





**SITUACIÓN LOGÍSTICA GLOBAL**  
JULIO 2021

**Laura Montilla – Directora de Área América Latina y Caribe**

## LO IMPREDECIBLE....

2019 JULY						
SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

- Qué pasaría si hay una pandemia global que dure dos años?
- Qué pasaría si como consecuencia, se alteran los patrones de consumo y abastecimiento en todo el mundo?
- Qué pasaría si la capacidad de transporte marítimo no alcanza?
- Qué pasaría si se desploma la demanda de transporte aéreo de pasajeros?
- Qué pasaría si un buque bloquea el canal de Suez por dos semanas?
- Qué pasaría si la productividad de los puertos chinos cae al 70%?
- Qué pasaría si los puertos de destino no pueden recibir carga?
- Qué pasaría si las tarifas marítimas crecen más de 10 veces?
- Qué pasaría si el precio del acero se va a las nubes?
- Qué pasaría si para posicionar contenedores en Asia, las navieras dejan de recibir carga?

## LO CIERTO....

---



TODO ESO SUCEDIÓ,  
Y ESTAMOS INMERSOS EN LAS  
CONSECUENCIAS



## AUMENTA LA DEMANDA DE CONTENEDORES



# LA CARGA EN CONTENEDORES CRECIÓ UN 11%

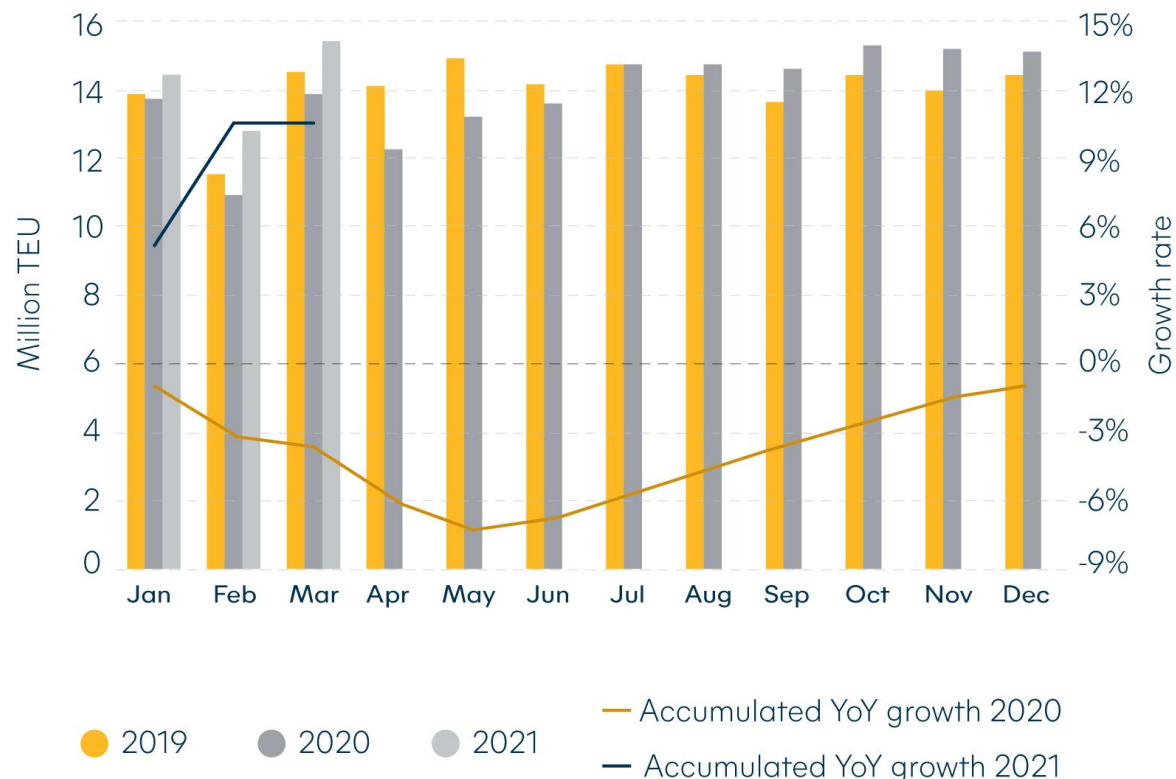
En el primer trimestre de 2021 se embarcaron 43 millones de TEUs, un récord histórico (7% por encima del primer trimestre de 2019).

El mes de abril de 2021 fue un 20% mayor que el mismo mes del año anterior (7% sobre 2019).

Con niveles bajos de inventario y el inicio de la temporada alta en el hemisferio norte, la actividad de mayo en adelante es aún mayor.



Global Container Shipping demand 2019 - 2021



# RECORD DE IMPORTACIONES EN AMÉRICA DEL NORTE

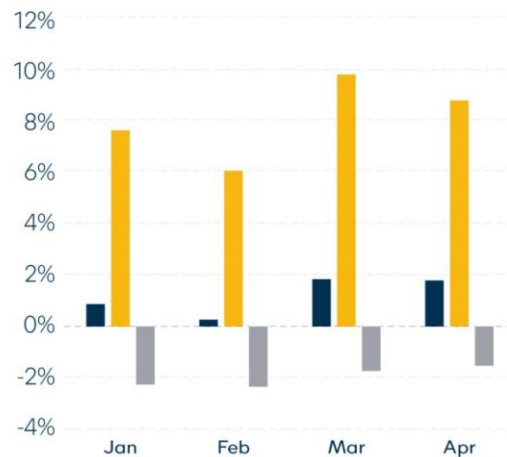
La mayor porción de ese crecimiento estuvo en Estados Unidos.

**Las importaciones de este país crecieron un 39%** en los primeros cuatro meses de este año (11MM teus). Los puertos de California baten récords cada semana.

Los productos de origen asiático representan casi el 70% de las importaciones norteamericanas, y este año crecieron un 45%.

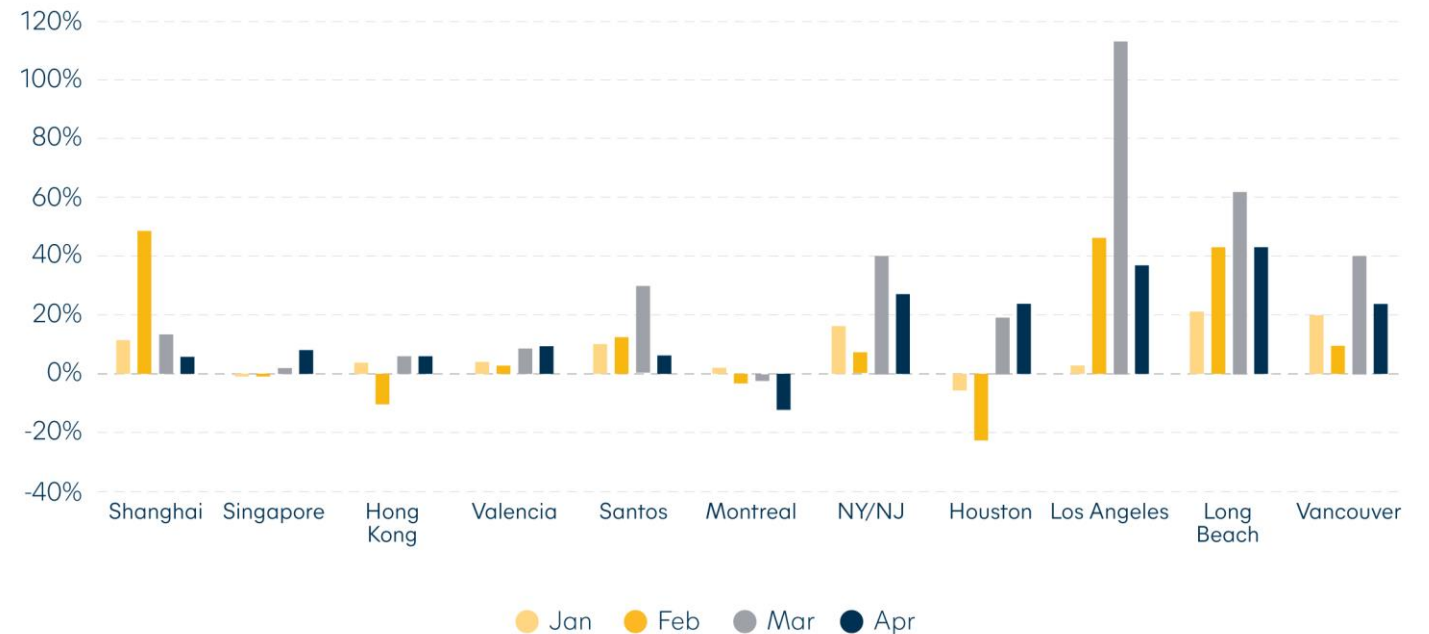
El gasto de los consumidores en bienes es 10% más que en... 2019!!

Changes in consumer spending in USA  
(2021 vs 2019 annualized)



● Total consumer spending ● Goods ● Services

Ports year on year volumes growth rates (TEUs)



# PERO LA CAPACIDAD NAVIERA CRECE POCO Y DE MANERA DESPAREJA

\* En 2020, solo se aumentó la capacidad en un 2,6%

\* En el primer trimestre de 2021, un 3,8%

\* Hoy estamos en un 19% por encima de junio 2020, considerando la “inyección” de la flota ociosa.

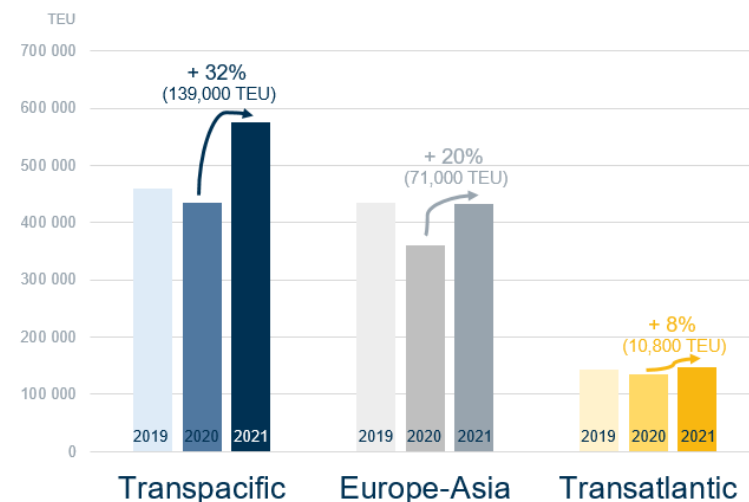
\* Las navieras han puesto el acento en reforzar el tramo transpacífico en desmedro de otros tráficos

\* Sin embargo, la demanda aumenta en todos lados. Cuando un buque se demora, se disminuye la capacidad efectiva.

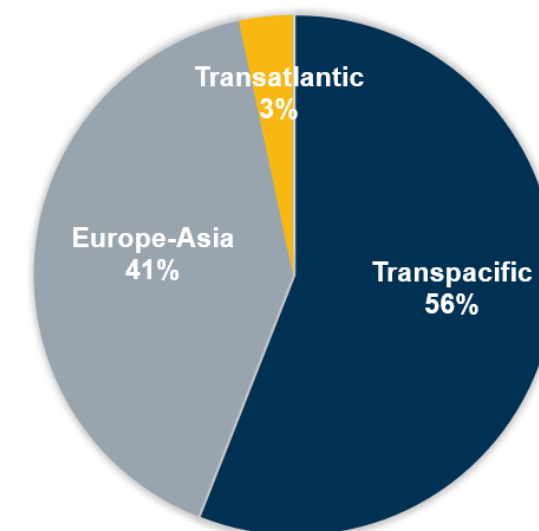
\* Como un efecto dominó, se disminuye la capacidad en otros tráficos en los que también aumentó la demanda.

## Capacity addition on East-West Trades

Weekly Capacity - Increase per trade



Allocation of capacity increase in 2021







**SE TENSIONAN LOS FLUJOS HABITUALES,  
CAEN LOS NIVELES DE SERVICIO**

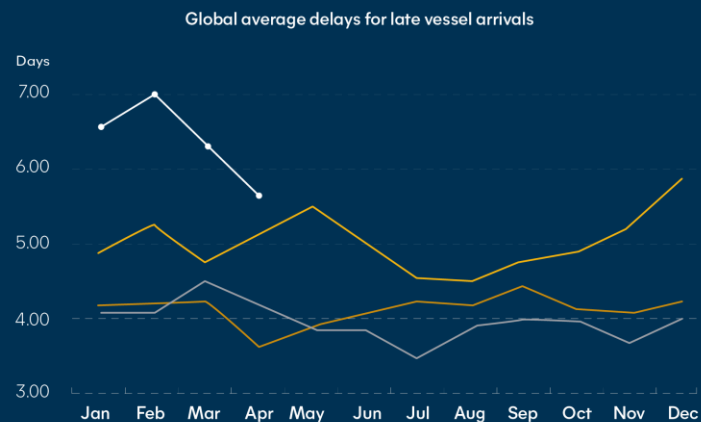


# 6 DÍAS Y MEDIO DE ATRASO EN LOS BUQUES!!

Los puertos no dan abasto. El récord de volumen se combina con el impacto del Covid en los trabajadores portuarios. La congestión se extiende a la periferia

En promedio, los buques han estado **6,5 días** retrasados en el Q1, mucho peor que en el Q4 2020. Algunas situaciones han roto récords:

- Hasta 20 días de demora en Oakland.
- Alrededor de una semana en Los Ángeles
- Lo mismo en Chile o Nueva Zelanda
- Las navieras cancelan Amberes y/o Rotterdam de sus itinerarios
- Se sumó la crisis de Yantián, con retrasos de más de 14 días.
- Y un efecto dominó en todos los otros puertos...



# LAS DEMORAS RESTAN CAPACIDAD

La carga demorada paraliza la capacidad:

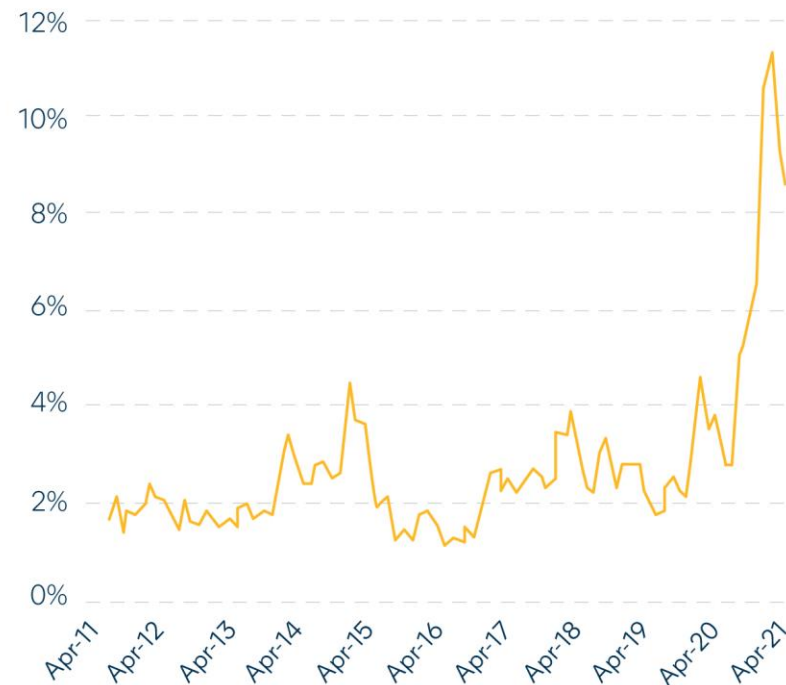
- En abril de 2021, **un 8,6% de la capacidad naviera mundial** estaba absorbida por las demoras de los buques.

- En otras palabras, 2,1 millones de TEUs “faltaron” en abril.

- Literalmente, como si hubieran dejado de funcionar **TODOS** los buques de capacidad mayor a los 18.000 TEUs que existen en el mundo.

- Luego de esto, se inició la crisis de Yantian, que desde mayo a la fecha ha impedido el ingreso a puerto de más de 300 buques en el mundo.

Absorption of global fleet due to delays



# LOS ITINERARIOS NO SE CUMPLEN

Mes a mes, se deterioran los niveles de cumplimiento de itinerarios. En abril de 2021, **sólo el 39% de los buques cumplió el itinerario previsto.**

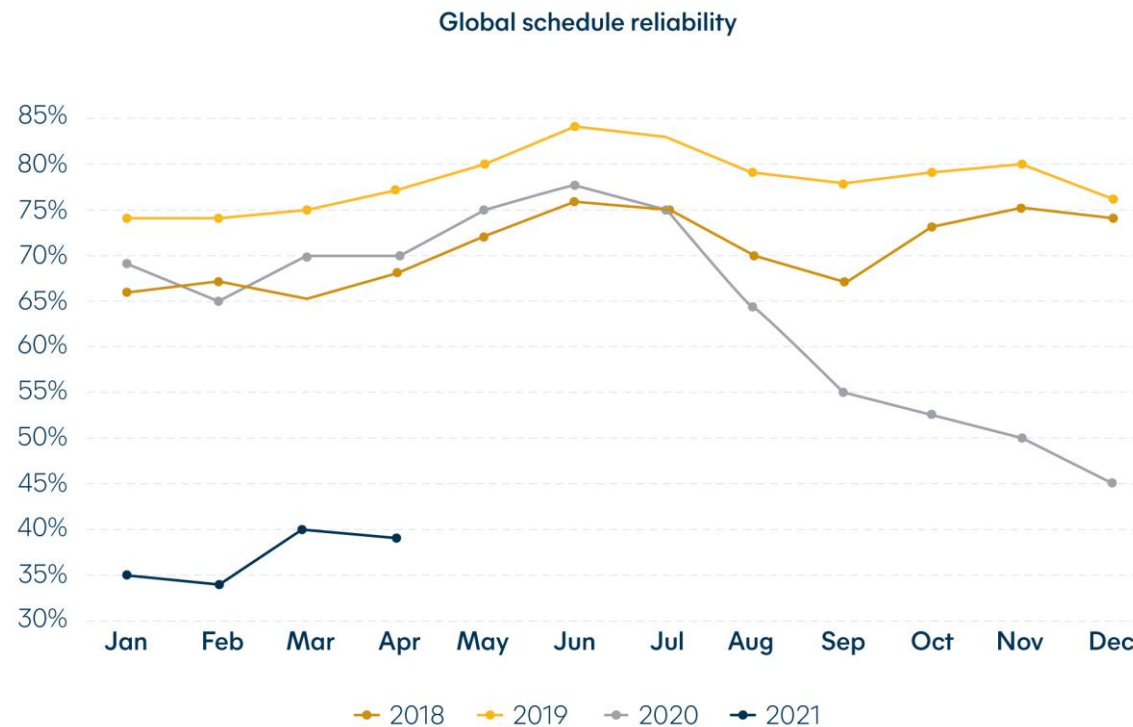
Demoras y congestión fuerzan a las navieras a:

- Cambiar itinerarios a último momento
- Omitir puertos y/o cancelar recaladas
- Suspender la toma de reservas

... lo que complica aún más la situación!

Eventos impredecibles, como el bloqueo del Canal de Suez o la crisis por Covid en Yantian, agregan complejidad a la situación en los meses venideros.

Los efectos colaterales se extenderán por largo tiempo....



# Y FALTAN CONTENEDORES !

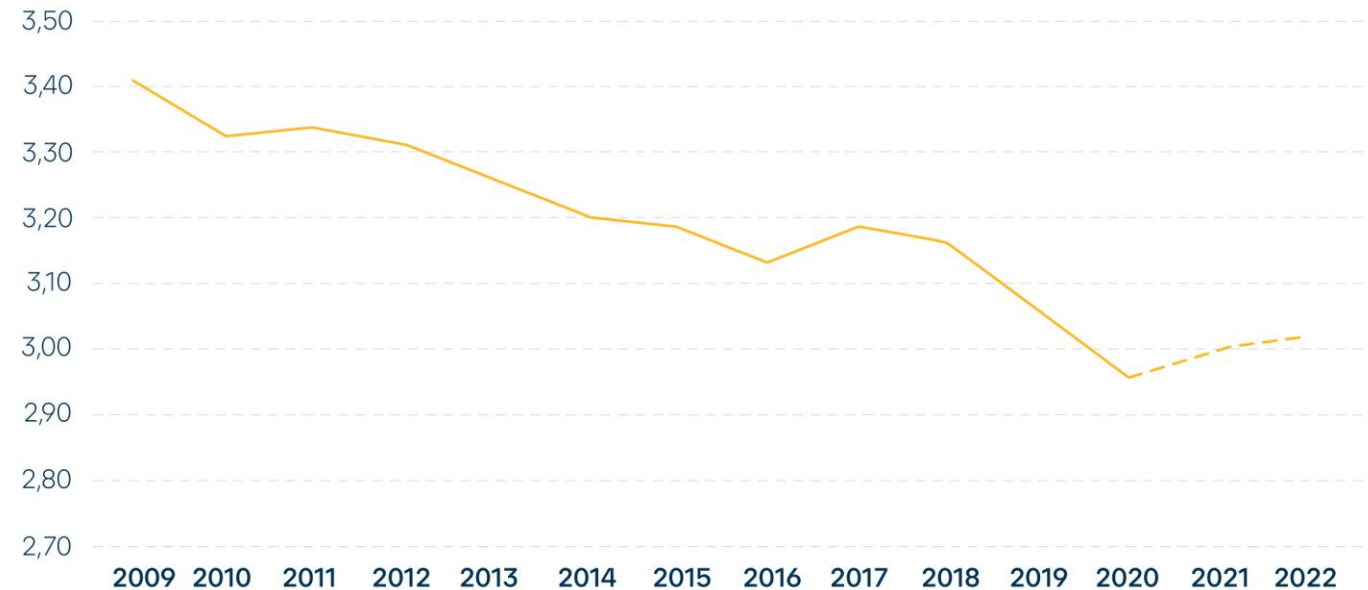
Además de reducir la capacidad, las demoras afectan la provision de contenedores vacíos!

Con un 8 a 10% de la capacidad absorbida por las demoras y un mayor tiempo de operación portuaria, probablemente **un 15% a 20% de la flota mundial de contenedores está virtualmente bloqueada**, sobre todo los contenedores de 20 pies

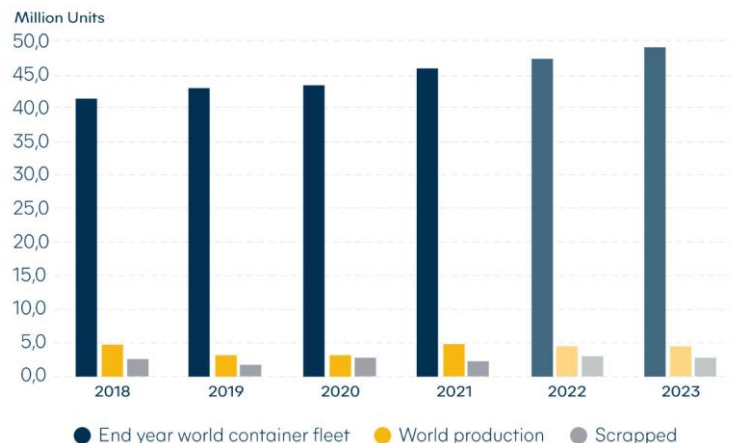
Esta situación se origina por una baja fabricación de contenedores en los últimos años.

La producción se ha reiniciado, pero gran parte de los nuevos equipos solo reemplazarán unidades antiguas. Lleva tiempo, es caro... y es urgente.

Container Fleet in TEU / Nominal vessels capacity in TEU



Container fleet



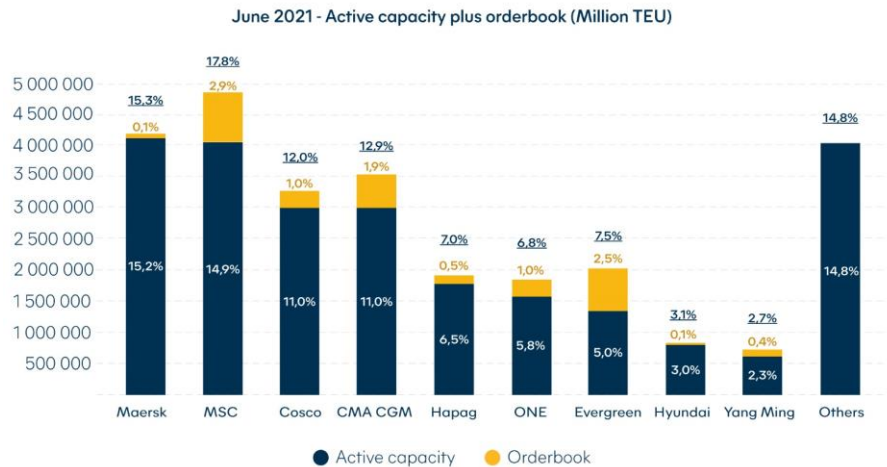


**¿CÓMO SIGUE LA SITUACIÓN?**



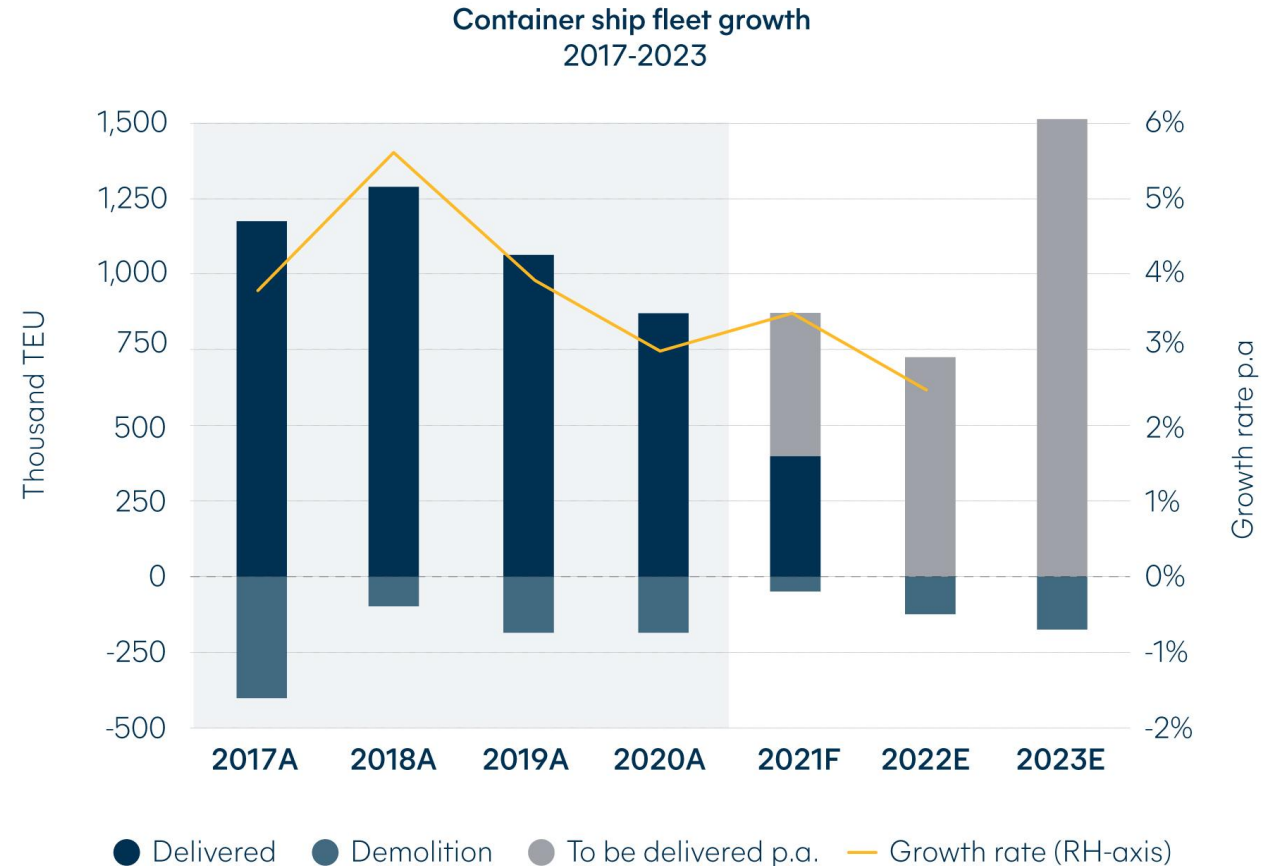
# SE PREVÉ UNA OFERTA CONCENTRADA Y UN ESCASO AUMENTO DE LA CAPACIDAD

Las ocho navieras principales, organizadas en tres alianzas, controlan el 85% de la capacidad mundial. A medida que la demanda evoluciona, la oferta está controlada.



Esta concentración sin precedentes se acentuará hacia 2023, cuando los buques que empiezan a construirse sean entregados por los astilleros.

Hasta ese momento, la capacidad no es suficiente para cubrir la demanda.



# AUMENTO DE LOS COSTOS, AUMENTO DE LOS FLETES....

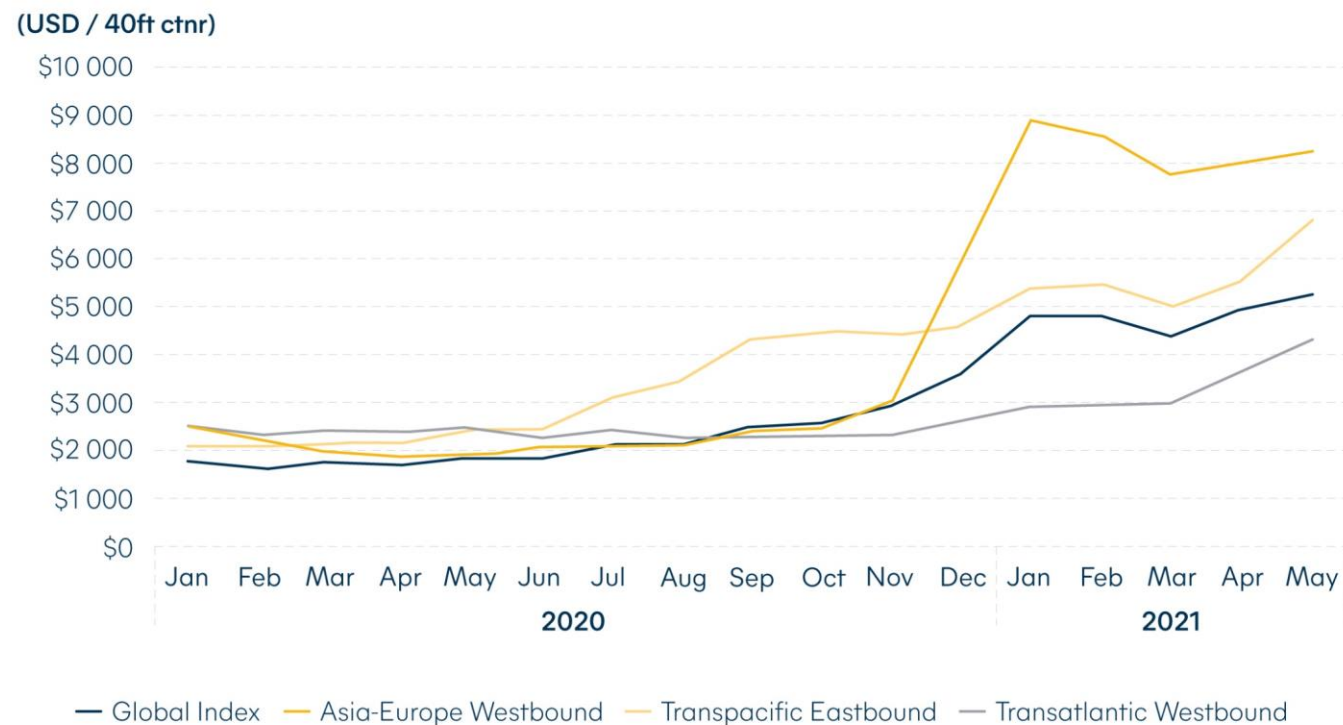
Indicadores económicos críticos, bajos niveles de inventario, temporada alta, congestión con falta de espacio y capacidad, aumento de los costos.

La receta perfecta para que las tarifas de flete marítimo sigan aumentando.

Carga que más paga.... Carga que sube.

Major trade route	Recent trend	Short-term forecast
Transpacific Eastbound	↑	↑
Transpacific Westbound	→	↑
Asia-Europe/Med Westbound	→	↑
Asia-Europe/Med Eastbound	→	↑
Intra-Asia	↑	↑
South Asia exports	↑	↑
South Asia imports	↑	↑
Middle East exports	↑	↑
Middle East imports	↑	↑
Transatlantic Westbound	↑	↑
Transatlantic Eastbound	↑	↑
South America Northbound	↑	↑
South America Southbound	↑	↑
Africa Northbound	→	→
Africa Southbound	→	→
Oceania Northbound	↑	↑
Oceania Southbound	↑	↑
Intra-Europe	↑	→

Drewry freight rates Index

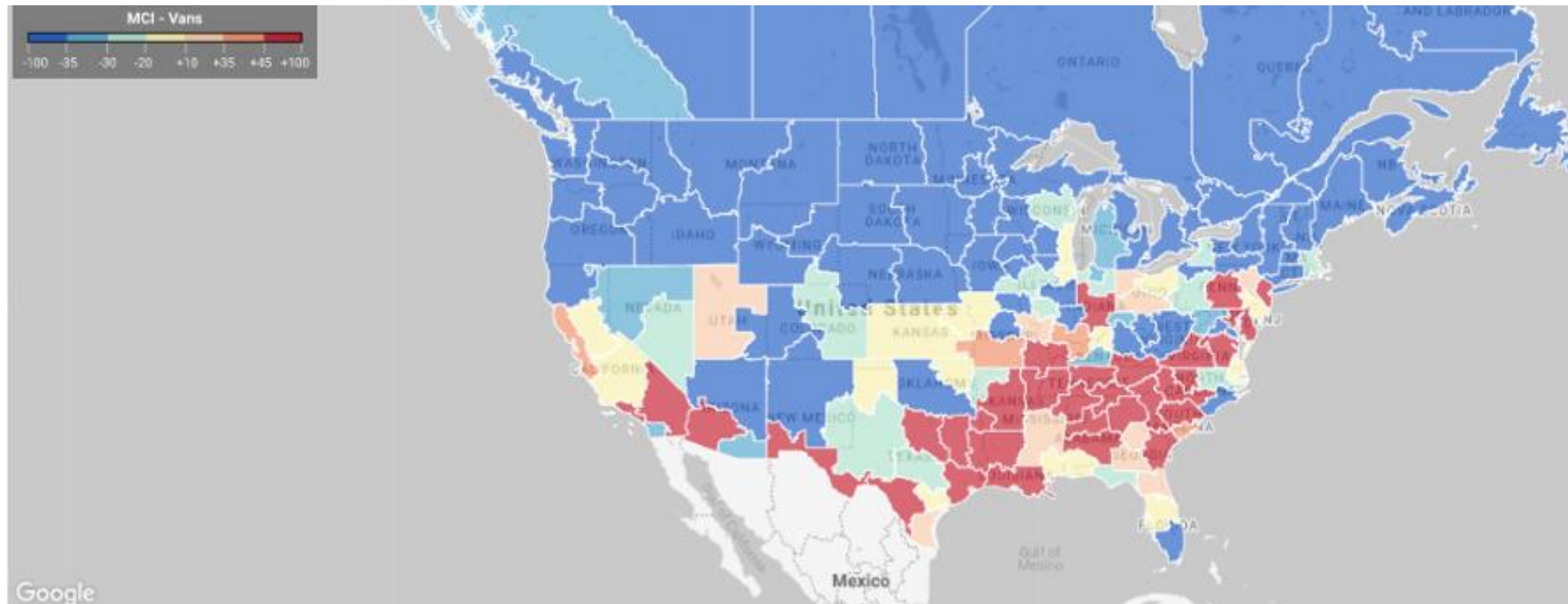




## ... Y EL CONSECUENTE EFECTO DOMINÓ

Colapso en el transporte terrestre de los Estados Unidos:

- 220% de crecimiento en la demanda de camiones para transporte de contenedores versus 2020
- 325% de crecimiento en la demanda de camiones refrigerados versus 2020
- Aumento del 67% en las tarifas terrestres para carga seca (YOY)
- Aumento del 53% en las tarifas terrestres para carga refrigerada (YOY)
- Escasa disponibilidad de choferes calificados





## FACTORES LOCALES A TENER EN CUENTA



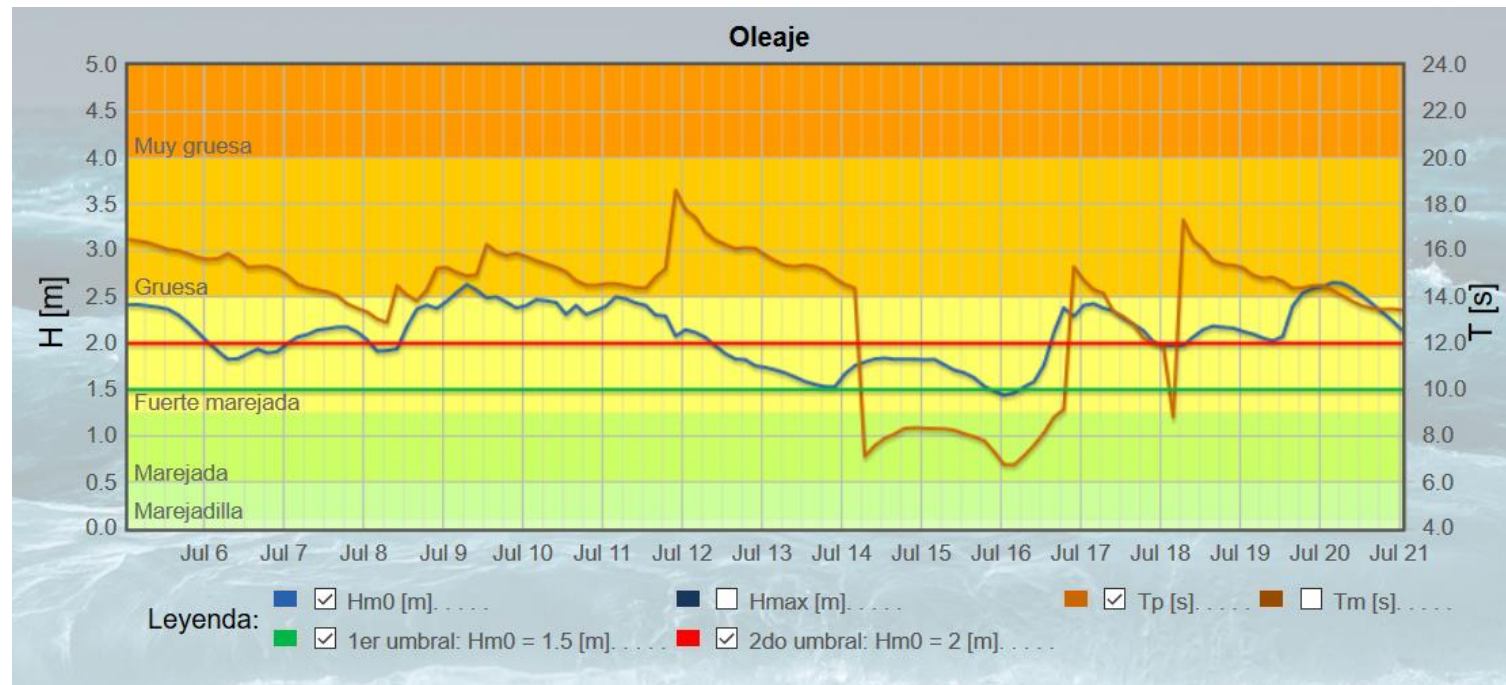
# NUESTROS PUERTOS EXPORTADORES NO ESCAPAN A LA SITUACIÓN

## Buenos Aires:

- Las navieras priorizan los volúmenes de Brasil en desmedro de Montevideo y Buenos Aires
- Huelgas de varios gremios reclamando prioridad en la vacunación
- Cap San Antonio: avería gruesa en Brasil

## San Antonio y Valparaíso:

- Servicios combinados, sus demoras y cancelaciones afectan cargas a todos los destinos principales.
- Misma costa que California, todo el tráfico afectado (ejemplo Callao, backlog 9000 teus)
- Marejadas / Reclamos salariales



## ¿QUÉ PODEMOS HACER AL RESPECTO?

- Planificar insumos (sobre todo importados)
- Adelantar pedidos (no olvidar temporada invernal)
- Acercarlos a destino (uso de hubs)
- Dialogar proactivamente con nuestros importadores para buscar soluciones en común (teniendo en claro las responsabilidades según incoterms)
- No descartar opciones “creativas” (aéreos, consolidados, centros de distribución, stock en destino)
- Ser conscientes de la posibilidad de extracostos (FOB/terminales)
- El vino a granel podría ser una opción interesante: con un solo contenedor de 20 pies llegamos a destino con el equivalente a 32.000 botellas.





**GRACIAS**

