

Las Notas del Consultor

No te pierdas lo más importante de la conferencia “Los puertos y el Covid-19”, a continuación, lo resumimos para ti.

Robert West – Senior Economist | Duarte & Morales Consultores

De acuerdo con lo presentado por Robert West, es importante tener presente que en la coyuntura actual por la que estamos pasando debemos afrontar que lo más probable es sólo recibir malas noticias, y las buenas no llegarán pronto. Efectivamente, es el peor momento por el que ha atravesado la economía mundial en la historia reciente debido a la pandemia causada por el COVID-19, y a esto se suma la caída marcada de los precios del petróleo. Estos dos últimos factores están determinando el comportamiento de la economía mundial y los pronósticos para 2020 no son prometedores, especialmente en la desaceleración y contracción del crecimiento de las economías, especialmente las economías “más desarrolladas” del mundo.

Es importante tener en cuenta que, a la crisis producto de la pandemia se suma la tendencia marcada que ha venido presentándose frente a los problemas que van a afectar la economía de forma más pronunciada en el futuro cercano, como lo son el cambio climático, y la desigualdad de ingresos en la población, que cada vez se profundiza más.

Frente al manejo de la pandemia no hay muchas esperanzas a corto plazo, teniendo en cuenta que el tratamiento para pacientes más críticos se presentará con mayor eficacia a finales del año 2020, y el desarrollo de una vacuna efectiva contra el virus tomará entre 12 a 15 meses. Las medidas a las que los gobiernos pueden acudir en este punto para aplanar la curva son las que actualmente están siendo tomadas por los países afectados por el COVID, como el distanciamiento social y medidas de cuarentena.

De acuerdo con las cifras económicas publicadas por el Fondo Monetario Internacional (IMF), los crecimientos de las economías mundiales serán los siguientes:

	<u>2020</u>
América Latina	-5.2%
Europa Occidental	-6.7%
EEUU	-5.9%
Asia	-0.2%
Australia	-6.7%
Africa	-1.7%
China	+2.0%

Fuente: FMI, Abril 2020; HIS Markit

Durante los próximos años podría los bancos mantendrán una tendencia de tasas de interés bajas, hasta que la demanda mundial empiece a recuperarse, situación que puede beneficiar a los países

Phone: (+57) 31534259541 / 314 3349696 email: info@duartemorales.com
Carrera 11 # 79-66 Oficina 435 – Bogotá, Colombia www.duartemorales.com

con economías menos desarrolladas como las latinoamericanas, teniendo en cuenta los niveles esperados de endeudamiento que dejará la crisis.

De igual forma, Estados Unidos no podrá brindar un apoyo internacional significativo teniendo en cuenta el gasto interno que deberá realizar como consecuencia de la crisis actual, crisis que podría generar una baja en la producción económica de hasta un 10%, estimándose que al menos 33,5 millones de personas perderán su empleo, lo que generará un impacto en el PIB de hasta - 5.9% en el 2020, marcado por una fuerte caída en el 2 trimestre:

Fuente	Crecimiento PIB 2º trimestre	Fecha
Banco Reserva Federal de Atlanta	-16,1%	1-May
Banco Reserva Federal de NY	-9,3%	1-may
Wall Street Journal	-25,3%	29-Apr
CBS News	-40,0%	2-May
Goldman Sachs	-34,0%	31-Mar
Trading Economics	-17,0%	
JPMorgan	-25,0%	6-May
IHS Markit	-26,5%	30-Apr

Fuente: Duarte & Morales

En cuanto a América Latina el impacto no será tan fuerte como en el resto del continente. Sin embargo, las consecuencias negativas más fuertes se podrán observar en la caída de los precios de los productos básicos, debido a la poca demanda del comercio mundial y a los altos niveles de endeudamiento a que se deberán acudir para poder sobrellevar la crisis.

	<u>2019</u>	<u>2020</u>
Argentina	-2.2%	-5.7%
Bolivia	2.8%	-2.9%
Brazil	1.1%	-5.3%
Chile	1.1%	-4.5%
Colombia	3.3%	-2.4%
Ecuador	5.1%	-6.3%
Paraguay	0.2%	-1.0%
Peru	2.2%	-4.5%
Uruguay	0.2%	-3.0%
Venezuela	-35.0%	-15%

Fuente: FMI, Duarte & Morales

Finalmente, Robert West concluye que el desempeño de los gobiernos locales es clave para mantener el normal funcionamiento de la sociedad. Asimismo, aunque el nivel de afectación en cada país puede variar, los estados deben unirse teniendo en cuenta el alcance y gravedad del virus.

Los desafíos serán grandes considerando que el comercio se verá seriamente impactado, pero serán los gobiernos quienes tengan recursos más limitados para frontar la crisis, quienes resultarán mayormente afectados por el impacto en la caída del comercio internacional.

Jorge Duran – Jefe de la Secretaria de la Comisión Interamericana de Puertos | CIP / OEA

Phone: (+57) 31534259541 / 314 3349696 email: info@duartemorales.com
Carrera 11 # 79-66 Oficina 435 – Bogotá, Colombia www.duartemorales.com

Desde finales de Marzo la Organización Marítima Internacional (OMI) ha generado una serie de recomendaciones que van encaminadas a: i. realizar una facilitación del comercio marítimo, y ii. mantener las cadenas de suministros, especialmente para los insumos que son necesario y de vital importancia para el desarrollo de la pandemia. Por lo anterior, es fundamental que la actividad portuaria sea considerada una actividad esencial, que se genere la capacitación necesaria para atender las actividades de manera segura empleando las mejores prácticas, y que esta experiencia sea compartida entre el sector.

Frente al COVID la OMI: i. Ha hecho énfasis en la necesidad del uso de equipos de protección personal (EPP) para garantizar la seguridad y minimizar la exposición del personal; ii. Ha expedido nuevos protocolos para la realización de viajes seguros; y iii. Ha solicitado a los gobiernos que ayuden a facilitar la movilización de personal del sector de energía en alta mar.

Respecto a la visión de la Asociación Internacional de Puertos y Terminales (IAPH, por sus siglas en inglés) el conferencista Duran menciona, que ésta se plantea cinco preguntas fundamentales en cuanto al desarrollo de la crisis, que fácilmente se pueden resumir en los siguientes puntos:

1. Volumen de movimiento de Buques
2. Restricciones de movilidad
3. ¿Cuál es el retraso presentado en los cronogramas debido a los nuevos protocolos?
4. ¿Cómo afecta el comercio marítimo, el movimiento interior?
5. Disponibilidad de almacenamiento y personal.

A continuación, para dar respuesta a estos interrogantes se presentan los casos de dos países que han ido enfrentado las circunstancias actuales y qué han tomado medidas para garantizar la protección del personal:

- **Estados Unidos:** la MARAD¹, realizó un proceso de información que se mantiene constante y actualizado para proteger a los marinos, enfocándose especialmente en brindar orientación a buques que son de origen o tienen escalas en EE. UU.

Los Guarda Costas han implementado no solamente protocolos de ayuda a sus integrantes, referente a la no propagación del virus, si no que han implantado programas de ayuda a las enfermedades asociadas a la pandemia, tales como enfermedades de salud mental a través de ayudas por parte de profesionales mediante su programa de apoyo al empleado.

- **México:** este país ha decretado que sus puertos se mantendrán abiertos respetando todos los protocolos sanitarios establecidos. Adicionalmente, van a funcionar como puentes humanitarios, dando apoyo a las embarcaciones tipo crucero a las que les haya negado el apoyo en otros puertos. Además, se tomaron medidas como la suspensión de actividades

¹ Maritime Administration (Administración Marítima): Agencia responsable del sistema de transporte acuático de Estados Unidos

náuticas recreativas, prórroga administrativa de títulos y certificados, libre plática y divulgación de información.

Concluye el expositor mencionando que, frente a la situación actual mundial, es normal que se presenten inconvenientes de diversas índoles, especialmente desafíos en materia sanitaria, económica y social, así como retos en materia logística, presentándose problemas de mercancías, transporte de estas, demanda de bienes y servicios y desequilibrio en los suministros existentes.

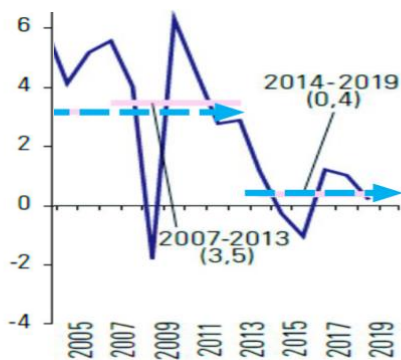
De acuerdo con el nuevo panorama mundial, es muy claro que el principal factor en común va a ser la incertidumbre, especialmente porque esta coyuntura mundial va a reconfigurar la realidad comercial como la conocíamos, y el regreso a la “nueva normalidad” dependerá de cómo va a reaccionar el nuevo panorama internacional. En lo que respecta al comercio marítimo se debe estar monitoreando el regreso progresivo de las actividades, el ajuste en el tiempo de la demanda, el nivel de inventarios, y especialmente las nuevas estrategias adaptadas al post - COVID.

RICARDO J SANCHEZ – Oficial Superior de Asuntos Económicos | CEPAL / Naciones Unidas

La huella dejada por la crisis económica mundial de 2008-2009 fue tan marcada en América Latina y el Caribe, que el mundo no se había recuperado totalmente y no estaba preparado para enfrentar el comienzo de la crisis del COVID-19. Desde el punto de vista portuario, el crecimiento de tráfico de contenedores, estimado el año pasado en 3.3%, ha presentado una reducción del 8.2%, quedando en -4.9% como consecuencia de la estimación de una caída del 30% del comercio marítimo de contenedores.

En los gráficos que se encuentran a continuación se puede observar como la caída de las economías de la región, generada por la crisis del 2008-2009, no se ha recuperado completamente. Si bien es cierto que a América Latina no le afectó la crisis económica mundial en la misma proporción que a las economías más desarrolladas, sus verdaderas consecuencias se pudieron apreciar a partir del 2013 hasta la actualidad. Las proyecciones de crecimiento del PIB y los supuestos de recuperación al periodo postcrisis también se están viendo afectadas por la aparición del COVID, y se estima una caída, a niveles más bajos que en los tiempos de la gran depresión, previéndose que será de - 5,3%.

Caída PIB 2007-2013

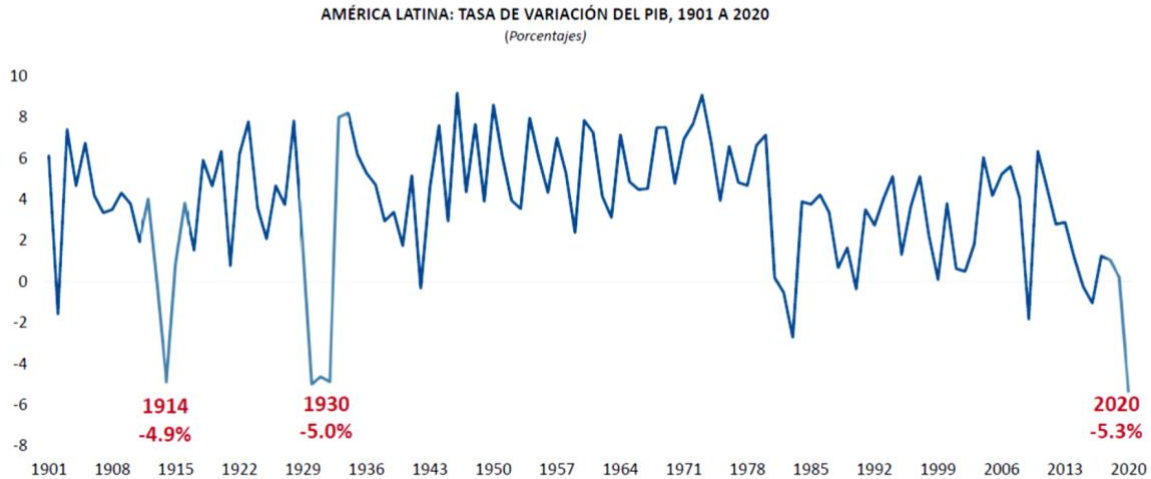


Caída PIB 2020E



Fuente: CEPAL

Impactos del COVID19: caída del PIB sin precedentes



Fuente: CEPAL

En términos económicos, nos enfrentamos actualmente a la peor crisis económica de los últimos 120 años. Ahora bien, en cuanto al comercio marítimo, es conocida la volatilidad de esta actividad respecto a su crecimiento. Como consecuencia de las dos últimas crisis se puede observar un cambio en los niveles constantes de crecimiento, pasando por un pico de 12.9% a una contracción de al -9%, situando el promedio de crecimiento de este sector por casi una década en 3.9%. Situación que a causa del COVID empeorará pues como ya se mencionó, se estima una caída a niveles de -4.9%.

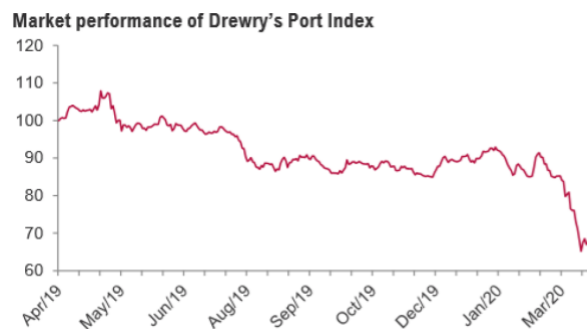


Fuente: CEPAL

Se puede decir que hay varios canales en los cuales se transmiten los efectos de la pandemia: reducción de comercio, impacto al crecimiento de la economía, precios de los commodities, condiciones de los mercados financieros y aversión al riesgo, menor demanda de turismo, y reducción de remesas.

El impacto de los canales de transmisión se reflejará en: i. el aumento de los niveles de pobreza en 4.4%, y de pobreza extrema en 2.5%; y ii. pérdida de empleos, con una tasa de desempleo estimada para América Latina de 13.5% para finales de 2020, lo cual representa un total de 11.5 millones de personas adicionales que perderán sus empleos durante la pandemia.

Los efectos también se han visto en los mercados financieros, pues el valor de las acciones de las navieras ha bajado considerablemente, así como las acciones de las compañías portuarias. En el corto plazo, no se espera que exista una pronta recuperación en el valor de estas acciones.



Fuente: Capital IQ, note – indexed to 100 on 1 April 2019

De esta forma con el decrecimiento de todos los indicadores así como de la respuesta comercial, podemos especular que la derivación de contratos de la actividad comercial marítima y portuaria se verá afectada, especialmente para aquellos contratos a largo plazo, especialmente contratos de concesión, que se derivarían en inversión subóptima en activos específicos, problemas de holdup, corrupción, altos costos de transacción, integraciones verticales y riesgos de exclusión, por lo cual se deben identificar que tipos de riesgo serán los más probables a presentarse (Proyecto, Financieros y Exógenos), para buscar una solución anticipada e intentar mitigarlos a lo largo del proyecto.

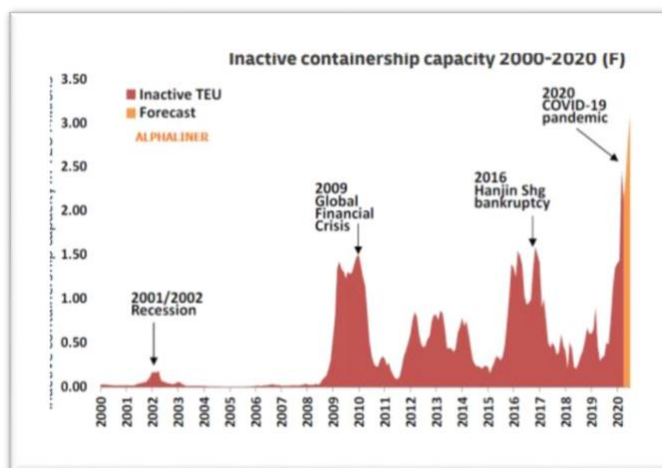
Finalmente, el conferencista se refirió a la necesidad de que los actores públicos y privados del sector portuario sean creativos para resolver esta crisis y el impacto que puede tener en los contratos de concesión que históricamente han sido incompletos y desequilibrados en la distribución de los riesgos que están a cargo completamente a cargo de los concesionarios. Sin embargo, esta situación del Covid-19 representa una situación excepcional que merece analizar soluciones simples y excepcionales.

Rodolfo Sabonge – Consultor Senior | Logitrans

El entorno marítimo antes del COVID presentaba una capacidad de flota superior a la demanda mundial como consecuencia de la guerra comercial entre China y EE. UU., las implementaciones de restricciones ambientales en curso que impulsaban la creación de tecnologías menos contaminantes y más eficientes, e integraciones inconclusas de navieras en el nuevo entorno logístico general. Con

Phone: (+57) 31534259541 / 314 3349696 email: info@duartemorales.com
Carrera 11 # 79-66 Oficina 435 – Bogotá, Colombia www.duartemorales.com

la llegada de la crisis generada por el COVID se espera que haya una disrupción en la cadena de suministros teniendo en cuenta la baja demanda y la indiferencia en los tiempos de entregas, en donde los buques están sirviendo como bodegas y los puertos como depósitos de contenedores vacíos. Se prevé que la de transporte contenerizado caerá en 30% al finalizar el mes de Mayo 2020.



Fuente: DHL Global Forwarding

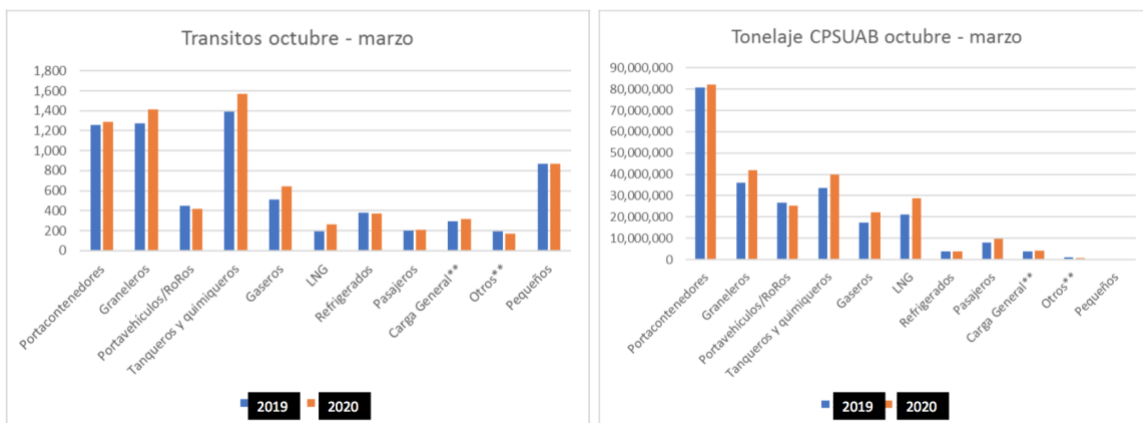
La situación financiera de las navieras tampoco es alentadora para superar la crisis. Según Alphaliner 6 navieras venían teniendo un retroceso importante en los resultados financieros antes del Covid-19, y es incierto cómo será su comportamiento post-Covid.

Carrier	Net Profit		
	2018	2019	%
Maersk Group ⁵⁾	-578	509	188%
CMA CGM ^{2), 4)} ←	34	-68	-300%
COSCO SHIPPING Holdings ^{1), 7), 8)}	235	341	45%
Hapag-Lloyd ^{1), 4)}	54	418	669%
ONE ³⁾ ←	-491	131	127%
OOCL ¹⁰⁾	108	1'349	1149%
Evergreen Marine Corp. ^{1), 4)} ←	10	4	-63%
Yang Ming ^{1), 4)} ←	-219	-139	36%
HMM (shipping business) ^{1), 9)} ←	-722	-508	30%
Zim ⁴⁾ ←	-126	-18	86%
Wan Hai ^{1), 4)}	37	116	211%

Fuente: Alphaliner


La reducción marcada del comercio y su impacto en los canales se puede determinar principalmente en la baja del tránsito diario, ejemplo de ello es el canal del Suez que, dada la situación actual, además de estar enfrentando la competencia intermodal de la iniciativa de la franja y la ruta sumando las consecuencias del COVID, ha tenido que tomar medidas en ajustes de las tarifas y ofrecer descuentos en las rutas desde un 17% hasta un 60% para el periodo Mayo – Junio 2020.

En cuanto al canal de Panamá se ve una disminución y una reconfiguración del tránsito, para el mes de Mayo se han presentado al menos 169 menos viajes, como consecuencia del cierre económico de EE. UU., y se tiene estimado que, dependiendo del comportamiento y la normalización de sus actividades económicas, así mismo reaccionara el tráfico del canal, teniendo en cuenta que es este país es su principal usuario.



Fuente: ACP

Adicionalmente, la disminución de los precios del petróleo, la afectación a la industria de cruceros, la baja demanda en EE.UU y de América Latina y la posible crisis que puede enfrentar la región, podría ampliar el impacto en el tiempo de esta pandemia al comercio internacional como se puede observar a continuación:

Abril se estimó en 1.51 M TEU		13.4 % from last year
Mayo se proyecta en 1.47 M TEU		20.4 %
Junio 1.46 M TEU		18.6 %
Julio 1.58 M TEU		19.3 %
Agosto 1.73 M TEU		12 %
Septiembre 1.7 M TEU,		9.3 %

World Maritime News, Jasmina Ovcina , May 11, 2020

Sin embargo, se debe tener en cuenta la importancia del Canal de Panamá como intermediario en el transbordo de rutas comerciales, como:

1. Caribe/Asia/US wc /Sur America nc /Central America

Phone: (+57) 31534259541 / 314 3349696 email: info@duartemorales.com
Carrera 11 # 79-66 Oficina 435 – Bogotá, Colombia www.duartemorales.com

2. US ec/ Mexico ec /Caribe/Sur America nc /Central America
3. Europe/US ec /Sur America wc /Central America Mediterraneo
4. Mexico ec /Sur America ec /US ec /Central America /Sur America nc
5. Europe /Caribe/Central America /Sur America nc /Sur America wc

Concluye el expositor que América Latina se enfrenta a un gran desafío, a la necesidad de ajustarse al nuevo futuro del panorama mundial, dentro del cual las dinámicas van a cambiar especialmente por la incertidumbre de cuándo terminará la presente crisis. Para enfrentar este panorama es necesario que exista mayor solidaridad en la región, planteamiento de estrategias fundamentadas en la innovación y la tecnología, y sobretodo entender y ajustarse a la realidad de las nuevas cadenas de suministros.