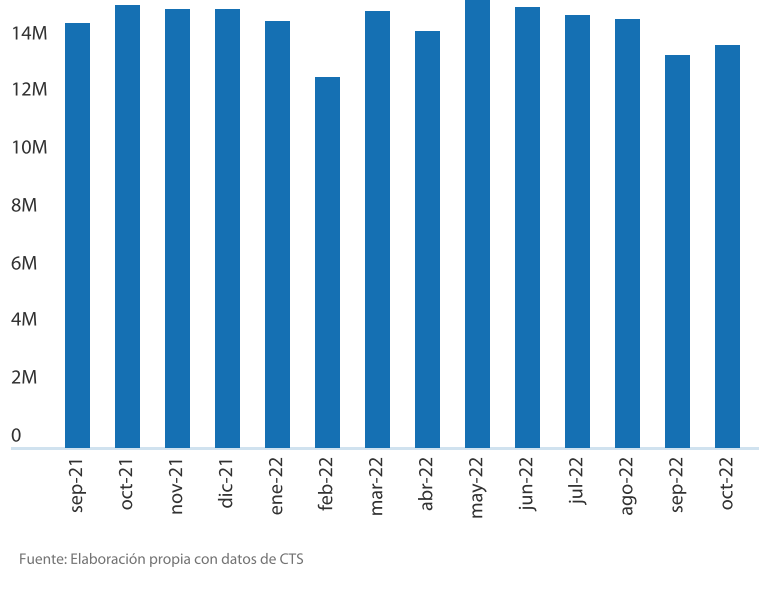


LÍNEAS NAVIERAS

VOLUMEN GLOBAL DE TEUS (IMPO + EXPO)

2021 - 2022 | Millones de Teu



Fuente: Elaboración propia con datos de CTS

La demanda global medida en TEUs (importaciones y exportaciones) disminuyó un -9,3% interanual en octubre y también ha bajado un -4,3% respecto a octubre de 2019, antes de la pandemia.

Los analistas de CNBC predicen una disminución adicional del 2,5% en los volúmenes de contenedores en el año 2023.

CRECIMIENTO OFERTA Y DEMANDA CON PRONÓSTICO 2014 - 2022

Se proyecta para el 2022 una caída en la demanda de portacontenedores del -2,3% interanual, reflejando las condiciones macroeconómicas y el crecimiento de la presión inflacionaria.

Adicionalmente, se proyecta que la capacidad incrementará a 3,8% así que la relación entre la demanda y la oferta para el 2022 se pronostica incrementalmente negativa.

Para el 2023 se observa una tendencia negativa del mercado con un crecimiento estimado de la oferta de 7,1% y un 0,6% de la demanda con un alivio en la congestión portuaria lo cual liberará mayor capacidad al mercado.

Año	Oferta	Demanda	Diferencia neta
2014	+6,5%	+5,3%	-1,2%
2015	+7,9%	+2,1%	-5,8%
2016	+1,2%	+4,3%	+3,1%
2017	+3,8%	+5,5%	+1,7%
2018	+5,6%	+4,2%	-1,4%
2019	+4,0%	+2,0%	-2,0%
2020	+2,9%	-1,3%	-4,2%
2021	+4,5%	+6,3%	+1,8%
2022pr	+3,8%	-2,3%	-6,1%
2023pr	+7,1%	+0,6%	-6,5%
2024pr	+5,6%	+3,1%	-2,5%

Fuente: Deutsche Bank, Clarksons

PROYECCIÓN DEL PROCESO DE DESCARBONIZACIÓN



Fuente: Maritime Executive, World Economic Forum

Iniciativas regionales como cobrarle impuestos a todos los buques transportadores de carga hacia y desde la Unión Europea de acuerdo a sus emisiones desde el 2024 podrían forzar a la IMO a seguir esta misma ruta de implementación.

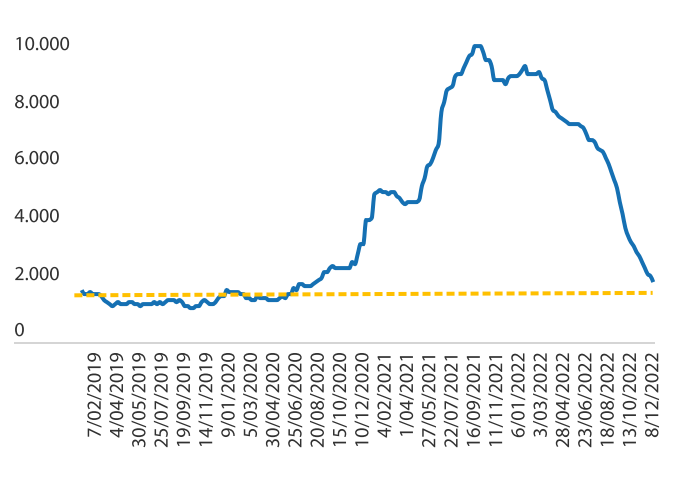
La estrategia de la Organización Marítima Internacional (OMI) para las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), la implementación obligatoria de medidas a corto plazo (sobre el diseño de los buques y la intensidad de carbono) en 2023, así como las regulaciones de emisiones marinas de la UE, podrían afectar las perspectivas a corto y mediano plazo de las estructuras de costos o utilidades de las líneas navieras.

ÍNDICE MUNDIAL DE CONTENEDORES

El debilitamiento de la demanda tiende a hacer que los fletes caigan por debajo de los niveles de equilibrio para las compañías navieras.

Los valores de fletes marítimos de equilibrio deberían ser más altos que los niveles previos a la pandemia, debido a los precios más altos del combustible, así como a la inflación.

Los expertos creen que es poco probable que los blanked sailings puedan detener la caída de los fletes a los promedios previos a la pandemia.



● USD Freight

Fuente: Drewry

EBIT TERCER TRIMESTRE PRINCIPALES LÍNEAS NAVIERAS

2010 - 2022 | Millones de USD

Línea Naviera / Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Y/Y 22/21	Y/Y 22/21
Maersk	1.158	-257	547	567	740	303	-153	21	60	737	968	5.337	8.734	3397	64%
CMA CGM	NA	NA	541	271	248	158	-86	568	241	332	1.017	6.235	NA	NA	NA
COSCO	456	-288	-188	-74	94	-183	-253	131	87	219	384	6.977	6.898	-79	-1%
Hapag-Lloyd	358	46	103	83	30	90	74	210	242	276	607	3.363	5.046	1683	50%
ONE	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	-192	121	121	403	4.295	5.528	1233	29%
Evergreen	NA	NA	59	2	93	-80	-59	100	33	44	383	3.452	3.441	-11	0%
HMM	287	-64	14	4	-8	-66	-210	-26	-111	-39	238	1.918	1.821	-97	-5%
Yang Ming	NA	NA	97	57	66	-105	-150	51	-22	-19	143	2.246	1.827	-419	-19%
ZIM	102	-63	81	17	-251	34	-7	54	17	46	189	1.859	1.544	-315	-17%
Wan Hai	NA	NA	31	24	56	3	11	48	8	21	67	1.560	791	-769	-49%

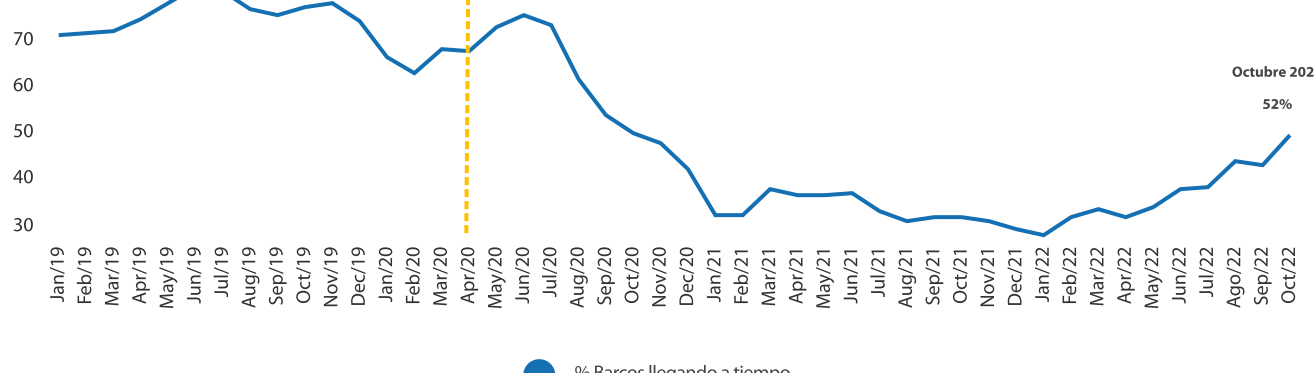
Para el tercer trimestre de 2022 las líneas navieras reportaron un EBIT total de industria de 35,63 billones de dólares, dando un resultado mayor a la suma de todos los EBIT del Q3 de 2010-2020 y el Q3 de 2021. Se espera para el 2023 una caída en los resultados financieros de las líneas debido al decrecimiento de las tarifas de fletes.

Fuente: Fuente: Sea-Intelligence
Maersk: 2017 to 2019 EBIT of AP Moller - Maersk Group; rest Maersk Ocean Segment
ONE: 2020-2022 EBIT of Oceana Network Express; rest Net Results
Cosco: COSCO Shipping Holdings Co., Ltd
Evergreen: Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.

CONFIABILIDAD EN LOS ITINERARIOS

CONFIABILIDAD GLOBAL EN LOS ITINERARIOS

% De barcos llegando a tiempo



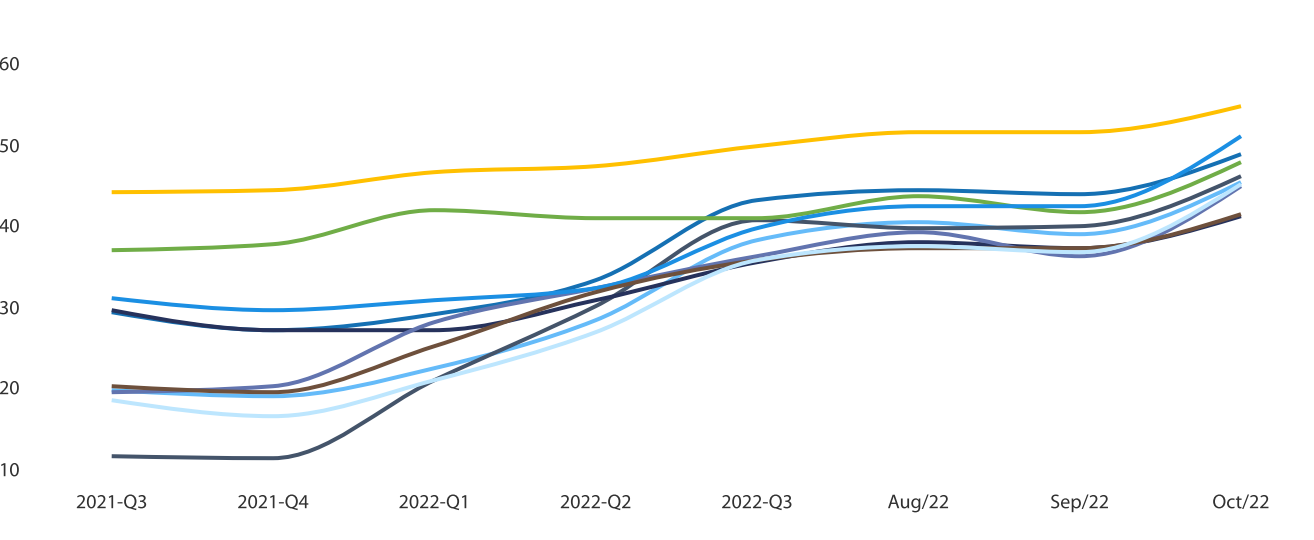
● % Barcos llegando a tiempo

Fuente: Gráfica adaptada de Sea-Intelligence

El indicador de confiabilidad de los itinerarios de las líneas navieras en octubre marcó un 52% de portacontenedores reportando llegadas a tiempo en los puertos de destino, indicando un crecimiento global interanual de 17,8 puntos porcentuales y un crecimiento mensual del 6,6% puntos porcentuales entre septiembre y octubre, el incremento intermensual más alto observado en 2022 hasta el momento.

En los últimos meses, la confiabilidad ha empezado a mejorar, coincidiendo con la caída de la demanda y la disposición de las líneas navieras a hacer blanked sailings. Observamos una situación similar al comienzo de la pandemia cuando, con menor cantidad de viajes, la confiabilidad empezó a aumentar, demostrando que es más fácil manejar horarios de 10 buques que de 50.

RESULTADOS PORCENTAJE DE CONFIABILIDAD 2021 Q3 - Oct 2022

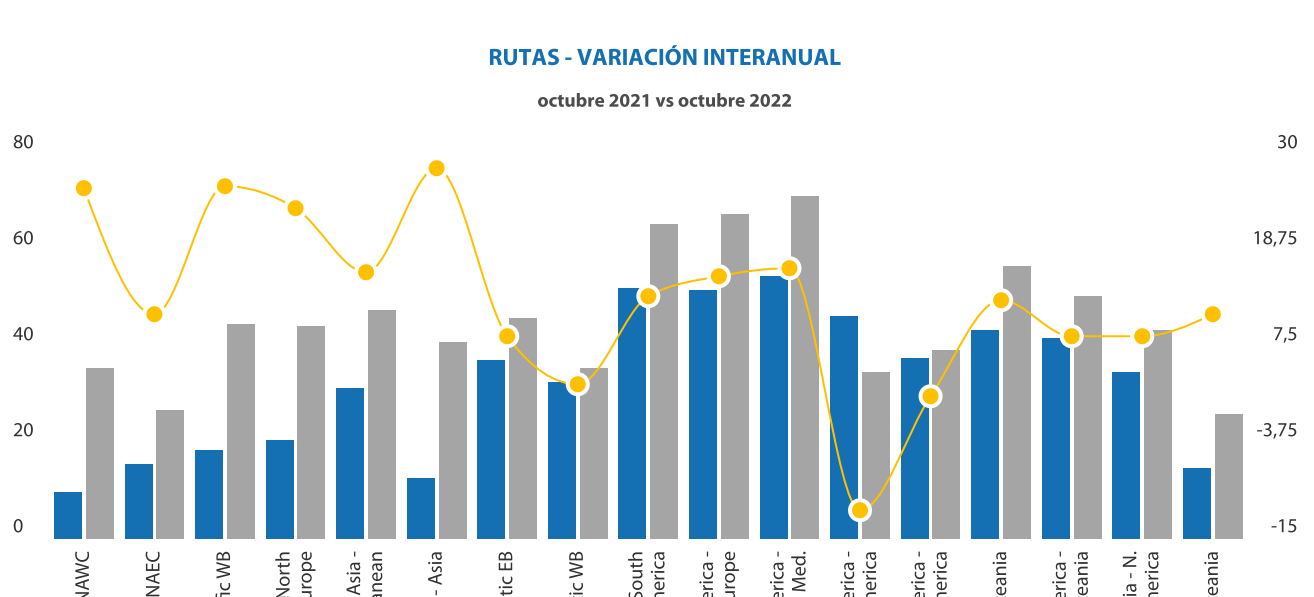


Fuente: Elaboración propia con datos de Sea-Intelligence

En octubre, Maersk presentó la mayor confiabilidad con 56,4% de sus buques llegando a tiempo. Solo Maersk, MSC y CMA CGM sobrepasan el umbral de 50% de confiabilidad. El resto de líneas navieras están muy cerca en porcentaje de confiabilidad con valores entre 40% y 50%.

RUTAS - VARIACIÓN INTERANUAL

octubre 2021 vs octubre 2022



Fuente: Elaboración propia con datos de Sea-Intelligence

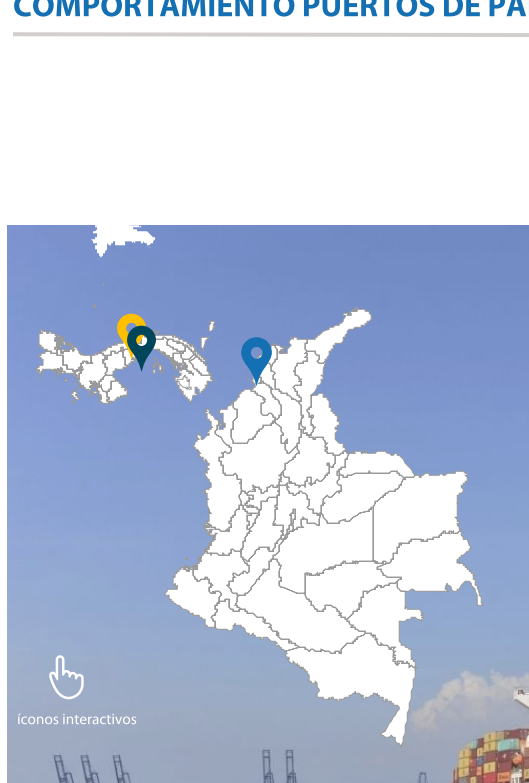
Las rutas entre Suramérica y Europa son las que presentan la mayor confiabilidad de los itinerarios aunque no las mayores mejoras interanuales, mientras que las rutas entre Norteamérica y Suramérica son las que mayores puntos porcentuales han disminuido con respecto a octubre del año anterior, con reducciones de hasta 12 puntos porcentuales.

La ruta principal de Asia - Costa Oeste de los Estados Unidos tuvo un importante incremento interanual de 26 puntos porcentuales, en gran parte gracias a los alivios en las congestiones de los puertos de Los Ángeles y Long Beach. CULines fue la línea naviera con mayor confiabilidad en esta ruta con 77,8%.

COMPORTAMIENTO PUERTOS DE PANAMÁ Y CARTAGENA

VOLUMENES DE CARGA PUERTOS PANAMÁ Y CARTAGENA

TEUS acumulados a octubre 2022



Fuente: Autoridad Marítima de Panamá. Base de Datos Grupo Puerto de Cartagena.

La carga contenerizada de transbordo en el Puerto de Cartagena ha disminuido en los primeros diez meses del año comparado a 2021. Así mismo, los puertos de Panamá (MIT, Cristóbal, Balboa y Rodman) han decrecido entre enero y octubre del año comparado con el mismo periodo de 2021.

Los puertos en Panamá Atlántico presentaron un incremento del 5,3% en sus volúmenes a octubre comparado con el mismo periodo del año pasado, esto principalmente mientras tanto, el crecimiento de 47% en Colon Container Terminals. Mientras por, los terminales en la parte pacífico Panamá presentaron una disminución del 5,6% con respecto al mismo periodo del año 2021.

En el puerto de Cartagena la carga decreció un 6,8% con respecto al año pasado. Lo que se ha presentado este año es una disminución en sus volúmenes de transbordo y una dinámica plana de la carga domestica.

Debido a la alta congestión durante el año las líneas navieras han reorganizado su oferta para ofrecer más servicios directos, por esta razón, a pesar de que ya la congestión se ha aliviado, los volúmenes de trasbordo en la región siguen mostrando resultados negativos.

NOTAS

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

Fuentes de Información: Deutsche Bank, Clarksons, Maritime Executive, Sea-Intelligence, Autoridad Marítima de Panamá, Grupo Puerto de Cartagena, Drewry, Sea-Intelligence, Maersk, ONE, COSCO, Evergreen, World Economic Forum

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 de desarrollo 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.