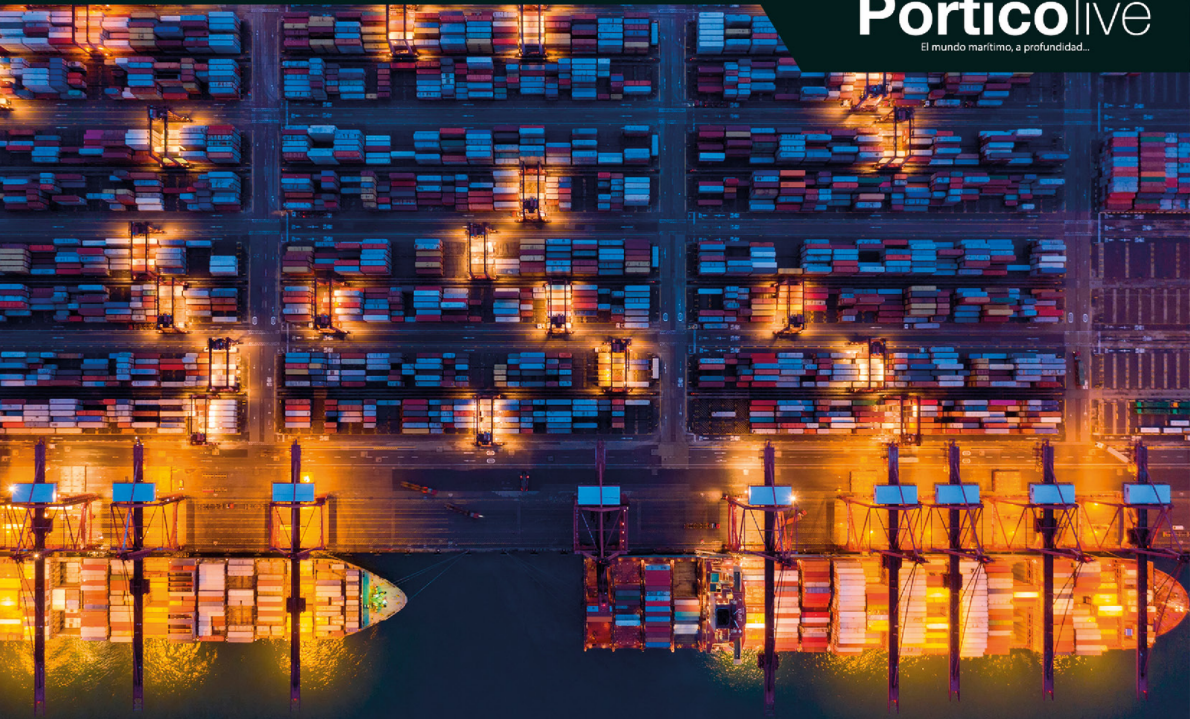


REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

ABRIL 2022



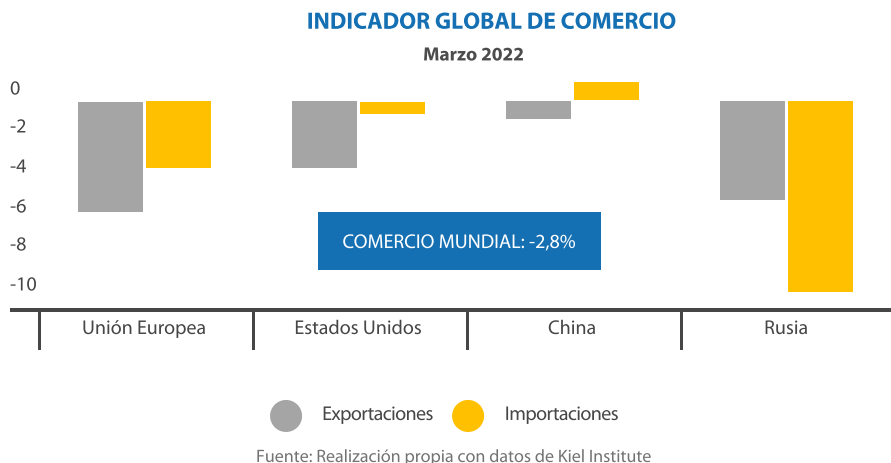
REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

INDICE

1. Perspectivas de la economía y la industria

- 1.1. Indicador Global del Comercio
- 1.2. Influencia del conflicto Rusia-Ucrania en la economía mundial
- 1.3. Bloqueos y congestiones en China
 - 1.3.1. Afectaciones en las cadenas de suministro global
 - 1.3.2. Efectos en los puertos de Estados Unidos
 - 1.3.3. Efectos en los fletes

PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA Y LA INDUSTRIA



El indicador global de comercio del Instituto Kiel sigue en tiempo real los datos de 500 puertos en el mundo y ajusta estacionalmente el valor de las exportaciones e importaciones para ofrecer una medida de la actividad comercial.

Entre febrero y marzo, el valor del comercio mundial cayó 2,8%. Esto como resultado de la invasión de Rusia en Ucrania el pasado 24 de febrero, impactando principalmente a los países de la Unión Europea y Rusia como principal protagonista.

La invasión provocó una fuerte caída del tráfico de buques portacontenedores procedentes de ambos países, como consecuencia de las amplias sanciones impuestas por parte de Occidente y la enorme incertidumbre de las empresas relacionadas con Rusia.

En cambio, el impacto en China fue insignificante, ya que sus exportaciones cayeron 0,9% el mes pasado, mientras que las importaciones crecieron 0,9%. Pekín ha apoyado más que Occidente la invasión de Rusia en Ucrania y no ha respaldado las sanciones internacionales a Moscú.

"Las futuras interrupciones en el comercio de China no están descartadas, en parte porque la variante Omikron del virus COVID-19 todavía está muy extendida. Es motivo de preocupación el aumento significativo en la congestión mundial de buques portacontenedores, que también puede atribuirse a los bloqueos en China."

- Kiel Institute

EL CONFLICTO RUSIA UCRANIA HA REPERCUTIDO EN TODAS LAS REGIONES DEL MUNDO

Aparte del sufrimiento y la crisis humanitaria causados por la invasión rusa en Ucrania, toda la economía mundial se verá impactada por los efectos de la desaceleración del crecimiento y el aumento de la inflación.

Los efectos se sentirán por tres canales principalmente:



Los precios más altos de productos básicos como los alimentos y la energía elevarán aún más la inflación.

Las economías tendrán que hacer frente a las perturbaciones en el comercio, las cadenas de abastecimiento y las remesas, así como a un aumento histórico de los flujos de refugiados.



La confianza mermada de las empresas y la mayor incertidumbre de los inversionistas incidirán en los precios de los activos.

América

Puede que los precios elevados de las materias primas aceleren la inflación en América Latina y el Caribe. Cinco de las principales economías ya registran una tasa anual media de 8%: Brasil, México, Chile, Colombia y Perú.

Posiblemente los bancos centrales tengan que defender con más tesón la credibilidad de la lucha contra la inflación.

Estados Unidos tiene pocos lazos con Ucrania y Rusia, lo cual disminuye los efectos.

Europa

Las sanciones impuestas a Rusia reducirán la intermediación financiera y el comercio, causando inevitablemente una profunda recesión en esos países.

La depreciación está alimentando la inflación, disminuyendo cada vez más los niveles de vida de la población.

Rusia es una fuente crucial de importaciones de gas natural en Europa.

Asia

Los efectos probablemente serán limitados dada la falta de vínculos económicos estrechos, pero el menor crecimiento de Europa y de la economía mundial afectará a los grandes exportadores.

Las presiones sobre los precios de los alimentos en Asia deberían verse aliviadas por la producción local y la mayor dependencia del arroz que del trigo.

CHINA CONTINÚA CON MEDIDAS ESTRICTAS CONTRA EL COVID-19

Ante el aumento de casos de Covid-19 en China, especialmente en Shanghái, el 28 de marzo se impuso cierre total a la ciudad, definiendo medidas extremas para controlar la infección.

Esto ha causado dificultades de aprovisionamiento de comida y medicinas en la ciudad.

Se presenta un alto apilamiento de contenedores en el puerto de Shanghái y un déficit de trabajadores logísticos.

Desde el cierre de Guangzhou el 12 de marzo hasta el la apertura el 20 de marzo, el número de barcos esperando en la terminal de Yantian en el puerto de Shenzhen aumentó un 44,1%.

Shenzhen es el HUB de exportación de empresas que fabrican componentes electrónicos para marcas como Apple, HP, Nintendo, entre otros. Se espera que las consecuencias de los bloqueos se vean reflejadas en los siguientes meses.

Otros Hubs en China, incluidos Hong Kong y Shanghái, también sufren cuellos de botella.

El viernes 9 de abril se registraron 25.701 casos nuevos de coronavirus en China, de los cuales 23.600 correspondían a Shanghái y 22.600 de esos casos eran asintomáticos.

El brote prolongado amenaza la cadena de suministro en China y el mundo.

En Guangzhou, donde se encuentra el puerto de Shenzhen, los 11 distritos de la ciudad empezaron a hacer pruebas masivas de covid-19 y ordenaron el cierre de espacios interiores.

La apertura de Shenzhen no cambió nada por la falta de operadores de almacén y camioneros, provocando retrasos en el llenado de contenedores y su transporte al puerto.

Los bloqueos anteriores en Yantian tuvieron un efecto disruptivo en el transporte marítimo mundial mucho mayor que el cierre del Canal de Suez.

LOS BLOQUEOS Y CONGESTIONES EN PUERTOS DE CHINA PRODUCEN UN EFECTO DOMINÓ EN LA CADENA DE SUMINISTRO GLOBAL...

Exportaciones Marítimas a Estados Unidos

Desde el puerto de Shanghai



● North America

Los bloqueos relacionados con el Covid-19 en China pueden causar una gran acumulación de envíos en los principales puertos chinos.

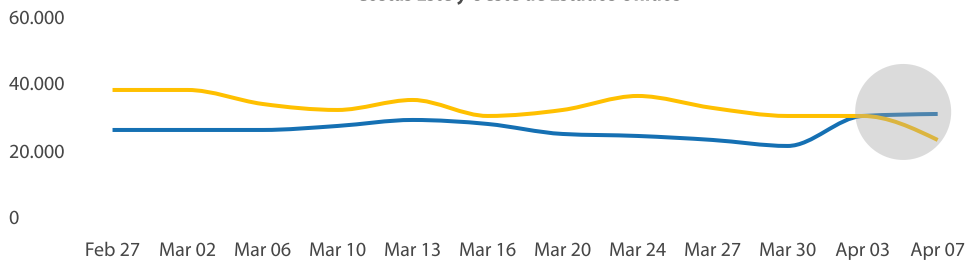
Esos contenedores represados por la congestión generan mayor tráfico en el momento de salir de Asia a sus puertos de destino.

Se calcula que cerca del 10% de la flota global de portacontenedores se encuentra estacionada fuera de los puertos esperando descargar mercancía.

Fuente: Gráfica adaptada de Freightwaves

CAPACIDAD TEUS ESPERANDO FUERA DE LOS PUERTOS

Costas Este y Oeste de Estados Unidos



Fuente: Gráfica adaptada de Marine Traffic

● US East Coast ● US West Coast

De acuerdo con el portal Marine Traffic, al 6 de abril más de 600 mil contenedores se encontraban esperando en barcos para ser descargados en los puertos de Estados Unidos.

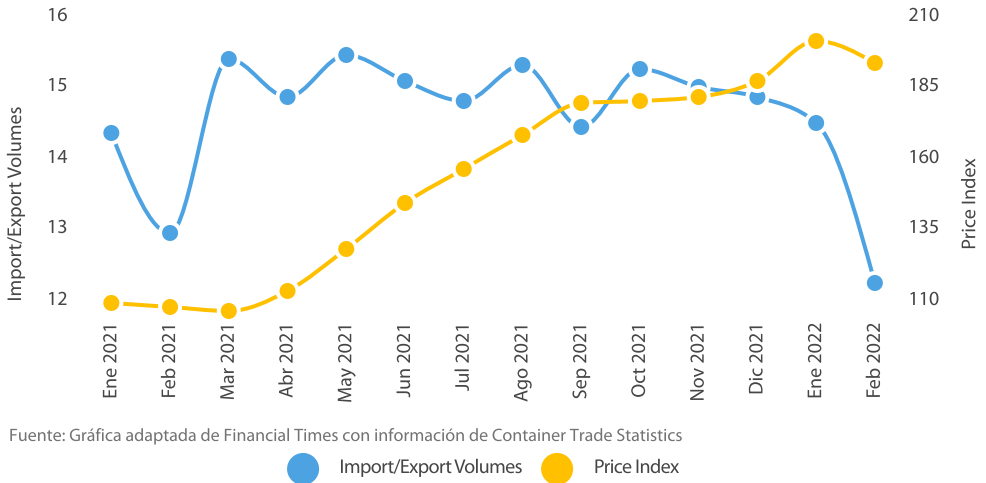
La nueva tendencia indica que hay mayor capacidad de contenedores esperando fuera de los puertos de la costa este de Estados Unidos, con 273 mil TEUS esperando principalmente en Charleston y Norfolk, a diferencia de la costa oeste, donde 186 mil TEUS se encuentran en espera en la bahía de San Pedro.

Esta reducción en los puertos de la costa oeste tiene una alta probabilidad de estar relacionada con los bloqueos en los principales puertos chinos, al ser **Los Ángeles y Long Beach la principal puerta de entrada de las importaciones provenientes de ese país.**

Otra de las razones obedece a la preocupación de los importadores sobre otra disrupción en la costa oeste, por lo que cambiaron sus importaciones a la costa este sólo para encontrarse con que la congestión no era menor.

VOLUMEN GLOBAL EN TEUS VS ÍNDICE DE PRECIOS

Volumen en Millones de TEUS



Lejos de que se incrementen los precios de los fletes debido a las congestiones en los puertos de Shanghái y Shenzhen debido a las estrictas medidas para contener el Covid-19, estos han disminuido de forma dramática, llegando incluso a precios menores a los vistos hace un año.

Esto puede estar pasando por diferentes razones: Exceso de capacidad por cierre de fábricas a causa del año nuevo lunar y/o los transportistas (exportadores) adhiriéndose a contratos de largo plazo con las líneas navieras para evitar la volatilidad de la cadena de suministro.

Los bajos volúmenes de comercio pudieron también influenciar. En febrero el número de TEUS movilizados tuvo una disminución del 17% con respecto a enero, sugiriendo una caída en la demanda de bienes en Europa y Estados Unidos.

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

Fuentes de Información: Kiel Institute for the World Economy, Fondo Monetario Internacional, The Financial Times, Container Trade Statistics, Bloomberg, Marine Traffic, Business Insider, Project 44, Supply Chain Digital.

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.