



# REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

---

AGOSTO 2022



# REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

ÍNDICE

## 1. Tendencias Macroeconómicas Globales

- 1.1. Resultados PIB EEUU II Trim 2022
- 1.2. Manufacturing PMI Index - EEUU
- 1.3. Indicadores de Recesión para la NBER

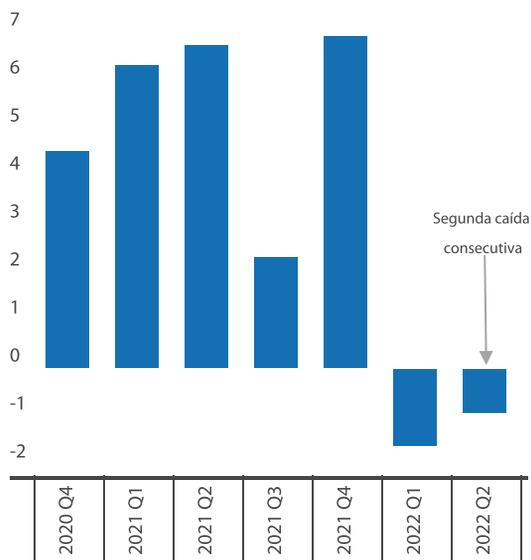
## 2. Tendencias de la Industria

- 2.1. Señales de Disminución de Volúmenes de Carga
- 2.2. Situación en Puertos
- 2.3. Capacidad Global vs World Container Index
- 2.4. Servicios Cancelados vs Servicios Programados
- 2.5. Capacidad Neta de Flota de Portacontenedores
- 2.6. Flota Actual/Pedidos
- 2.7. World Container Index
- 2.8. Fletes Bajo Contrato
- 2.9. Factor Laboral en la Cadena de Suministro

## TENDENCIAS MACROECONÓMICAS

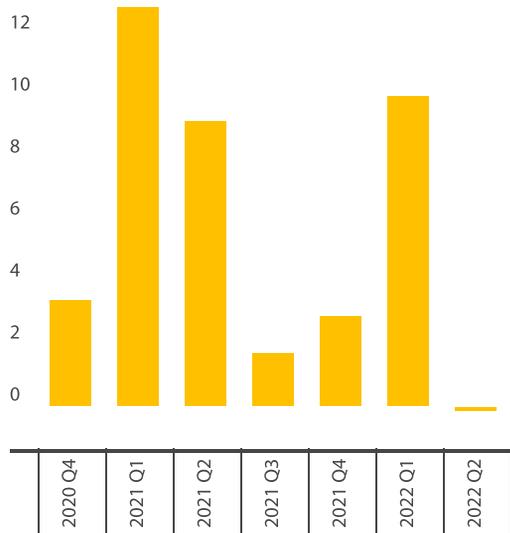
### PIB ESTADOS UNIDOS

% variación anual – Tasa Anual Ajustada Estacionalmente



### GASTO EN CONSUMO PERSONAL EEUU

% variación anual - Tasa Anual Ajustada Estacionalmente



Fuente: Bureau of Economic Analysis

Las amenazas de recesión en Estados Unidos siguen aumentando con los resultados del PIB para el segundo trimestre del año, el cual tuvo un decrecimiento del 0,9%, indicando la segunda caída consecutiva desde la recuperación económica posterior a la pandemia.

El consumo personal también se ha visto afectado, principalmente por el temor que tienen los consumidores en Estados Unidos sobre una posible recesión. Esta desaceleración se da luego de un periodo de altas compras y estímulos al consumo, donde también crecieron las importaciones, especialmente aquellas provenientes de China.

## MANUFACTURING PURCHASING MANAGERS INDEX - ESTADOS UNIDOS

### Índices

Index	jul-22	jun-22	Percentage Point Change	Direction	Rate of Change
Manufacturing PMI®	52,8	53	-0,2	Growing	Slower
New Orders	48	49,2	-1,2	Contracting	Faster
Production	53,5	54,9	-1,4	Growing	Slower
Employment	49,9	47,3	2,6	Contracting	Slower

Fuente: Elaboración propia con datos del Institute for Supply Management + CNN

El indicador de ISM de inventarios manufactureros se elevó a 57,3, la lectura más alta desde 1.984, lo que sugiere que hay gran acumulación de existencias. Si bien en parte se debe a los problemas de la cadena global de suministros, se empieza a percibir que parte de la acumulación no es intencionada.

Los inventarios son un problema, tanto en términos de la combinación de inventario que tienen los minoristas así como en la cantidad.

La prisa por acumular productos durante los dos trimestres anteriores fue un error de cálculo de empresas como las grandes tiendas minoristas. Walmart y Target, por ejemplo, han dicho a los inversionistas que esperan reducir los precios para poder mover los productos.

### ¿QUIÉN DETERMINA SI EEUU SE ENCUENTRA EN RECESIÓN?



#### Business Cycle Dating Committee Announcements

**July 10, 2021** Determination of the April 2020 Trough in US Economic Activity

**June 8, 2020** Determination of the February 2020 Peak in US Economic Activity

**September 20, 2010** announcement of June 2009 business cycle trough/end of last recession

**April 12, 2010** Memo from the Business Cycle Dating Committee

**December 1, 2008** announcement of December 2007 business cycle peak/beginning of last recession

**January 7, 2008** Memo from the Business Cycle Dating Committee

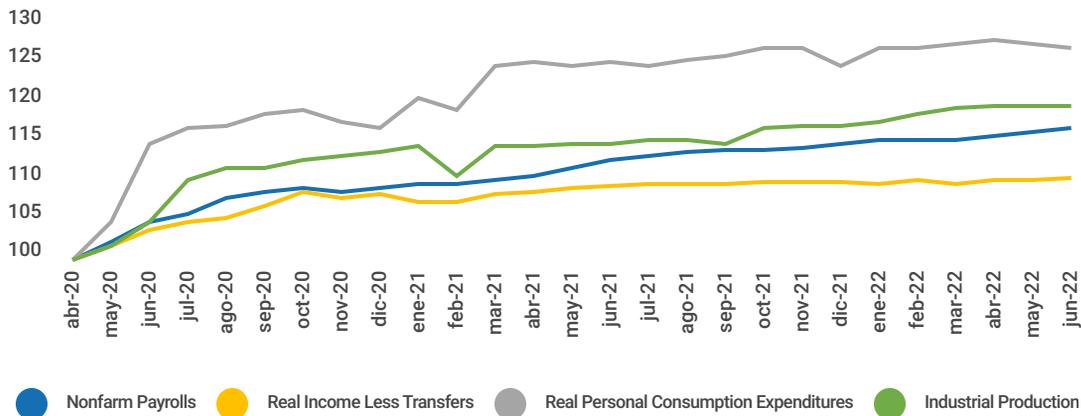
El anuncio oficial debe venir de un selecto grupo de economistas de la National Bureau of Economic Research (NBER), denominado "Business Cycle Dating Committee".

La decisión es totalmente ajena y no se encuentra influenciada por intereses políticos y la opinión pública o de medios. Tienen en cuenta múltiples variables incluyendo: PIB, niveles de nomina, ventas retail, producción industrial, etc.

La declaración del comité sobre si la economía se encuentra en recesión se hace meses después de entrada en ella, e incluso

## INDICADORES DE RECESIÓN PARA LA NBER

Abril 2020 = 100



Fuente: La Casa Blanca

Sin embargo, de acuerdo con el gobierno de EEUU, aún no hay signos fuertes de recesión, tomando como punto de partida la última recesión declarada por el comité en abril de 2020, todos los indicadores han tenido crecimiento desde el comienzo de la pandemia hasta la primera mitad de este año.

## TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA

### HAY SEÑALES DE DISMINUCIÓN DE VOLÚMENES DE CARGA EN LOS PUERTOS

Los volúmenes globales de contenedores **disminuyeron un 2,3% en el II Trim de 2022**, luego de una caída del 1,7% en los primeros tres meses del año, lo que indica que el comercio de contenedores ahora está por debajo de la tendencia previa a la pandemia.

#### Algunos datos:

**EEUU:** Los puertos de la Bahía de San Pedro (LA-LB) movilizaron 860.357 TEUs llenos de importación en junio, un 8,2% menos que en mayo, aún cuando fue un 4,3% más que hace un año. Las exportaciones se redujeron un 6,2% respecto a mayo.

**Europa:** En los 5 primeros meses del año, las importaciones en los puertos han caído 5% y las exportaciones 6%.

**China:** En la primera mitad de este año, el tráfico de contenedores de China alcanzó los 140 millones de TEU, un aumento interanual de apenas el 3%. El PIB sólo creció un 0,4% en el II Trim de 2022 vs 2021.

En su último reporte, Maersk informa que el número de contenedores cargados en barcos ha disminuido un 7,4% en el segundo trimestre de este año comparado con el mismo periodo del 2021.

De acuerdo a Soren Skou, CEO de Maersk, actualmente los volúmenes en Europa se encuentran mayormente debilitados en comparación con Estados Unidos, señal de que la cadena de suministro en Europa esta lejos de normalizarse.

## SITUACIÓN EN PUERTOS: AÚN MUY COMPLEJA

### Costa Este EEUU

Al 29 de julio habían 42 barcos portacontenedores esperando para atracar en el puerto de Savannah. Esto es seis veces más el número que su capacidad le permite atender, lo que se traduce en espera de 14 días anclados.

Los puertos de New York y New Jersey presentan igualmente congestiones a ser considerados rutas alternas para evitar otros cuellos de botella.

### Costa Oeste EEUU

El puerto de Oakland se encontraba con alta congestión debido a las protestas de los camioneros, esta situación se ha normalizado pero los terminales aún no se ponen al día.

Los Puertos de Los Ángeles y Long Beach son los menos congestionados, pero podrían empeorar por el colapso en el sistema ferroviario. Se observaron un promedio de 22 portacontenedores esperando un sitio de atraque durante junio, una caída del 33% desde mayo y una reducción del 79% desde el comienzo del año.

### Norte de Europa

El puerto de Rotterdam tuvo una disminución en la carga movilizada en los primeros 6 meses del año del 4,4%. Esto impulsado por la situación de Rusia/Ucrania y las disrupciones constantes en la cadena de suministro.

En Ámberes y Rotterdam persisten los problemas operativos debido a la falta de mano de obra.

En el Reino Unido, los trabajadores portuarios del sindicato Unite the Union se encuentran organizando protestas en la terminal de Felixtowe por desacuerdos en los incrementos de los salarios y la inflación.

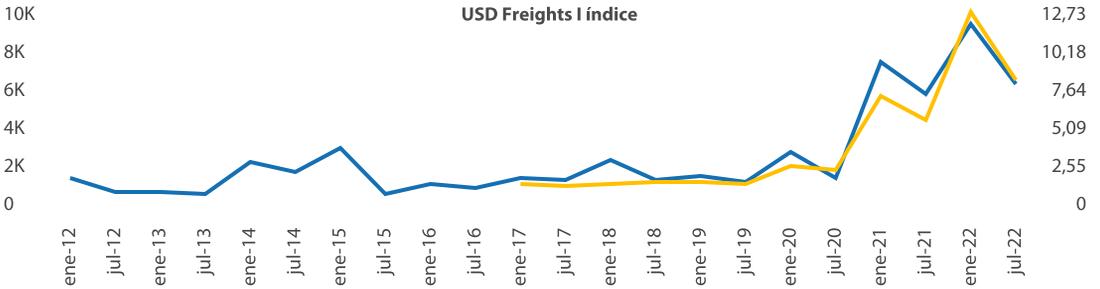
### China

Los tiempos de espera y permanencia se están reduciendo en los principales puertos de China. Los volúmenes se han recuperado después de la flexibilización de los controles pandémicos.

Los puertos de Hong Kong y Yantian han reducido a la mitad su congestión y el puerto de Shanghai mantuvo su recuento en cuatro buques esperando a ser atendidos.

El puerto de Ningbo, por otro lado, aumentó en un 9% los buques anclados.

## CAPACIDAD GLOBAL PERDIDA VS WORLD CONTAINER INDEX



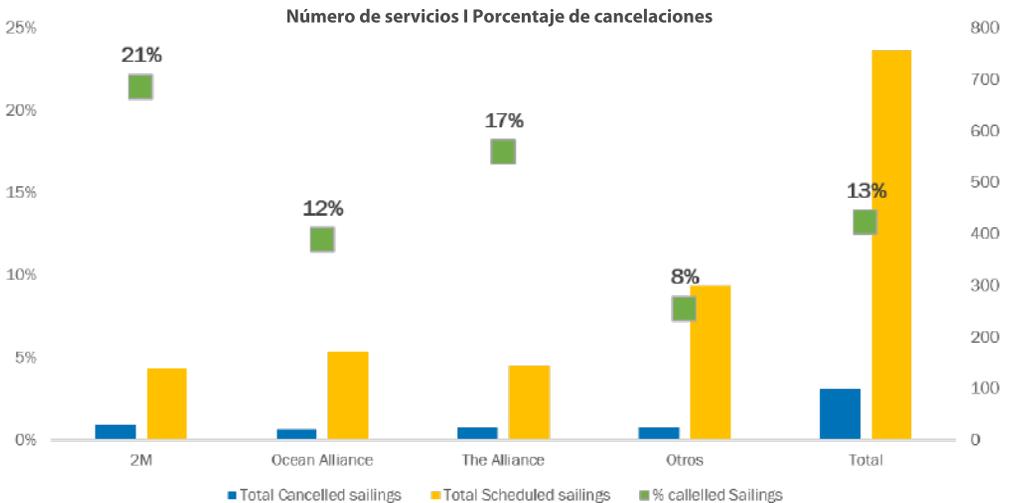
Fuente: Sea-Intelligence

● Global Capacity Loss ● WCI

En los últimos meses, la congestión portuaria y los retrasos de los buques portacontenedores han mejorado y, con esta mejora, la proporción de capacidad perdida también se ha reducido significativamente, cayendo al 9,3% en junio de 2022.

La gráfica muestra la relación estrecha de la capacidad perdida en las tarifas spots, con una correlación del 96,3 % entre la pérdida de capacidad y el World Container Index de Drewry, que monitorea los cambios en las tarifas de los fletes Spot.

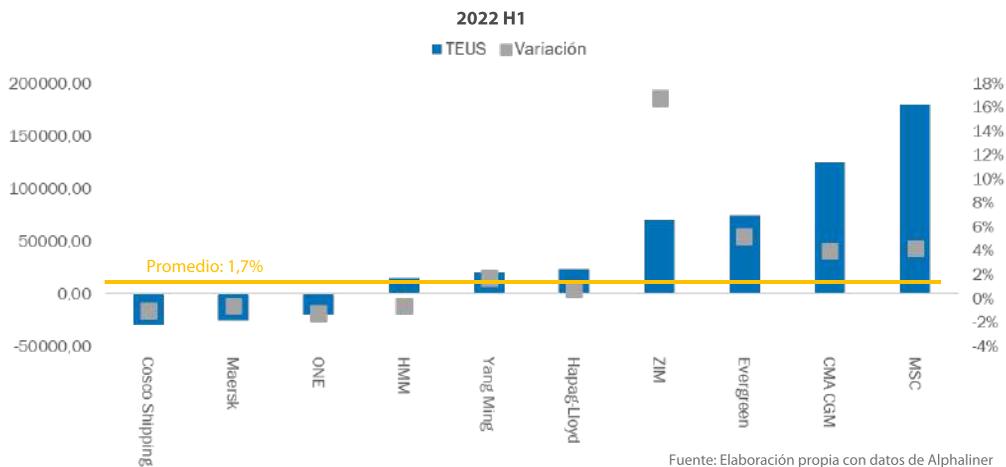
## SERVICIOS CANCELADOS VS TOTAL DE SERVICIOS PROGRAMADOS



Fuente: Elaboración propia con datos de Drewry

En los principales comercios: transpacífico, transatlántico y Asia-Norte de Europa y Mediterráneo, se han anunciado 100 viajes cancelados entre las semanas 31 (01-07 de agosto) y 35 (29-04 de septiembre), de un total de 756 viajes programados, lo que representa una Tasa de cancelación del 13%. El 68 % de los viajes en cancelados corresponden a la ruta Transpacífico.

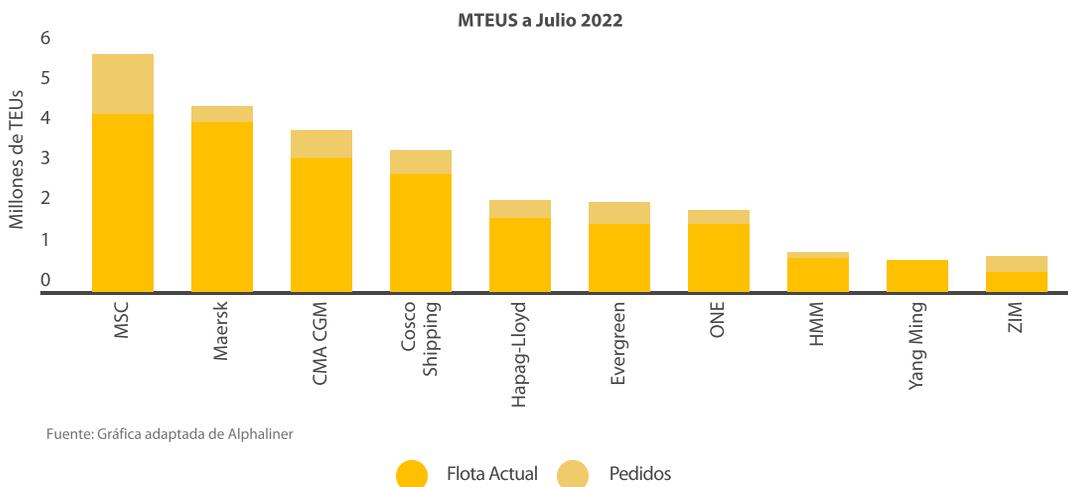
## CAPACIDAD NETA FLOTA PORTACONTENEDORES I PÉRDIDAS/GANANCIAS



El incremento en la capacidad de la flota de portacontenedores no ha crecido. La capacidad de la flota mundial de contenedores sólo creció 1,7% en la primera mitad del año a 25,4 millones de Teus. CMA CGM recibió 9 portacontenedores de 15.000 Teus, ZIM tuvo el mayor crecimiento al alquilar muchos Panamax por periodos de hasta 5 años. MSC ha ido adquiriendo desde el año 2020 cerca de 220 barcos de segunda mano, teniendo capacidad inmediata y aprovechando la alza de los fletes en el mercado.

Pero para 2023 la flota crecerá a ritmos más altos...

## LÍNEAS NAVIERAS I FLOTA ACTUAL/PEDIDOS

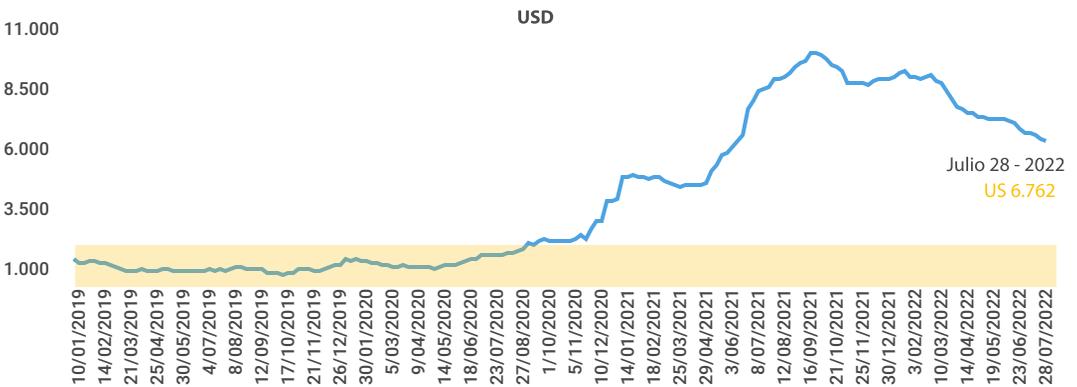


MSC cuenta con la mayor cantidad de pedidos de barco, con 112 en total que representan casi 1,47 millones de TEUs, el objetivo de la naviera no sólo sería permanecer como la primera en el mundo, sino también tomar ventaja sobre las demás líneas, como Maersk. Evergreen también ha aumentado su capacidad y sus pedidos de barcos, sobrepasando a ONE y quedando casi al nivel de Hapag-Lloyd.

El impacto de todo esto debería ser una caída libre en los fletes, pero...



### WORLD CONTAINER INDEX - FLETES MARÍTIMOS



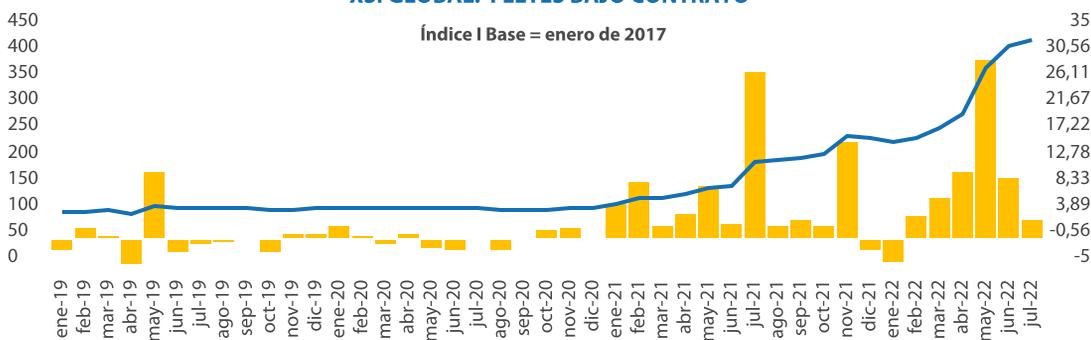
Fuente: Gráfica adaptada Drewry's

● USD Freight

Aunque las tarifas de corto plazo han mostrado una baja en la ruta Lejano Oriente (desde -9% a -2%), los precios siguen estando en un rango entre los US\$7.000 y US\$12.000, ciertamente algo que no puede ser considerado dentro de los estándares 'normales' para la industria.

“Comparado con seis meses y hasta un año atrás, hay una baja en las tarifas, y esto refleja señales de un mercado en vías de estabilización. Sin embargo, en 2021 los altos precios eran sinónimo de la desesperación de los beneficiarios de la carga por asegurar el embarque de sus contenedores, por lo que estaban dispuestos a pagar las tarifas premium que las navieras proponían ante la escasez de espacio, pero este año la demanda no ha crecido a niveles que justifiquen los valores actuales, pues ya no están preocupados por subir sus contenedores a bordo”

## XSI GLOBAL: FLETES BAJO CONTRATO



Fuente: Elaboración propia con datos de Xeneta

● XSI-Global ● Variación

Los fletes bajo contrato siguen manteniendo una tendencia alcista. Aunque el ritmo de crecimiento se ha desacelerado, es decir, en el último mes solo tuvo un crecimiento del 10% vs el mes anterior, los fletes contratados se encuentran aún en niveles históricos. Esto podría indicar una desconexión entre la ecuación de oferta y demanda.

### EL FACTOR LABORAL CADA VEZ MÁS IMPORTANTE



Negociaciones laborales del Sindicato Internacional de Estibadores y Almacenes (ILWU) que involucra a 22.000 trabajadores.



La Asociación Marítima del Pacífico (PMA) reúne a más de 29 puertos en los estados de California, Óregon y Washington.



La ley estatal en California, denominada formalmente AB5, establece normas más estrictas para clasificar a los camioneros como contratistas independientes, lo que desató fuertes protestas de los transportistas en Los Ángeles y principalmente en el Puerto de Oakland.



Conflicto de los trabajadores ferroviarios en California, donde las compañías BNSF Railway, CSX Transportation Inc, Union Pacific Railway y Norfolk Southern Railway, y 12 sindicatos han estado en negociaciones contractuales desde fines de 2019.

Los conflictos laborales en la industria se han extendido a países de Europa, Reino Unido, Canadá, Corea del Sur, Perú, Argentina y Chile. **“La propia fragilidad de las cadenas de suministro sitúa en una posición de poder de los trabajadores, quienes se han percatado del peso que poseen en este momento en la economía”**

“El mercado está en modo “wait and see” en este momento. Hay rumores de que se avecinan más bloqueos en Shanghái y algunas preocupaciones de que los retrasos en la costa este de EE. UU. comienzan a extenderse a la costa oeste una vez más, pero nada concreto... Los altos niveles de inventario y el aumento del costo de vida están limitando la demanda. Por lo tanto, la atmósfera en términos de tarifas es bastante bajista, y solo se ve favorecida por los “blank sailings” que las líneas navieras están realizando para tratar de proteger las tarifas”

- George Griffiths, managing editor of global container freight  
S&P GlobalCommodity Insights

## NOTAS

---

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

Fuentes de Información: Bloomberg, Bureau of Economic Analysis, Institute for Supply Management, CNN, La Casa Blanca, National Bureau of Economic Research, Reuters, Mundo Marítimo, Shipping Watch, Sea-Intelligence, Drewry, Alphaliner, Xeneta.

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.