Sebastián Valdés Lutz

EL FUTURO DE LA LOGÍSTICA DESPUES DEL ...

CRASH!!



10 EXPO ciruelas secas

El reencuentro de la industria

AUSPICIA:

SOLCOR CHILE

consciencia energética

+320
Proyectos vendidos

+250
Proyectos operativos

+180
Proyectos financiados

Sebastián Valdés Lutz

INGENIERO COMERCIAL

Pontificia Universidad Católica de Chile



Director de empresas:

Grupo Frutexsa

1. Frutexsa
2. Frutexsa Raisins (Asociación con Grupo Gellert)
3. Piwén

Vicepresidente Grupo Agrolíbano (Honduras)

4. Agropecuaria Montelíbano
5. Industria Camaronera del Sur
6. Ornamentales del Valle
7. Bosques Cuyamapa
8. Fundación Agrolíbano

Otros grupos o familias empresariales

9. Agrícola Valle Aconcagua (Familia Gioia)
10. Agrícola Yoye (Familia Barros Fernández)



Director gremial:

- Presidente ChileAlmonds

Anteriormente:

- CEO Exportadora Huertos del Valle
- CEO & CFO La Rosa Sofruco
- CFO Viña Haras de Pirque (Antinori)
- Gerente de P&D Empresas Lourdes y Viña Morandé

También anteriormente:

- Director Viña La Rosa
- Director ChileNut



LA OFERTA ES LA QUE EXISTE EN UN
LUGAR Y TIEMPO
DETERMINADO PARA JUNTARSE CON LA DEMANDA

LA LOGÍSTICA HACE QUE EL PRODUCTO ESTÉ EN EL **LUGAR Y TIEMPO** ADECUADO PARA JUNTARSE CON LA DEMANDA

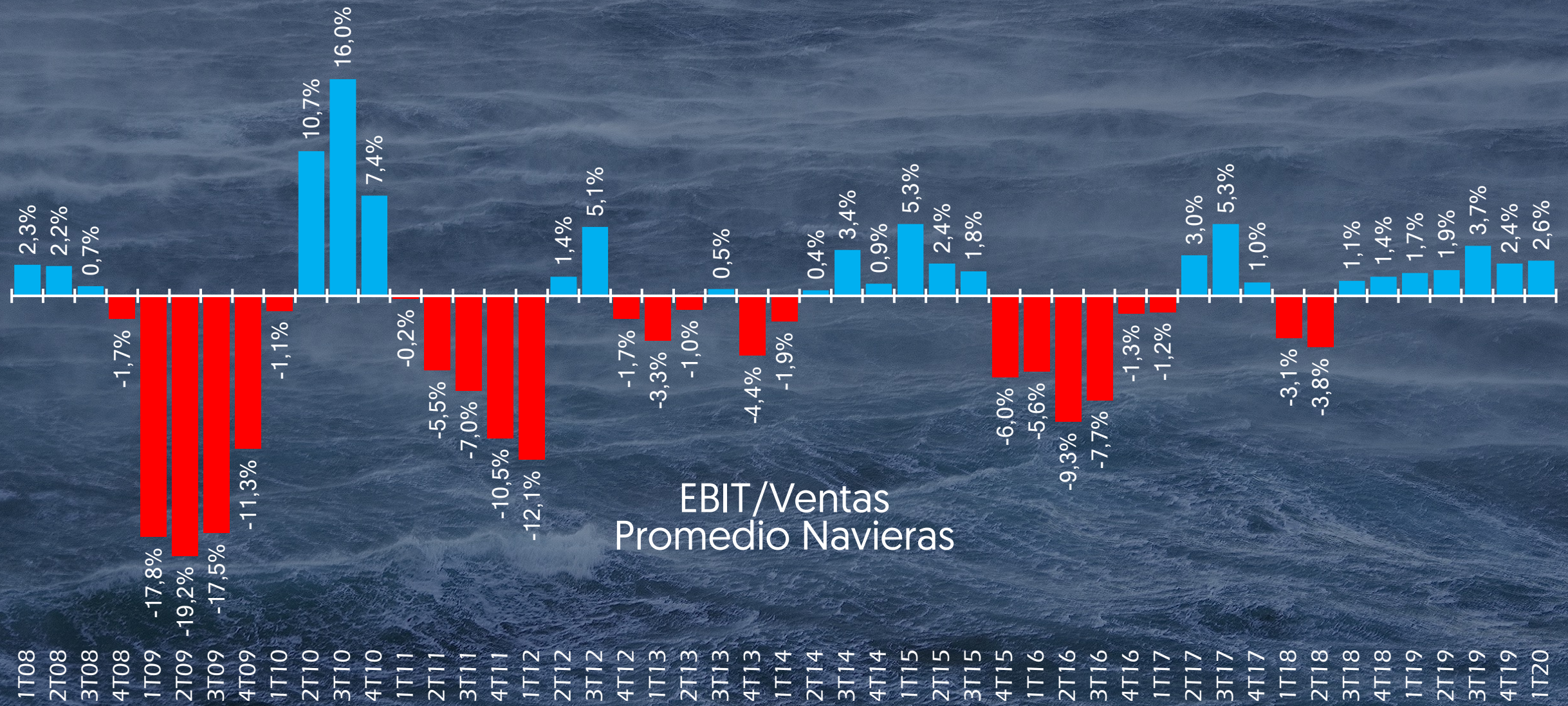


ANTES DEL CRASH




UNA
INDUSTRIA
NAVIERA
VARADA

...VARADA EN SU PRECARIA SITUACIÓN FINANCIERA



EBIT/Ventas
Promedio Navieras


FUSIONES

ABSORCIONES DE MAERSK



P&O Nedlloyd



Hamburg Sud

2014

CSAV

CSAV

2017

الملاحة العربية المتحدة

UASC

United Arab
Shipping Company

2021

NileDutch
THE AFRICA CONNECTION

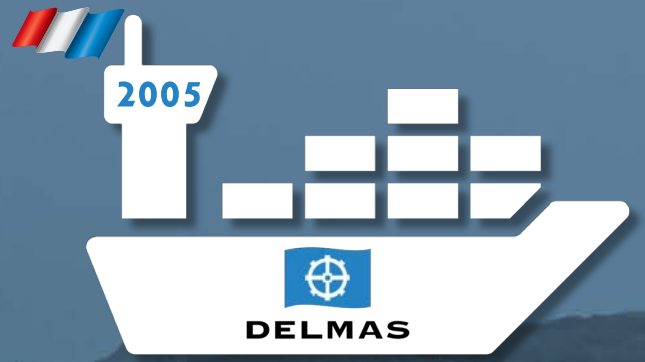
Nile Dutch

ABSORCIONES DE HAPAG-LLOYD

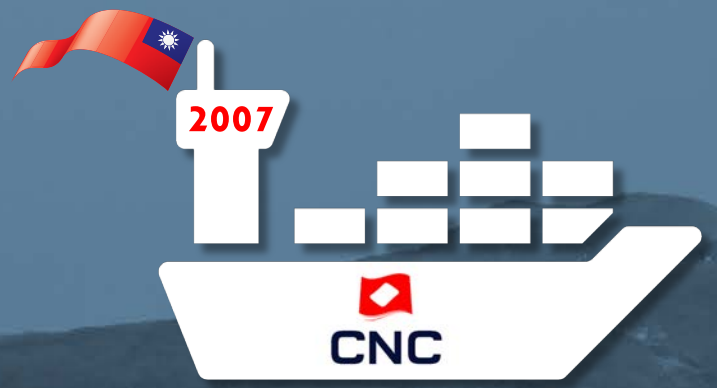



2017
NYK LINE
NIPPON YUSEN KAISHA
Nippon
Yusen Kaisha
2017
"K" LINE
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.
Kawasaki
Kisen Kaisha
2017
MOL
Mitsui
O.S.K. Lines
FORMACIÓN DE ONE

ABSORCIONES DE CMA CGM



Delmas



Cheng Lie Navigation



Compagnie Maroccaine de Navigation



American President Lines



Neptune Orient Lines



Mercosul Line



Containerships

FORMACIÓN DEL NUEVO COSCO



2016

China Shipping

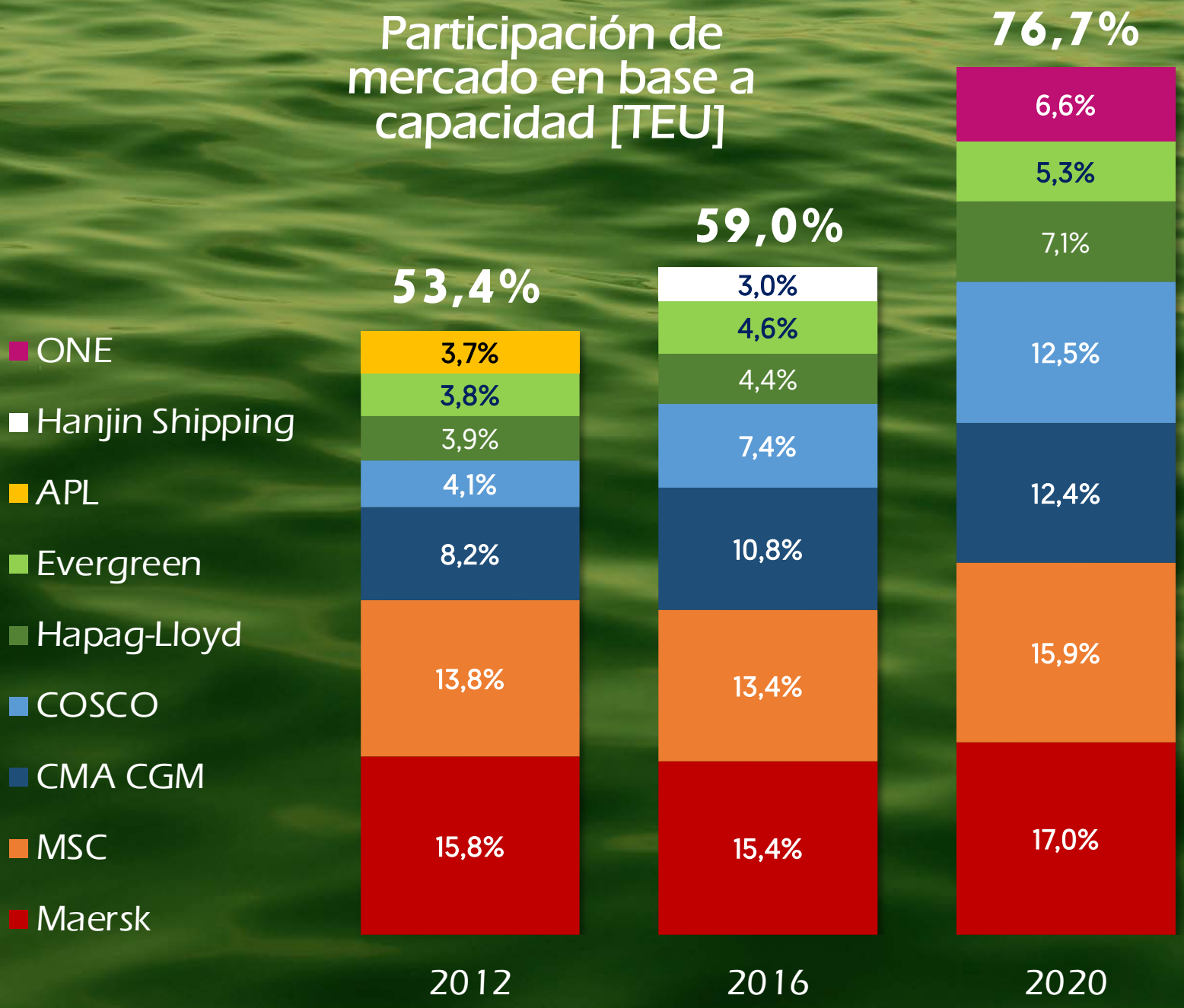
China Shipping
Container Line

2018

OOCL

Orient Overseas
Container Line

Participación de mercado en base a capacidad [TEU]



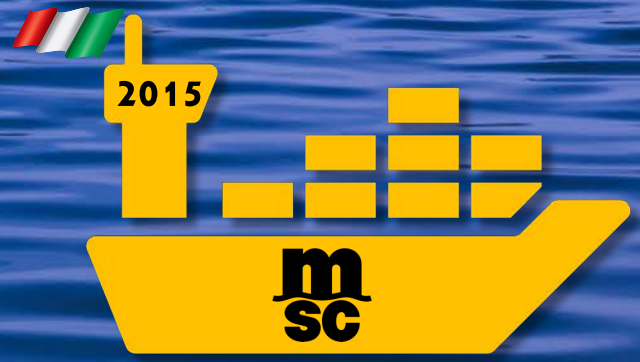
Las absorciones concentraron el mercado


ALIANZAS

2M Alliance



Maersk



Mediterranean
Shipping Company

Ocean Alliance



COSCO Shipping



Evergreen



CMA CGM

The Alliance



Hapag–Lloyd



Yang Ming

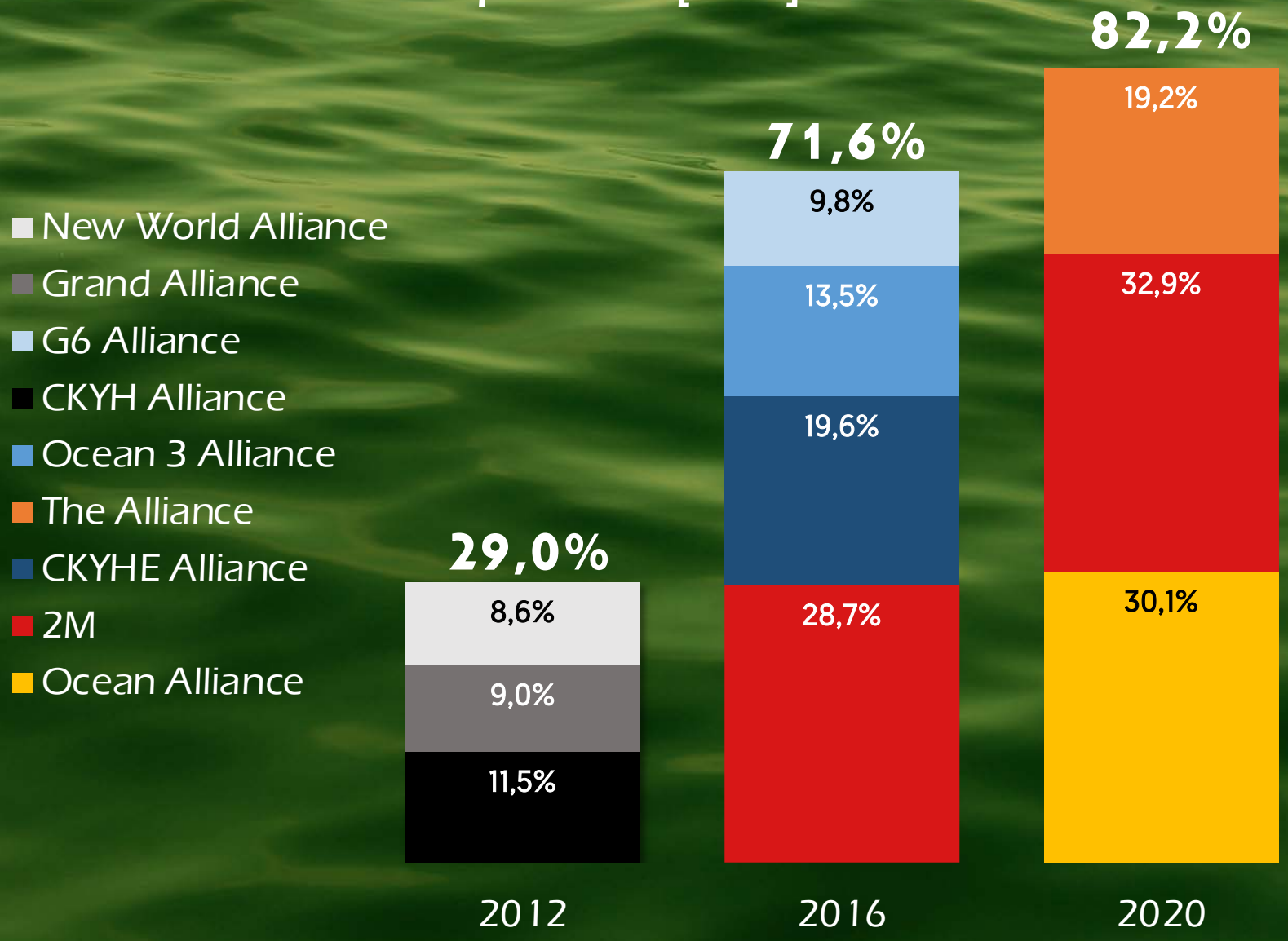


Hyundai
Merchant Marine



Ocean Network Express

Participación de mercado en base a capacidad [TEU]



Las alianzas también concentraron el mercado


PANDEMIA


CONFINAMIENTO



CIERRE DE EMPRESAS Y NEGOCIOS


DESABASTECIMIENTO

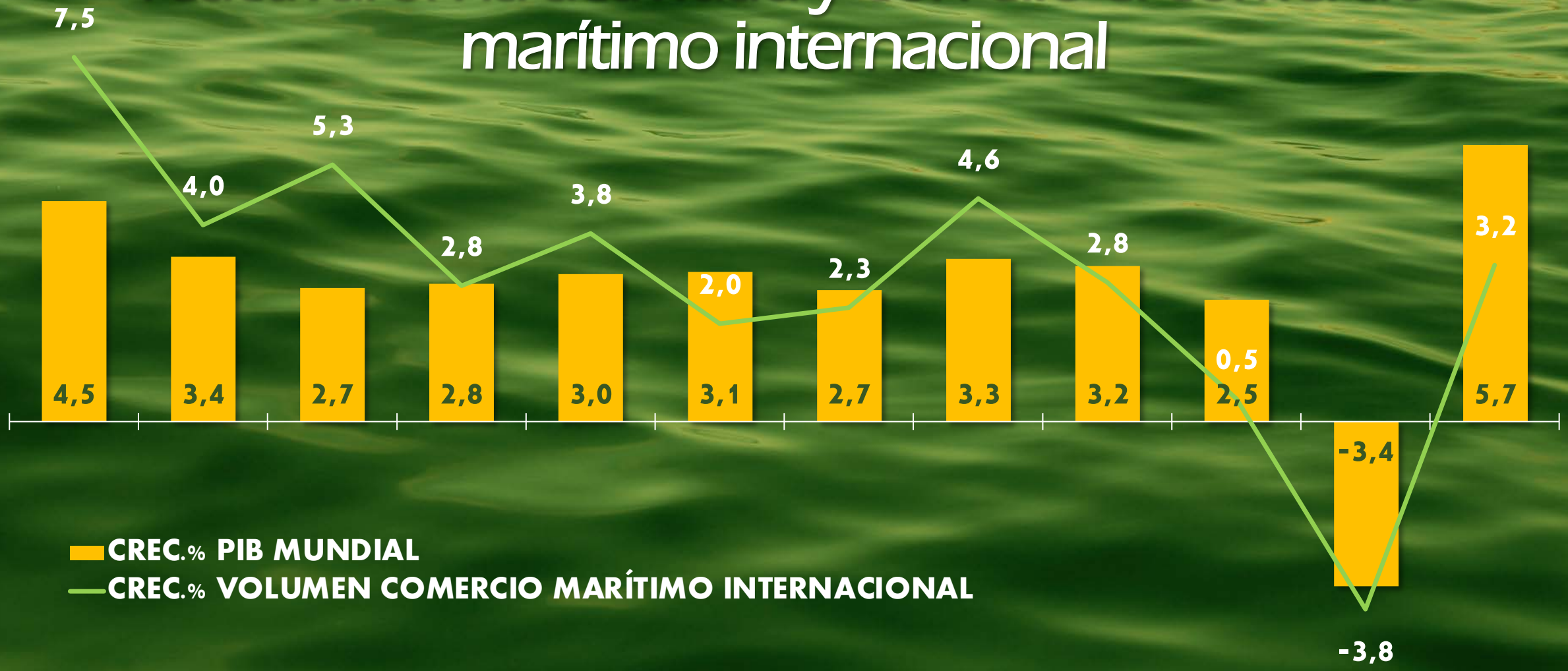
La disminución de la actividad mundial se tradujo en una contracción del comercio marítimo internacional



GOBIERNOS AL RESCATE



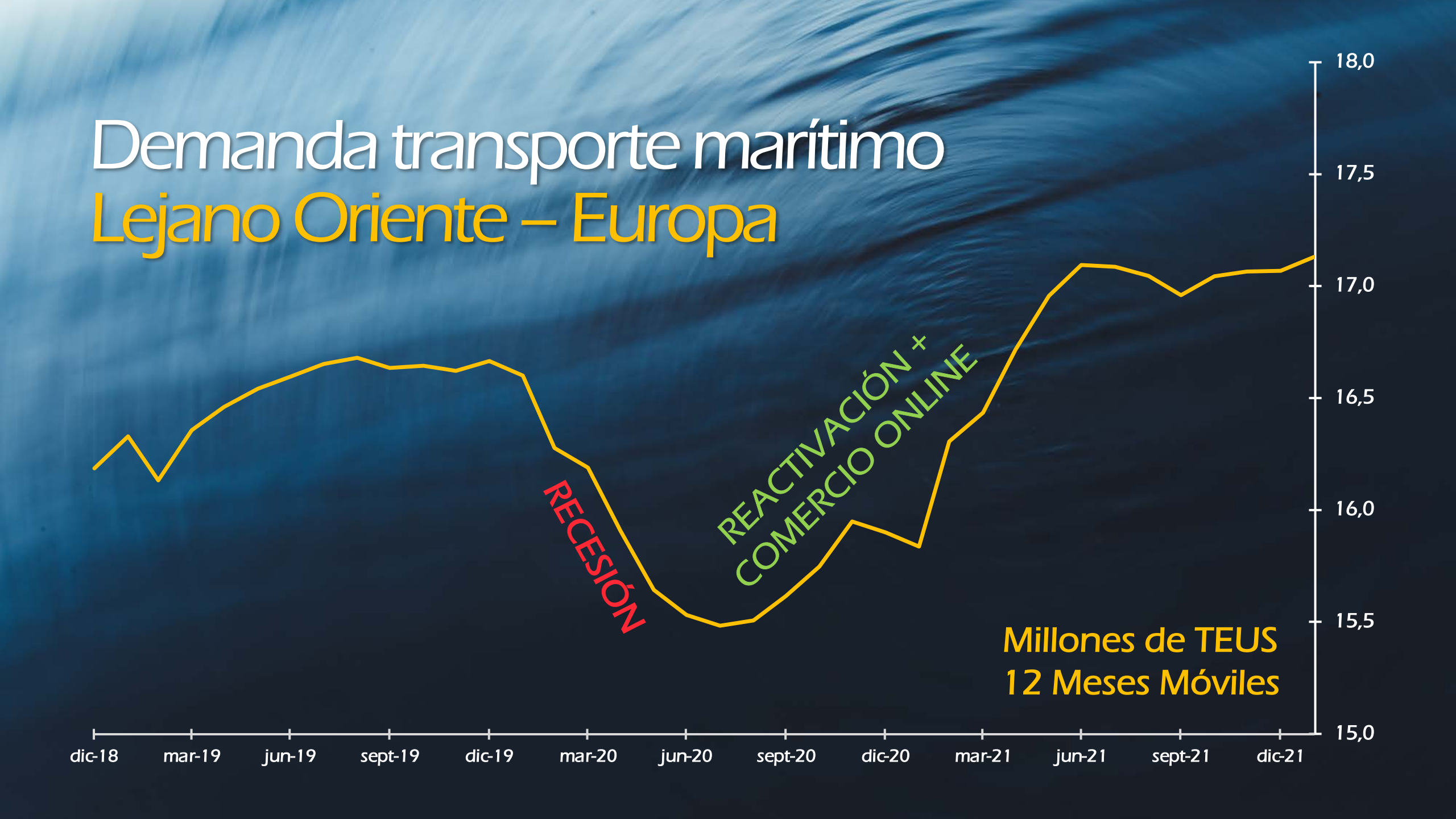
Los rescates de los gobiernos en todo el mundo reactivaron la actividad y con ello el comercio marítimo internacional



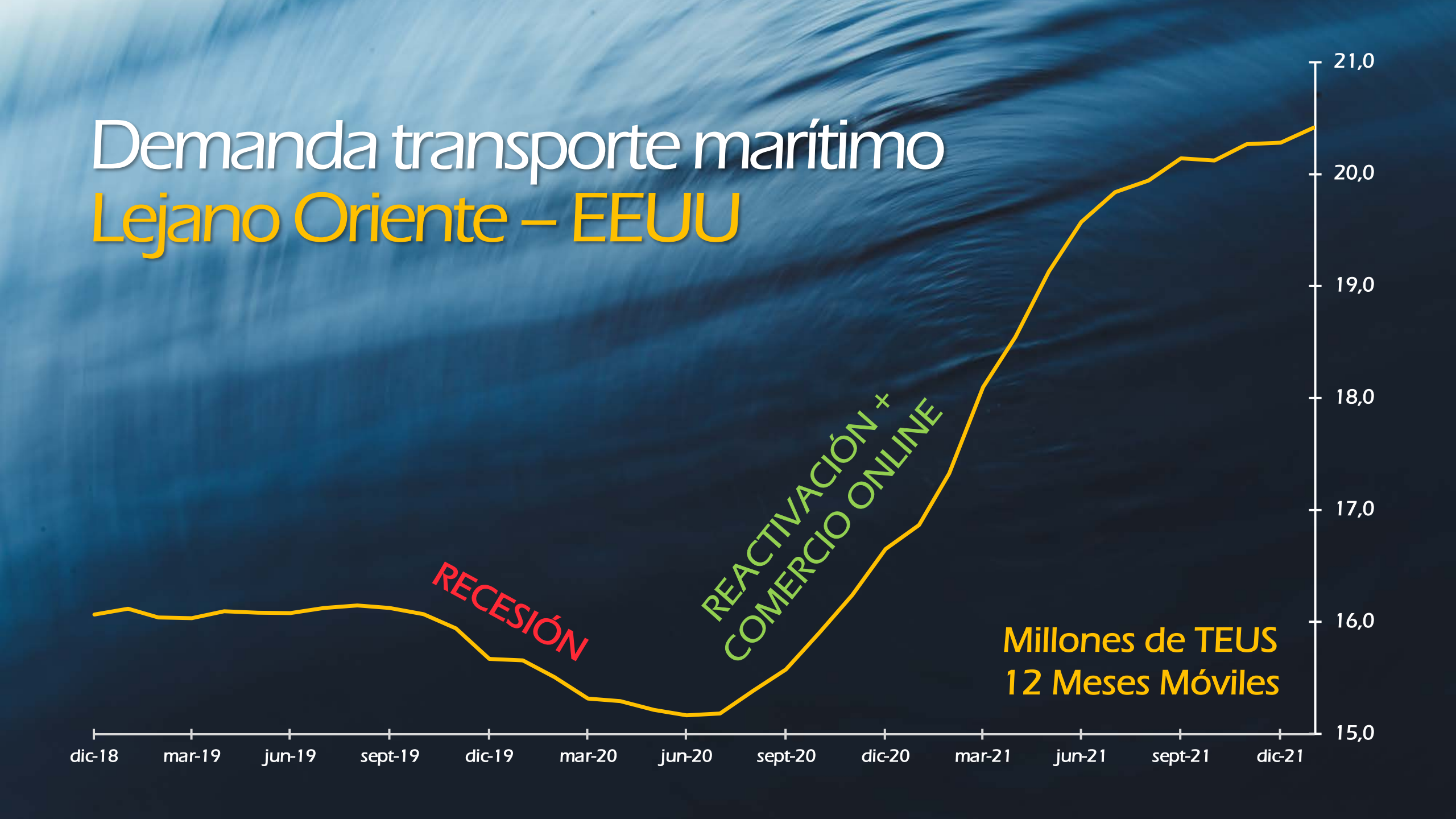

CONFINAMIENTO


...CAMBIO
A COMERCIO
ONLINE

Demanda transporte marítimo
Lejano Oriente – Europa



Demanda transporte marítimo
Lejano Oriente – EEUU




DEMANDA POR SERVICIOS LOGÍSTICOS
SUBE ARTIFICIALMENTE POR RESCATES DE GOBIERNOS Y COMERCIO ONLINE


SE REACTIVA LA
CADENA DE ABASTECIMIENTO


EL CRASH


CONFINAMIENTO


ESCASEAN TRABAJADORES EN PUERTOS



ESCASEAN CONDUCTORES DE CAMIONES


PUERTOS OPERAN A MEDIAS



SE ACUMULAN CONTENEDORES EN PUERTOS


HAY FALTA DE CONTENEDORES
004872
MAX.GROSS
TARE
NET
387752
MAX.GROSS
TARE
215143

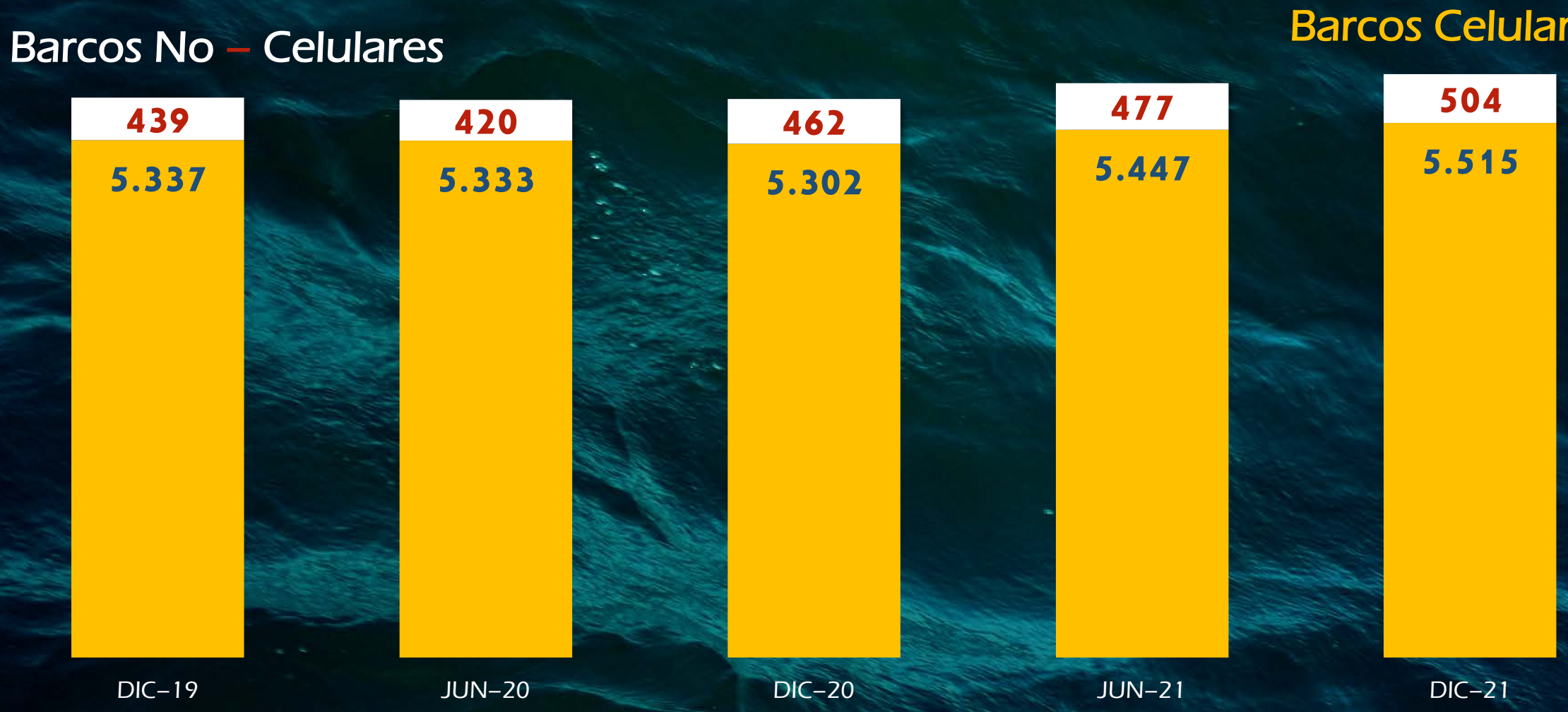

CONGESTIÓN EN PUERTOS


CONGESTIÓN EN PUERTOS

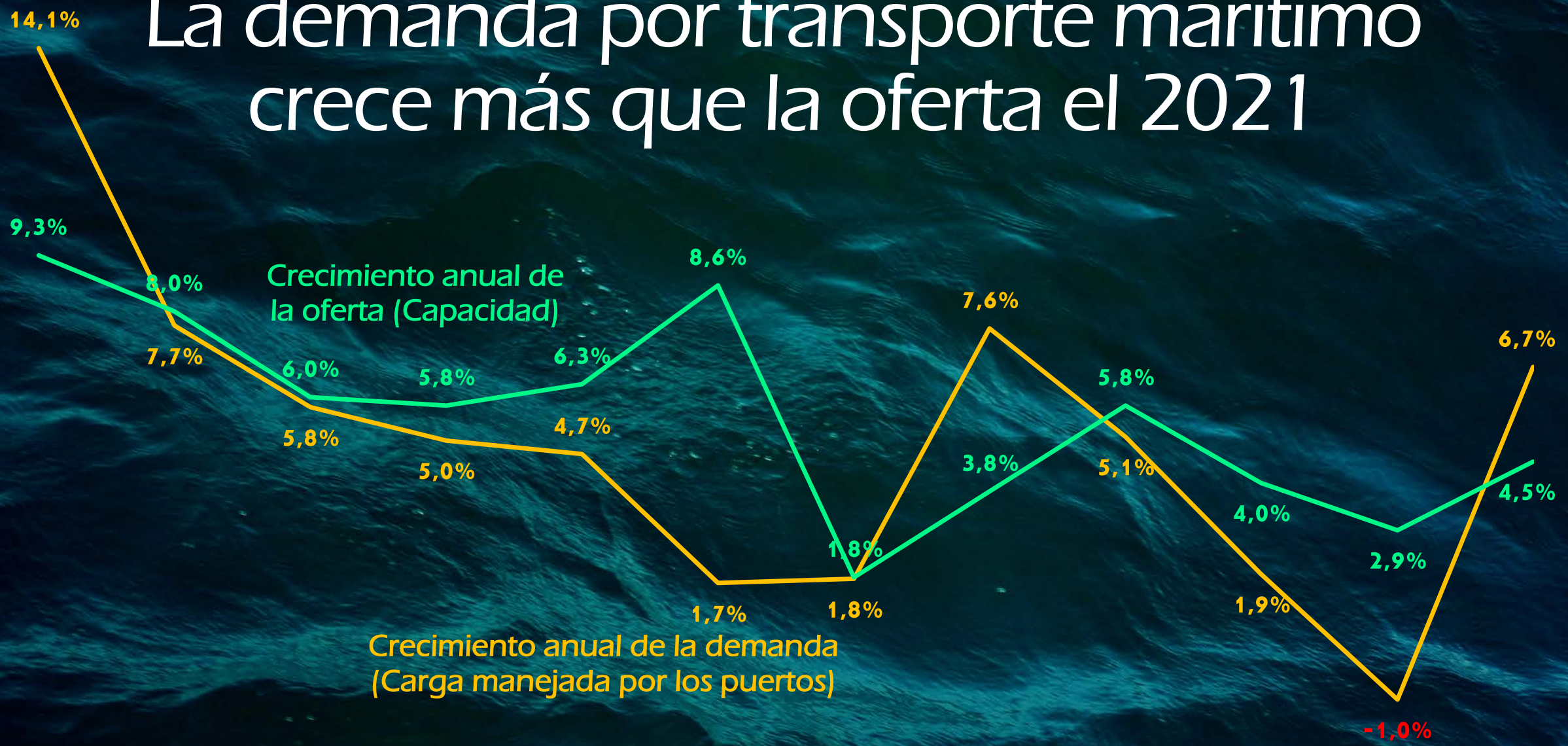


CONGESTIÓN EN PUERTOS

El número de barcos contenedores crece marginalmente en pandemia



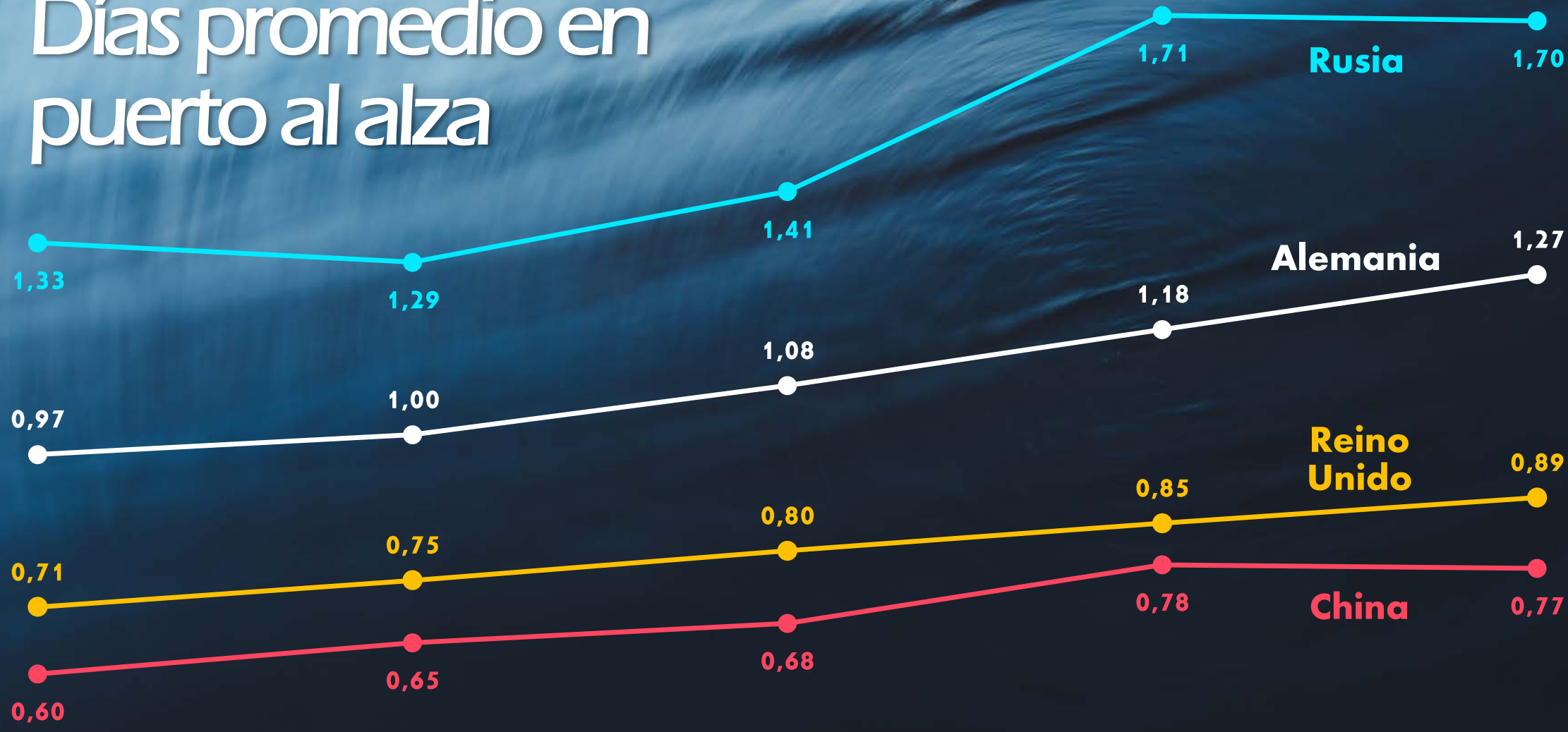
La demanda por transporte marítimo crece más que la oferta el 2021



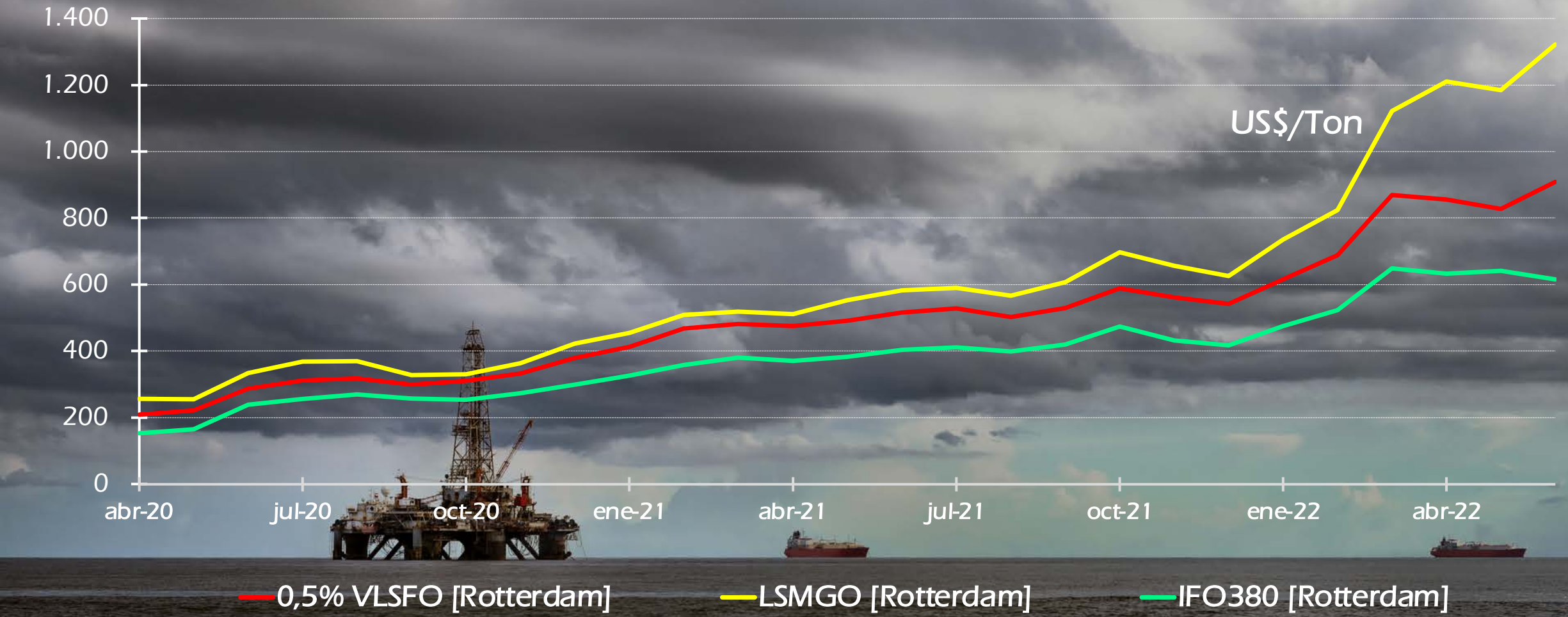
Tiempo de estadía en puertos aumenta 22% a nivel mundial



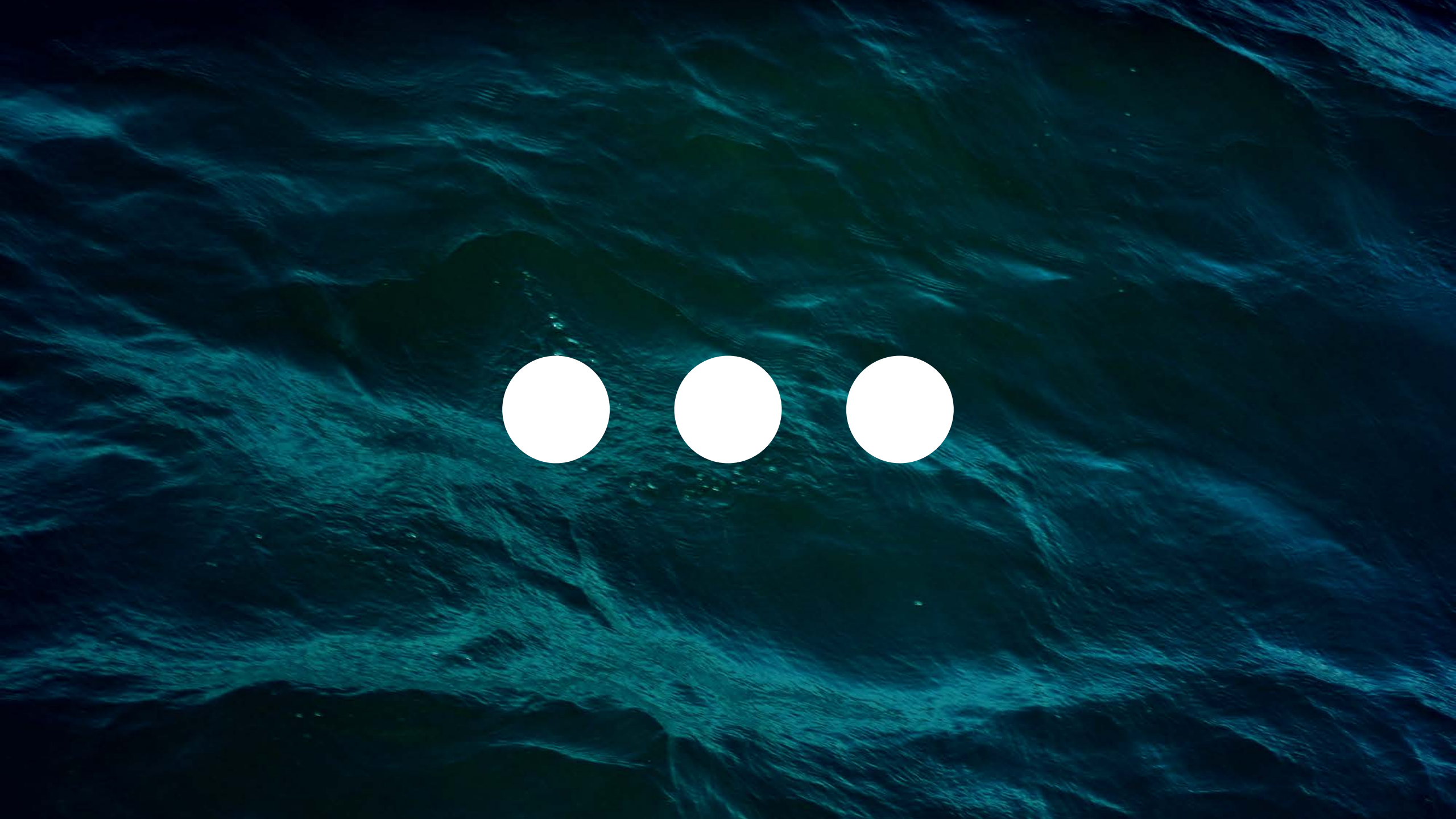
Días promedio en puerto al alza



Tras guerra de precios, el petróleo sube ante las mejores expectativas que generaron los buenos resultados de las vacunas y el rescate de los gobiernos




DEMANDA POR SERVICIOS LOGÍSTICOS
SUBE ARTIFICIALMENTE POR RESCATES DE GOBIERNOS Y COMERCIO ONLINE
OFERTA DE SERVICIOS LOGÍSTICOS
BAJA ARTIFICIALMENTE POR INEFICIENCIA EN LA OPERACIÓN



Las tarifas navieras se multiplican por 5 en 18 meses



Valor de arriendo de barcos se multiplica por 12 en 18 meses



SE ACTIVA LA OFERTA INACTIVA



IDLE (Inactivo)

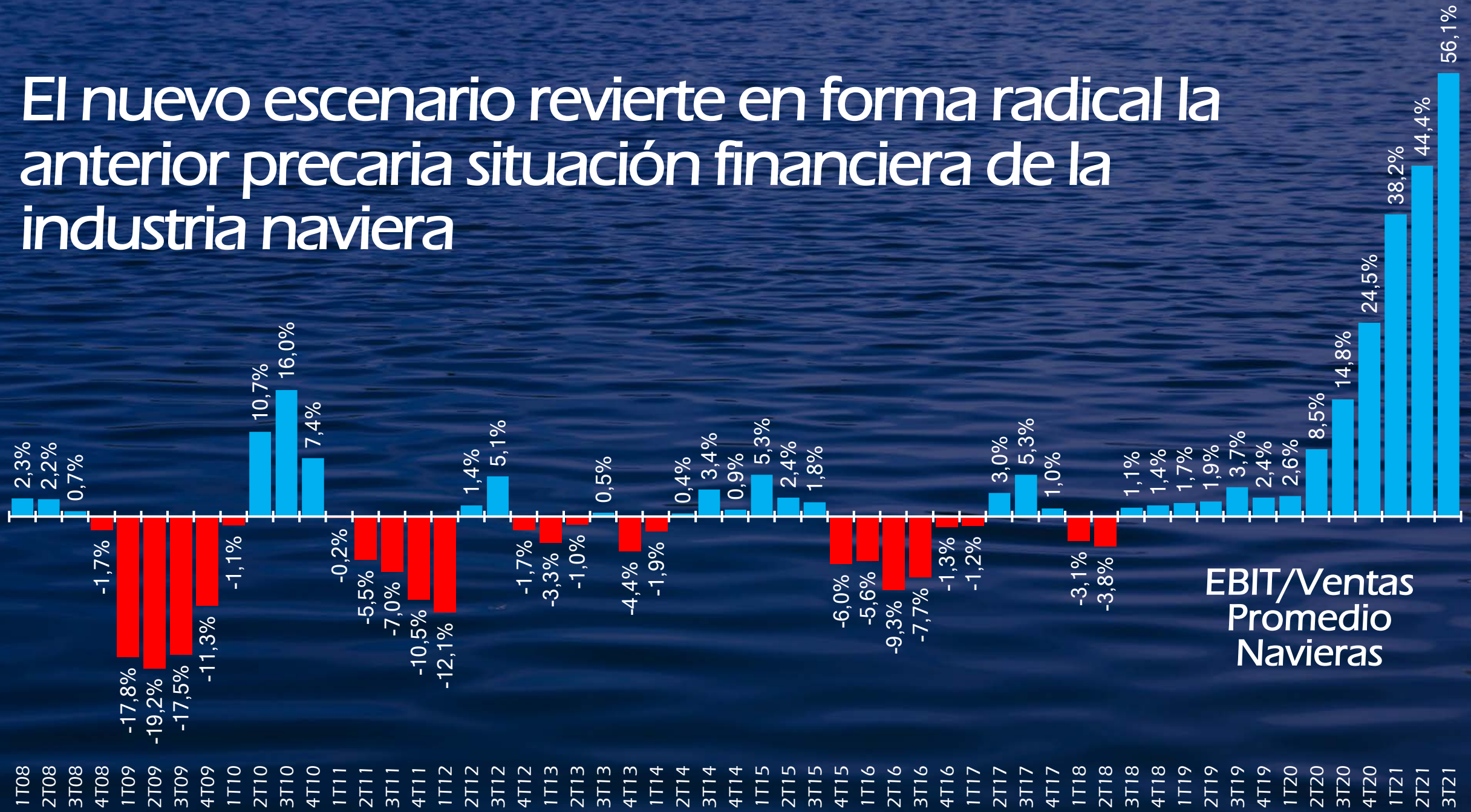
Un barco inactivo es todo aquel que ha estado en las instalaciones portuarias:

- Sin que se haya cargado o descargado, o...
- Sin que se le hayan realizado reparaciones, o...
- Que haya sido abandonado, o...
- Que para cuya navegación u operación no haya planes ni perspectivas, o...
- Que no tenga tripulación asignada para su dotación, o...
- Que ha sido declarado no apto para navegar a menos que se le realicen reparaciones importantes.

La capacidad de transporte inactiva baja un 96%



El nuevo escenario revierte en forma radical la anterior precaria situación financiera de la industria naviera

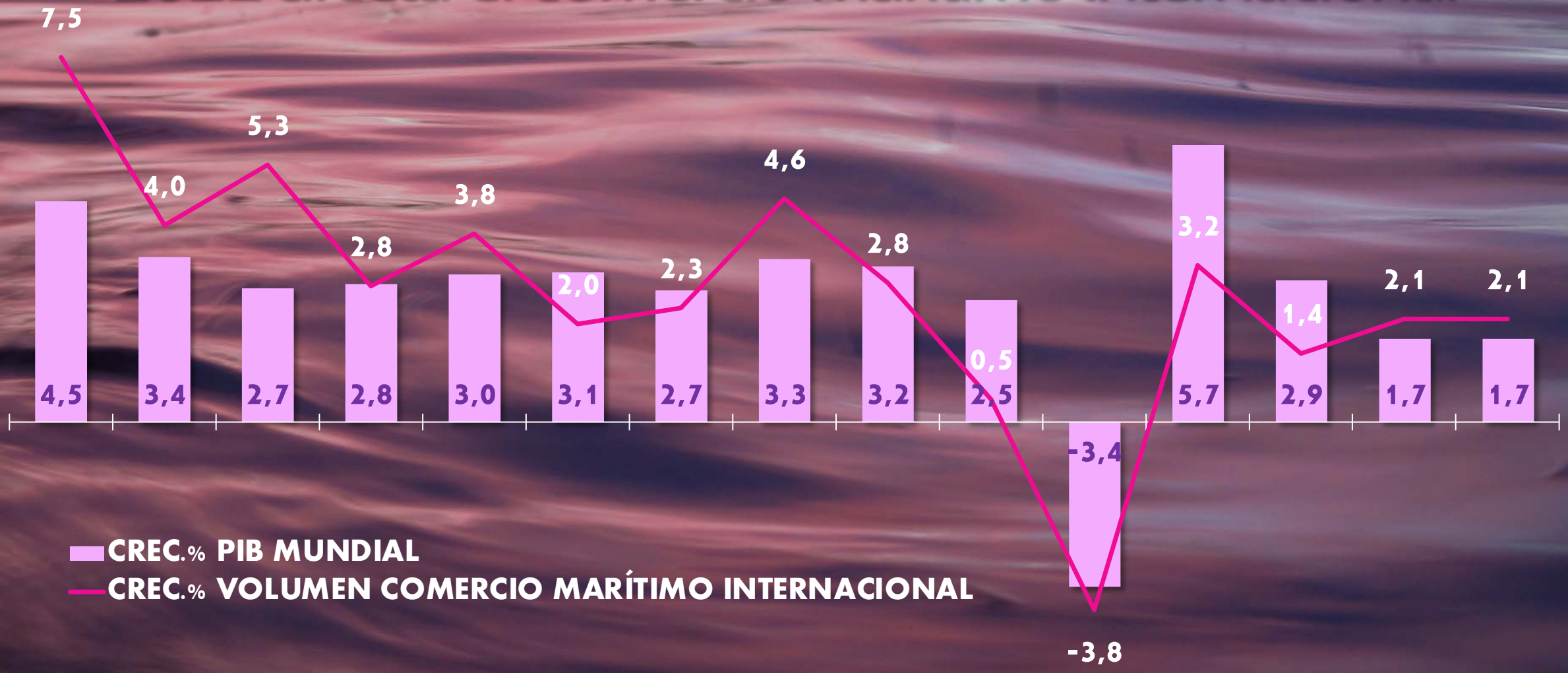



DESPUÉS DE LA TORMENTA

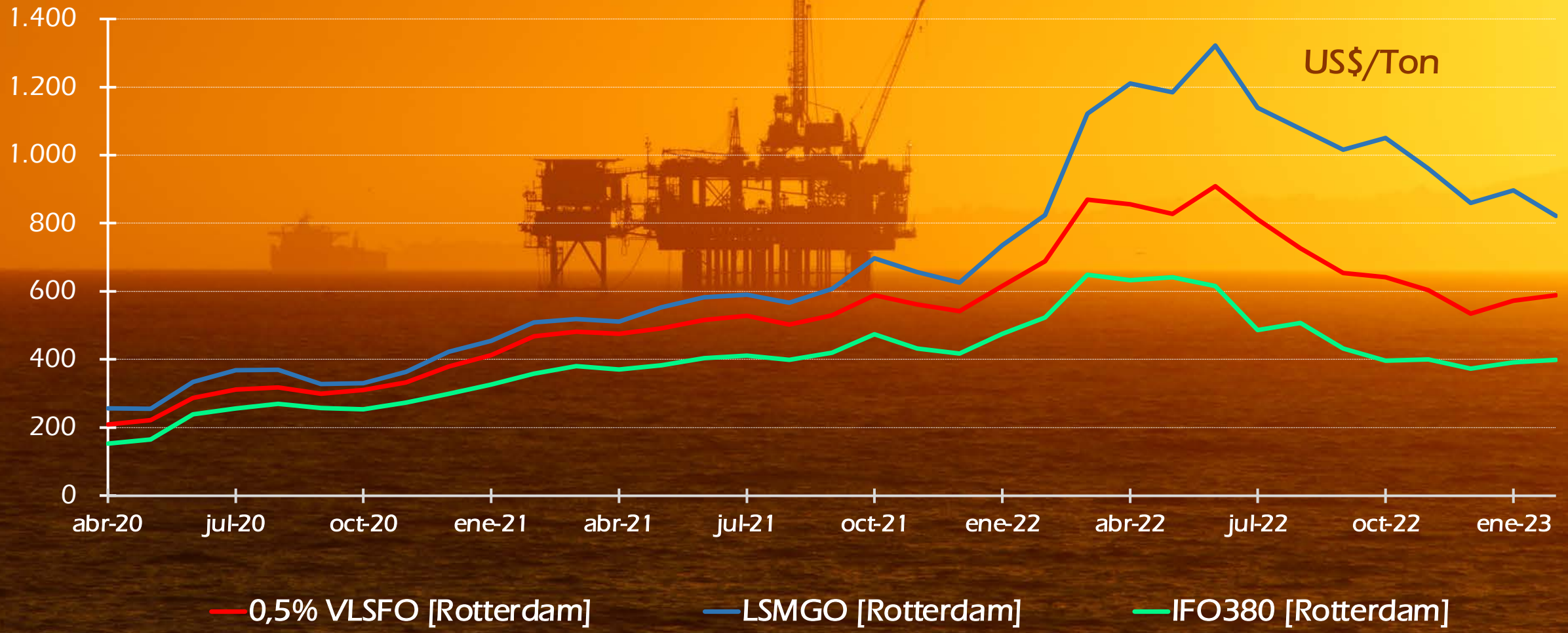
A partir de la pandemia se ingresa gran cantidad de órdenes de fabricación de barcos contenedores



El bajo crecimiento de la actividad a partir del año 2022 afecta el comercio marítimo internacional



El petróleo baja después de su peak en Junio 2022 afectado por la desaceleración económica y las restricciones impuestas a la importación de petróleo ruso



A partir del 2022 la oferta de transporte marítimo crece más que la demanda



En la 9ª Expo Ciruelas pronosticamos que el segundo semestre del 2023 la nueva oferta naviera sería suficiente para satisfacer la demanda proyectada

Estimaciones para la industria naviera global			2020	2021	2022	2023
Demanda	[1]	Millones de Teus trasladados entre puertos	830,1	885,7	937,9	982,0
	[2]	Crecimiento anual %	-1,1%	+6,7%	+5,9%	+4,7%
	[3]	Crecimiento acumulado % c/r 2020	0,0%	+6,7%	+13,0%	+18,3%
Oferta	[4]	Miles de Teus de capacidad instalada (celular)	23.895	24.970	25.980	28.134
	[5]	Crecimiento anual %	+2,9%	+4,5%	+4,0%	+8,3%
	[6]	Crecimiento acumulado % c/r 2020	0,0%	+4,5%	+8,7%	+17,7%
O–D	[5] – [2]	Diferencia de crecimiento anual %	+4,0%	-2,2%	-1,9%	+3,6%
	[6] – [3]	Diferencia de crecimiento acumulado %	0,0%	-2,2%	-4,3%	-0,6%

La desaceleración de la demanda permitió que la industria se equilibrara antes de lo previsto

Estimaciones para la industria naviera global			2020	2021	2022	2023
Demanda	[1]	Millones de Teus trasladados entre puertos	798,9	852,4	853,2	865,2
	[2]	Crecimiento anual %	-1,0%	+6,7%	+0,1%	+1,4%
	[3]	Crecimiento acumulado % c/r 2020	0,0%	+6,7%	+6,8%	+8,3%
Oferta	[4]	Miles de Teus de capacidad instalada (celular)	23.897	24.972	25.996	28.127
	[5]	Crecimiento anual %	+2,9%	+4,5%	+4,1%	+8,2%
	[6]	Crecimiento acumulado % c/r 2020	0,0%	+4,5%	+8,8%	+17,7%
O–D	[5] – [2]	Diferencia de crecimiento anual %	+3,9%	-2,2%	+4,0%	+6,8%
	[6] – [3]	Diferencia de crecimiento acumulado %	0,0%	-2,2%	+2,0%	+9,4%

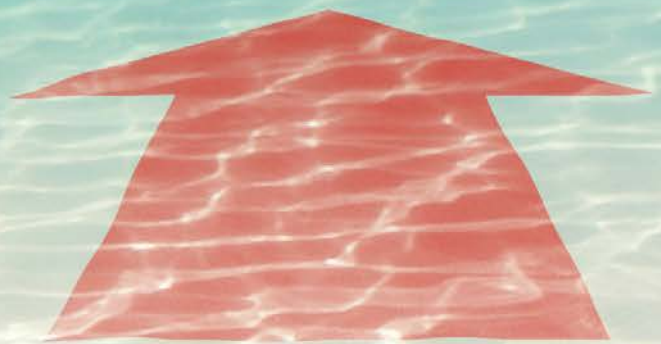
El valor de arriendo de barcos se ha ajustado a valores levemente superiores a los de pre-pandemia



Luego de su peak, las tarifas navieras han vuelto lentamente a sus valores pre-pandemia



¿Y EL FUTURO?




INTEGRACIÓN DE LA LOGÍSTICA

EL DESAFÍO DEL TRANSPORTE VERDE




–40%
EN CO^2
AL 2030
BASE 2008


Chancay
Antioquia
Render
LA BATALLA POR SER EL HUB DEL PACÍFICO SUR
San Antonio
Valparaíso


MEGAPUERTO DE CHANCAY


MEGAPUERTO DE ANTIOQUIA

CIFRAS DE LA BATALLA POR EL PACÍFICO SUR

Puerto	Nº Amarres	TEUS por Año	Barco de mayor tamaño [TEUS]
Chancay – Perú – 1ª Etapa [2024]	4	1.000.000	18.000
Chancay – Perú – Final [2026]	15	6.000.000	18.000
El Callao – Perú – [2021]	19	2.486.425	15.000
Antioquia – Colombia [2024]	5	600.000	13.000
San Antonio – Chile [2021]	12	1.840.458	13.000
San Antonio – Chile – Puerto Gran Escala (PGE)	10	6.000.000	15.000
Valparaíso – Chile [2021]	5	800.546	13.000


FINALMENTE

La demanda por transporte marítimo está cayendo fuerte en Europa



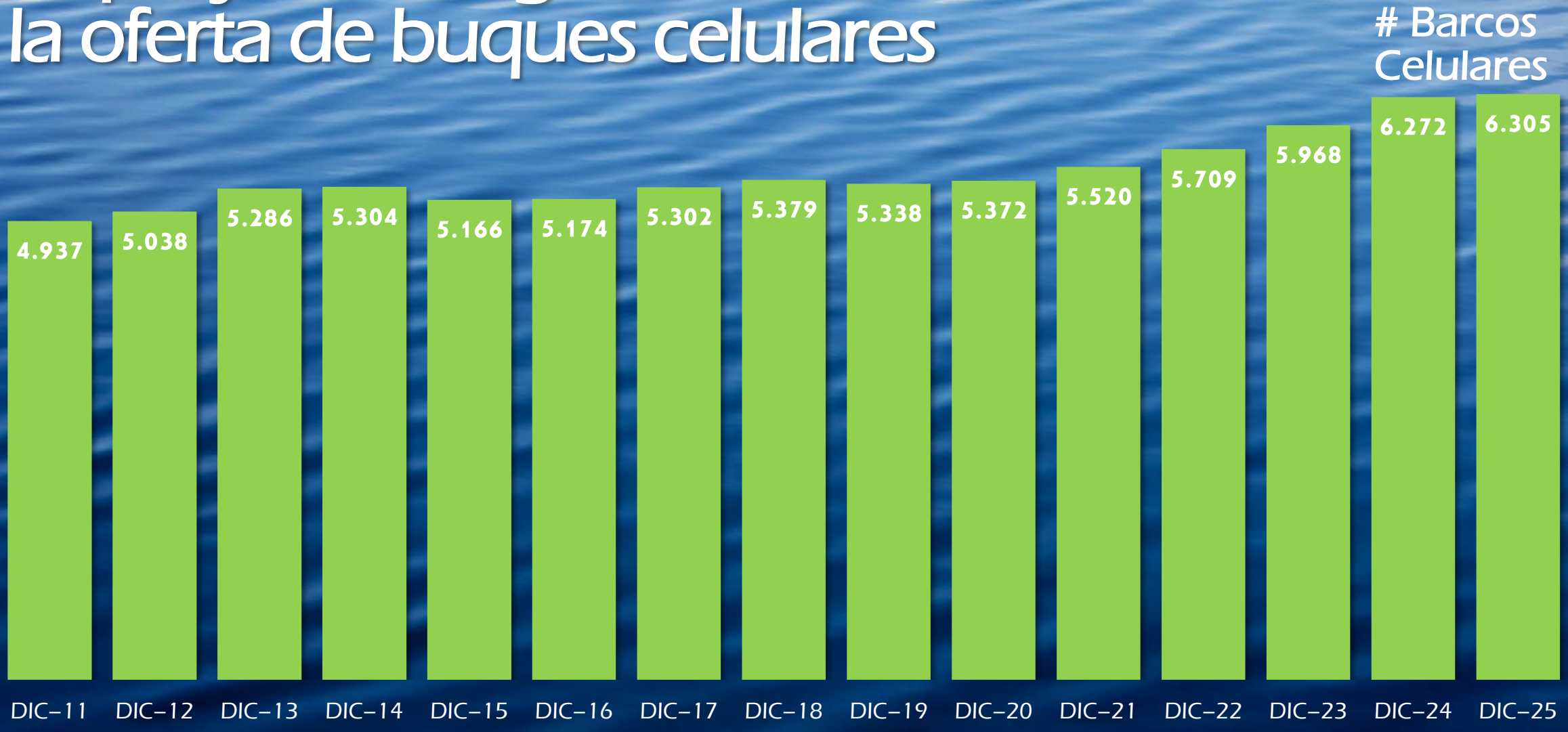
La demanda por transporte marítimo está cayendo (menos) fuerte en Estados Unidos



La capacidad de transporte inactiva está subiendo



Se proyecta un gran aumento en la oferta de buques celulares




ESTÁ LA LOGÍSTICA ✓
PARA QUE NUESTROS PRODUCTOS
ENCUENTREN LA DEMANDA

MUCHAS GRACIAS

