

ASO PORTUARIA AL DÍA

BOLETÍN # 4 – Marzo de 2020

Todos Unidos

La actual situación que afronta la humanidad por causa de la pandemia conocida como Coronavirus, está causando una afectación en todos los sectores económicos del planeta, en donde Colombia no ha sido la excepción. Las prioridades en estos momentos deben ser, en su orden, garantizar la sanidad pública y la vida, recuperar la confianza (en los demás, en las instituciones, en nosotros mismos) y recuperar las economías que, sin duda alguna, sufrirán por la para casi obligatoria de los aparatos productivos, el comercio y el consumo.

La actividad portuaria es, finalmente, un reflejo del estado de la economía. En el caso colombiano, el desempeño portuario depende de la fortaleza de su aparato productivo en los sectores que más pesan en la canasta exportadora, y de la actividad industrial y del consumo para productos de importación, en su mayoría materias primas.

Bajo este panorama y aun sin saber el tamaño de la afectación del fenómeno del Coronavirus en el país y en el resto del mundo, intentar dimensionar el impacto en el sector portuario, es impredecible e incluso, arriesgado. Principalmente por la velocidad en la que cambia el panorama ante el avance de la pandemia y ante la reacción a noticias, positivas o negativas, que tienen impacto de toda índole. Sin embargo, hacemos un ejercicio de tratar de inferir qué podemos esperar para el sector, en un escenario de incertidumbre en el que hay que sumarle la volatilidad en la tasa de cambio frente al dólar, que ha llevado a la moneda a precios históricos.

Panorama Marítimo General:

Se ha conocido que The International Chamber of Shipping y el International Transport Workers Federation, han estado en permanente comunicación con la ONU para que se permita que los puertos del mundo permanezcan disponibles, y se autoricen cambios de tripulación bajo estrictas medidas de seguridad. Resaltan que los puertos son en este momento, pieza fundamental para garantizar el abastecimiento de alimentos y productos de primera necesidad en todos los países del mundo y que es necesario permitir que sigan operando. Cabe anotar que a la fecha, en las flotas mercantes no se ha reportado aun el primer caso de Coronavirus y que la mayoría de puertos han extremado las precauciones que se deben tomar con las tripulaciones de los buques que arriban a las instalaciones.

A la fecha, algunos puertos han implementado limitaciones en las operaciones, tales como cuarentenas a los buques entrantes, pero la actividad portuaria continua alrededor del mundo. Sin embargo, esto atrasa los tiempos de tránsito. En cuanto al costo de fletes, la baja en los precios del petróleo, no se refleja aun significativamente en menores tarifas, pero no se descarta que se presenten en los próximos meses.

En Colombia, el gobierno ha decretado la medida de confinamiento preventivo obligatorio permanente. Sin embargo, hay excepciones para la actividad portuaria, la actividad de dragado marítimo y fluvial y otras actividades críticas para garantizar el abastecimiento de la población y controlar la expansión de la epidemia. Esto en términos prácticos significa que la parte operativa de los puertos y servicios asociados para la recepción y despacho de mercancías (operadores portuarios, pilotos prácticos, agentes marítimos y demás) seguirán trabajando para garantizar el movimiento de carga.

Productos claves:

- **Graneles:** se prevé que, principalmente por la fluctuación en el dólar, los importadores de granos realicen compras en menores volúmenes, jugando a tener pocos inventarios. La demanda en cuanto a alimentos debe continuar fuerte, aun cuando no haya consumo en restaurantes. La comida debe circular desde las fincas hasta el consumidor final y esto involucra el comercio internacional, siempre y cuando los países proveedores no tomen medidas restrictivas que desabastezcan el mercado mundial. Los volúmenes de importación pueden bajar moderadamente, mostrando posibles desabastecimientos temporales.

En cuanto a los graneles para industria, dependerá principalmente de la demanda. En materiales de construcción, debido a la para o suspensión de obras, se ve una baja en el consumo general, el cual puede reactivarse después de la cuarentena, dependiendo en parte de las medidas que adopte el gobierno para aliviar el impacto económico.

- **Aceites comestibles:** los despachos de aceite desde Colombia pueden verse temporalmente afectados debido a la situación de los principales compradores (Italia, Alemania). Esta ya ha ocasionado que el precio caiga un 18% desde febrero, perdiendo parte de la recuperación de los últimos meses. Sin embargo, se prevé que a medida que pase la fase crítica en Europa, volverá la demanda
- **Coque:** si bien debe haber un bajo consumo mundial de acero debido al impacto de la pandemia, en los principales países productores se han cerrado minas por brotes de infección o por precaución. En Colombia, la actividad minera quedó exenta del confinamiento, con lo que se vislumbra que en el corto plazo puedan seguir las exportaciones de Coque.
- **Carbón térmico:** continúa una demanda débil por carbón térmico, lo que hace que el precio esté en \$34 USD. Puede verse impactado aún más por la baja demanda de energía en el sector industrial alrededor del mundo. Sin embargo, los cierres de plantas en China (principal consumidor pero también principal productor), puede mantener el flujo de compras, ya que reactivar el consumo de energía es más rápido que activar las minas.
- **Hidrocarburos:** las próximas semanas son críticas, pues con más de medio planeta en cuarentena y las fronteras aéreas cerradas, la demanda por hidrocarburos baja sustancialmente. Portales especializados hablan que los puertos están llenos de inventarios, pues no hay demanda suficiente. Se prevé que se normalicen los despachos en un mes, cuando se consuman los inventarios actuales y se reinicien las actividades en los países. En Colombia, a pesar de los precios del crudo de referencia, se va a seguir extrayendo, pero debido a la baja demanda es previsible que bajen igualmente las exportaciones. Igual puede ocurrir con productos relacionados, donde las próximas semanas deben ser de poco movimiento, para reactivarse en un mes aproximadamente.
- **Acero y materiales para la construcción:** las importaciones pueden verse afectadas por el aplazamiento, suspensión o cancelación de obras de construcción. Su reactivación

dependerá de los planes de recuperación económica que adelante el gobierno y del comportamiento de la TRM.

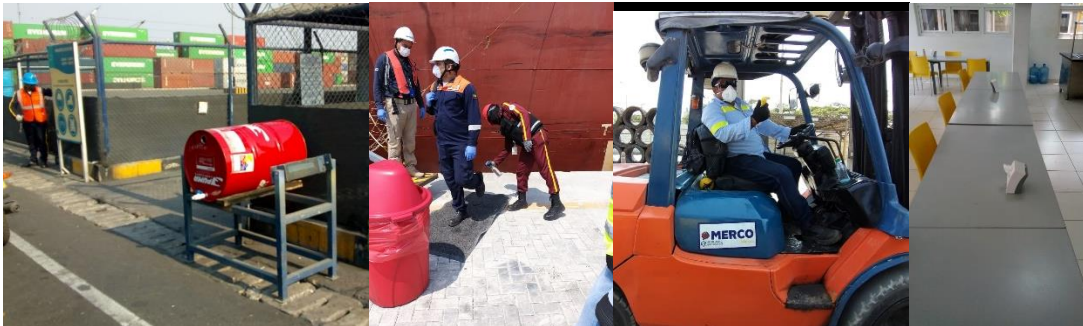
- **Carga general:** se veía una disminución de la carga proveniente de China, debido a los cierres de la industria en ese país. Hoy se prevé que esta afectación incluya el tráfico de mercancía a nivel mundial, por lo menos temporalmente, para normalizarse en un par de meses. El impacto en comercio de contenedores, según los especialistas, se prevé en una contracción del 5% en 2020.

Conclusiones generales

Nuevamente recalcamos que la velocidad, no solo de la propagación del virus, sino de las medidas que distintos gobiernos tomen o dejen de tomar para la contención del mismo, tendrá un impacto significativo en la oferta y demanda de materias primas, el comercio mundial y el abastecimiento. En términos general, habrá menos carga movilizada por las terminales portuarias en los próximos meses y se estima que hacia el Q3 y Q4 pueda tender a normalizarse. Esto va a depender de los planes que adopten los gobiernos para recuperar las economías y lógicamente, del avance del control de la pandemia, teniendo en cuenta que hoy, la prioridad debe ser proteger la vida.

Puertos de Barranquilla extreman medidas

Tal como se mencionó anteriormente, la actividad portuaria marítima y fluvial quedó exenta del aislamiento obligatorio por lo que, con el personal mínimo requerido, se sigue operando para garantizar el suministro del país y las cadenas productivas. Esto hace que haya una mayor responsabilidad en realizar las operaciones con todas las medidas de precaución, para evitar la propagación del virus a través de esta vital actividad.



Asoportuaria pide al Gobierno medidas para la recuperación del sector portuario

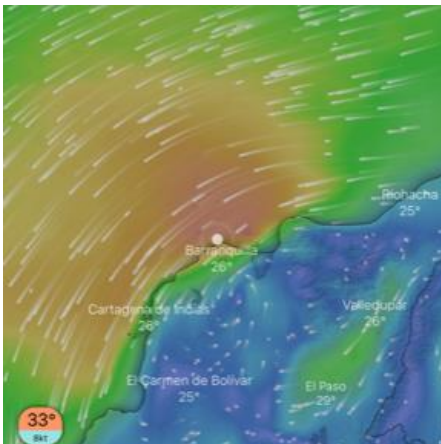
En carta dirigida al Ministerio de Transporte, de Hacienda y Crédito Público y al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en donde en primer lugar se manifestaba el respaldo a la gestión adelantada por el gobierno ante la actual crisis, ASOPORTUARIA sugirió una serie de medidas para apoyar la necesaria reactivación del sector portuario. Entre las medidas, se incluyen:

- Incluir al sector portuario dentro de los sectores críticos afectados, de manera que apliquen incentivos de plazos para pago de impuestos, que apliquen las líneas de créditos blandos de Bancoldex, flexibilizar intereses y tratamiento especial para deudas en dólares.
- Tratamiento especial para obligaciones con entidades estatales en dólares, tales como contraprestaciones, pagos de interventorías, sustitución de inversiones, entre otras. Esto puede incluir prorratearlas en el tiempo restante del contrato de concesión.
- Reprogramar o aplazar las inversiones pendientes para este año, sin actualización en sus valores.

Situación Calado en Zona Portuaria de Barranquilla

El inicio de la campaña de dragado del año 2020, con fecha 7 de marzo, ha tenido múltiples complicaciones por las condiciones climáticas adversas en el sector de Bocas de Ceniza. Si bien en el mes de febrero se consumieron 107,000 m3 en el sector interno de Bocas de Ceniza que aún estaban disponibles del contrato anterior, se presentaron limitaciones en el sector marítimo de Bocas y en el K14 del sector interno que llevaron a la Capitanía de Puerto a reducir el calado operativo. El K14 se logró habilitar con el inicio del dragado actual, pero las fuertes brisas y las olas de más de 2 metros, han impedido que se pueda rehabilitar el sector externo, en donde el ancho de canal limita el ingreso de buques de mayor calado.

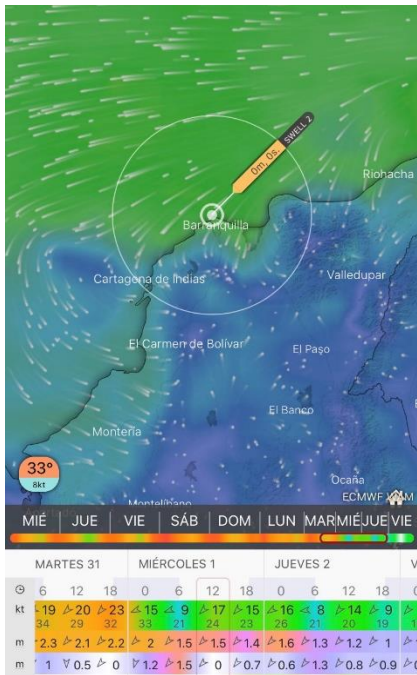
Las pocas ventanas de tiempo que se han presentado, han sido insuficientes para lograr la profundidad y el ancho requerido. Es por esto que el calado operativo ha venido disminuyendo, pues a lo anterior se le suma que el proceso de sedimentación continúa, así como los bajos caudales.



Pronóstico de brisas durante el mes de Marzo

¿Qué Sigue?

Los pronósticos muestran que a partir del 1ero de Abril, bajan sustancialmente las brisas, con lo que se podrá dragar la parte crítica sin poner en riesgo la embarcación ni su tripulación. Los días previos se aprovecharán para dejar habilitados el resto de sectores internos para, una vez se presenten las condiciones, habilitar en el menor tiempo posible y lograr el calado operativo establecido en el contrato, de entre 10 y 10.2 metros.



Pronóstico de brisas y olas a partir del 1º de Abril

Plan de Dragado

Una vez estabilizado el canal de acceso en sus zonas críticas, el plan de dragado establece que se debe trabajar en el sector del K21, conocido como zona de giro Barrio Abajo. El objetivo de este contrato es unificar las condiciones en todo el canal, para obtener profundidades que permitan un calado de al menos 10.2 metros.

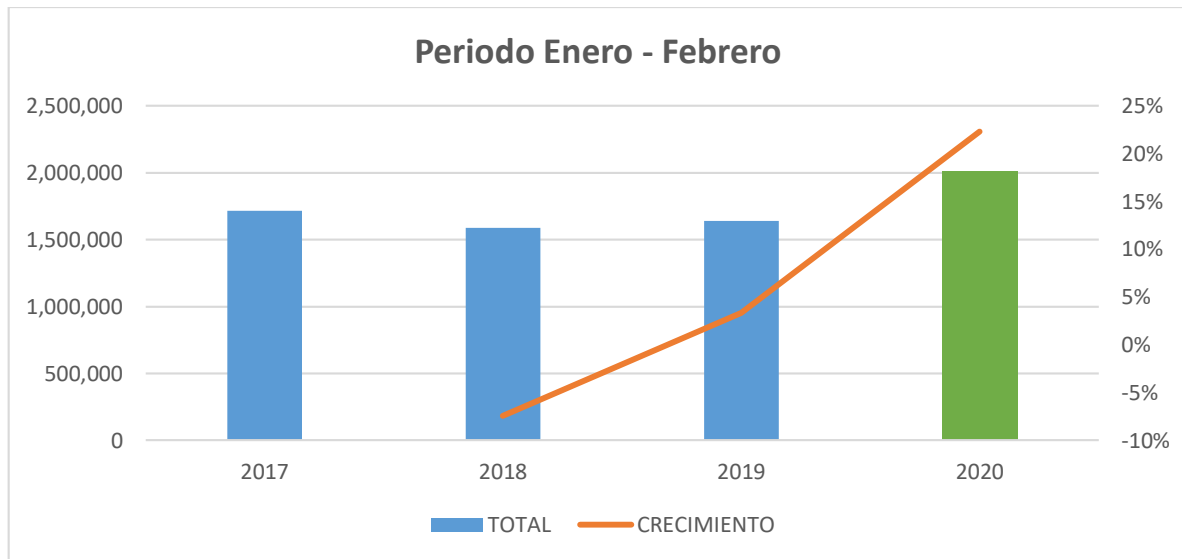
Dragado continúa pese a aislamiento preventivo obligatorio

Otra de las actividades que quedó excluida del aislamiento preventivo obligatorio, es el dragado marítimo y fluvial. Con esto se garantiza que avancen las labores en el canal de acceso de Barranquilla mientras avanza el confinamiento obligatorio.



Primer Bimestre de gran dinámica portuaria

Durante los dos primeros meses del año, se lograron cifras históricas para la Zona Portuaria de Barranquilla, con un crecimiento del 22% frente al mismo mes del año anterior. Todas las terminales portuarias presentaron crecimiento frente al año anterior. El gran desafío ahora es ver como nos adaptamos a la reciente situación provocada por la pandemia mundial en donde, tal como se explicó anteriormente, la carga puede ver una disminución significativa en los próximos meses.



Asoportuaria, presente en el X Foro de Carbón y Coque Colombiano

En él, se destacó el potencial que tiene la zona portuaria de Barranquilla, para seguir atendiendo este importante sector y como los planes de estabilización en el canal de acceso, van a permitir acompañar el crecimiento futuro de las exportaciones.



* La información aquí contenida se basa en cifras y datos obtenidas por ASOPORTUARIA utilizando distintas fuentes, principalmente la de sus propios afiliados, e intenta servir de guía y orientación para el sector portuario y logístico. ASOPORTUARIA no se hace responsable de las decisiones o acciones que se tomen a partir de la información aquí expresada.