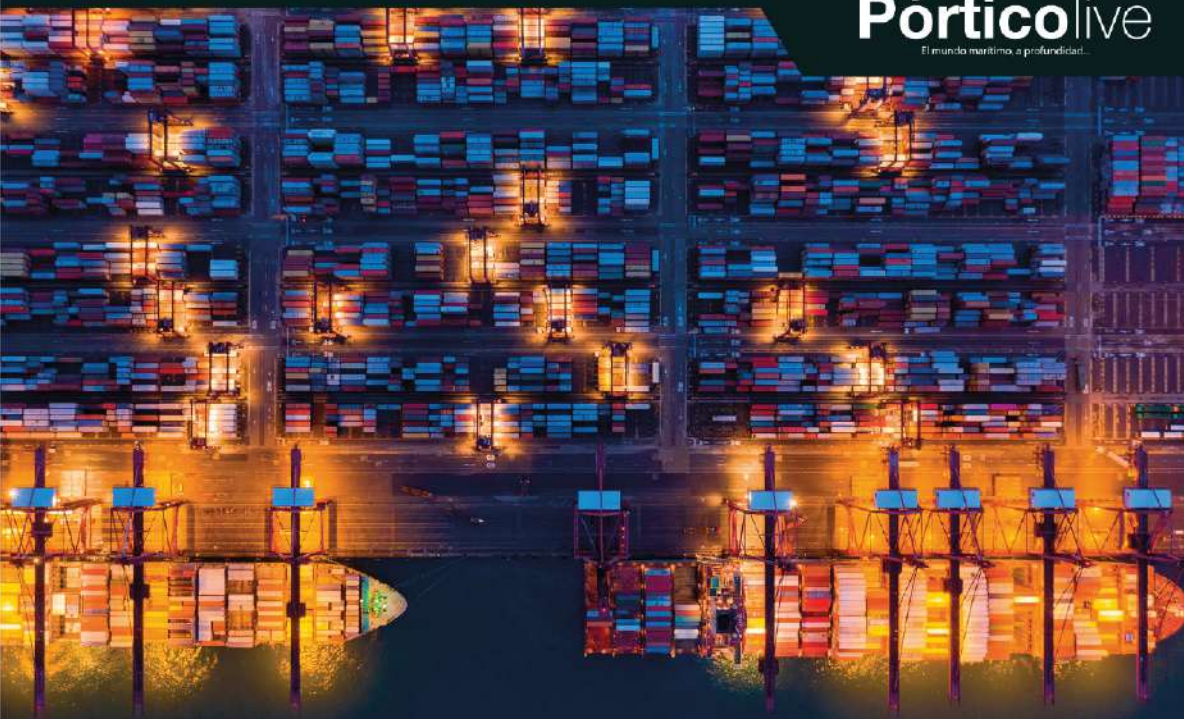




REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

NOVIEMBRE 2022



REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

ÍNDICE

1. Tendencias Macroeconómicas Globales

- 1.1. Expectativas de Crecimiento por Regiones
- 1.2. PMI Compuesto Global Estados Unidos
- 1.3. Índice de Actividad Comercial en Estados Unidos y Europa
- 1.4. Dinámica Global y Tasa de Crecimiento de Throughput
- 1.5. Expectativas de Crecimiento del Comercio Mundial

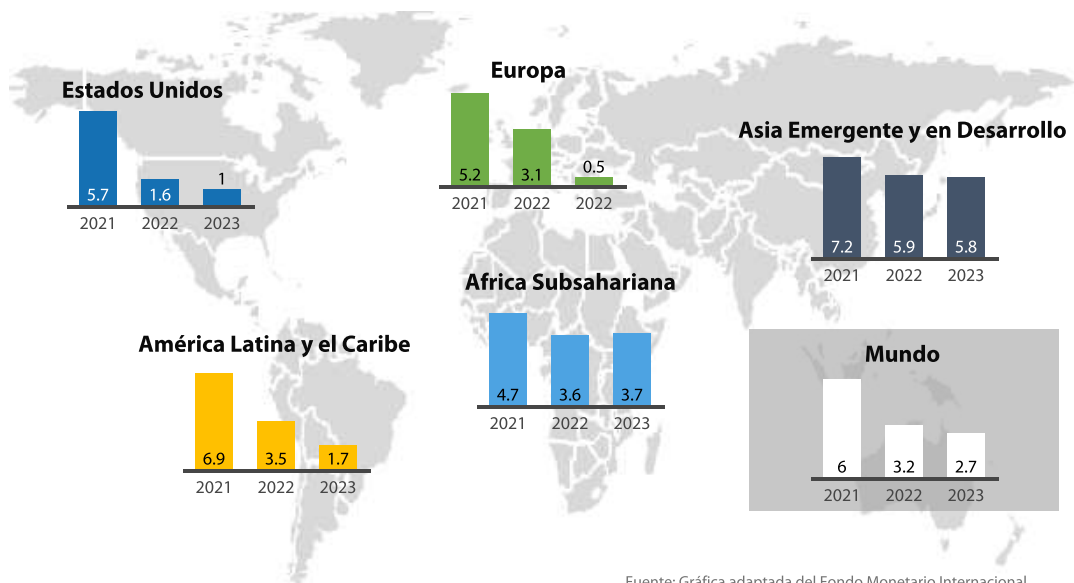
2. Tendencias de la Industria

- 2.1. Puertos
 - 2.1.1. Port Throughput Index
 - 2.1.2. Congestión Portuaria por Zona Geográfica
 - 2.1.3. Drewry Port Congestion Indicator / Impacto Productividad Portuaria en Capacidad efectiva
- 2.2. Fletes
 - 2.2.1. World Container Index
 - 2.2.2. Comportamiento Fletes Reefers
 - 2.2.3. Costos Asociados al Transporte Marítimo

TENDENCIAS MACROECONÓMICAS

PROYECCIONES DE CRECIMIENTO POR REGIÓN

% De crecimiento actualizado a octubre de 2022



Fuente: Gráfica adaptada del Fondo Monetario Internacional

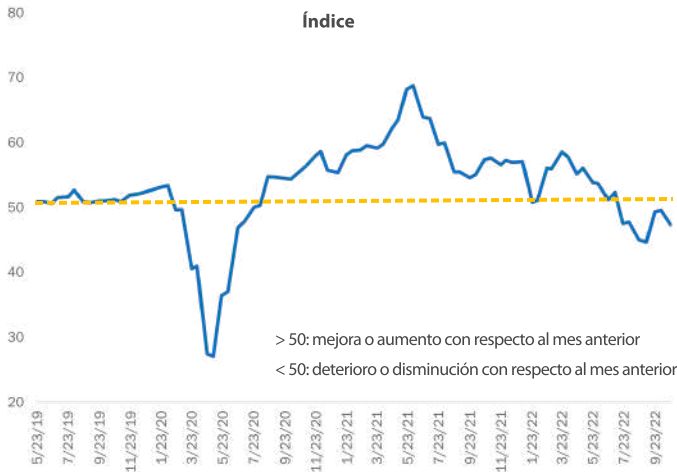
La actividad económica mundial está experimentando una **desaceleración generalizada** y más acentuada de lo previsto, con la inflación más alta registrada desde hace varios años.

La crisis del costo de vida, el endurecimiento de las condiciones financieras en la mayoría de las regiones, la invasión rusa de Ucrania y la persistencia de la pandemia de COVID-19 inciden notablemente en las perspectivas.

De acuerdo con los pronósticos del Fondo Monetario Internacional, el crecimiento mundial se desacelerará de 6,0% en 2021 a 3,2% en 2022 y 2,7% en 2023. **Exceptuando la crisis financiera mundial y la fase aguda de la pandemia de COVID-19, este es el menor crecimiento desde el año 2001.**

EL FMI espera una **contracción real de al menos dos trimestres consecutivos** en algún punto entre 2022 y 2023, en el 43% de los países a nivel mundial.

PMI COMPUESTO GLOBAL - ESTADOS UNIDOS



La economía global continuó perdiendo fuerza en el tercer trimestre según las medidas globales de actividad económica y confianza con una fuerte desaceleración en los EE. UU., Europa y China

El PMI compuesto global se estabilizó en septiembre en 47,2. Una cifra por debajo de 50 muestra una contracción en el sentimiento manufacturero.

Fuente: Elaboración propia con datos de S&P

Esto tendrá un mayor impacto en el mercado de transporte de contenedores, que ya ha experimentado un crecimiento de volumen negativo

ACTIVIDAD COMERCIAL EEUU

Indicador trimestral

■ Debajo de la tendencia ■ Tendencia ■ Encima de la tendencia



▲ Órdenes ▲ Transacciones ▲ Facturas

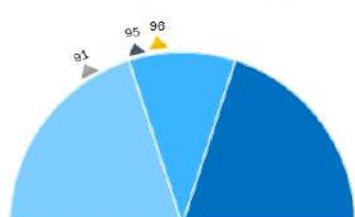
Variación Trimestre Anterior

+1 +1 +4

ACTIVIDAD COMERCIAL EUROPA

Indicador trimestral

■ Debajo de la tendencia ■ Tendencia ■ Encima de la tendencia



▲ Órdenes ▲ Transacciones ▲ Facturas

Variación Trimestre Anterior

0 +4 -4

Fuente: Gráfica adaptada de Tradeshift

Mientras el resto del mundo parece estar batallando, la cadena de suministro doméstica en los Estados Unidos aún sigue probando mayor resistencia a los factores externos.

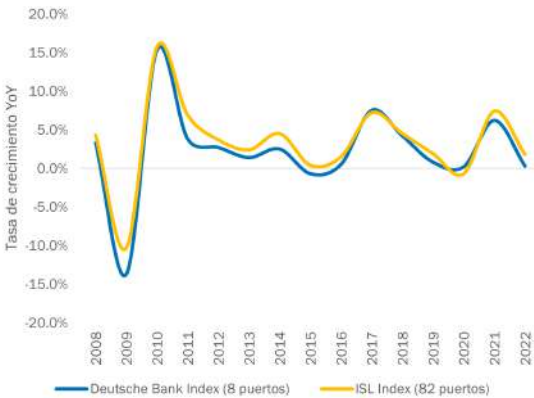
Los volúmenes de órdenes en todo Europa van decreciendo a mayor rapidez desde la pandemia mientras la crisis de la energía incrementa la amenaza de cierres de fábricas y apagones en toda la región.

El movimiento de contenedores se ralentiza a nivel global...

El índice de Deutsche Bank rastrea los movimientos "casi en tiempo real" de todos los buques portacontenedores a nivel mundial. Se analizan los buques portacontenedores dentro y fuera de 84 puertos a nivel mundial y luego se modela la cantidad de contenedores manejados (lo que entra y sale) en un puerto. Los datos coinciden con los datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (ISL), que muestrea el rendimiento en unos 60 puertos de todo el mundo, pero solo se publica mensualmente con un retraso de varias semanas.

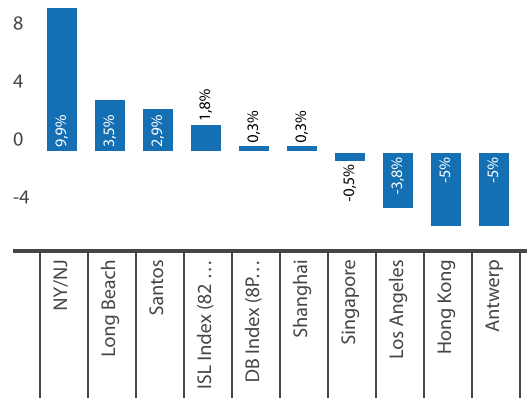
DINÁMICA GLOBAL DE THROUGHPUT

2008 – 2022 | corte estadístico septiembre



TASA DE CRECIMIENTO DE THROUGHPUT

2021 vs 2022 | ene-sep



Fuente: Deutsche Bank, e Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)



El throughput a nivel global se está desacelerando, como lo sugieren los datos recientes de rendimiento de los puertos al ubicarse en niveles de bajo crecimiento similares a las recesiones de 2015 y 2020.

La costa este de Estados Unidos mantiene niveles de crecimiento de doble dígito entre 2021 y 2022, mientras que la costa Oeste crece en menor medida.

EXPECTATIVAS DE CRECIMIENTO DEL COMERCIO MUNDIAL

EXPORTACIONES

2016 - 2021		
1	China	6,6%
2	ASEAN	5,7%
3	South & Central Asia	2,8%
4	Rest of East Asia & Pacific	2,6%
5	Europe	2,3%
6	S. & C. America, Caribbean	2,1%
7	North America	0,9%
8	Middle East & N. Africa	0,8%
9	Sub-Saharan Africa	-0,1%

2021 - 2026		
1	ASEAN	5,6%
2	South & Central Asia	5,0%
3	Sub-saharian Africa	4,4%
4	Rest of East Asia & Pacific	3,8%
5	S. & C. America, Caribbean	3,8%
6	Middle East & N. Africa	3,5%
7	North America	3,4%
8	China	3,4%
9	Europe	3,3%

IMPORTACIONES

2016 - 2021		
1	China	5,6%
2	ASEAN	5,0%
3	South & Central Asia	4,4%
4	Rest of East Asia & Pacific	3,1%
5	Europe	2,8%
6	S. & C. America, Caribbean	2,7%
7	North America	1,6%
8	Middle East & N. Africa	1,1%
9	Sub-Saharan Africa	-0,9%

2021 - 2026		
1	ASEAN	6,6%
2	South & Central Asia	5,6%
3	Sub-Saharan Africa	4,9%
4	Middle East & N. Africa	4,4%
5	China	4,1%
6	Rest of East Asia & Pacific	3,8%
7	Europe	3,7%
8	North America	2,7%
9	S. & C. America, Caribbean	2,4%

Fuente: Adaptado de DHL

Según el análisis realizado por DHL, con base en las expectativas de crecimiento del comercio mundial, para el año 2026 habrá un cambio de patrones en las tendencias de crecimiento del comercio mundial por regiones.

China dejará de ser el país con mayores crecimientos en el comercio, Europa perderá importancia y los países emergentes de Asia y África ganarán protagonismo.

¿Qué se espera para el movimiento de contenedores?

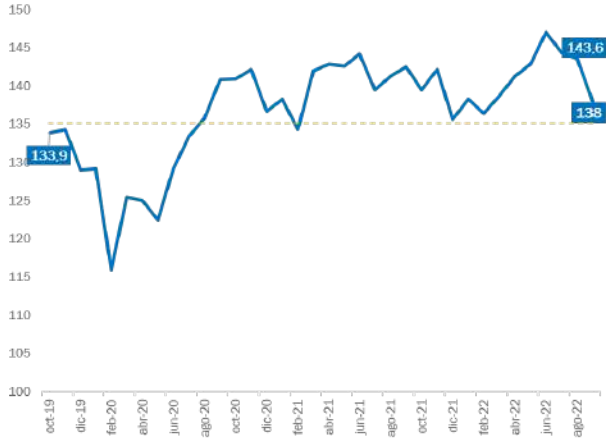
“Se espera que la demanda global de contenedores decaiga entre 2% y 4% este año, comparado con la perspectiva anterior en la que se esperaba que el crecimiento se moviera entre +1% y -1%. **Es muy difícil ser optimista con una guerra en nuestra puerta y una crisis energética mayor este invierno**, que está impactando la confianza del consumidor y también la demanda”

- Soren Skou- CEO de Maersk

TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA

PORT THROUGHPUT INDEX

Índice Base 100 | Año base=2012



Fuente: Gráfica adaptada de Drewry

El índice de rendimiento portuario global de Drewry cayó un 0,5 % intermensual en agosto de 2022, pero con 143,6 puntos fue un 1,7 % superior al nivel registrado en agosto de 2021.

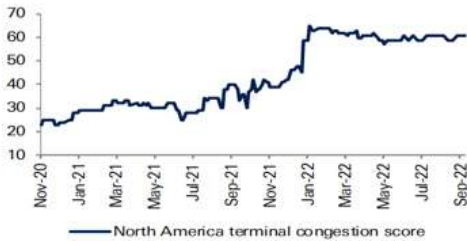
Drewry estima que el índice de rendimiento portuario global cayó un 4,2 % mensual y 3,4 % interanual en septiembre de 2022 (índice de 138)

A pesar de la congestión continua en los puertos de la costa Este de Estados Unidos, América del Norte hizo la mayor contribución al aumento del índice mundial en agosto, pero con la caída intermensual de los volúmenes de China en agosto, el panorama mundial sigue siendo complejo.

CONGESTIÓN PORTUARIA POR ZONA GEOGRÁFICA

2020 - 2022

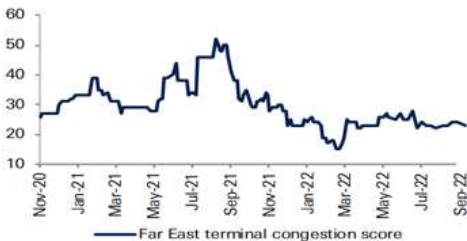
North America terminal congestion score



Europe terminal congestion score



Far East terminal congestion score



Fuente: Gráficas de Freightos

HMM proporciona semanalmente el estado de la operación de la terminal que muestra la gravedad de los problemas con atraque, patio, puerta y mano de obra en las principales terminales portuarias. **Una puntuación más alta implica problemas graves en la terminal y viceversa.** Para el puntaje de congestión regional anterior, se agregaron puntajes de 10 puertos en América del Norte, 8 puertos en Europa y 15 puertos en el Lejano Oriente.

A pesar de la menor presión sobre puertos en Europa y China, en 2022 Estados Unidos mantiene niveles superiores de congestión portuaria frente a 2020 (COVID).

U.S. West Coast Ports Beat Congestion, But Slowdowns at Houston Remain



File image courtesy Port of Houston
 PUBLISHED OCT 24, 2022 8:51 PM BY THE MARITIME EXECUTIVE

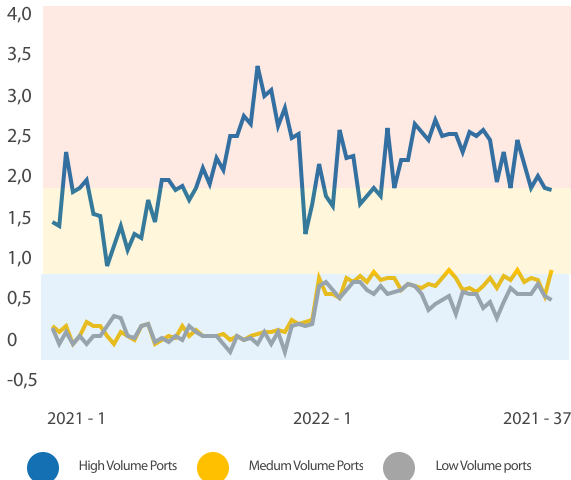
La diferencia entre la costa este y la costa oeste de Estados Unidos ha sido uno de los parámetros que ha ayudado a medir la fluctuación de tarifas y la preferencia de rutas.

La brecha entre el Pacífico y el Atlántico se está estrechando, con lo que la competencia entre las costas se hace más intensa... la decisión de recalada ya no radica en el punto menos congestionado, sino en el destino con la tarifa más baja.

El reto es repartir de manera balanceada el volumen de carga entre destinos y tarifas, para llenar naves lo más posible hacia todos los puntos sin dejar espacios sin usar, que son la principal causa de los blank sailings.

DREWRY PORT CONGESTION Z-SCORE INDICATOR

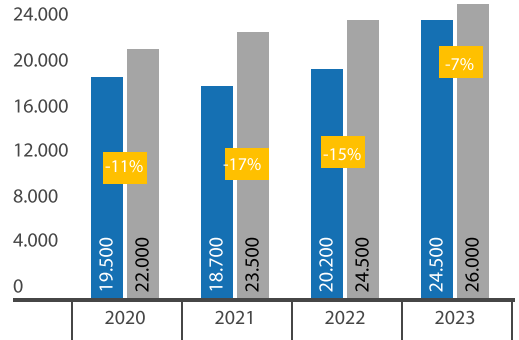
2019 = 0



IMPACTO ESTIMADO PROD. PORTUARIA EN

CAPACIDAD EFECTIVA

#TEUS



● Effective Capacity (before idling) ● Potential Effective Capacity

La capacidad latente que se ha "perdido" debido a la gestión de la cadena de suministro/puerto está regresando al mercado a medida que se alivian los cuellos de botella. A medida que la congestión se desvanece, la capacidad aumentará inversamente y para 2023 habrá cuellos de botella que solo eliminarán alrededor del 7% de la capacidad efectiva del mercado.

La congestión de los puertos ha empezado a ceder. El indicador de congestión de Drewry muestra que aún no hay normalización frente a 2019.

Fuente: Gráficas adaptadas de Drewry.

DURACIÓN MEDIA DE BUQUES VS ESCALAS EN PUERTOS

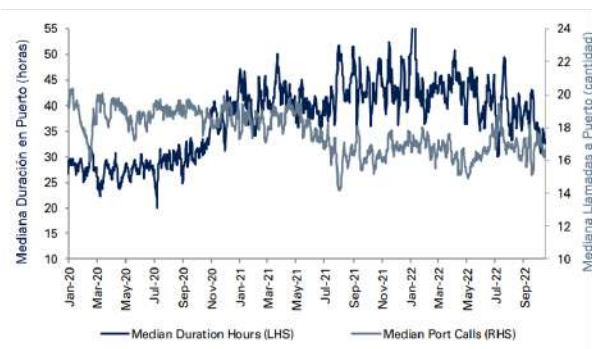
2020 – 2022 | eje izquierdo: horas en puerto | eje derecho: llamadas



La correlación inversa entre horas en puerto y escalas ha venido perdiendo fuerza en los últimos meses.

ÍNDICE DE CONGESTIÓN PORTUARIA VS FLETES

2018 – 2022 | eje izquierdo: USD | eje derecho: índice

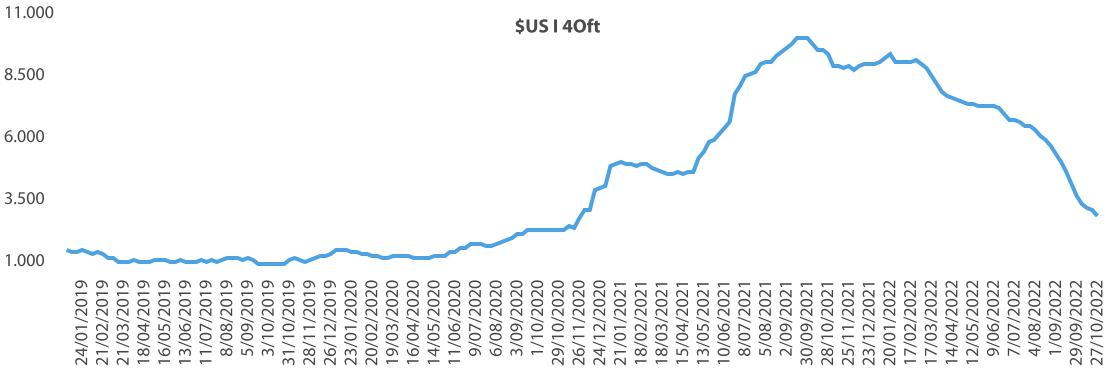


La disminución en la congestión portuaria está ayudando en la rápida caída de los fletes.

¿Qué se espera para los Puertos?

“Las terminales de contenedores dependen altamente de las decisiones de las líneas navieras para generar negocios, que pueden variar según la evolución del mercado y los cambios en los networks, que últimamente han sido muy volátiles. Por lo tanto, **obtener el compromiso de las líneas navieras se considera un mitigador clave del riesgo de mercado, particularmente donde el transbordo será el enfoque principal del tráfico.** Drewry espera que los inversionistas de terminales presten cada vez más atención a asegurar el compromiso de la línea naviera principal y/o la carga frente a la desaceleración del comercio y la disminución de los rendimientos producto de la reducción de la congestión”

WORLD CONTAINER INDEX - TARIFAS DE FLETE

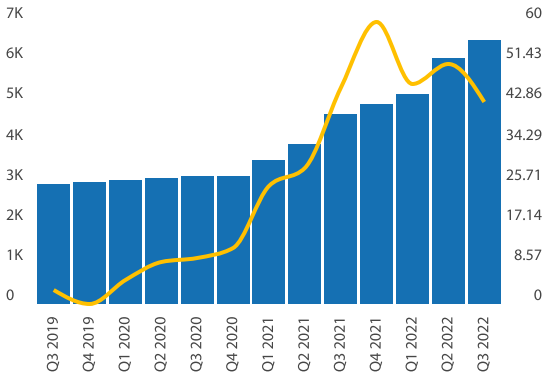


Fuente: Gráfica adaptada de Drewry.

El World Container Index de Drewry mostró una nueva caída al disminuir un 7% semanal y llegar a **USD 3.145, 11** por contenedor de 40 pies. Las disminuciones en este indicador se han prolongado por 35 semanas seguidas y se pronostica que siga decreciendo pero en menor medida, llegando a niveles del año 2019 para luego repuntar.

GLOBAL CONTAINER FREIGHT RATE INDEX

Q3 2019 – Q3 2022

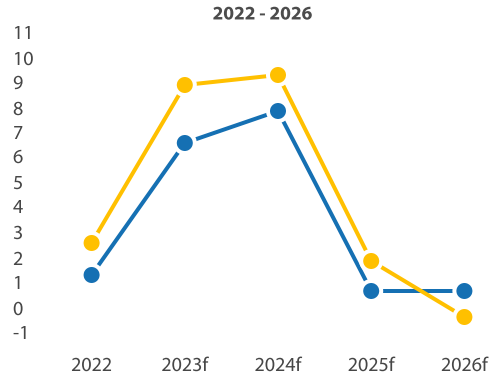


● Reffer Container Index ● Variación Interanual

Fuente: Drewry - Rabobank.

FORECAST REEFER PLUG CAPACITY VS

CONTAINER FLEET CAPACITY



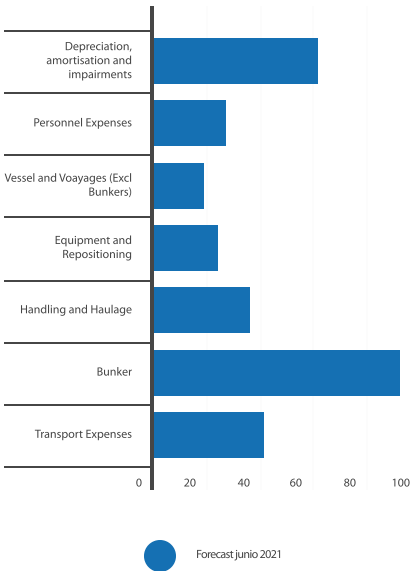
● Reffer Plug Capacity ● Containership fleet capacity

Aunque los contenedores refrigerados (reefer) y estándar (dry) comparten las mismas redes de transporte marítimo, sus tarifas a menudo no muestran las mismas tendencias debido a las diferencias en los factores de oferta y demanda.

El crecimiento anual promedio de la capacidad de conexión de contenedores refrigerados para 2022-2026 se estima en un 3,9%, que es considerablemente más alto que el crecimiento del comercio de contenedores refrigerados. Por lo tanto, la capacidad de conexiones no será un problema en los próximos años.

COSTO UNITARIO DE LOS INSUMOS ASOCIADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO

Incremento 2022 Q2 vs año 2019 – Hapag Lloyd



Fuente: Gráfica adaptada de Sea-Intelligence.

Según los datos publicados por Hapag Lloyd, los costos del búnker experimentaron el mayor aumento de costos relativos en comparación con 2019.

Al analizar la participación relativa, el aumento del costo en el manejo y transporte es responsable del 37% del aumento del costo unitario, seguido por el búnker, que es responsable por el 30% del aumento de costos.

Esto significa que dos tercios de la presión inflacionaria están relacionados con el combustible, el manejo y el transporte.

En su más reciente reporte financiero (3Q2022), Maersk mencionó que sus costos operativos del segmento de transporte marítimo se han incrementado en un 29% con respecto al año anterior y que el costo asociado al búnker subió un 69%.

¿Cuál será el futuro de los fletes?

“Las fuerzas del mercado podrían empujar las tarifas marítimas por debajo de los niveles de 2019 en el corto plazo. No obstante, las tendencias de la demanda y los costos por unidad, que son más altos que en 2019, finalmente impulsarán las tarifas para que se establezcan por encima de los niveles previos a la pandemia”

- Rolf Habben Jansen-CEO de Hapag Lloyd

NOTAS

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

Fuentes de Información: Fondo Monetario Internacional, Standard & Poors, Tradeshift, Deutsche Bank, e Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), DHL, Drewry, Freightos, The Maritime Executive, Shanghai Shipping Index, Deutsche Bank, Rabobank, Sea-intelligence.

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.