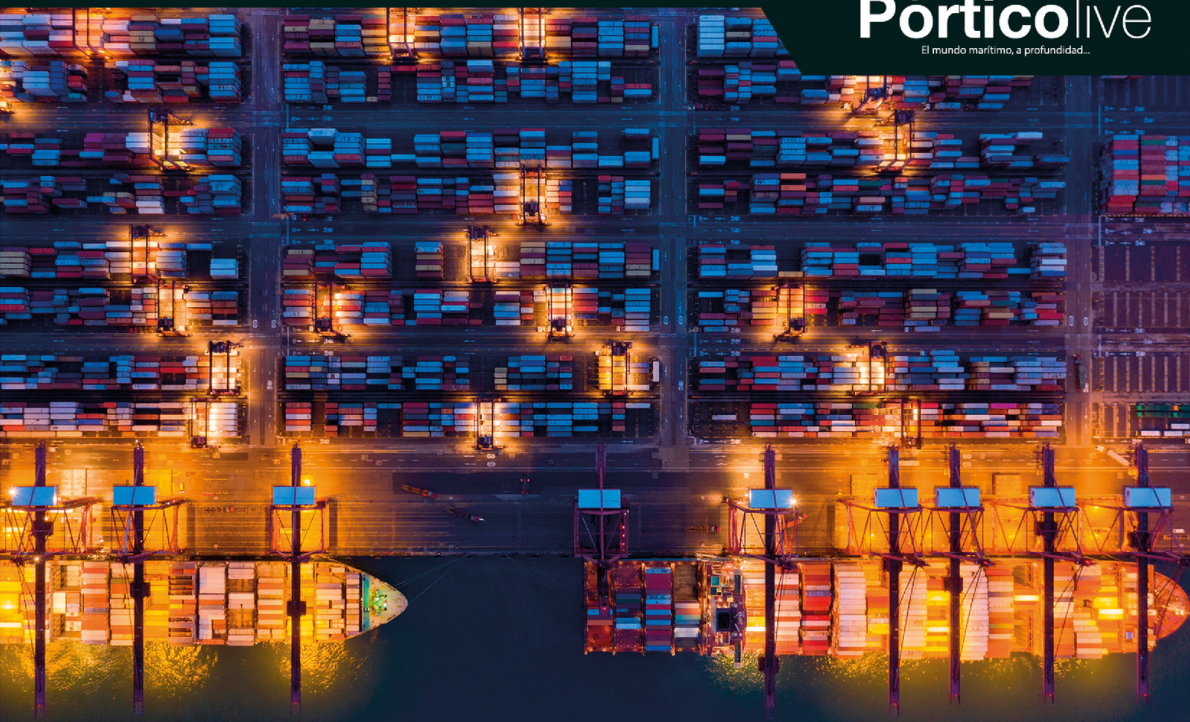


REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA PORTUARIA Y MARÍTIMA

JUNIO 2022



REPORTE DE COYUNTURA DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y PORTUARIA

INDICE

1. Tendencias Macroeconómicas Globales

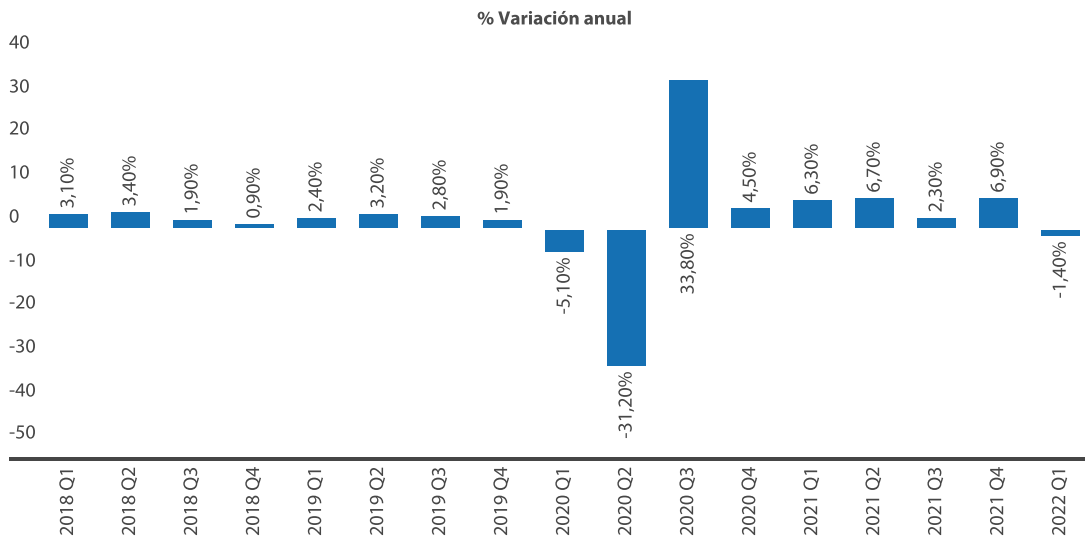
- 1.1. Crecimiento del PIB en Estados Unidos
- 1.2. Consumo de bienes y servicios en Estados Unidos
- 1.3. Economía China
- 1.4. Probabilidad de recesión

2. Situación en Puertos

- 2.1. Contenedores manejados por el puerto de Shanghai
- 2.2. Promedio horas de espera de buques en el puerto de Shanghai
- 2.3. Niveles de congestión en puertos de Estados Unidos y China
- 2.4. World Container Index
- 2.5. Absorción de la capacidad por congestión vs índice de fletes
- 2.6. Ranking portuario América Latina y El Caribe
- 2.7. Container Port Performance Index

TENDENCIAS MACROECONÓMICAS GLOBALES

CRECIMIENTO PIB ESTADOS UNIDOS



Fuente: Gráfica Adaptada de Business Insider

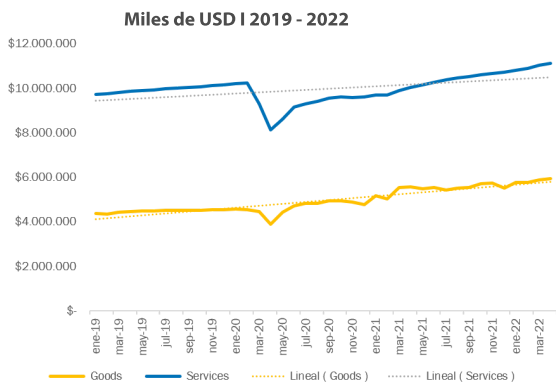
La economía de EE. UU. se contrajo por primera vez desde los primeros días de la pandemia. El producto interno bruto del país se contrajo a una tasa anualizada de 1,4% durante el primer trimestre del año.

Los economistas mantuvieron una estimación de crecimiento del 1,1% durante el período. La gráfica muestra la desaceleración masiva de la recuperación desde la tasa del 6,9% observada durante el cuarto trimestre de 2021.

Las razones principales son: inflación, desaceleración de la acumulación de inventarios por mejoramiento de las condiciones logísticas y la disminución del gasto del gobierno

Pero el consumo en Estados Unidos sigue siendo estable...

CONSUMO DE BIENES Y SERVICIOS EN EEUU



Fuente: Análisis propio con datos de Bureau of Economic Analysis

El consumo de bienes y servicios en Abril de 2022 tuvo un incremento del 1% frente al mes anterior.

Aunque muestra una tendencia estable durante los últimos tres meses, el consumo muestra unos niveles significativamente más altos frente al promedio de la prepandemia (2019): 32% más en bienes y 12% más en servicios

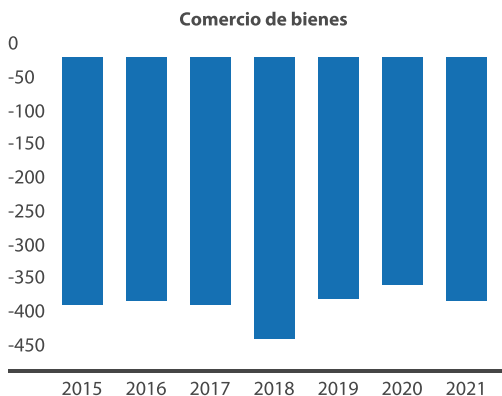
La economía en China peor en algunos aspectos en comparación con el 2020

De acuerdo primer ministro chino, Li Keqiang, los indicadores económicos en China han caído significativamente, y las dificultades en algunos aspectos son mayores que cuando la pandemia golpeó severamente la economía en 2020.

Los economistas pronostican que la economía de China crecerá un 4,5% este año, muy por debajo del objetivo del gobierno de crecer alrededor del 5,5%. Esta amplia diferencia en el margen es motivada por la prioridad que se ha dado al control del coronavirus.

Esto se evidencia con el flujo de camiones en Shanghái, que ha estado bajo un estricto bloqueo desde marzo y en las últimas dos semanas se mantuvo solamente en el 20% de los niveles previos a la pandemia. Los flujos de camiones y la producción económica de China están altamente correlacionados.

DEFICIT DE EEUU CON CHINA



Fuente: Gráfica adaptada de La República

¿Existe amenaza de competencia Chino-Americana?

Estados Unidos está listo para proteger a Taiwán de una agresión China, una tensión que renueva la amenaza de conflicto bélico del Pacífico.

Si la agresión rusa sobre Ucrania ha sumido al mundo en una inesperada inflación, una tensión entre chinos y estadounidenses ocasionaría un declive en el desarrollo de la economía y generaría un freno para los aliados de China en distintos rincones del mundo.

PROBABILIDAD DE RECESIÓN BASADA EN LA CURVA DE RENDIMIENTOS DEL TREASURY EN EEUU



Fuente: Gráfica adaptada de Bloomberg

Nota: La gráfica se lee de adelante hacia atrás

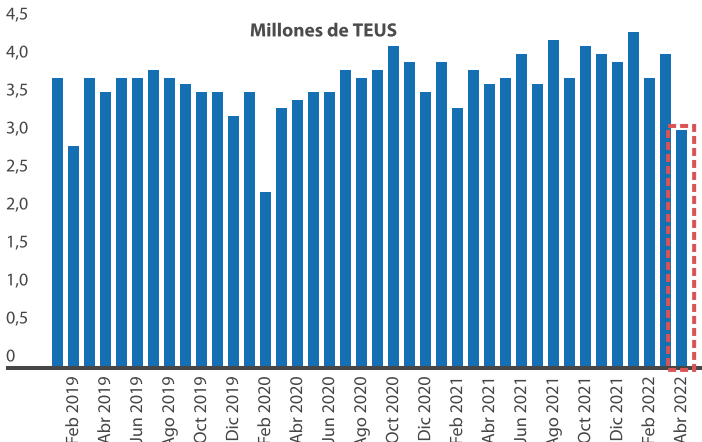
PX_LAST

Una curva de rendimiento es una representación visual de la percepción de los inversores en bonos sobre el riesgo. En abril los rendimientos del Treasury de Estados Unidos a 2 años superaron los rendimientos de los bonos a 10 años, lo que refleja la preocupación de los inversores por el aumento de las tasas de interés de la Reserva Federal de EE. UU.

Esto significa que hay una falta de "fe" en el crecimiento futuro y cuando esa curva se invierte, se considera un presagio de una recesión económica en los próximos 12 meses.

SITUACIÓN EN PUERTOS

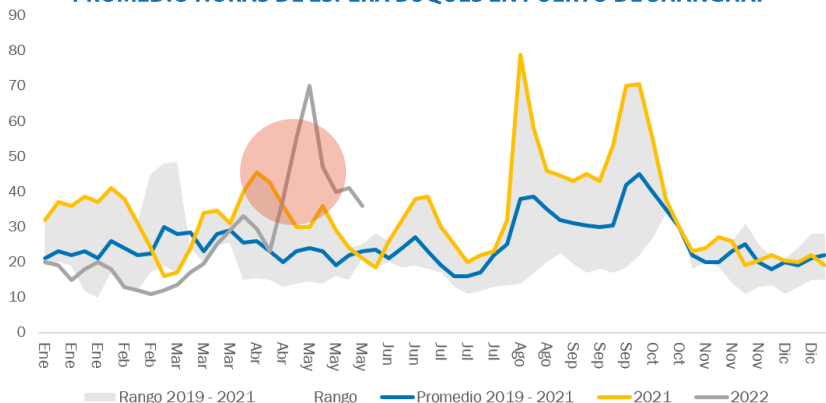
CONTENEDORES MANEJADOS POR EL PUERTO DE SHANGHÁI



Al 26 de mayo el puerto había reanudado sus operaciones en un 95%, esperando retomar la totalidad para el 1ro de junio, luego de que en abril manejara un 17% menos de contenedores que en el mismo mes del año pasado.

Fuente: Gráfica adaptada de Bloomberg

PROMEDIO HORAS DE ESPERA BUQUES EN PUERTO DE SHANGHÁI

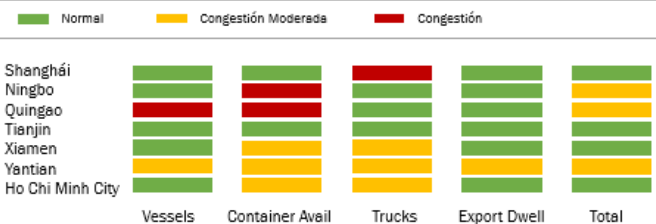


Fuente: Gráfica adaptada de Vessel Value

Los tiempos de espera promedio para buques en el puerto ahora se han reducido a 34 horas, desde un pico de 66 horas en abril, esto es alrededor de 10 horas más que los niveles de la misma época el año pasado. A pesar de que la congestión en el puerto de Shanghái sigue siendo alta para esta época del año, se está comenzando a mostrar una normalización a medida que se alivia la ola de covid-19 que ha mantenido bloqueada a la ciudad.

¿Y CUÁLES SON LOS PUERTOS QUE ESTÁN CAUSANDO MAYOR CONGESTIÓN?

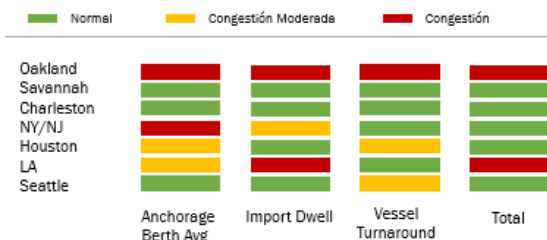
Cadena de Suministro en China



El mapa de calor rastrea las piezas críticas que están causando congestión en la cadena de suministro en los puertos de China y Estados Unidos.

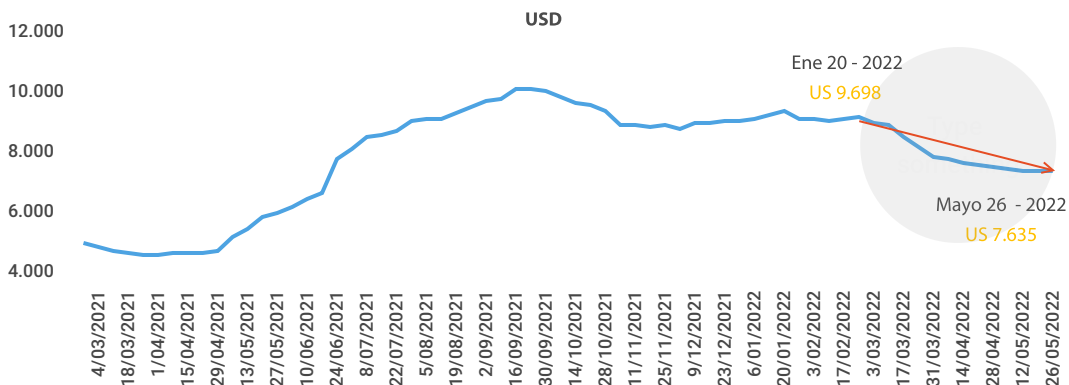
En Shanghái los terminales marítimos, bodegas y servicios de transporte están operando con normalidad pero con muchos menos trabajadores.

Cadena de Suministro en Estados Unidos



Los desafíos de la cadena no terminan en China, en Estados Unidos, el puerto de Oakland reporta altas congestiones con un tiempo de espera de seis días para cargar y descargar un barco.

WORLD CONTAINER INDEX - FLETES MARÍTIMOS

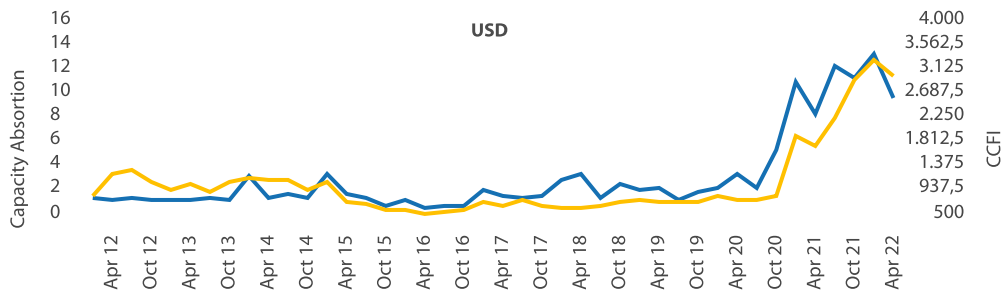


Fuente: Gráfica adaptada Drewry's

● USD Freights

El promedio de las tarifas spots de fletes se encuentra en **USD 7.635** a mayo 26 de 2022, esto supone un 22% menos a las tarifas promedio del mismo periodo del año anterior y el nivel más bajo presentado en los últimos 12 meses. La disminución en las exportaciones, pese a las reducciones de capacidad de las líneas navieras, continuó presionando a la baja las tarifas spot.

ABSORCIÓN DE LA CAPACIDAD POR CONGESTIÓN VS ÍNDICE DE FLETES



Fuente: Gráfica adaptada de Sealintelligence

● Capacity Absorption ● CCFI

Los retrasos de los buques finalmente están disminuyendo un poco, y los indicadores de congestión en las terminales también muestran signos de mejora, aún así la situación de congestión está lejos de ser normal. Si bien el 10,5% de la flota mundial todavía no está disponible debido a retrasos en la cadena de suministro, ha disminuido el 13,8% desde enero. Esto significa que el 3,3% de la flota mundial se ha vuelto a poner en funcionamiento de enero a abril.

Los fletes están altamente correlacionados con la tasa de absorción de capacidad, lo que muestra claramente cómo esta pérdida de capacidad es el factor más importante en la crisis actual.

Sin embargo, las tarifas de contratos a largo plazo se disparan

En mayo se registró el aumento intermensual más alto de la historia en las tarifas de fletes marítimos contratados a largo plazo, ya que la necesidad de asegurar los envíos de contenedores hizo disparar su valor en un 30,1%.

Este aumento sin precedentes, revelado por el Xeneta Shipping Index (XSI) para el mercado de contratos, significa que las tarifas a largo plazo ahora son un 150,6% más altas con respecto al año anterior.

Sólo en 2022, sus valores aumentaron en un 55%.

Xeneta: Shipping Costs Soar As Long-Term Rates Race 150% Up Year-On-Year

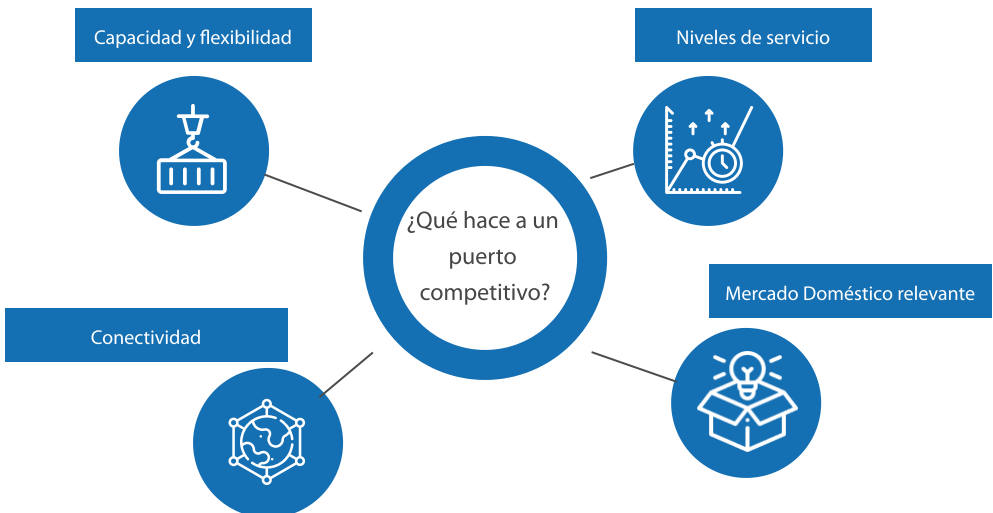
in International Shipping News 01/06/2022



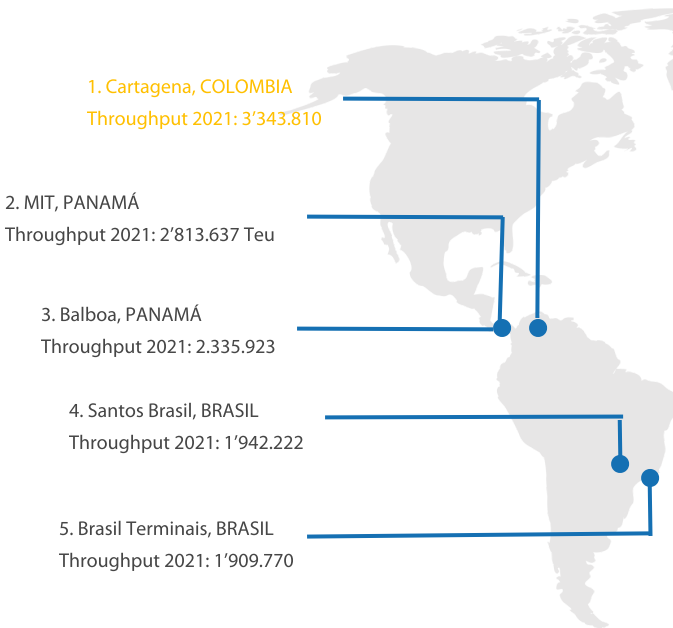
May saw the highest ever monthly increase in long-term contracted ocean freight rates, as the cost of locking in container shipments soared by 30.1%. The unprecedented hike, revealed in the latest Xeneta Shipping Index (XSI®) Public Indices for the contract market, means that long-term rates are now 150.6% up year-on-year. In 2022 alone, costs have climbed by 55%.

Fuente: Hellenic Shipping News

¿QUÉ HACE UN PUERTO COMPETITIVO EN MEDIO DE ESTA SITUACIÓN?



RANKING PORTUARIO AMÉRICA LATINA 2021

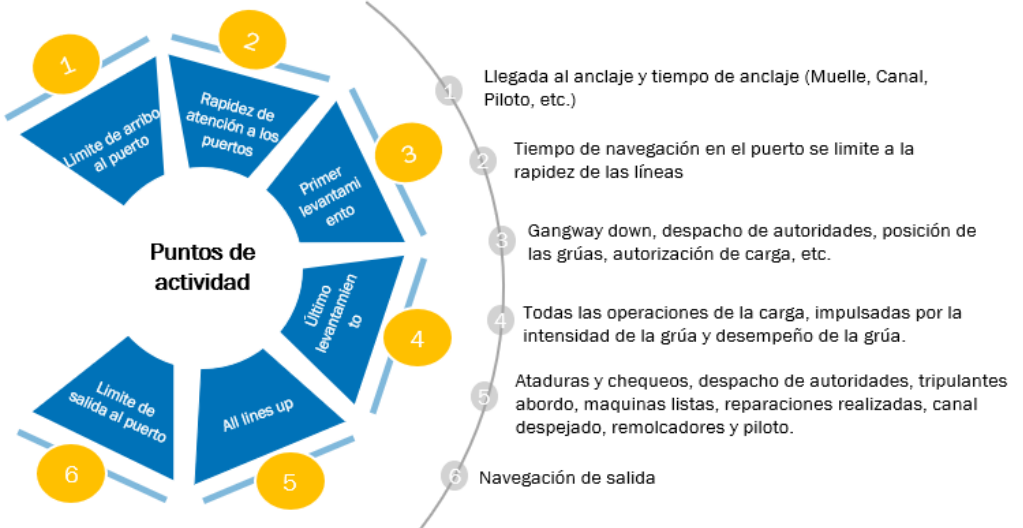


En el informe portuario del año 2021, la Cepal resaltó el crecimiento de los volúmenes de carga doméstica y Trasbordo en la Región Caribe, ubicando a Cartagena como el Terminal con mayor movilización de carga en A. Latina y El Caribe.

Como Bahía, Cartagena es la cuarta en la región.

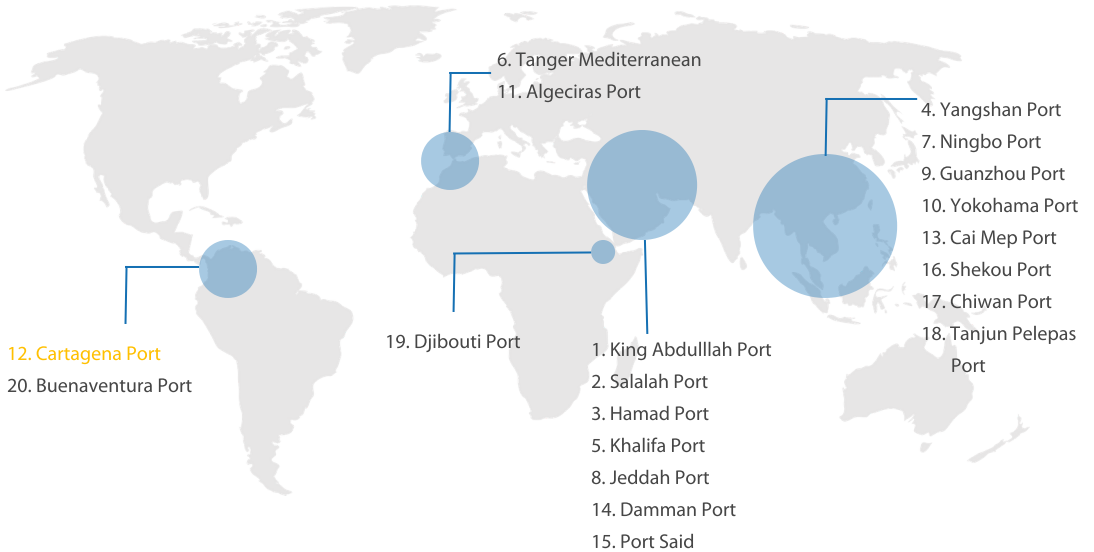
Fuente: CEPAL, Raking portuario ALC 2021

CONTAINER PORT PERFORMANCE INDEX - CPPI



Este indicador fue creado por Standard & Poor's y el Banco Mundial e incluye el análisis de 370 puertos y 11 líneas navieras que significan el 80% de la flota mundial de contenedores. El indicador esta basado principalmente en las horas en puerto de los barcos, de acuerdo con unos rangos de tamaño y número de movimientos por recalada

CPPI Ranking Global - TOP 20



RANKING REGIONAL Y NACIONAL

Posición	Puerto	Ranking mundial
1.	Cartagena	12
2.	Buenaventura	20
3.	Port of Virginia	23
4.	Miami	29
5.	Coronel	39

Posición	Puerto	Ranking mundial
1.	Cartagena	12
2.	Buenaventura	20
3.	Santa Marta	143
4.	Barranquilla	159
5.	Turbo	267

Fuente: Banco Mundial - S&P

El Puerto de Cartagena se ubica como el puerto No. 1 en América (incluye A. del Norte y América del Sur) y en Colombia. Los Puertos que le siguen tienen posiciones lejanas en el ranking mundial.

NOTAS

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

Fuentes de Información: Drewry, Sea-Intelligence, Business Insider, La República, Hellenic Shipping News, Bureau of Economic Analysis, Bloomberg, Vessel Value, CNBC, CEPAL, Banco Mundial y Standard & Poor's.

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.