



REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA PORTUARIA Y MARÍTIMA

FEBRERO 2022



REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA PORTUARIA Y MARÍTIMA

INDICE

1. Perspectivas de la Economía Mundial

- 1.1 Proyecciones de crecimiento global
- 1.2 Proyecciones de crecimiento por región
- 1.3 Proyecciones y variación de la inflación
- 1.4 Pronóstico de crecimiento global de la inflación

2. Perspectivas de la Industria

- 2.1 Situación de consumo en Estados Unidos
- 2.2 Covid-19 y disrupciones en la cadena de suministro
 - 2.2.1 Congestionamientos en los puertos del mundo
 - 2.2.2 Recaladas en los puertos de Shanghai y Xiamen
 - 2.2.3 Indicador global de disrupción

3. Actualidad de los fletes marítimos

4. Situación laboral en Estados Unidos

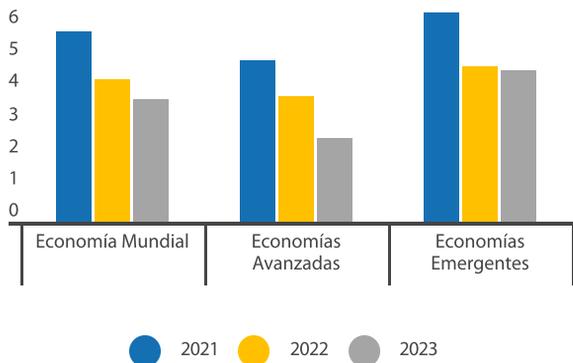
5. Situación Geopolítica: Taiwán vs China

6. Nuevas disrupciones en 2022

PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL

PROYECCIONES DE CRECIMIENTO

% De crecimiento actualizado a enero 2022

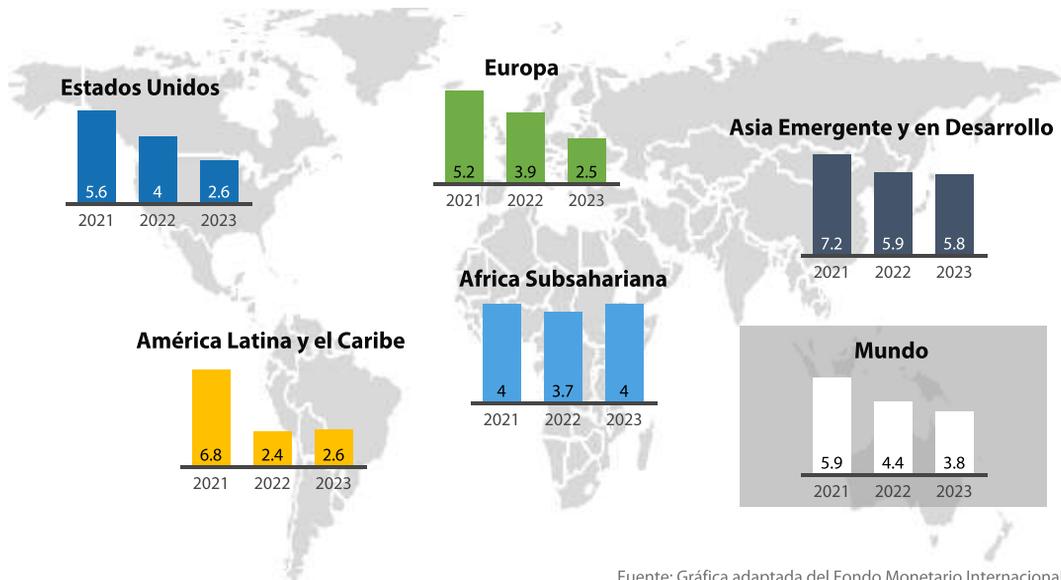


La última proyección de crecimiento económico del Fondo Monetario Internacional muestra resultados un poco menos esperanzadores que lo proyectado en el pasado mes de octubre. En parte, por el recorte en las proyecciones de las dos economías más grandes, China y Estados Unidos.

Fuente: Gráfica adaptada del Fondo Monetario Internacional

PROYECCIONES DE CRECIMIENTO POR REGIÓN

% De crecimiento actualizado a enero 2022

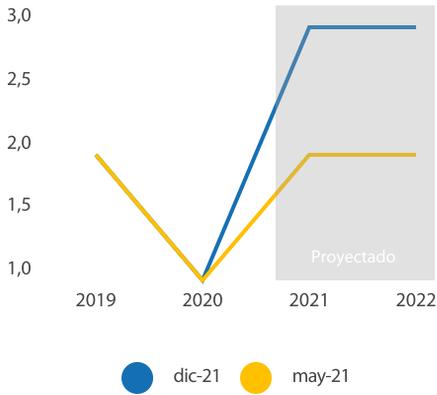


Fuente: Gráfica adaptada del Fondo Monetario Internacional

Después de alcanzar un crecimiento estimado de 5,9% en 2021, se prevé que el crecimiento mundial se desacelerará marcadamente en 2022, hasta llegar a 4,4%, como reflejo de los continuos brotes de Covid-19, la disminución del apoyo fiscal y los constantes cuellos de botella en las cadenas de suministro.

PREVISIONES DE CONSENSUS DE LA INFLACIÓN MEDIA

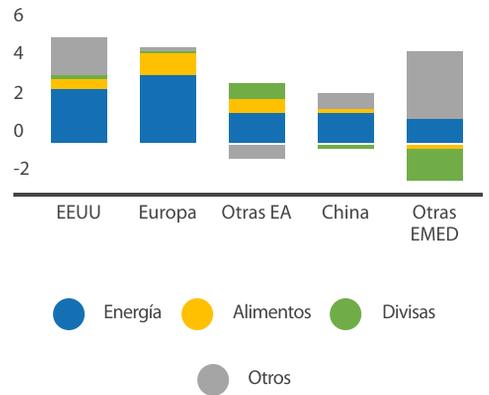
% De inflación



Fuente: Gráfica adaptada del Banco Mundial

VARIACIÓN DE LA INFLACIÓN

Entre diciembre de 2021 y diciembre de 2021



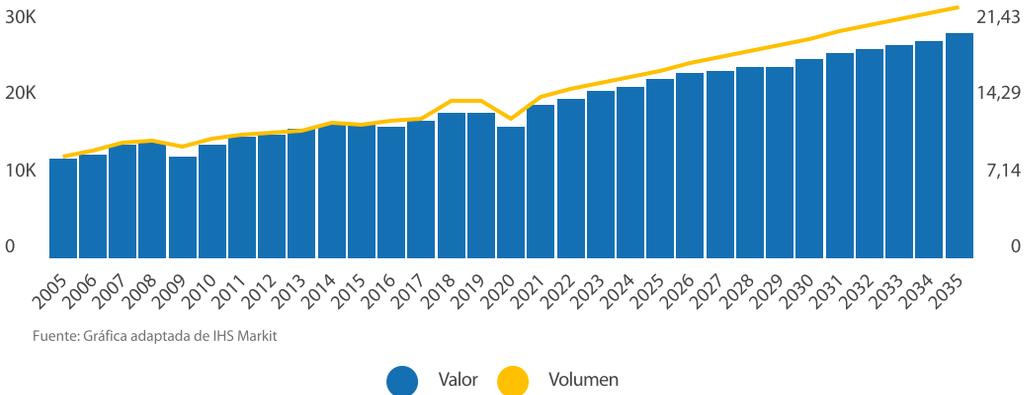
Fuente: Gráfica adaptada del del Fondo Monetario Internacional

El gráfico de la izquierda muestra el pronóstico de la firma Consensus sobre la inflación general media. Se mide en términos del IPC para 2021/2022 basado en las encuestas de mayo y diciembre de 2021. Se puede observar que tras un repunte sorpresivo en 2021, **se espera que la inflación mundial siga siendo elevada este año.**

El repunte de la actividad económica mundial, las interrupciones en las cadenas de suministro y los mayores precios de los alimentos y la energía, han empujado al alza la inflación general. Como se observa en la gráfica de la derecha, los **precios de los combustibles y encarecimiento de bienes importados ha contribuido en gran medida al incremento de la inflación.**

PRONÓSTICO DE CRECIMIENTO GLOBAL DEL COMERCIO

Valor y volumen del comercio anual



Fuente: Gráfica adaptada de IHS Markit

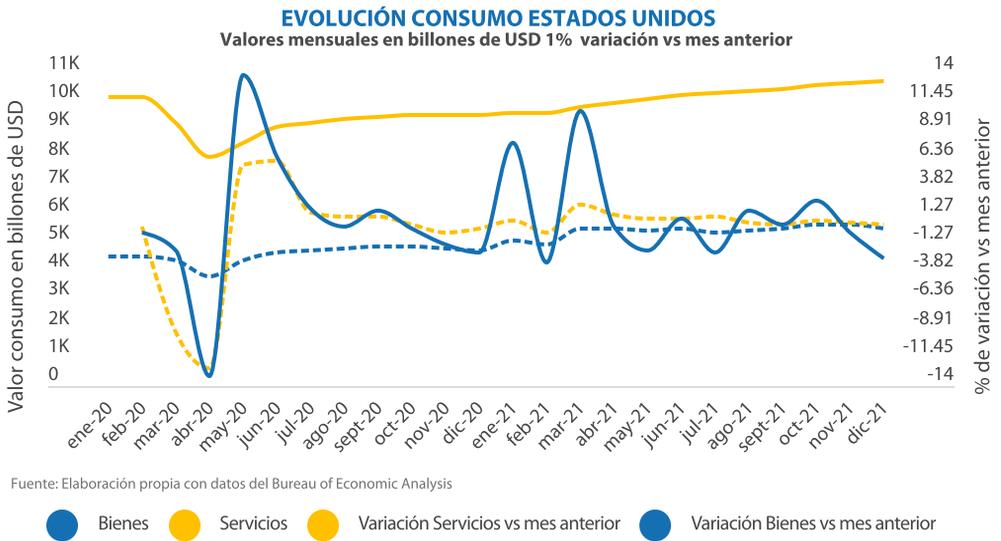
El modelo de pronóstico de comercio mundial creado por la firma IHS Markit, predice que el valor real del comercio mundial ascenderá a 20,1 mil millones de dólares en 2021 y a 21,0 mil millones de dólares en 2022. Por lo tanto, se prevé un aumento interanual del valor real del comercio mundial del 12,6 % en 2021 y un 4,3% en 2022.

PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA

La realidad de la industria marítima y portuaria en el año 2022 estará marcada por 5 hitos:

- 1 Situación de consumo en los Estados Unidos y estímulos fiscales
- 2 Variantes de COVID-19 y su impacto en la cadena de suministro
- 3 Fletes marítimos y su relación con las congestiones en la cadena logística
- 4 Situación laboral en Estados Unidos
- 5 Situación Geopolítica China-Taiwan

1. EVOLUCIÓN DEL CONSUMO EN ESTADOS UNIDOS



A pesar de los buenos resultados de crecimiento económico hasta el cuarto trimestre (+6,9%) y de un leve crecimiento en el ingreso per cápita, bien podría decirse que puede empezar a presentarse una tendencia de "ahorro" en los Estados Unidos.

Las ventas de retail disminuyeron en diciembre como hace muchos meses no se veía y en el país se evidenció escasez de mercancías.

Situaciones que pueden impactar el consumo en Estados Unidos: inflación, incremento de tasas de interés (para controlar la inflación), situación del empleo, cambios en los estímulos por COVID 19 y las **disrupciones de la cadena logística: congestiones.**

2. CONTINÚAN LAS CONGESTIONES EN PUERTOS DEL MUNDO

Estados Unidos

La implementación del sistema de multas en los puertos de Los Ángeles y Long Beach fue retrasada nuevamente para para el 28 de enero.

Las impo y expo del puerto de Los Ángeles se siguieron desplomando en diciembre, la variación interanual fue del -16% y -41% respectivamente.

En 2021 LA manejó un récord de carga con 10,7 MTEU.

Se extendieron los tiempos de espera en los puertos de NY y NJ a 4,2 días.

Cerca de 1.700 trabajadores portuarios se contagiaron de COVID en enero de 2022, comparado con los 1.624 de todo el año 2021

Latam y Caribe

Operación de buques neopanamax genera congestión en ingreso por el Pacífico al Canal de Panamá.

Europa

Los puertos europeos presentan elevados niveles de congestión desde octubre, sin mostrar signos de mejora en el 2022.

Este año seguirán incrementando los fletes desde y hacia Rotterdam, Amberes, Hamburgo y Southhampton.

China

Influenciado por la congestión en los puertos de EEUU, los contenedores en el puerto de Shenzhen/Yantian presentan altos niveles de apilamiento y barcos con 7 días de atrasos.

Esta semana es el pico de actividades previo a la celebración de la semana dorada. Sin embargo, hay escasez de trabajadores y varios cierres debido al Covid-19.

Los retrasos inducidos por el Covid-19 en otros puertos hacen que los barcos se desvíen hacia Shanghái, provocando una creciente congestión.

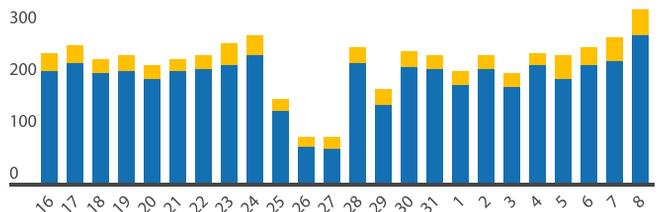
En Tianjin los conductores son obligados a realizarse la prueba diariamente antes de entrar al puerto, causando retrasos en la operación.

Una mirada más detallada a la congestión en China.

Por los brotes de Covid-19 en los puertos chinos de: Ningbo, Shenzhen, Tianjin y Dalian, las líneas navieras han estado desviando los barcos a Shanghái y Xiamen para evitar más retrasos. Pronto, las líneas podrían estar omitiendo recaladas en China por la falta de opciones.

DE RECALADAS EN LOS PUERTOS DE SHANHÁI Y XIAMEN

Diciembre 16 2021 - Enero 10 de 2022

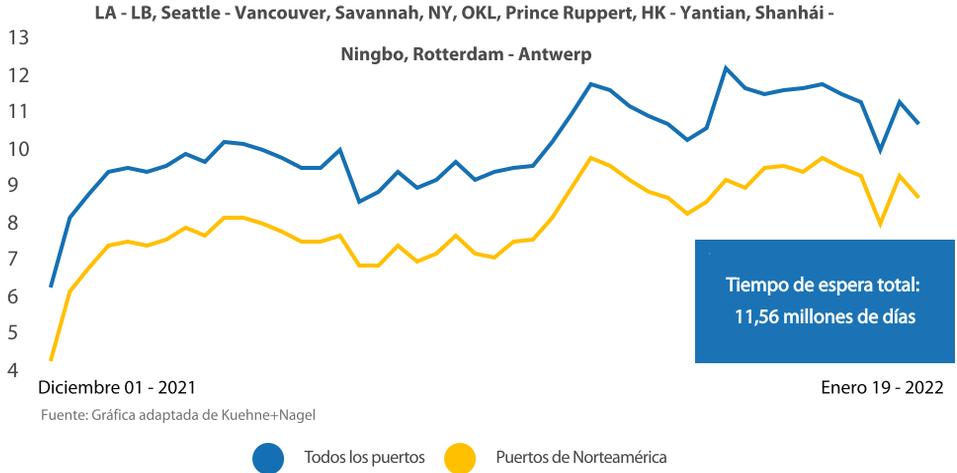


Fuente: Gráfica adaptada de Bloomberg

● Shanghái ● Xiamen

INDICADOR GLOBAL - DÍAS DE ESPERA X TEU

INDICADOR DE DISRUPCIÓN

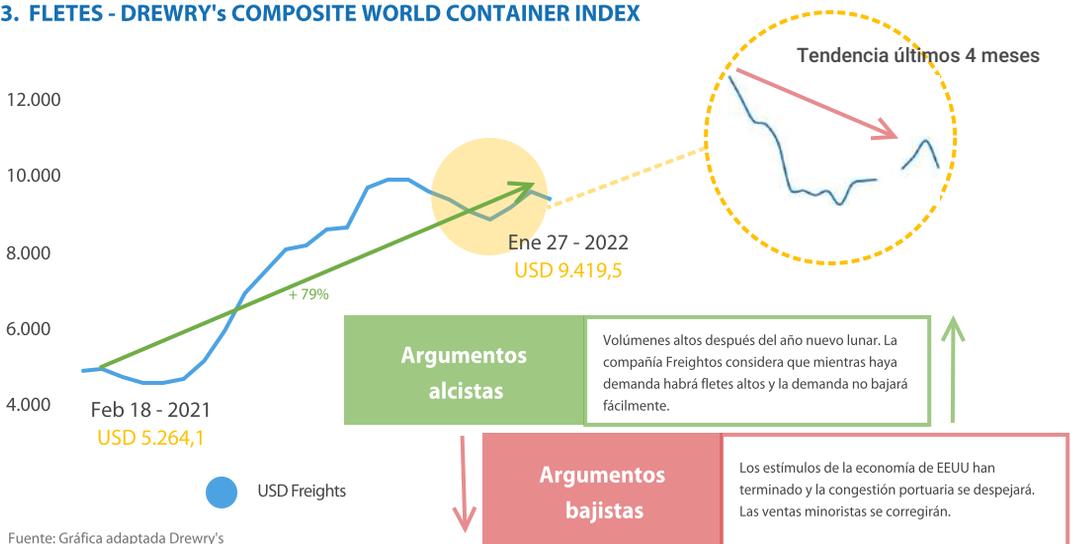


Sealexplorer, la plataforma digital de Kuehne+Nagel ha desarrollado un indicador de disrupción global, que cuenta el tiempo de espera acumulativo de TEU en días en función de la capacidad de los buques portacañoneros en los puntos críticos interrumpidos.

Este nuevo indicador resalta la gravedad de la congestión global de contenedores, donde los puertos norteamericanos representan el 80% de estas disrupciones.

Sólo cuando el indicador se haya reducido a menos de 1 millón de días, los transportadores podrían esperar que se vuelva a la normalidad en las cadenas de suministro globales. En ese punto, la confiabilidad y los plazos de entrega mejorarán.

3. FLETES - DREWRY'S COMPOSITE WORLD CONTAINER INDEX



El Drewry's World Container Index mide los movimientos quincenales de tarifas de flete marítimo de las principales rutas. Se expresa como precio promedio en dólares por contenedor de 40 pies.

La variación anual de este indicador muestra un crecimiento del 79% comparando los meses de febrero 2021 y finales de enero de 2022.

A pesar del incremento interanual, la tendencia los últimos cuatro meses ha sido de disminución de las tarifas de fletes, luego de alcanzar un pico de más de 10.800 dólares en septiembre de 2021.

4. SITUACIÓN LABORAL EN ESTADOS UNIDOS... UN PUNTO MÁS A CONSIDERAR

El país presenta una crisis de empleo y ausencia de trabajadores producto de los estímulos y apoyos fiscales otorgados durante la pandemia.

Cerca de **1.700 trabajadores portuarios se contagiaron de COVID en enero de 2022**, comparado con los 1.624 de todo el año 2021.

El contrato del **International Longshore and Warehouse Union** con las terminales de la Costa Oeste expira el 1 de julio. El International Longshore and Warehouse Union negocia las condiciones de 70 empresas en 29 puertos en las costas de Los Estados Unidos.

La anterior ronda de negociaciones, en 2014-15, no se desarrolló sin problemas. **Las interrupciones en las operaciones de las terminales provocaron retrasos en el primer trimestre de 2015.**

5. LA GEOPOLITICA Y SU POSIBLE IMPACTO DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO

SITUACIÓN ENTRE CHINA Y TAIWAN



Taiwán es considerada por China como su "isla rebelde" que hoy en día busca formalizar su independencia con el apoyo de los Estados Unidos.

El Estrecho de Taiwán es una ruta comercial clave crítica para el libre flujo de comercio que conecta a Taiwán con diferentes economías en todo el mundo, por lo que cualquier conflicto en la región tendría amplias implicaciones globales.

Debido a su papel clave en la producción de semiconductores y el ensamblaje de chips de computadora, Taiwán es parte importante de la cadena de suministro de tecnología global. La escasez de semiconductores, provoca un efecto dominó en otras industrias, como la automotriz.

Las siguientes dos apreciaciones por un lado, del Embajador de China en Estados Unidos y, por otro, del experto Benjamin Nolan de la compañía Stifel institucional, resumen el impacto que un conflicto en Taiwán podría generar en las cadenas globales de suministro:

"Si las autoridades taiwanesas, envalentonadas por Estados Unidos, siguen por el camino de la independencia, lo más probable es que China y Estados Unidos, los dos grandes países, se vean envueltos en un conflicto militar"

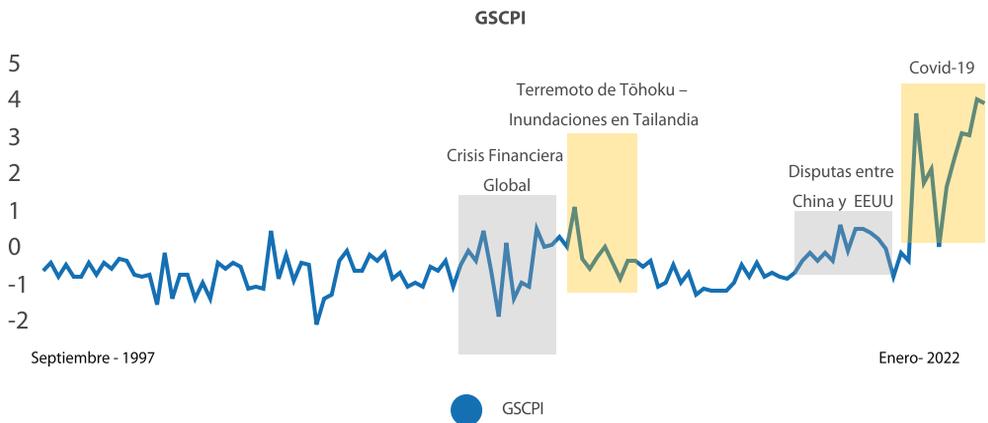
Qin Gang- Embajador de China En USA

"Cualquier acción militar abierta por parte de los chinos sería muy mala para todo lo relacionado con el transporte marítimo, ya que probablemente provocaría sanciones y una reducción del flujo de mercancías"

Benjamin J. Nolan - Stifel Institucional

LA CADENA DE SUMINISTRO GLOBAL SE ENCUENTRA BAJO ABSOLUTA PRESIÓN

ÍNDICE DE PRESIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO GLOBAL



Fuente: Gráfica adaptada de Reserva Federal de Banco de New York

Este índice, creado por la Federal Reserve Bank of New York, reúne el conjunto de 27 variables para medir la presión de la cadena de suministro combinando datos específicos de cada país con las medidas globales de costo de transporte.

Como se observa en la gráfica, el GSCPI ha tenido ciertos picos asociados a diferentes momentos que han afectado la economía mundial y por ende la cadena de suministro.

Los picos relacionados con la pandemia de Covid-19 son los que indudablemente han afectado en mayor medida este indicador, que tuvo un enorme repunte al comienzo de la pandemia, cuando China empleó medidas de cuarentena, y ajustándose en el momento en que las compras online y el comercio electrónico reactivaron la producción mundial.

El comportamiento ha sido inestable debido a las diferentes variantes de la enfermedad y las medidas que los países han tomado frente a estas.

EN CONCLUSIÓN: EN 2022 SEGUIRÁN LAS DISRUPCIONES...

De acuerdo al análisis realizado por la plataforma de consultoría marítima Drewry, para este año habrían nuevas disrupciones en la cadena de suministro impulsadas por:

Disputas entre el sindicato ILWU y los puertos de la costa oeste de EE. UU.

Retrasaría la reducción de la congestión en los puertos de Estados Unidos, especialmente en la costa Oeste.

Causaría efecto dominó en los horarios de las líneas y la capacidad de los puertos en Asia para manejar barcos no programados.

La pandemia debilita partes adicionales del sistema mundial de transporte de contenedores

La política en China de cero tolerancia con el covid puede causar cierres imprevistos de más puertos.

No se descartan medidas de bloqueos en otros países por las nuevas variantes del coronavirus.

Las líneas navieras se pueden ver afectadas por la falta de gente de mar.

Puntos críticos entre la industria del transporte marítimo y los agentes de carga

Algunas líneas se están retirando de las relaciones con los agentes/consolidadores de carga y otras están dificultando que ellos ofrezcan tarifas bajo términos preferenciales acordadas previamente con los navieros.

Dificultades y disputas para manejar los "Minimum Quantity Commitment"

Los dueños de carga deben aceptar la nueva realidad de la industria.

Los navieros y agentes de carga han informado a los dueños de la carga que su capacidad en 2022 será la mínima contractual dividido entre 52.

Los dueños de carga no están preparados para gestionar estos compromisos de volumen.

"En el 2021, la pesadilla logística obligó a los dueños de carga a reaccionar a los problemas y diversificar sus puertos de entrada, modos de transporte y proveedores. Lo anterior no les permitió detenerse un momento y planear lo que vendría en el futuro..."

Philip Damas - Director de Drewry

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

Fuentes de Información: Fondo Monetario Internacional, Banco Mundial, IHS Markit, Bureau of Economic Analysis, Shipping Watch/Watch Medier, Seatrade Maritime, Freight waves, Portal Portuario, Wall Street Journal, Bloomberg, Kuehne+Nagel, Drewry, Reserva Federal del Banco de New York, The German Marshall Fund of the United States

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.