

# ¿En qué están invirtiendo sus excedentes de caja las Líneas Navieras?

Pórtico live

Febrero de 2022

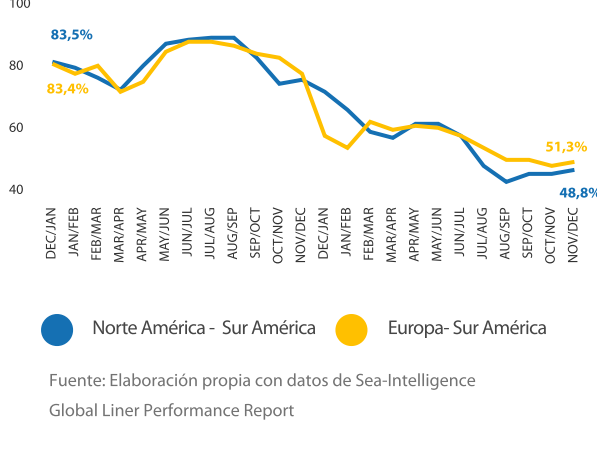
Mientras el mundo logístico sigue enfrentando a comienzos de 2022 un gran caos por cuenta de la pandemia, el incremento de la demanda en Estados Unidos y de otras tantas variables coyunturales y otras estructurales, las Líneas Navieras han perdido confiabilidad frente a sus clientes. El indicador de confiabilidad de los itinerarios de las Líneas Navieras, calculado por la firma Sea Intelligence, demuestra cómo las congestiones en la cadena de suministro han impactado los niveles de servicio, llevándolos a niveles históricos muy bajos.

A nivel de las rutas que cubren la región de Suramérica también se han presentado retrasos en las llegadas de los barcos. Como resultado, la confiabilidad de los itinerarios de las líneas navieras se ha reducido en un 30%.

## CONFIABILIDAD DE LOS ITINERARIOS LÍNEAS NAVIERAS



## CONFIABILIDAD DE LOS ITINERARIOS LÍNEAS NAVIERAS



Fuente: Elaboración propia con datos de Sea-Intelligence Global Liner Performance Report

Fuente: Elaboración propia con datos de Sea-Intelligence Global Liner Performance Report

Sin embargo, y a pesar de la pérdida de eficiencia de las Líneas Navieras, estas compañías son las grandes ganadoras desde el punto de vista financiero. Entre todas alcanzaron resultados estimados para el año 2021 de USD 190.000 millones, según Drewry. La gran pregunta es: **¿En qué están invirtiendo toda la caja adicional generada por el aumento del comercio y la disparada de los fletes marítimos?**



## 1. MÁS BARCOS, NUEVOS Y USADOS

El número de nuevos barcos portacontenedores representa el 20% del total de la capacidad total actual. Teniendo en cuenta que las congestiones de la cadena logística se consumen más o menos el 25% de esa capacidad y que la mayoría de los barcos en construcción tardarán mínimo dos a 3 años en estar operativos, la inclusión de nuevas motonaves no soluciona el problema, pero le agrega dinamismo al transporte marítimo en dos sentidos: nuevas motonaves de los tamaños que el mercado requiere y el recambio hacia barcos con combustibles más amigables con el medio ambiente (principalmente LNG).

• MSC es la Línea Naviera que más ha invertido en nueva capacidad, convirtiéndose en la número 1 en el mundo, con el 17% de market share sobre la flota total a nivel mundial.

• Maersk, que ahora es la No. 2, ha dedicado sus recursos a invertir menos en barcos adicionales y más en otros negocios. Sólo incrementó su flota en un 3,4%.

• Aunque la variación frente a 2021 es baja, la nueva flota de Hapag Lloyd en construcción representa el 24% del total de sus barcos.

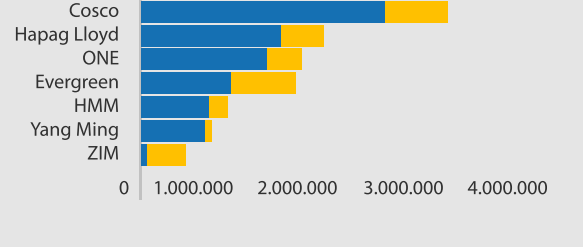
• Evergreen es la línea que más ha invertido en barcos nuevos después de MSC. Las órdenes de nuevos barcos representan el 41% de su flota total. Le sigue Cosco, que tiene una capacidad en construcción de 585.272 Teus adicionales.

• Un total de 572 portacontenedores de segunda se vendieron durante el año 2021, lo que equivale a unos 1,94 millones de TEU.

• Dados los precios actuales de charter buques de alrededor de USD 200.000 por día, las Líneas Navieras están buscando todas las opciones para comprar buques en lugar de "alquilar".

### FLOTA PORTACONTENEDORES LÍNEAS NAVIERAS

Número de Teus - TOP 10

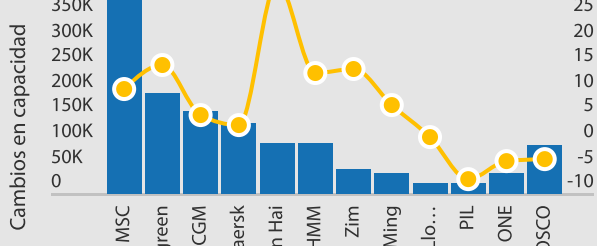


● Propios + Charteados ● En construcción

Fuente: Elaboración propia con datos TOP 100 Alphaliner

### CAMBIOS EN LA CAPACIDAD TOP 12 LÍNEAS NAVIERAS

Incremento de capacidad - % de cambio entre 2022 y 2021



● Cambios en capacidad ● % de cambio vs 2021

Fuente: Gráfica adaptada de Alphaliner

## ¿HACIA DONDE ESTÁ DESPLEGADA ESA CAPACIDAD?

### DISTRIBUCIÓN FLOTA ACTUAL BARCOS PORTACONTENEDORES

% de distribución entre las regiones de comercio - Ene 2022



Fuente: Elaboración propia con datos de Alphaliner

• La capacidad de los barcos portacontenedores está esencialmente desplegada en el comercio entre Asia, Europa y Norteamérica.

• La ruta Asia - Norteamérica consume el 22% de la actual flota mundial, en igual medida que la ruta Asia - Europa.

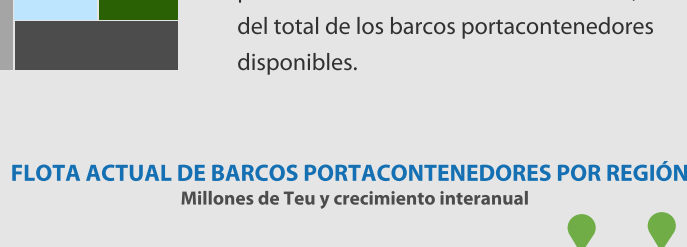
• Por su parte, el comercio regional entre los países de Latinoamérica consume el 12,4% del total de los barcos portacontenedores disponibles.

• El crecimiento de la flota de barcos portacontenedores ha estado enfocado en cubrir el incremento del comercio entre China y Estados Unidos, con un aumento interanual del 31%.

• Los comercios intrarregionales han decrecido y las zonas de interés de Colombia - Latinoamérica, Europa/NorteAmérica-tuvieron crecimientos moderados, lo que de alguna manera disminuye el número de barcos sobre los puertos y afecta el cumplimiento de los itinerarios

### FLOTA ACTUAL DE BARCOS PORTACONTENEDORES POR REGIÓN

Millones de Teu y crecimiento interanual



● 1-ene-21 ● 1-ene-22

Fuente: Gráfica adaptada de Alphaliner

## 2. NEGOCIOS LOGÍSTICOS

Definitivamente este es uno de los grandes apuestas de las líneas navieras, bien sea por sus objetivos estratégicos de consolidarse como operadores logísticos globales apalancados en su negocio tradicional de transporte marítimo, o porque los negocios logísticos fortalecen su core principal y mejoran la experiencia de sus clientes. En el año 2021 hubo 17 transacciones, con un valor total revelado de USD 17,4 billones, que fue más del doble del revelado en el año 2020, USD 7 billones, con 14 transacciones.

### MAERSK

#### Objetivo principal

Integración total de la cadena logística y e-commerce.

#### Datos relevantes

• Compró 7 compañías logísticas entre 2020 y 2021 e invirtió en 7 startups, por más de USD 7 billones.

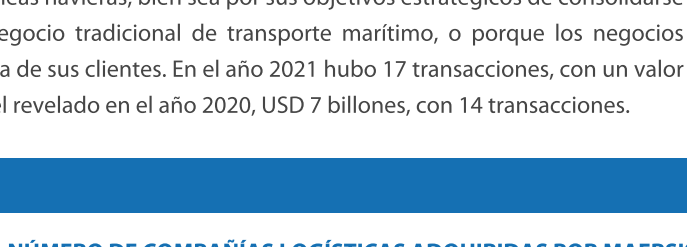
• Ubicadas en China, Estados Unidos y Europa.

• La compra más grande fue LF Logistics, empresa China, adquirida por USD 3,6 billones.

• Con la compra de 3 empresas de fulfillment, Visible Supply Chain Management y Performance Team en Estados Unidos y B2C en Europa, Maersk cada vez adquiere mayor participación de mercado en la integración de negocios dentro de toda la cadena de suministro, incluyendo no solamente el sector marítimo, sino también el transporte aéreo con la compra de la empresa Alemana Senator International, dedicada al transporte de carga, especialmente aérea.

### NÚMERO DE COMPAÑÍAS LOGÍSTICAS ADQUIRIDAS POR MAERSK

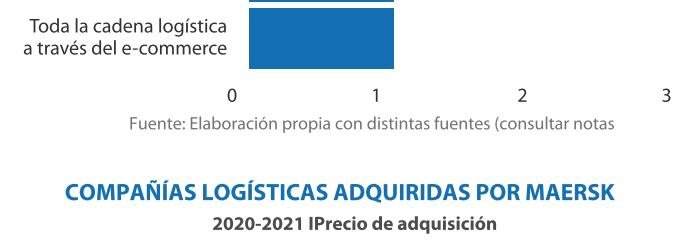
2020-2021



Fuente: Elaboración propia con distintas fuentes (consultar notas)

### COMPAÑÍAS LOGÍSTICAS ADQUIRIDAS POR MAERSK

2020-2021 | Precio de adquisición

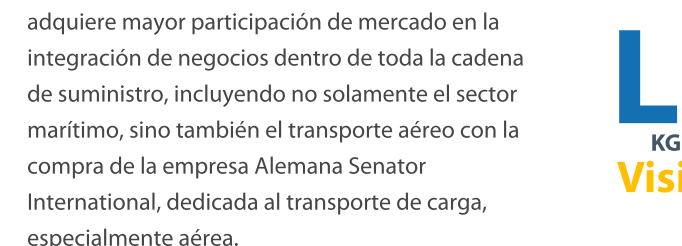


Fuente: Elaboración propia con distintas fuentes (consultar notas)

### MSC

### NÚMERO DE COMPAÑÍAS LOGÍSTICAS ADQUIRIDAS POR MSC

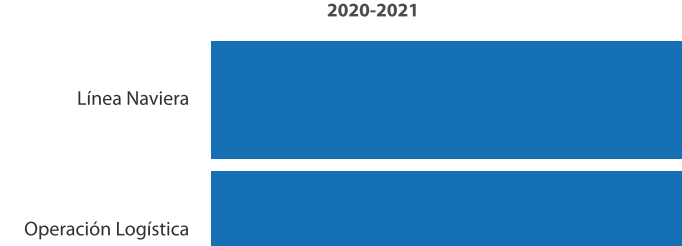
2020-2021



Fuente: Elaboración propia con distintas fuentes (consultar notas)

### COMPAÑÍAS LOGÍSTICAS ADQUIRIDAS POR MSC

2020-2021 | Precio de adquisición



Fuente: Elaboración propia con distintas fuentes (consultar notas)

#### Objetivo principal

Ser la línea naviera con mayor capacidad de naves.

#### Datos relevantes

• Desde el año 2020 ha venido incrementando la capacidad de su flota hasta lograr ser la principal línea naviera del mercado.

• Adquirió a finales de 2021 por 6,4 billones de dólares el 100% de las operaciones de la Empresa Bolloré Logistics en África.

• MSC es, dentro del grupo de las grandes líneas navieras, la que ha estado en menor medida interesada en integrarse verticalmente. Esto es evidente al comparar el número de barcos portacontenedores adquiridos en los últimos años y los que tienen en construcción para los próximos años, con la cantidad de negocios logísticos comprados.

### CMA-CGM

#### Objetivo principal

Integración total de la cadena logística, E-commerce y especialmente terminales portuarias.

#### Datos relevantes

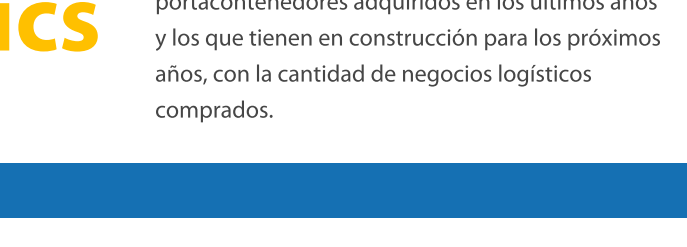
• Compró 10 compañías logísticas entre 2020 y 2021, 5 de estas son terminales portuarias.

• La mayor adquisición hasta el momento es Ingram Micro's Commerce por 3 billones de dólares, con esta compra consolida el negocio logístico al integrarse con CEVA Logistics.

• CMA-CGM se ha enfocado en la obtención de terminales portuarias, comprando en los últimos años un total de 5 en Estados Unidos, EAU, Líbano, Egipto y España. Recientemente, la adquirió la terminal Fenix Marine Services, la segunda más grande del Puerto de los Ángeles, la naviera había vendido en 2017 el 90% de las acciones de esta terminal por 875 millones de dólares, para finalmente recomprarla en 2,3 billones de dólares.

### NÚMERO DE COMPAÑÍAS LOGÍSTICAS ADQUIRIDAS POR CMA-CGM

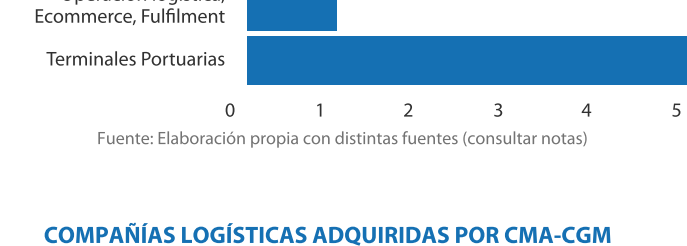
2020-2021



Fuente: Elaboración propia con distintas fuentes (consultar notas)

### COMPAÑÍAS LOGÍSTICAS ADQUIRIDAS POR CMA-CGM

2020-2021 | Precio de adquisición



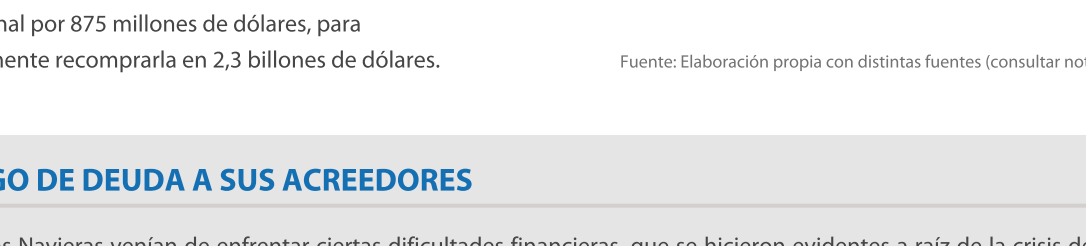
Fuente: Elaboración propia con distintas fuentes (consultar notas)

## 3. PAGO DE DEUDA A SUS ACREEDORES

Las Líneas Navieras venían de enfrentar ciertas dificultades financieras, que se hicieron evidentes a raíz de la crisis del año 2008. Algunas desaparecieron, otras fueron compradas. El objetivo principal era encontrar fuentes de economía de escala para garantizar mejores resultados financieros que les permitieran tener cierta estabilidad. En el momento, el pago de la deuda, el control de la oferta, generaron un impacto positivo no solo en los ingresos, si no en la capacidad de pago de estas compañías a sus principales acreedores.

### INDUSTRIA LÍNEAS NAVIERAS: EBIT Y PAGO DE DEUDA

EBIT promedio por dólar de interés adeudado, sobre la deuda pendiente



Fuente: Gráfica adaptada de JOC con datos de Alix Partners

• Entre octubre de 2020 y octubre de 2021, la industria del transporte de contenedores tuvo USD 12,86 EBIT por cada dólar de intereses que adeudaba.

• El Altman Z- score para las Líneas Navieras, que es un indicador predictivo que mide si una compañía podría entrar en bancarota, se ubicó en 2021 en 2,33, después de haber estado en 1,15 en el año 2019. Si el indicador se ubica por debajo de 1,8, la industria se encuentra en un alto nivel de estrés financiero y si se ubica por encima de 3, está en un nivel sano.

• La capacidad de las Líneas Navieras para atender su deuda será uno de los indicadores más relevantes en 2022. Pagar la deuda de los buques que están en servicio le permite a estas compañías enfocarse en negocios de largo plazo con sus clientes, la integración vertical de nuevos servicios y, seguramente, mantener la dinámica de fletes más altos.

## 4. DIVIDENDOS Y RECOMPRA DE ACCIONES

• Parte de los excesos de caja serán destinados a los accionistas. Líneas Navieras como Maersk, ZIM, CMA-CGM, han fortalecido sus programas de re compra de acciones e incrementado sustancialmente las previsiones de dividendos ordinarios para los años 2022 y 2023.

• Al cierre de este informe, Maersk Line era la única Línea Naviera en publicar sus resultados financieros definitivos para el año 2021. Los dividendos propuestos alcanzaban los USD 7.117 millones, 552% más que los divididos pagados el año anterior. La rentabilidad por dividendo (dividend yield) pasó del 2,4% en 2020 a una propuesta del 10,7% en 2021. Maersk adicionalmente fortaleció su programa de recompra de acciones, el cual ascendió a USD 1.956 millones para el año 2021.

### EVOLUCIÓN DIVIDENDOS MAERSK

2017-2021



● Total Dividendos (millones de USD) ● Dividend Yield (%)

Fuente: Elaboración propia con datos de reporte financiero 2021 Grupo Maersk

**“El mundo del transporte de contenedores cambió en 2020, no por el coronavirus sino por la respuesta al coronavirus. Las Líneas Navieras esta vez han tenido éxito en lo que han estado tratando de hacer durante años: la capacidad de adaptar la oferta a la demanda, en un nivel táctico”**

Alan Pedregal  
CEO Sealntelligence

## NOTAS

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

Fuentes de Información: Sea-Intelligence, Alphaliner, reportes financieros Líneas Navieras, páginas web líneas navieras, JOC, Alix Partners, SeaTrade Maritime News, 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 información, recomendación 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 independientemente y autónomamente a la luz de la información que hemos tenido disponible en el momento.