justificarse únicamente sobre la base de la recuperación del volumen.

La congestión portuaria no parece haber afectado negativamente el desempeño financiero, a pesar de la caída generalizada en los niveles de productividad

Fuente Gráfica adaptada de Drewry

PROYECCIONES DE CAPACIDAD DE OPERADORES DE TERMINALES

Millones de Teu | Variación forecast 2022 vs 2021



Se prevé que la capacidad mundial de los puertos de contenedores aumente a una tasa media anual del 2,4 % hasta alcanzar los 1.380 millones de TEU en 2025.

Pero el empeoramiento de la situación económica y geopolítica ha provocado una degradación de las perspectivas de demanda de carga y, como resultado, la utilización de los puertos de contenedores, se proyecta que se modere al 70% en 2025 en comparación con la proyección del año pasado del 75%.

Si bien la mayoría de los planes de inversión de los operadores globales de terminales siguen centrados en los activos existentes, ha habido un gran aumento en la cantidad de proyectos nuevos: se espera que CMA Terminals, Hutchison y TIL agreguen 4 millones de TEU de capacidad adicional nueva para 2026.

Fuente Gráfica adaptada de Drewry

NOTAS

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

Fuentes de Información: CEPAL, Banco Mundial, Mundo Marítimo, OMC, Bloomberg, Shipping Watch, Fourkites, Sea-Intelligence, Drewry.

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.