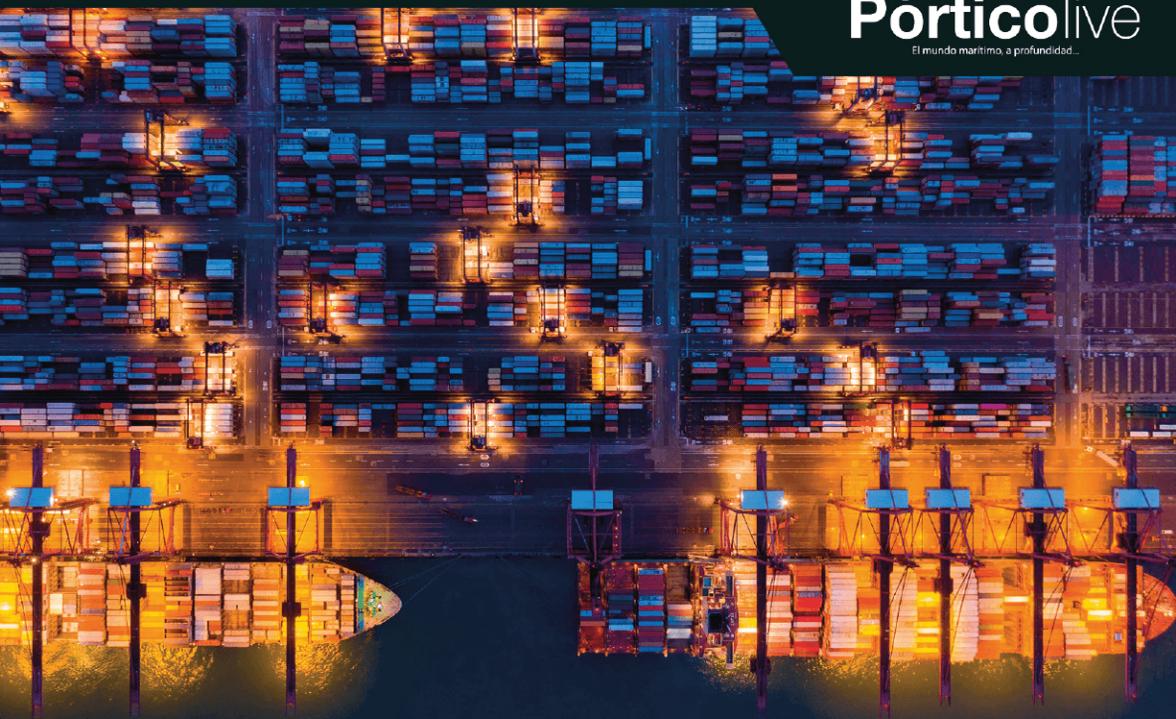


# REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

---

OCTUBRE 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 de energía
- 1.3. Proyecciones de Crecimiento de Comercio Mundial de Mercancías

## 2. Tendencias de la Industria

- 2.1. Mediana Global de días en puerto
- 2.2. Confiabilidad de la programación global
- 2.3. Retraso promedio en buques atrasados
- 2.4. Absorción de la flota global debido a retrasos
- 2.5. World Container Index - Tarifas de fletes
- 2.6. Crecimiento de la demanda global

## TENDENCIAS MACROECONÓMICAS

### PROYECCIONES DE TASAS DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL (%) EN EL G7, RUSIA Y CHINA

	País	2022*	2022 Pre-Guerra	2023	4T 2022 Trimestral	1T 2023 Trimestral
	Canadá	3.2	3.8	2	0.2	0.2
	Francia	2.4	4.1	-0.3	-0.3	-0.4
	Alemania	1	3.3	-1	-1.3	-0.7
	Italia	3	4.4	-1.3	-1.5	-1
	Japón	1.8	3	0.9	0.5	-0.1
	Reino Unido	3.3	4	-0.8	-0.4	-0.6
	Estados Unidos	1.5	3.4	0.5	0	-0.1
	China	3.3	5.2	4.7	1.5	0.7
	Rusia	-4.4	2.6	-3.3	-1.7	0.7

Fuente: Elaboración propia con datos de Economist Intelligence Unit (EIU)

\* Datos de 2022 son un estimado del EIU

Las consecuencias de la invasión rusa de Ucrania, el endurecimiento monetario global y la desaceleración económica en China están pesando sobre la economía global.

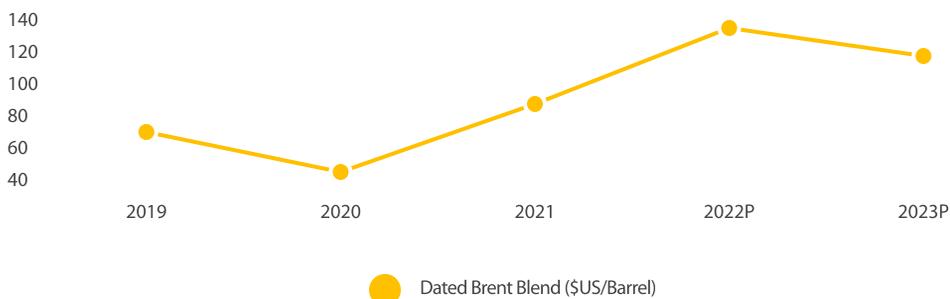
La guerra está afectando a la economía mundial a través del aumento de los precios de las materias primas, las interrupciones en la cadena de suministro y la militarización de los suministros de energía por parte de Rusia.

Esta situación persistirá a lo largo de 2023, ya que se espera que la guerra continúe hasta el próximo año y se convierta en un conflicto fronterizo prolongado.

## LOS PRECIOS DE ENERGÍA SE MANTENDRÁN ALTOS EN 2023

### ÍNICE ANUAL PRECIOS DE ENERGÍA

Nominal U.S Dolars (2010 = 100)



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

P: Pronóstico

La guerra en Ucrania está provocando precios de energía más altos a nivel mundial. En términos de precios más altos de las materias primas, se pronostica que los precios del petróleo se mantendrán por encima de los US\$90/barril al menos hasta mediados de 2023, y que las continuas restricciones de suministro pondrán un piso bajo el precio del petróleo de alrededor de US\$85/barril hasta el final del próximo año.

La guerra continuará interrumpiendo los suministros, y una prohibición de la UE sobre las importaciones de petróleo ruso por vía marítima (que entrará en vigor en diciembre) exacerbará la rigidez del mercado. Los precios del gas en Europa casi se triplicarán este año, después de que el año pasado se quintuplicaran.

### ¿QUÉ IMPACTO TIENE ESTO EN LA CADENA DE SUMINISTRO?

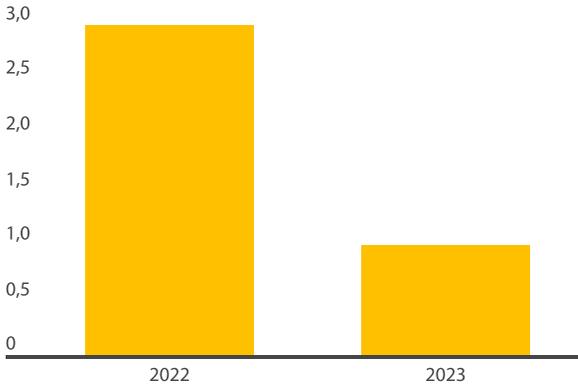
La guerra en Ucrania está ejerciendo más presión sobre las cadenas de suministro. Debido a las sanciones, las empresas luchan por encontrar canales financieros para comerciar con Rusia.

Además, el bloqueo o la destrucción de algunas infraestructuras de transporte (en particular, los puertos de Ucrania) impulsarán las interrupciones de la cadena de suministro. Estas interrupciones se sumarán a los problemas de la cadena de suministro que surgieron durante la crisis de covid-19, que creemos que comenzarán a normalizarse solo después de mediados de 2023.

A largo plazo, y dado el papel de Rusia como principal proveedor de productos básicos (incluidos petróleo, gas, metales básicos y preciosos, cereales y oro), es casi seguro que se reordenen las cadenas de suministro mundiales.

## PROYECCIONES DE CRECIMIENTO DEL VOLUMEN DEL COMERCIO MUNDIAL DE MERCANCÍAS

% Crecimiento Volumen del Comercio



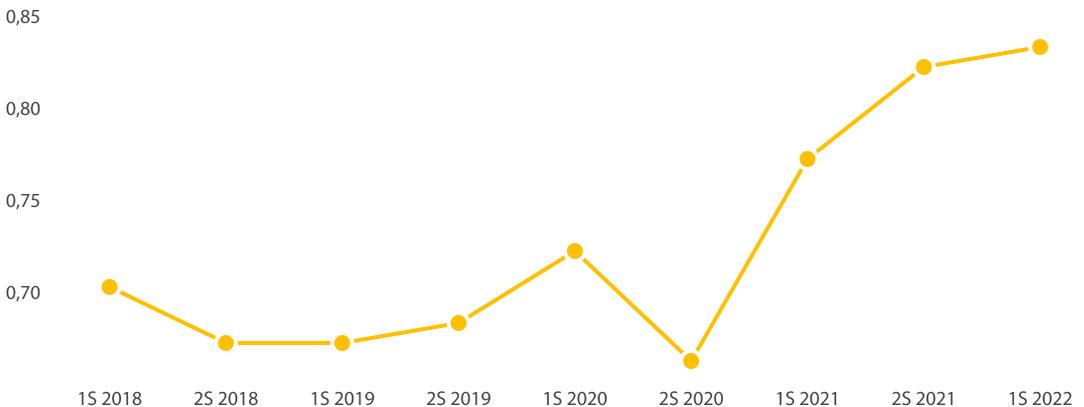
Fuente: Gráfica adaptada de la Organización Mundial del Comercio

Se espera que el comercio mundial pierda impulso en la segunda mitad de 2022 y se mantenga moderado en 2023 a medida que múltiples impactos pesan sobre la economía mundial. Los economistas de la OMC predicen ahora que los volúmenes del comercio mundial de mercancías crecerán un 3,5% en 2022, un poco mejor que el 3,0 % previsto en abril. Para 2023, sin embargo, prevén un aumento del 1,0%, muy por debajo de la estimación anterior del 3,4%.

## TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA

### MEDIANA GLOBAL DE DÍAS EN PUERTO

Días que permanecen los buques en puerto

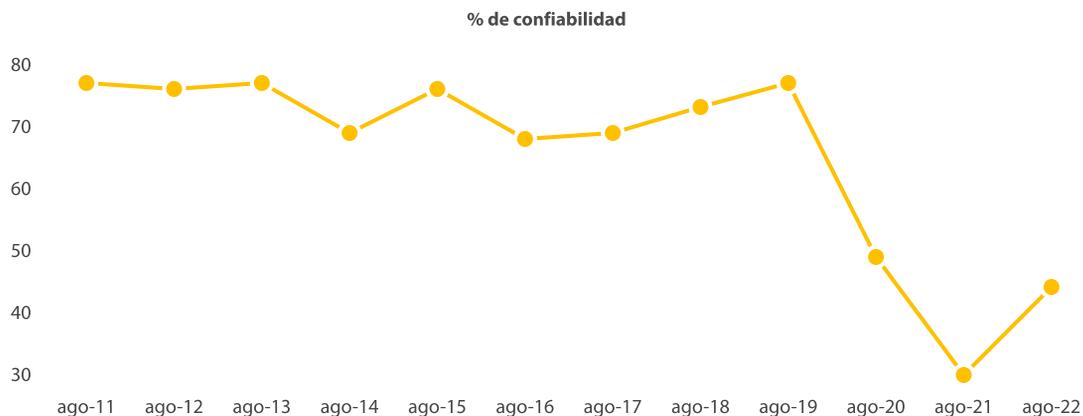


Fuente: Gráfica adaptada de Sea-Intelligence

La UNCTAD publicó su informe semi-anual donde analiza cuanto tiempo pasan los buques en puerto a nivel mundial. Si comparamos la segunda mitad de 2022 con el nivel de referencia promedio en 2018-2019, el tiempo promedio de permanencia en el puerto ha aumentado un 20%.

Esto también es un indicador sobre la presión en los puertos, ya que los puertos ha tenido una ocupación de buques un 20% más alta en la primera mitad de 2022 que en 2018-2019 antes de la pandemia.

## CONFIABILIDAD EN LA PROGRAMACIÓN GLOBAL

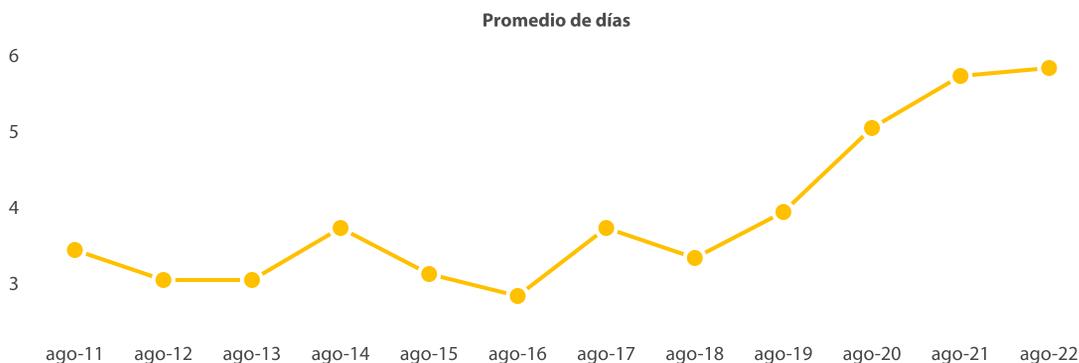


Fuente: Gráfica adaptada de Sea-Intelligence

La confiabilidad de la programación global continuó con una mejora gradual y alcanzó el 46,2% en agosto de 2022. Esto es superior al 40,3% del mes anterior y al punto más bajo absoluto observado en enero de 2022 del 30,4%.

Esto hace que el desempeño del mercado global vuelva al nivel visto en diciembre de 2020 y, por lo tanto, refleja el mejor estado de cosas en 20 meses. Ciertamente no es un rendimiento estelar, pero sí una mejora muy clara en comparación con la pésima situación que acechaba a los mercados en 2021/22.

## RETRASO PROMEDIO DE LOS BUQUES ATRASADOS

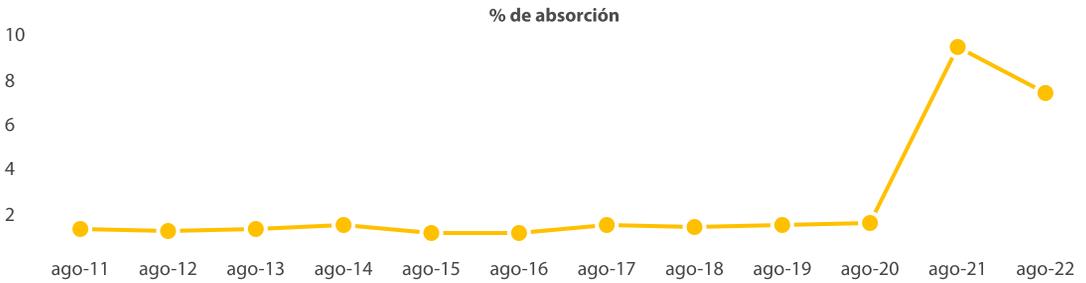


Fuente: Gráfica adaptada de Sea-Intelligence

La magnitud de los retrasos también mejoró sustancialmente. Los buques que llegaron tarde se retrasaron en promedio 5,86 días en agosto de 2022, un 9% menos que los 6,43 días del mes anterior y un 26% menos que los 8 días de enero de 2022.

La reducción en la duración de las demoras de los buques también resultó en una mejora en la cantidad de capacidad de la flota que quedó fuera de servicio debido a las demoras.

## ABSORCIÓN DE LA FLOTA GLOBAL DEBIDO A RETRASOS



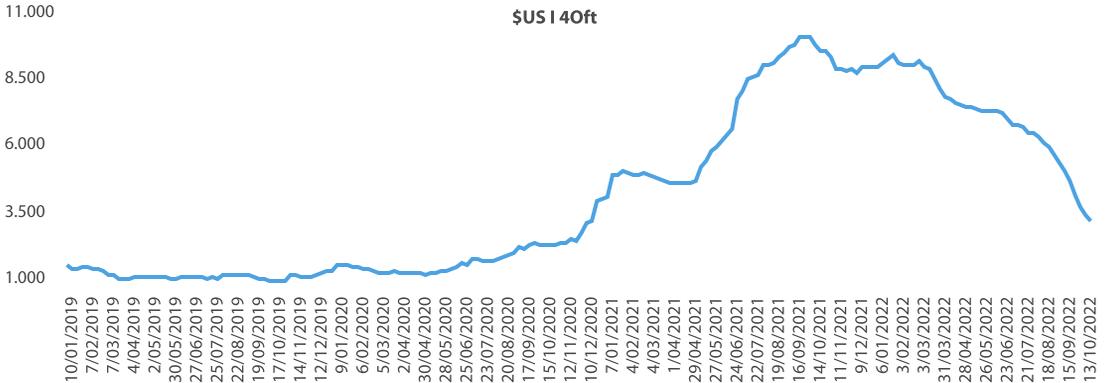
Fuente: Gráfica adaptada de Sea-Intelligence

Ahora estamos en un punto en el que el 7,9% de la flota mundial no estaba disponible en agosto de 2022 debido a retrasos en la cadena de suministro, por debajo del 9,6% en julio y del máximo del 13,8% en enero de 2022. El nivel de referencia normal es una absorción de capacidad del 2% a nivel mundial.

Esto significa que en el punto álgido de los problemas en enero de 2022, se absorbió un 11,8% de capacidad adicional en comparación con la situación normal. A partir de agosto de 2022, ahora vemos "solo" un 5,9% de capacidad adicional absorbida debido a retrasos. Esto significa, en un sentido muy real, que los problemas de congestión se han reducido a la mitad, en comparación con la situación en enero de 2022.

Esta es una buena noticia para los transportistas y también es un factor importante en la rápida disminución actual de las tarifas de flete.

## WORLD CONTAINER INDEX - TARIFAS DE FLETE

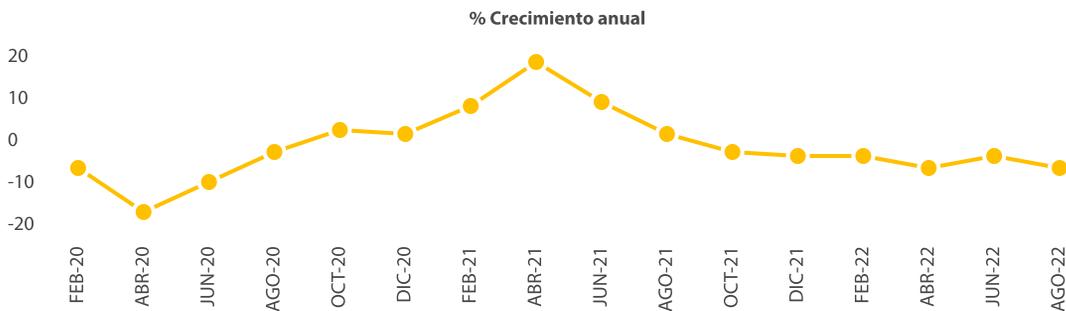


Fuente: Gráfica adaptada de Drewry

El índice compuesto disminuyó un 6% esta semana, la 33ª disminución semanal consecutiva, y ha caído un 65% en comparación con la misma semana del año pasado.

El último índice de \$3.483 por contenedor de 40 pies ahora está un 66% por debajo del pico de \$10.377 alcanzado en septiembre de 2021. Es un 7% más bajo que el promedio de 5 años de \$3.732, lo que indica un regreso a precios más normales, pero sigue siendo un 145% más alto que las tarifas promedio de 2019 (antes de la pandemia) de \$1.420.

## CRECIMIENTO DE LA DEMANDA GLOBAL



Fuente: Gráfica adaptada de Sea-Intelligence

El ritmo de caída de la demanda, medido como crecimiento interanual, se intensificó en agosto. La falta de la temporada alta en las principales rutas este-oeste fue parte de la razón.

Según la información de Container Trade Statistics (CTS), la medición del crecimiento de la demanda de julio se revisó para mostrar un crecimiento de la demanda mundial del 2,1%, superior al crecimiento del 0,6% informado en el conjunto de datos hace un mes.

Pero los nuevos datos de agosto mostraron un fuerte empeoramiento del mercado, ya que la demanda mundial disminuyó un -4,2% interanual.

## NOTAS

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

Fuentes de Información: UNCTAD, Banco Mundial, OMC, Economist Intelligence Unit (EIU), Container Trade Statistics (CTS), 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.