

# Logística internacional pospandemia

Análisis de las  
industrias aérea y  
de transporte marítimo  
de contenedores

Ricardo J. Sánchez  
Fabio Weikert

# Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL



Si desea recibir información oportuna sobre nuestros productos editoriales y actividades, le invitamos a registrarse. Podrá definir sus áreas de interés y acceder a nuestros productos en otros formatos.

 [www.cepal.org/es/publications](http://www.cepal.org/es/publications)

 [www.cepal.org/apps](http://www.cepal.org/apps)

SERIE

**COMERCIO INTERNACIONAL**

**162**

# Logística internacional pospandemia

Análisis de las industrias aérea y de  
transporte marítimo de contenedores

Ricardo J. Sánchez  
Fabio Weikert



**COVID-19**  
**RESPUESTA**

Este documento fue preparado por Ricardo Sánchez, Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura, y Fabio Weikert, Oficial Asociado de Asuntos Económicos de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco de las actividades del programa de trabajo de la CEPAL.

Los autores agradecen la contribución de Eliana Barleta a la sección 5 del documento y a la evaluación del impacto de la pandemia sobre el comercio por contenedores, como así también los comentarios recibidos de los colegas de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL. Asimismo, se agradece a Fernando Arias, lector externo, quien hizo importantes contribuciones sobre la industria aérea.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas  
ISSN: 1680-872X (versión electrónica)  
ISSN: 1680-869X (versión impresa)  
LC/TS.2020/190  
Distribución: L  
Copyright © Naciones Unidas, 2020  
Todos los derechos reservados  
Impreso en Naciones Unidas, Santiago  
S.20-00789

Esta publicación debe citarse como: R. Sánchez y F. Weikert, "Logística internacional pospandemia: análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores", *serie Comercio Internacional*, N° 162 (LC/TS.2020/190), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020.

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Documentos y Publicaciones, publicaciones.cepal@un.org. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a la CEPAL de tal reproducción.

## Índice

Resumen .....	7
Abstract.....	9
Introducción.....	11
<b>I. El transporte marítimo y el aéreo son actividades esenciales, de alcance global e impacto regional y nacional.....</b>	<b>15</b>
A. El transporte aéreo.....	15
B. La industria marítima internacional.....	18
<b>II. El impacto del COVID-19 en el tráfico comercial marítimo y en los servicios aéreos ha sido notorio y variado .....</b>	<b>25</b>
A. Industria aérea .....	25
1. El impacto sobre el transporte de pasajeros.....	27
2. El impacto sobre el transporte aéreo de cargas.....	31
B. El comercio marítimo de contenedores .....	36
1. Tendencias en las importaciones y exportaciones regionales en el contexto del COVID-19.....	39
C. Cambios en los fletes marítimos.....	48
1. Los fletes en América Latina.....	52
<b>III. El impacto financiero sobre la industria aérea ha sido mayor que en la marítima .....</b>	<b>53</b>
A. Los impactos financieros sobre las aerolíneas .....	53
1. El riesgo de bancarrotas .....	55
B. Impactos en la industria del transporte marítimo de contenedores .....	57
1. El índice Altman-Z y la probabilidad de insolvencia de las navieras.....	61
<b>IV. Ha habido una reacción rápida y variada de la industria y los gobiernos frente a los efectos de la pandemia.....</b>	<b>65</b>
A. La reacción de las aerolíneas y de los gobiernos .....	65

B.	Reacciones en el transporte marítimo de contenedores .....	69
<b>V.</b>	<b>Discusión</b> .....	75
	<b>Bibliografía</b> .....	81
	<b>Serie Comercio Internacional: números publicados</b> .....	83
<b>Cuadros</b>		
Cuadro 1	Contribución económica de la industria aérea por país de América Latina y el Caribe .....	16
Cuadro 2	Ranking de las 10 principales líneas de contenedores del mundo.....	21
Cuadro 3	Variación mensual del volumen de contenedores (exportación e importación, en teu) por región, 2020/2019.....	37
Cuadro 4	Variación del volumen de contenedores de exportación (en miles de teu) por región .....	37
Cuadro 5	Variación del volumen de contenedores de importación (en miles de teu) por región .....	38
Cuadro 6	Variación del volumen de exportaciones e importaciones enero-junio 2020/2019 entre regiones .....	38
Cuadro 7	Descripción de las tendencias en los países o puertos analizados.....	40
Cuadro 8	Comparación mes a mes de la variación de precios en la crisis de 2009 v/s la actual.....	50
Cuadro 9	Fletes marítimos de contenedores al 26 de noviembre de 2020.....	51
Cuadro 10	Variación del precio de acciones de aerolíneas del mundo y América Latina.....	53
Cuadro 11	Resultados financieros de aerolíneas por región, Q2 2019 y Q2 2020.....	55
Cuadro 12	Flujo de caja de aerolíneas por región .....	55
Cuadro 13	Resultados financieros de las navieras segundo trimestre de 2020 .....	59
Cuadro 14	Variación del precio de acciones de líneas navieras (al 21 de julio de 2020) .....	61
Cuadro 15	Pronósticos para el sector aéreo en 2020 (variaciones interanuales) en el mundo y en América Latina y el Caribe.....	76
<b>Gráficos</b>		
Gráfico 1	RPK y ASK global y de América Latina y el Caribe, 2009-2018 .....	17
Gráfico 2	CTK global y de América Latina y el Caribe, 2009-2018 .....	17
Gráfico 3	Participación de las principales aerolíneas en el total de vuelos en América Latina y el Caribe (izquierdo) y en el total de pasajeros transportados (derecho), vuelos domésticos e internacionales, 2015-2018.....	18
Gráfico 4	Flota operada por países, 10 principales (en tonelaje, millones) .....	19
Gráfico 5	Industria naviera de América Latina y el Caribe, principales indicadores .....	20
Gráfico 6	Distribución mundial de la capacidad de las 100 mayores líneas de contenedores .....	22
Gráfico 7	Entregas de aeronaves por Airbus y Boeing, 2000-2020 .....	26
Gráfico 8	Evolución del volumen (RPK) y de la capacidad (ASK) de transporte aéreo de pasajeros para un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio) .....	28
Gráfico 9	Variación interanual del volumen de transporte aéreo de pasajeros (RPK) por región, de marzo a julio de 2020 .....	29
Gráfico 10	Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de pasajeros (ASK) por región, de marzo a julio de 2020 .....	29
Gráfico 11	Variación interanual del volumen de transporte aéreo de pasajeros .....	30

Gráfico 12	Evolución del factor de capacidad del transporte aéreo de pasajeros para América del Sur y un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio).....	31
Gráfico 13	Variación interanual del volumen de carga transportada por vías aéreas (CTK) por región, de marzo a julio de 2020 .....	32
Gráfico 14	Variación interanual del CTK por ruta, mayo de 2020. Participación en el total de CTK global (%) .....	33
Gráfico 15	Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de carga (ACTK) por región, de marzo a julio de 2020 .....	34
Gráfico 16	Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de carga (ACTK) internacional por categoría.....	35
Gráfico 17	Evolución de los factores de capacidad de carga para América del Sur y un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio) .....	36
Gráfico 18	Volumen global de contenedores (eje derecho, millones de TEU), importaciones y exportaciones de contenedores en América Latina (eje izquierdo, miles de TEU) .....	39
Gráfico 19	Variación de exportaciones e importaciones en Argentina (enero a octubre de 2020).....	41
Gráfico 20	Variación de exportaciones e importaciones en Brasil (enero a octubre de 2020).....	41
Gráfico 21	Variación de exportaciones e importaciones en Uruguay (enero a octubre de 2020).....	42
Gráfico 22	Variación de exportaciones e importaciones en la costa del Pacífico de México (enero a octubre de 2020).....	42
Gráfico 23	Variación de exportaciones e importaciones en el Golfo de México (enero a octubre de 2020).....	43
Gráfico 24	Variación de exportaciones e importaciones en América Central (enero a septiembre de 2020) .....	43
Gráfico 25	Variación de exportaciones e importaciones en El Callao, Perú (enero a septiembre de 2020) .....	44
Gráfico 26	Variación de exportaciones e importaciones en Guayaquil, Ecuador (enero a septiembre de 2020) .....	44
Gráfico 27	Variación de exportaciones e importaciones en Chile (enero a septiembre de 2020) .....	45
Gráfico 28	Variación de exportaciones e importaciones en Buenaventura, Colombia (enero a julio de 2020) .....	45
Gráfico 29	Variación de exportaciones e importaciones en la Costa Oeste de América del Sur (enero a julio de 2020) .....	46
Gráfico 30	Variación de exportaciones e importaciones en Cartagena, Colombia (enero a agosto de 2020) .....	46
Gráfico 31	Variación de exportaciones e importaciones en Jamaica (enero a septiembre de 2020) .....	47
Gráfico 32	Variación de exportaciones e importaciones en Trinidad & Tobago (enero a octubre de 2020).....	47
Gráfico 33	Índice de fletes referenciales Asia Pacífico – Europa, base dic2017=100 .....	48
Gráfico 34	Índice de fletes referenciales Asia Pacífico – Norteamérica, base dic2017=100 .....	49
Gráfico 35	Índice de fletes referenciales Asia Pacífico – América del Sur costa este, base dic2017=100 .....	49
Gráfico 36	Índice de fletes referenciales promedio mundial.....	51
Gráfico 37	Fletes vs cargas movilizadas en diferentes rutas desde América Latina .....	52

Gráfico 38	Índices Altman-Z de aerolíneas latinoamericanas en diciembre de 2018, diciembre de 2019 y marzo de 2020.....	57
Gráfico 39	Margen operativo de las principales líneas navieras 2008-2020 .....	58
Gráfico 40	Desempeño de los precios de acciones de las empresas navieras (de 22/7/19 a 22/7/20).....	60
Gráfico 41	Desempeño de los precios de acciones de las empresas navieras, sin Hapag-Loyd (de 22/7/19 a 22/7/20) .....	60
Gráfico 42	Altman-Z de líneas navieras en diciembre de 2018, diciembre de 2019 y marzo de 2020 .....	62
Gráfico 43	Capacidad de portacontenedores y demanda comercial de contenedores, 2013-21.....	64
Gráfico 44	Composición de la ayuda de los gobiernos a las aerolíneas, por tipo .....	67
Gráfico 45	Soporte del gobierno a las aerolíneas por país .....	68
Gráfico 46	Port calls para los cinco años previos a 2020, el 2019 y la primera mitad del 2020 (buques de ultramar y todos los buques) .....	71
Gráfico 47	Port calls para los cinco años previos a 2020, el 2019 y la primera mitad del 2020 (ferries de pasajeros y cruceros).....	71
Gráfico 48	Participación de pasajeros en vuelos domésticos e internacionales por región .....	76
Gráfico 49	Distribución de asientos en vuelos internacionales intraregionales e inte-regionales.....	77
Gráfico 50	Relación entre montos de rescate e indicadores de retorno al capital de aerolíneas .....	78
<b>Recuadros</b>		
Recuadro 1	Línea del tiempo de eventos relativos a las aerolíneas desde el inicio de la pandemia .....	66
Recuadro 2	Historia de apoyo gubernamental a las líneas navieras de contenedores .....	73
<b>Diagramas</b>		
Diagrama 1	Evolución de las alianzas en el transporte marítimo de contenedores (199-2020).....	23
Diagrama 2	Estrategia de ajuste empresarial ante la crisis.....	69

## Resumen

Este estudio busca reflejar la situación de la logística internacional originada en el brote del COVID-19 desde prácticamente el inicio del año 2020, poniendo énfasis en los tráficos aéreo y marítimo. Para el primer caso se analiza la evolución de los pasajeros transportados por avión, mientras que para el segundo el análisis reside en el movimiento de contenedores. Aunque el estudio esté enfocado en la región de América Latina y el Caribe, en el análisis de contexto de ambos sectores se adopta una perspectiva global.

Asimismo, se resaltan algunas preocupaciones emergentes del periodo actual que podrían tener repercusiones en la pospandemia, en especial las vinculadas a la concentración de los mercados, al rol de los gobiernos en el apoyo a las compañías de ambos sectores, y, en última instancia, a los impactos del actual contexto sobre el acceso y la asequibilidad de los servicios prestados.



## Abstract

This study seeks to analyse the evolution of international logistics since the COVID-19 outbreak in the beginning of 2020, focusing on air and maritime transport. As for the former, the analysis includes the air passenger market, while in the second case it draws attention to container shipping. Although the study focuses primarily on the Latin American and Caribbean region, the context analysis of both sectors is based upon a global perspective.

Furthermore, the study highlights some emerging concerns for the post-pandemic era, particularly those related to market concentration, the role of governments in supporting international logistics, and, ultimately, the impacts of the current context on the accessibility and affordability of air and maritime transport services.



## Introducción

La súbita y prolongada acción del COVID-19 sobre la salud, las condiciones de vida y la economía del mundo, entre otros, ha sido hasta ahora de una gran magnitud.

La acción del COVID-19 ha generado una crisis que reconoce escasos antecedentes históricos. Puede decirse, de manera introductoria a este estudio, que existen algunas diferencias entre la crisis provocada por el COVID-19 y las anteriores. Más allá de los distintos orígenes de las crisis económicas, se trata, al menos, de cuatro diferencias principales:

- i) La preexistencia de condiciones adversas: la actual crisis se ha producido en un contexto de debilitamiento del comercio global que se venía arrastrando desde hace más de una década: al paso que el volumen del comercio de bienes se había expandido a una tasa del 6,2% anual de 1990 a 2007, el ritmo de crecimiento de 2012 a 2019 fue de 2,3% al año. Al menos en ALC, los efectos económicos de la crisis de 2008-2009 nunca se resolvieron por completo y, por lo tanto, el COVID-19 golpeó con más fuerza porque actuó sobre un cuerpo relativamente débil;
- ii) El alcance de los efectos: se trata de una crisis global, que afecta al 90% de las economías mundiales, mientras que otras crisis anteriores fueron más “regionales”; como ejemplo de ello, CEPAL ha estimado que más del 90% de los países alrededor del mundo sufrirán este año una reducción de su PIB por habitante;
- iii) La velocidad del impacto: la crisis de 2008-2009 se inició a mediados de 2008, y sus peores efectos llegaron varios meses después, mientras que la crisis de 2020 comenzó y conmocionó fuertemente en un periodo de entre dos o tres meses; y
- iv) Su intensidad: los efectos sobre el crecimiento económico y el comercio reconocen pocos precedentes históricos; el Banco Mundial (2020) ha mencionado que se tratará para el mundo del mayor declive del comercio internacional desde la Segunda Guerra Mundial, y que para América Latina se trata de la mayor pérdida relativa de producto bruto interno desde 1901 en adelante, entre otros ejemplos. Según proyecciones de la CEPAL (2020), la contracción del PIB en la región estará en el orden de 9,1% en 2020.

De manera similar, el comercio internacional y los tráficos logísticos aéreos y marítimos, en todo el mundo, han tenido notorios efectos. Ha habido cierres generalizados de fronteras y se ha

interrumpido parte importante de las actividades productivas –inicialmente en Asia y enseguida en Europa, América del Norte y el resto del mundo. La reducida demanda de bienes y servicios ha dado lugar a un marcado aumento del desempleo y de la vulnerabilidad social.

En mayo de 2020, el volumen del comercio mundial de bienes había caído un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019, afectando a todas las regiones del mundo – especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, del Japón y de la Unión Europea. Entre los conjuntos de países en desarrollo, América Latina y el Caribe han sido la región más afectada, habiendo acumulado, en los cinco primeros meses de 2020, contracciones del 26,1% y 27,4% en sus exportaciones e importaciones, respectivamente.

Al ejemplo de las consecuencias observadas en otras partes del mundo, la pandemia ha llevado a la interrupción de una parte significativa de las actividades productivas en América Latina y el Caribe, principalmente aquellas vinculadas a la construcción, combustibles y turismo, además de la consiguiente contracción de demanda (CEPAL, 2020). Se proyecta, también, que el valor de las exportaciones de la región caerá un 23%, con una disminución de los precios del 11% y una contracción del volumen del 12%, mientras que el valor de las importaciones de la región se contraerá un 25% (CEPAL, 2020).

Las cadenas globales de valor fueron el principal canal de transmisión de los efectos del COVID-19 al comercio mundial. En América Latina, la disrupción de las cadenas de suministro, comenzando por los proveedores chinos y luego por la producción europea y estadounidense, afectaría principalmente a los sectores manufactureros de México, Argentina y Brasil. La adopción de las medidas esenciales de respuesta a la crisis también ha tenido gran impacto sobre la demanda agregada en la región, resultando en una fuerte reducción de la actividad en varios sectores económicos.

En el transporte marítimo, las proyecciones de las variaciones en los principales rubros del comercio internacional, para el 2020, varían entre productos. Los tráficos de mineral de hierro terminarían el 2020 con un crecimiento del 1%, el carbón -8%, y los graneles secos +5%. La variación en contenedores sería de -7% (de acuerdo a los datos proporcionados por Clarkson 2020).

Las caídas del tráfico de contenedores han estado especialmente marcadas en los meses de abril y mayo, después de observarse que en enero y febrero la actividad aún se mantenía en alza. En el acumulado de enero a junio de 2020, la caída de comercio marítimo en contenedores en todo el mundo era del 7%, y en América Latina casi del 8%.

En el caso aéreo, las caídas de actividad llegan a poner en riesgo a la industria y sus trabajadores y puede mermar la conectividad aérea de la región. Las severas restricciones a los viajes adoptadas en todo el mundo provocaron que la industria de la aviación haya sido uno de los sectores económicos más afectados por la pandemia. Al final de junio de 2020, los indicadores de tráfico aéreo de pasajeros (RPK) y de carga aérea (FTK) mostraban caídas interanuales<sup>1</sup> de 94,2% y 40,2% respectivamente, mientras para que los países de América del Sur con datos actualizados (Argentina, Brasil y Chile), las caídas fueron de 91,1% y 18,1%, respectivamente.

La industria marítima reaccionó rápidamente a las circunstancias creadas por el brote de COVID-19, protegiéndose con herramientas que ya había practicado en la gran crisis anterior, de 2008-2009. En 2020 la estrategia industrial surtió efecto y evitó una caída más estrepitosa de sus ingresos. Aun así, varias de las principales líneas navieras<sup>2</sup> del mundo han recibido o están por recibir el apoyo de sus gobiernos.

La posible evolución de la pandemia y las medidas que se deberán implementar para retomar los servicios aéreos a pleno, sumada a las precarias condiciones financieras de muchas empresas antes de la pandemia, han llevado a la industria aérea a la peor crisis de su historia. Desde el inicio de 2020 hasta

---

<sup>1</sup> Datos para un conjunto de 23 países con datos actualizados hasta junio de 2020 en la base de ICAO.

<sup>2</sup> Las compañías navieras de transporte marítimo de contenedores que operan servicios regulares en todo el mundo son conocidas como compañías de línea, o simplemente "las líneas".

fin de julio, las aerolíneas perdieron más de la mitad de su valor de mercado a nivel mundial, mientras que en las de la región la caída llegó a casi 70%. Varias aerolíneas han solicitado también apoyo a sus gobiernos; se estima que el compromiso de estos alcanzaría a los 123 mil millones de dólares en ayuda financiera al sector. En los mercados emergentes, sin embargo, dichas medidas han tenido un alcance relativamente limitado, y algunas aerolíneas de la región se han acogido al proceso de reestructuración financiera bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos (como Avianca y LATAM).

La incertidumbre con respecto a la evolución de la crisis, en todos sus aspectos, y lo que ha podido ser observado hasta el momento, configuran varias preocupaciones sobre el futuro de la logística aérea y marítima, como así también con respecto al servicio aéreo de transporte de personas, actividades todas que han sido declaradas "esenciales" por la gran mayoría de los países del mundo, y que han ratificado su carácter estratégico para el desarrollo.

Con relación al transporte marítimo de contenedores, tales preocupaciones se relacionan con la continuidad, y confiabilidad de los servicios, como así también en cuanto a las condiciones de competencia y organización industrial de los mercados.

En cuanto al transporte aéreo, dado el papel crucial que desempeña la aviación en la conectividad territorial doméstica e intrarregional, en el fomento del turismo internacional y los empleos generados, el devenir de las empresas del sector no es ajeno al desempeño de la economía de América Latina y el Caribe. Los impactos de la pandemia sobre los niveles de deuda de las aerolíneas y sus posibles consecuencias sobre rutas atendidas, frecuencias y tarifas de los servicios, pueden tener efectos negativos sobre la conectividad de los territorios extremos y la asequibilidad de sus servicios. Ello, dado que muchas zonas insulares o de dificultosa accesibilidad terrestre dependen de los servicios aéreos para la movilidad de sus habitantes, la logística de sus cargas y la llegada de turistas.

En tal contexto, el objetivo de este estudio es analizar la situación del transporte aéreo de cargas y pasajeros en el mundo, y del transporte marítimo de contenedores, con énfasis en la región de América Latina y el Caribe, desde el brote infeccioso del coronavirus en adelante, con el objetivo de detectar posibles factores a tomar en cuenta para el escenario pospandemia. Para ello se revisa, en ambas industrias, el impacto generado por la pandemia, los efectos de tipo financiero sobre las compañías y la reacción del mercado y la acción pública, con el fin de extraer de dicho análisis algunas conclusiones sobre los efectos que podrían permanecer después de la pandemia.



## I. El transporte marítimo y el aéreo son actividades esenciales, de alcance global e impacto regional y nacional

### A. El transporte aéreo

El sector aéreo tiene importancia crucial para la economía global. Además de promover el turismo y permitir los viajes de larga distancia para fines de negocios, la conectividad aérea facilita el comercio, la inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos. Apoya, por lo tanto, la competitividad económica, el aumento de la productividad y el fomento de la innovación (Wiltshire, Jaimurzina y Chauvet, 2017).

De hecho, el avance de las cadenas de valor globales está íntimamente vinculado al desarrollo de la industria aérea, una vez que permite el rápido suministro y distribución de bienes, como los perecederos que deben recorrer largas distancias, y, especialmente, los productos con alto valor agregado: aunque el transporte aéreo corresponda a menos de 1% del volumen de bienes comercializados globalmente, responde por más de 35% del valor global comercializado. Además, el transporte aéreo de cargas cumple un rol vital en situaciones de emergencia, en las cuales la velocidad tiene mayor importancia que los costos del transporte (IATA y Oxford Economics, 2019).

En América Latina y el Caribe, el transporte aéreo provee una importante contribución a la economía regional y a la conectividad de personas y territorios. Considerando los aportes directos de la industria aérea, bien como la compra de bienes y servicios por esa industria, la actividad económica inducida por el transporte aéreo y los gastos de los turistas extranjeros, es posible afirmar que el sector aéreo apoya la generación de US\$ 117 mil millones de valor agregado, lo equivalente a 6,7% del PIB de los países de la región<sup>3</sup> (cuadro 1). Además, el sector responde por la generación y soporte de 5,2 millones de puestos de trabajo en esos países;

---

<sup>3</sup> Los datos se refieren a 2017 y consideran un conjunto de quince países de la región.

de dicho total, 715 mil son empleos directos, es decir, los puestos de trabajo en las aerolíneas, los operadores de aeropuertos, las empresas ubicadas en las terminales y los proveedores de servicios de navegación aérea).

**Cuadro 1**  
**Contribución económica de la industria aérea por país de América Latina y el Caribe**

País	Empleos directos	Empleos totales <sup>a</sup>	Valor agregado (en millones de dólares)	PIB (en porcentaje)
Argentina	71 000	329 000	12 000	2,1
Brasil	167 000	839 000	18 800	1,1
Belice	2 600	44 200	591	33
Chile	33 000	191 000	7 000	2,8
Colombia	60 000	71 000	7 500	2,7
Costa Rica	9 600	155 000	5 000	9
Rep. Dominicana	11 000	482 000	9 000	12,5
Ecuador	12 000	207 000	3 200	3,2
El Salvador <sup>a</sup>	60 300	116 000	1 100	4
Guatemala	3 200	75 900	1 100	1
Honduras	1 900	100 000	744	3
México	278 000	1 400 000	37 400	3,5
Nicaragua	1 800	130 000	867	6
Panamá	20 400	238 000	8 500	14
Perú	33 000	341 000	5 000	2,6
<b>Total</b>	<b>715 500</b>	<b>5 248 100</b>	<b>117 802</b>	<b>6,7</b>

Fuente: Los autores a partir de IATA y Oxford Economics (2019, varias ediciones).

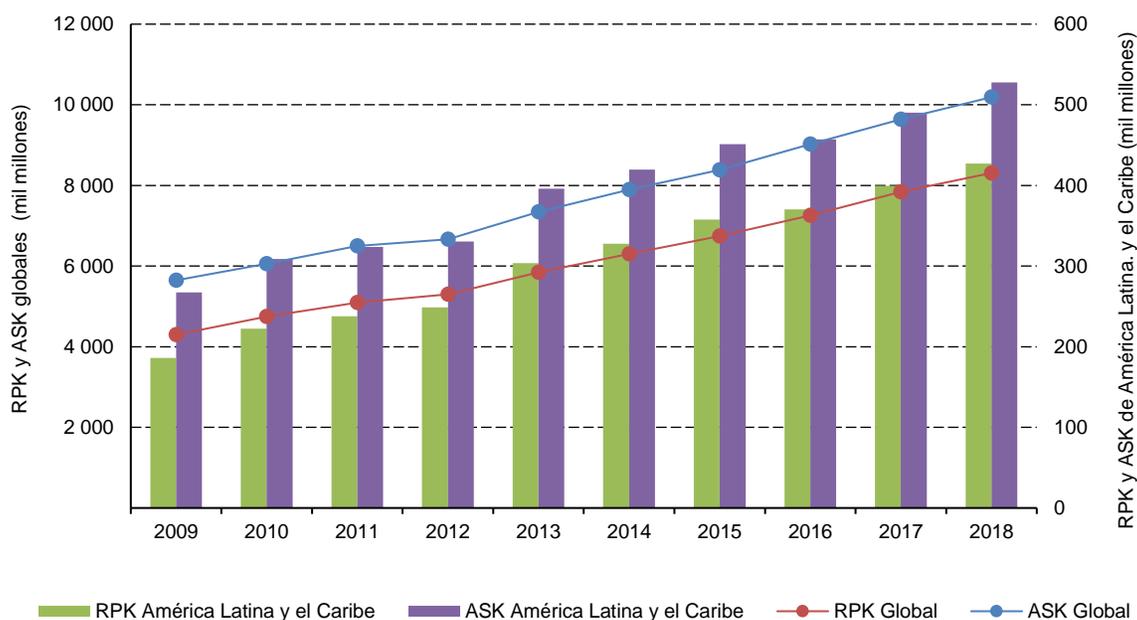
<sup>a</sup> Los empleos totales incluyen los directos, los indirectos y los inducidos por el turismo.

A lo largo de los últimos años, la industria aérea ha experimentado un crecimiento sostenido en el transporte de pasajeros y de carga. Por ejemplo, en el período de diez años entre 2009 y 2018, el indicador RPK<sup>4</sup>, una medida del volumen de pasajeros transportados por vía aérea, experimentó un crecimiento de 93,4% a nivel mundial. En América Latina y el Caribe, el aumento fue aún más importante: 129,5%. A su vez, el indicador ASK<sup>5</sup>, que mide la oferta o capacidad de una empresa del sector aéreo para generar ingresos a partir del transporte de pasajeros, creció un 80,4% (global) y un 97,3% (en América Latina y el Caribe), impulsado por la ampliación de rutas intrarregionales y hacia otras regiones del mundo (gráfico 1).

<sup>4</sup> Del inglés *revenue passenger kilometer*. Es el número de kilómetros recorridos por los pasajeros que pagan. Se calcula como el número de ingresos de pasajeros multiplicado por la distancia total recorrida.

<sup>5</sup> Del inglés, *available seats kilometers*. Es calculada a partir de la multiplicación de los asientos disponibles por la cantidad de kilómetros recorridos.

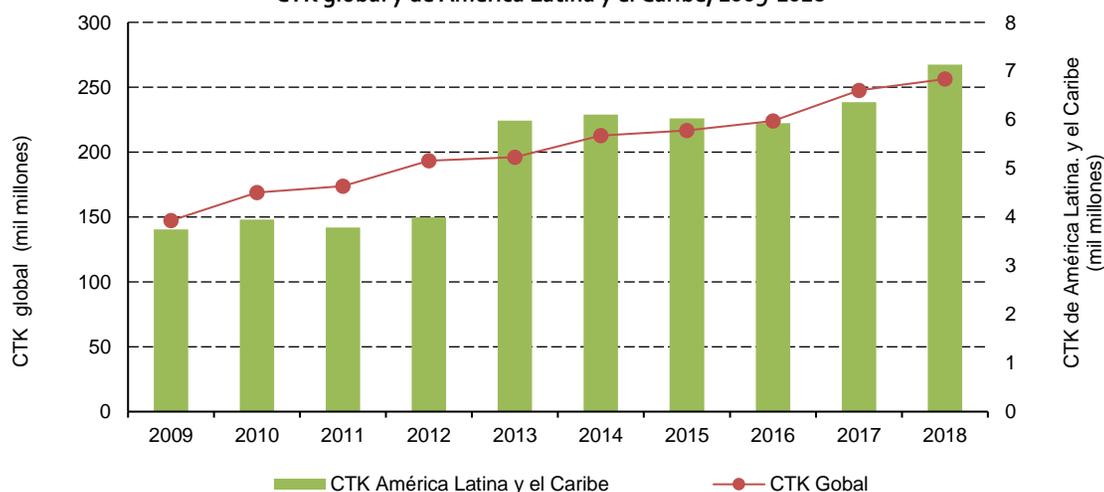
**Gráfico 1**  
**RPK y ASK global y de América Latina y el Caribe, 2009-2018**



Fuente: Los autores a partir de datos de ICAO (2020b).

Con respecto al transporte aéreo de carga, el crecimiento de 2009 a 2018 también se ha mostrado consistente: en nivel global, el indicador CTK<sup>6</sup> ha crecido un 74,1%, aunque a tasas menos estables que el transporte de pasajeros. En América Latina y el Caribe, el crecimiento del volumen de carga transportada también ha superado el promedio global, con un aumento de un 90,5% en el mismo período (gráfico 2).

**Gráfico 2**  
**CTK global y de América Latina y el Caribe, 2009-2018**

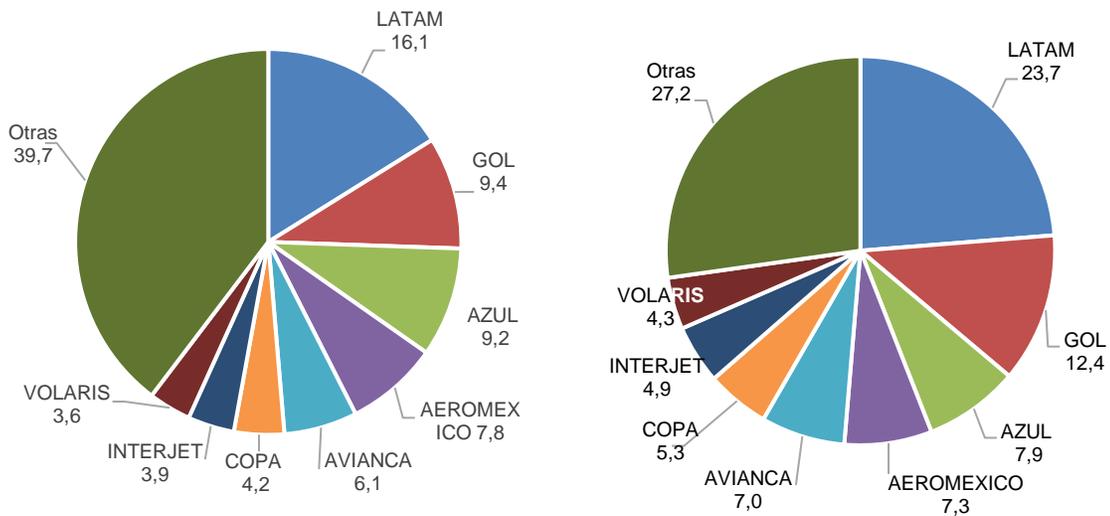


Fuente: Los autores a partir de datos de ICAO (2020b).

<sup>6</sup> Del inglés *cargo tonnes kilometer*. Es la cantidad de kilómetros recorridos por la carga. Se calcula como el número de toneladas métricas multiplicado por la distancia total recorrida.

A lo largo de los últimos años, el sector de transporte aéreo en América Latina y el Caribe ha experimentado diversos procesos de fusión y adquisición – como el que resultó en la creación de LATAM, en 2012, a partir de la chilena LAN y de la brasileña TAM. Además, se ha observado la bancarrota de algunas compañías y el surgimiento de aerolíneas de bajo costo, a ejemplo de diversas otras regiones del mundo. Los siguientes gráficos ilustran la participación de los principales grupos de aerolíneas en el mercado regional (vuelos domésticos e internacionales en un conjunto de 26 países de la región en el período de 2015 a 2018).

**Gráfico 3**  
**Participación de las principales aerolíneas en el total de vuelos en América Latina y el Caribe (izquierdo) y en el total de pasajeros transportados (derecho), vuelos domésticos e internacionales, 2015-2018**  
*(En porcentajes)*



Fuente: Los autores a partir de datos de ICAO (2020b).

Ambos los indicadores analizados señalan la alta concentración del sector aéreo en América Latina y el Caribe. Juntas, cinco compañías (LATAM, Gol, Azul, Aeroméxico y Avianca) respondieron por el 48,7% de los vuelos y 58,3% de los pasajeros transportados de 2015 a 2018. En ambos casos, la categoría “otras” concentra casi una centena de aerolíneas de menor porte.

## B. La industria marítima internacional

La logística marítima es la columna vertebral del comercio, dado que es el modo por el que se moviliza alrededor del 84% del volumen comercializado mundialmente (según las toneladas totales) y casi el 70% del valor. Proporciones similares se observan en América Latina y el Caribe, particularmente en las subregiones de América del Sur y el Caribe. En dicho marco, los puertos juegan un papel crucial para garantizar una amplia distribución de las cadenas de suministro, incluyendo aquellas consideradas esenciales, como alimentos e insumos médicos.

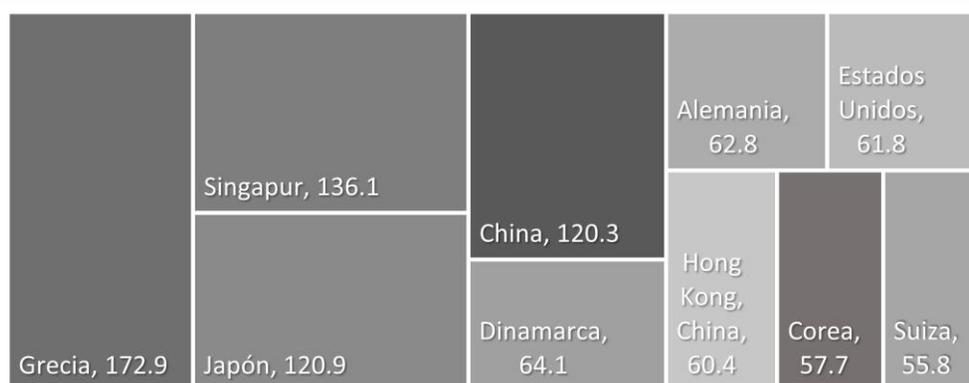
El comercio internacional total que fue transportado por agua<sup>7</sup>, en el año 2018, alcanzó 11.815 millones de toneladas métricas (Clarkson, 2020). De acuerdo a cifras preliminares, 2019 tuvo un récord histórico de 11.860 millones de toneladas, que representó un crecimiento interanual del 0.4%. Las estimaciones hechas actualmente señalan que en 2020 la movilización global de cargas alcanzará a 11.240 millones de toneladas, con una caída interanual del 5,2%.

En consecuencia, de confirmarse los datos mencionados, la repercusión de la pandemia en la actividad marítima de transporte de cargas será un retroceso mayor a 3 años, de acuerdo a la evolución de las cargas transportadas en volumen. En efecto, entre el 2016 y el 2017 las cargas anuales equivalentes alcanzaron a 11.052 millones y 11.503 millones de toneladas, respectivamente (Clarkson, 2020).

En los años recientes, América Latina y el Caribe representaron alrededor del 17% del total mundial de cargas marítimas. Sin embargo, la región tiene, en la industria del transporte marítimo, una participación menor. Si bien hasta hace 20 o 30 años la mayoría de los países más grandes de América Latina tenía sus propias empresas navieras (hayan sido estas de capitales privados o estatales), actualmente, en la práctica, es muy menor la incidencia de las que permanecen en el mercado. En efecto, de acuerdo a la UNCTAD (a partir de la base de datos de Clarkson), al considerarse la totalidad de las 348 compañías que tienen domicilio en algún país de la región, la flota de buques (mayores a 2000 GT<sup>8</sup>) solamente son el 2% del total mundial, y representan el 1,19% del GT y el 1,24% del DWT<sup>9</sup> global. Si separamos América Latina de los estados insulares del Caribe, la participación de cada una de dichas subregiones en GT es de 1,09% y 0,10%, y en DWT de 1,17% y 0.07% respectivamente. En otras palabras, la región moviliza más del 17% de las exportaciones más las importaciones mundiales, pero su capacidad de transporte propia no alcanza el 2% del total de la industria.

En el mundo de finales del 2019, el primer país que controlaba la mayor flota comercial de acuerdo a tonelaje era Grecia, con 173 millones de toneladas brutas, seguido por Singapur, Japón y China. El gráfico siguiente muestra los diez primeros países, entre los cuales no hay ninguno de América Latina y el Caribe.

**Gráfico 4**  
**Flota operada por países, 10 principales**  
(En tonelaje, millones)



Fuente: los autores sobre la base de Clarkson, varias ediciones.

<sup>7</sup> Incluye los siguientes tipos de cargas: hierro, carbón, graneles secos, gas y petróleo y sus derivados, químicos, contenedores y otras cargas menores.

<sup>8</sup> GT, sigla inglesa de la unidad de medida "Arqueo Bruto de un Buque", representa el volumen o capacidad interior total de todos los espacios cerrados de un buque, determinado con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de la Organización Marítima Internacional, de 1969.

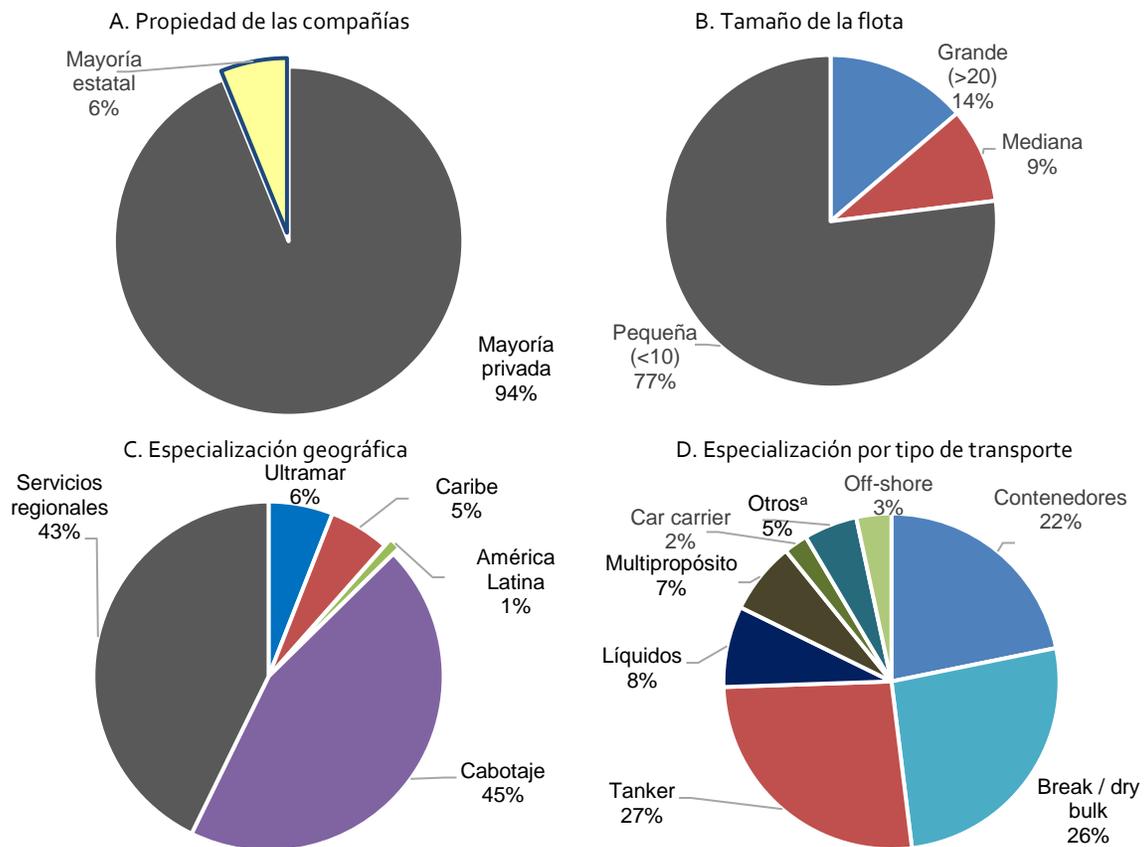
<sup>9</sup> DWT, sigla inglesa de la unidad de medida "Toneladas de Peso Muerto", representa el peso en toneladas métricas correspondiente a la carga útil máxima, más el combustible y aceite lubricante, agua y pañoles, tripulación y pertrechos.

Si bien hasta hace 20 o 30 años la mayoría de los países más grandes de América Latina tenía sus propias empresas navieras (hayan sido estas de capitales privados o estatales), actualmente, en la práctica, la incidencia de las que permanecen en el mercado es muy menor. En efecto, de acuerdo a la UNCTAD (a partir de la base de datos de Clarkson), al considerarse la totalidad de las 348 compañías que tienen domicilio en algún país de la región, los buques (mayores a 2000 GT) solamente son el 1,97% del total mundial, que representan el 1,19% del GT y el 1,24% del DWT global. Si separamos América Latina de los estados insulares del Caribe, la participación de cada una de dichas subregiones en GT es de 1,09% y 0,10%, y en DWT de 1,17% y 0,07% respectivamente. En otras palabras, la región moviliza más del 17% de las exportaciones más las importaciones mundiales, pero su capacidad de transporte propia no alcanza el 2% del total de la industria.

La industria naviera de América Latina y el Caribe presenta características peculiares, que se pueden visualizar en el gráfico 5: la industria es mayoritariamente privada, con flotas pequeñas, cobertura geográfica de distancias no muy largas y de especialización diversa.

La información recopilada a continuación corresponde a una investigación en marcha<sup>10</sup> está siendo sometida actualmente a revisión a lo largo de América Latina y el Caribe, para verificar su veracidad, por lo que por el momento es de carácter provisional.

**Gráfico 5**  
**Industria naviera de América Latina y el Caribe, principales indicadores**



Fuente: autores, con el apoyo en datos de UNCTAD.

<sup>a</sup> incluye naves de bunker, roro, reefer, multimodales y remolcadores.

<sup>10</sup> Más información sobre dicha investigación puede verse en el siguiente enlace: [https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/lac\\_shipping\\_2020.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/lac_shipping_2020.pdf).

El análisis se basa en las 313 compañías que fueron relevadas y estaban activas a abril de 2020. De aquellas, el 94% de la propiedad era mayoritariamente privada (aunque con una marcada preeminencia de las que eran 100% privadas). Se incluyeron solamente compañías que operaban al menos un buque de 2000 o más GT, dentro de las cuales el 86% tenían entre 1 y 20 buques (dentro de esta categoría, 159 compañías operaban entre 1 y 3 buques cada una).

La cobertura geográfica de las empresas indica que el 45% atiende servicios de cabotaje y otro 43% a servicios a países vecinos, mientras que solo el 6% alcanza destinos de mayor distancia dentro de América Latina y el Caribe, y el 6% restante indica que provee servicios de ultramar. De acuerdo al tipo de buques operados, el 61% es graneles secos o líquidos, incluyendo petróleo y derivados. El 22% ofrece contenedores; 7%, multipropósito; 3%, para servicios off-shore y 2%, transporte de vehículos.

De acuerdo a datos de la UNCTAD, las compañías latinoamericanas y caribeñas suman apenas el 0.39% de la capacidad de transporte de contenedores, medida en teu, siendo por subregiones una capacidad en teu de 0.37% y 0.02% para América Latina y el Caribe respectivamente.

El transporte marítimo de contenedores es, mayoritariamente, un mercado global en el que un 80% del total movilizado es controlado por una cantidad muy pequeña de grandes operadores (ver cuadro 2). Si se analiza la composición de la flota mundial por país de domicilio de las compañías, se encuentra que Dinamarca, China, Suiza, Francia, Taiwan, Alemania, Japón, Corea del Sur, Singapur e Israel, es decir los 10 primeros, suman el 91% del total. Al agregarse las compañías de los siguientes 10 (con domicilio en Indonesia, Estados Unidos, Irán, Emiratos Árabes Unidos, Turquía, Holanda, Reino Unido, Italia y Tailandia), se alcanza casi al 96%. Claramente, los países de ALC no tienen mayor incidencia en la industrial del transporte global<sup>21</sup>.

El cuadro 2 presenta el ranking con los diez mayores operadores del mercado (por capacidad de TEU movilizados el 11 de junio de 2020). Juntos, dichos operadores responden por más de 57% de la flota de embarcaciones activas y por 86% de la capacidad de movilización de contenedores.

**Cuadro 2**  
**Ranking de las 10 principales líneas de contenedores del mundo**

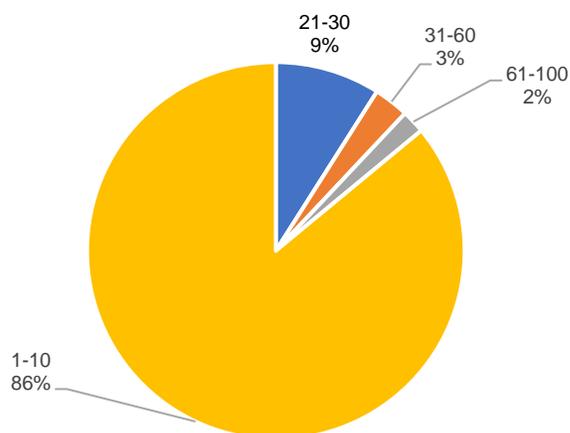
#	Operador	TEU	Participación en la capacidad global (en porcentaje)	Flota Total
1	APM-Maersk	3 963 399	16,70	654
2	Mediterranean Shipping Co	3 675 400	15,50	550
3	COSCO Group	2 870 792	12,10	469
4	CMA CGM Group	2 679 888	11,30	488
5	Hapag-Lloyd	1 716 951	7,20	236
6	ONE (Ocean Network Express)	1 554 780	6,50	211
7	Evergreen Line	1 227 385	5,20	190
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	603 320	2,50	92
9	HMM Co Ltd	551 732	2,30	67
10	PIL (Pacific Int. Line)	350 390	1,50	111

Fuente: Alphaliner Top 100 (2020).

En el gráfico 6 puede verse como se distribuye la capacidad nominal de transporte global en los distintos subgrupos de compañías ordenadas de acuerdo a su posición en el ranking.

<sup>21</sup> La tabla de propiedad de las compañías de transporte de contenedores en el Caribe y América Latina, sea por domicilio de las firmas como por la propiedad estatal o privada de las mismas, se presenta en el siguiente enlace: <https://www.cepal.org/es/node/52179>.

**Gráfico 6**  
**Distribución mundial de la capacidad de las 100 mayores líneas de contenedores**  
 (En porcentaje)



Fuente: Elaborado a partir de información de CXSMarine-Alphaliner 2020.

La industria del transporte marítimo por contenedores es, además de global, altamente concentrada: el 86% de la capacidad global de transporte recae en las 10 primeras empresas, mientras que otro 9% lo está en las siguientes 20. Por ello, solo el 5% se reparte entre las empresas desde la posición 31 a la 100. Las compañías latinoamericanas y caribeñas suman apenas el 0,39% de la capacidad de transporte medida en teu, siendo para las subregiones de América Latina y el Caribe una capacidad en teu de 0,37% y 0,02% respectivamente. En el Anexo, se encuentra información más detallada de la industria naviera latinoamericana y caribeña.

El proceso de concentración del sector ha avanzado fuertemente por medio de fusiones y adquisiciones, principalmente en las últimas tres décadas: de las 30 compañías que conducían la mayor parte del tráfico mundial de contenedores en 1992, hay actualmente tres grupos controlando aproximadamente el 80% de los tráficos marítimos principales. La evolución de ese proceso se puede observar en el siguiente diagrama.

Las alianzas, fusiones y adquisiciones han creado una nueva realidad en la industria, que quedó principalizada en pocos agentes, los que ostentan cierto poder de mercado. En consecuencia, se ha creado una presión sobre los terminales por una reducción de las tarifas de sus servicios, bien como por más velocidad en el manejo de los buques en los puertos (Sánchez, Barleta y Mouftier, 2017).

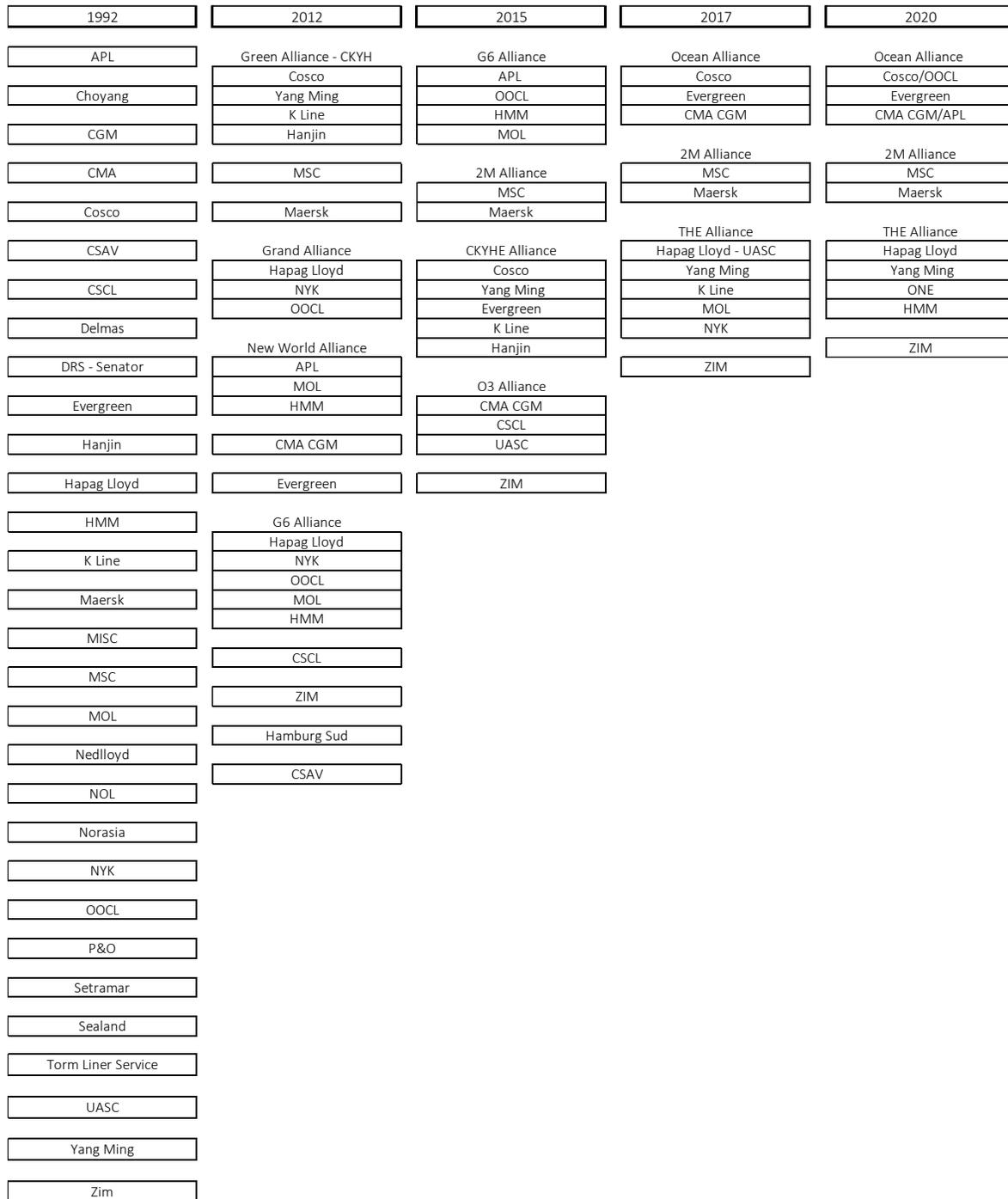
Por todos los motivos antes mencionados, el análisis de la logística internacional de las economías de América Latina y el Caribe debe hacerse en el contexto global, por ser este el ámbito en el que el rumbo de los servicios se determina, aun tratándose de los mercados regionales, e incluso los de menor representatividad.

En tal contexto, el objetivo de este estudio es analizar la situación del transporte marítimo internacional de contenedores producida por la aparición del brote infeccioso del coronavirus, la reacción del mercado y la acción pública y poder extraer, de dicho análisis, algunas conclusiones sobre los efectos que podrían permanecer después que pase la pandemia.

Para esos fines, el estudio se organiza de la siguiente manera: se revisa primeramente el impacto en la actividad comercial, y se comparan los impactos actuales en comparación con los anteriores. También se analizan los impactos financieros sobre las compañías y la forma en que la industria naviera

ha reaccionado ante la pandemia, para dar lugar posteriormente a revisar algunas reacciones por parte de los gobiernos. Finalmente se plantean temas de discusión y posibles conclusiones.

**Diagrama 1**  
**Evolución de las alianzas en el transporte marítimo de contenedores (1992-2020)**



Fuente: Los autores.



## II. El impacto del COVID-19 en el tráfico comercial marítimo y en los servicios aéreos ha sido notorio y variado

La pandemia en curso vino a cambiar de forma contundente la mayoría de las actividades humanas, desde la vida personal y familiar hasta las expectativas económicas y comerciales para el 2020, y posiblemente también para después. Ello ocurrió en el marco de una economía que ya venía en deterioro.

Este trabajo tiene como hipótesis central el argumento de que el brote de la pandemia tuvo lugar en medio a un proceso de lenta recuperación económica tras la crisis de 2008-2009. En otras palabras, el brote de COVID-19 llegó cuando aún la economía no había logrado resolver problemas estructurales, algunos de los cuales eran anteriores, incluso, a la crisis financiera de la década pasada, o se agravaron en el intervalo. Se asume, también, la hipótesis de que la pandemia presenta dos características destacables: la velocidad, que ha hecho que los efectos de la pandemia se sintieran mucho más rápidos que en la crisis anterior; y la intensidad: sus impactos han sido mayores que los de la anterior crisis.

### A. Industria aérea

El cierre generalizado de las fronteras aéreas para el tránsito de pasajeros nacionales y turistas internacionales ha llevado a la industria aérea a una seria crisis. Se estima que, durante los primeros ocho meses del año 2020, las aerolíneas a nivel global han perdido ingresos del orden de los

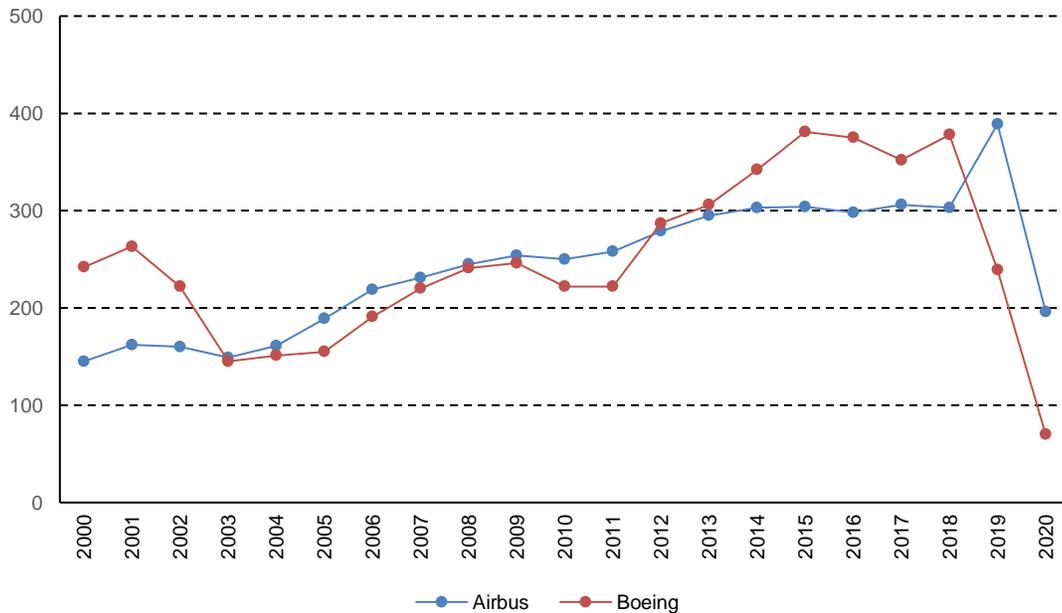
USD 256 mil millones, de los cuales un 7% (USD 19 mil millones) corresponden a pérdidas originadas en América Latina y el Caribe. Solo en esta región, la caída ha puesto en peligro a más de cinco millones de puestos de trabajo (directos e indirectos), además de afectar seriamente a la industria del turismo —especialmente en el Caribe, que depende de la llegada de turistas foráneos (ICAO, 2020a). La pandemia también deja en entredicho a numerosos planes de expansión de aeropuertos e infraestructuras logísticas aéreas, debido a que los flujos de pasajeros proyectados no se recuperarán en el mediano plazo. El sector de la industria aeroespacial, tanto de reparación y certificación de aeronaves, como también para la

construcción de partes y nuevos aparatos, también se ha visto afectado por la crisis del sector, que ha hecho cancelar órdenes de compra de aeronaves ya en construcción.

Más allá de las circunstancias actuales, la incertidumbre con respecto a la evolución de la pandemia, aliada a las ya deterioradas condiciones financieras de muchas empresas del sector aéreo, han llevado esta industria a la peor crisis de su historia. En el primer trimestre de 2020, todos los eslabones de las cadenas de valor vinculadas al sector aéreo, en todas las regiones del mundo, ya habían sido impactados, desde la fabricación de aeronaves y sus componentes a la industria del turismo. En consecuencia, las entregas de nuevas aeronaves en 2020 han sido pospuestas o canceladas por parte de las compañías aéreas que no tienen recursos financieros suficientes para renovar sus flotas o abrir nuevos mercados.

A nivel global, la entrega de nuevos aviones sufrió una caída interanual de 37% en el primer trimestre de 2020, y de 74% en el segundo trimestre. El pronóstico de entregas de aviones nuevos en 2020, que era de 1.066 antes de la pandemia, se ha reducido a 522 (una caída de 44,6%). El número de entregas a arrendadores de aeronaves se ha visto aún más afectado, cayendo un 88% en el segundo trimestre. El desajuste entre producción y entregas no tiene precedentes: a pesar de que el ritmo de producción de aeronaves también haya sufrido una caída, se estima que haya entre 100 y 200 aviones de "cola blanca" (aviones sin compradores) en producción, los cuales terminarán por ser vendidos a precios reducidos. Por la supresión de la demanda, se estima que, de enero a mayo de 2020, el valor de aeronaves nuevas haya caído entre 20% y 30%, y hasta un 50% en el caso de aeronaves de gran porte usadas. Estas caídas también han afectado a las dos grandes industrias aeronáuticas como son Airbus (Francia, con encadenamientos en el resto de la UE) y Boeing (EE.UU.), que han visto caer sus entregas de nuevos aviones en un 53% y 23%, respectivamente (gráfico 7). Como resultado, ambas empresas han anunciado pérdidas en el primer semestre por EUR 1,9 mil millones y USD 3 mil millones, y el despido de parte importante de su mano de obra directa (15 mil empleados de Airbus y 16 mil en el caso de Boeing, esto sin contabilizar la serie de empleos destruidos en el resto de la cadena de valor aeroespacial (Elizondo, 2020).

**Gráfico 7**  
**Entregas de aeronaves por Airbus y Boeing, 2000-2020**



Fuente: Elizondo (2020) sobre las bases de datos de Airbus y Boeing.

El mercado de repuestos y mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves también se ve afectado por la crisis. Se estima que la demanda por dichos servicios se reducirá a mitad en 2020 (de USD 91,2 mil millones a USD 42,7 mil millones) y no recobrará los niveles anteriores a la pandemia en menos de diez años, amenazando la supervivencia de muchos de los proveedores más pequeños y vulnerables. Mismo los grandes fabricantes de motores y otros componentes de aeronaves, como General Electric (EE.UU.) y Rolls-Royce (Reino Unido), han anunciado el recorte de 2,5 mil y 9 mil puestos de trabajo (Strickland, 2020).

El transporte de pasajeros y cargas por vía aérea, evidentemente, han sufrido grandes pérdidas, como se describe enseguida.

## 1. El impacto sobre el transporte de pasajeros

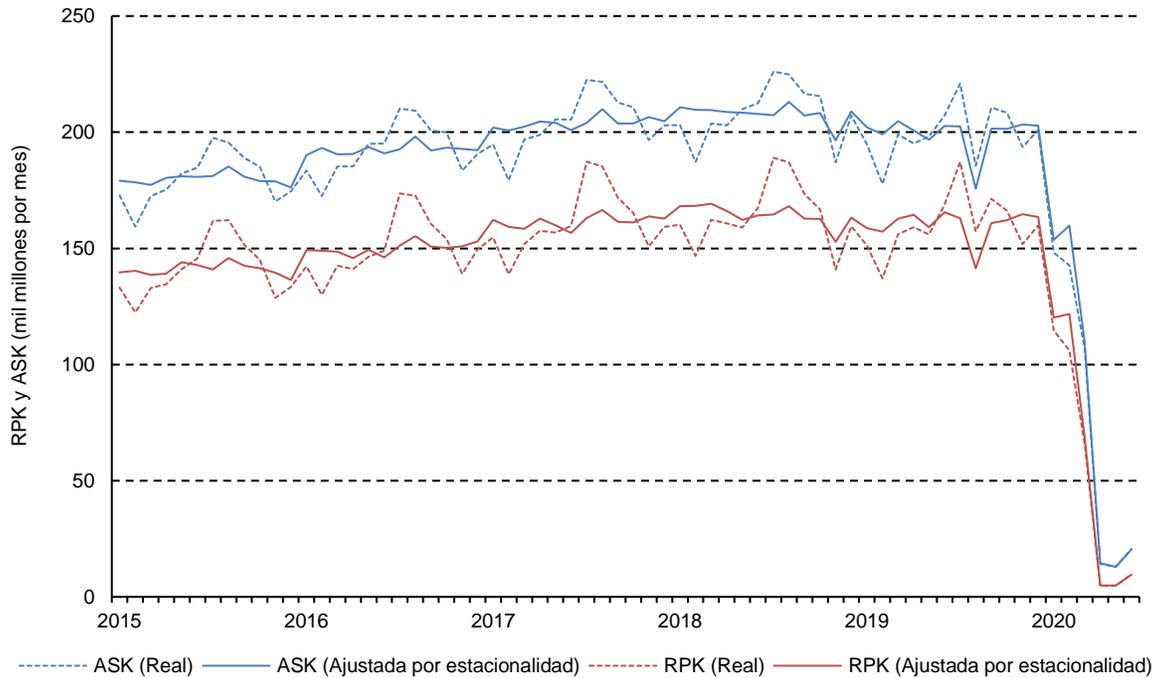
Según datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO), el número de pasajeros de líneas aéreas en marzo de 2020, cuando se declaró la pandemia, sufrió una disminución de un 53,5% (equivalente a 198 millones de personas) en comparación con el mismo mes del año anterior. De hecho, las consecuencias ya habían empezado a sentirse en febrero de 2020 en la región de Asia-Pacífico, la primera a haber sido afectada por la COVID-19, para luego avanzar por todas las demás regiones. Debido a la trayectoria global del contagio, los impactos de la pandemia sobre el transporte aéreo de pasajeros en regiones como África y América Latina y el Caribe han sido, en cierta medida, rezagados en comparación con otras regiones.

Las perspectivas de caídas aún más importantes en el tráfico aéreo de pasajeros se confirmaron en los meses que se siguieron. Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la contracción en el indicador RPK en marzo de 2020 había sido de 52,9% con relación al mismo mes del año anterior, conduciéndolo de vuelta a niveles de 2006 tras un largo periodo de crecimiento consistente. El siguiente mes, en abril de 2020, el indicador ya era 94,3% inferior al que se había observado en abril de 2019, alcanzando lo que parece haber sido el punto más crítico de la actual coyuntura. De mayo a julio de 2020, el impacto sobre el RPK ha sido progresivamente ablandado, llevando el indicador a experimentar, respectivamente, reducciones interanuales de 91,3%, 86,5% y 79,8%.

Un segundo tipo de métrica confirma la importante caída de actividad del sector de transporte aéreo global en el primer trimestre de 2020: el indicador ASK, que mide la capacidad de una empresa del sector aéreo para generar ingresos a partir del transporte de pasajeros. En marzo de 2020, el ASK había sufrido una caída de 36,2% en comparación a marzo de 2019. Considerando las proporciones globales que ha asumido la pandemia, el hecho de que la industria ha sido capaz de conservar, de forma agregada, una capacidad de transporte de pasajeros remanente está vinculada, parcialmente, a los vuelos de repatriación, bien como a la variación de la dimensión temporal del contagio entre las regiones. En abril y mayo, sin embargo, la profundización de la crisis se reflejó en caídas interanuales más severas de la capacidad de transporte de pasajeros: -86% y -87%, respectivamente. En junio, se empezó a observar una tendencia de recuperación del ASK (-80,1%), impulsada, principalmente, por los mercados de Asia y Pacífico y, en menor medida, América del Norte. En julio, la reducción interanual del indicador ha sido de 70,1%.

El análisis del RPK y del ASK de vuelos internacionales y domésticos para un grupo de 23 países de todas las regiones (los que poseen datos más actualizados junto a ICAO) presenta resultados similares: en junio de 2020, el volumen de pasajeros transportados había caído 94,2% en comparación con el mismo mes de 2019, al paso que la capacidad de transporte de pasajeros había bajado en 90% (ver gráfico 8).

**Gráfico 8**  
**Evolución del volumen (RPK) y de la capacidad (ASK) de transporte aéreo de pasajeros para un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio)**

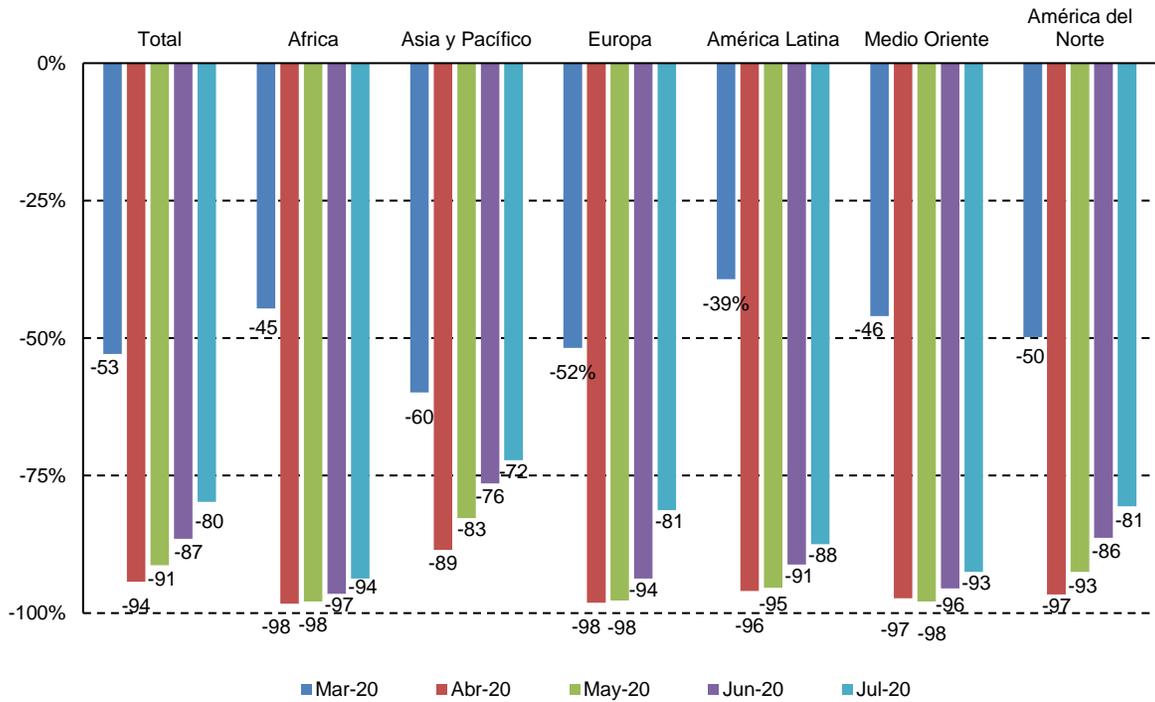


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ICAO (2020b).

Notas: Los datos utilizados fueron desestacionalizados y corresponden a los 23 países para los cuales hay datos disponibles en el período analizado.

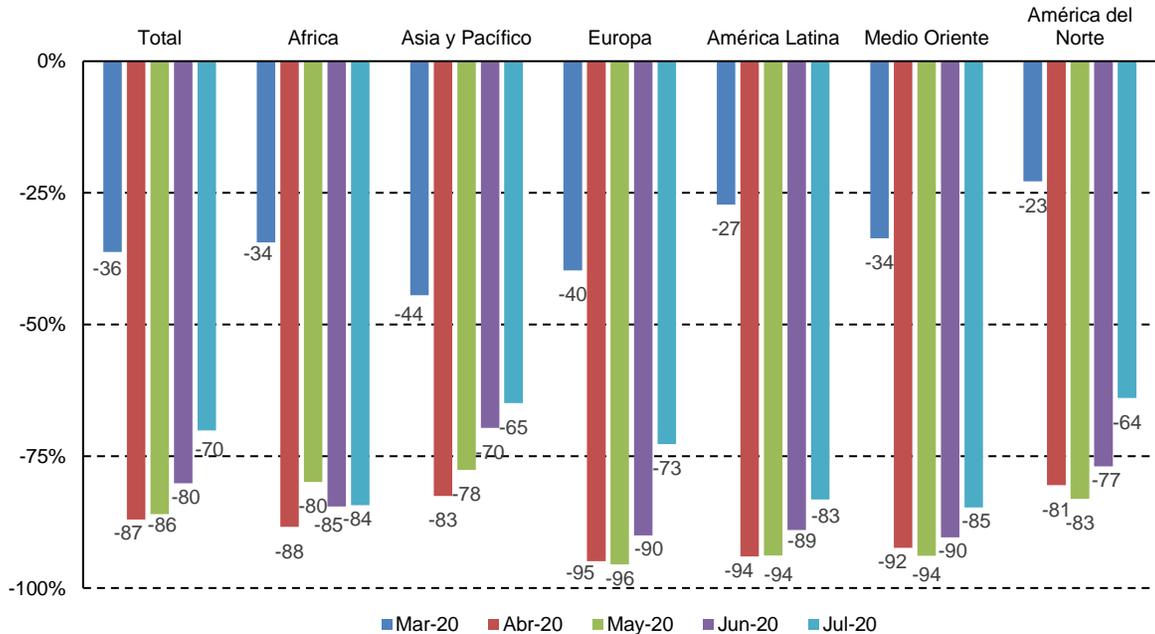
Si se analiza la variación interanual del RPK (gráfico 9) y del ASK por región desde el inicio de la pandemia (gráfico 10), queda clara la profundización de la crisis en el mes de abril de 2020, cuando prácticamente la totalidad de los países del mundo ya había adoptado medidas de restricción al tráfico aéreo de pasajeros. En la mayor parte de las regiones, las caídas observadas en mayo fueron comparables a las de abril tanto para el RPK como para el ASK. En junio y julio se ha visto una pequeña recuperación en ambos indicadores, aunque en regiones como África, Medio Oriente y América Latina y el Caribe, el ritmo de dicho proceso ha sido más lento que en las demás.

**Gráfico 9**  
**Variación interanual del volumen de transporte aéreo de pasajeros (RPK) por región,**  
**de marzo a julio de 2020**  
*(En porcentajes)*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de IATA (2020).

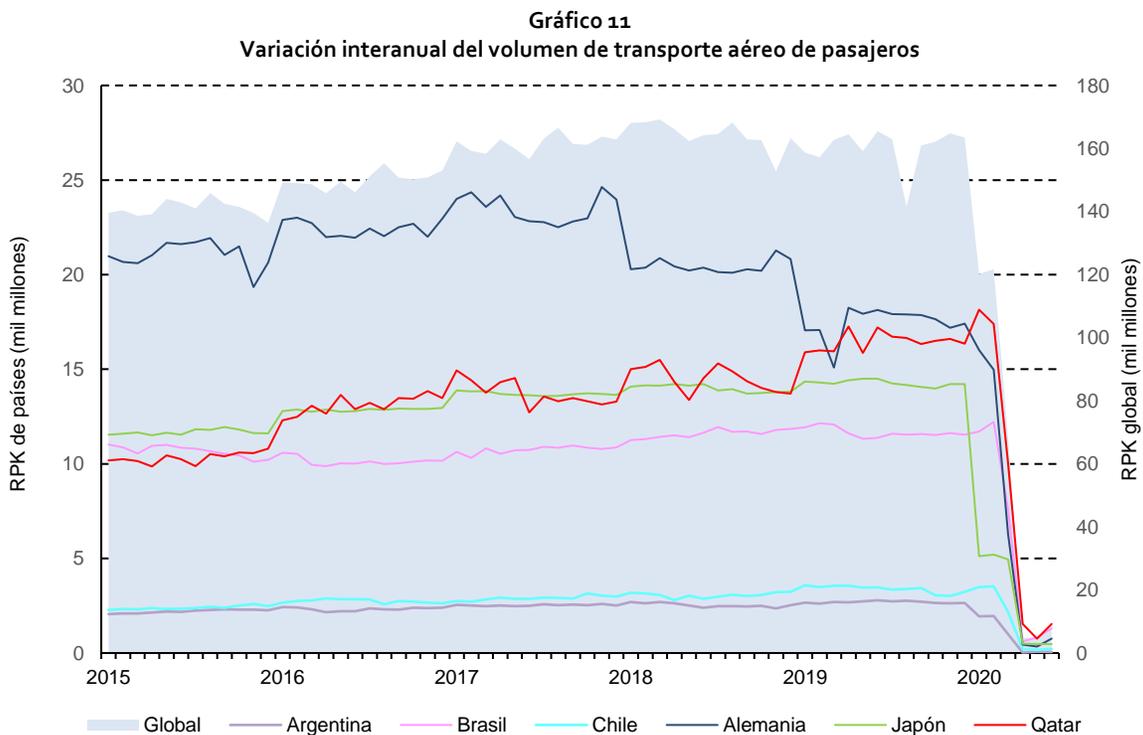
**Gráfico 10**  
**Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de pasajeros (ASK) por región,**  
**de marzo a julio de 2020**  
*(En porcentajes)*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de IATA (2020).

También con respecto a la capacidad de transporte de pasajeros por parte de las aerolíneas, el número de aeronaves en almacenaje ha aumentado vertiginosamente en los últimos meses. En abril de 2020, la capacidad total de asientos en vuelos comerciales fue aproximadamente 60% inferior a la de abril de 2019. En total, alrededor de dos tercios de la flota comercial global se encontraba en suelo en los meses que siguieron el inicio de la pandemia – un índice que, para algunas aerolíneas, ha alcanzado un 95%. En paralelo a ello, la entrega de nuevas aeronaves en 2020, la cual ya venía presentando señales de desaceleración, ha sido prácticamente nula el mes de abril, como consecuencia de la cancelación de pedidos por parte de muchas empresas.

En un análisis por países, el caso de tres economías de América Latina (Argentina, Brasil y Chile), que son los únicos de la región con información actualizada en ICAO hasta junio de 2020, la caída interanual del RPK en junio de 2020 fue de 91,1% – cifra similar a las de países de Europa (como Alemania: -95,8%), de Asia (como Japón: -96,7%) y de Medio Oriente (como Qatar: -91,1%) (gráfico 11). En los países sudamericanos, la baja participación que tiene la logística aérea en el comercio internacional de la región fue uno de los factores que permitió que, ante una demanda creciente y urgente de productos esenciales, algunas aerolíneas transformaran temporalmente sus aviones de pasajeros en cargueros aéreos, aumentando los factores de capacidad y con ello, amortiguando la caída.



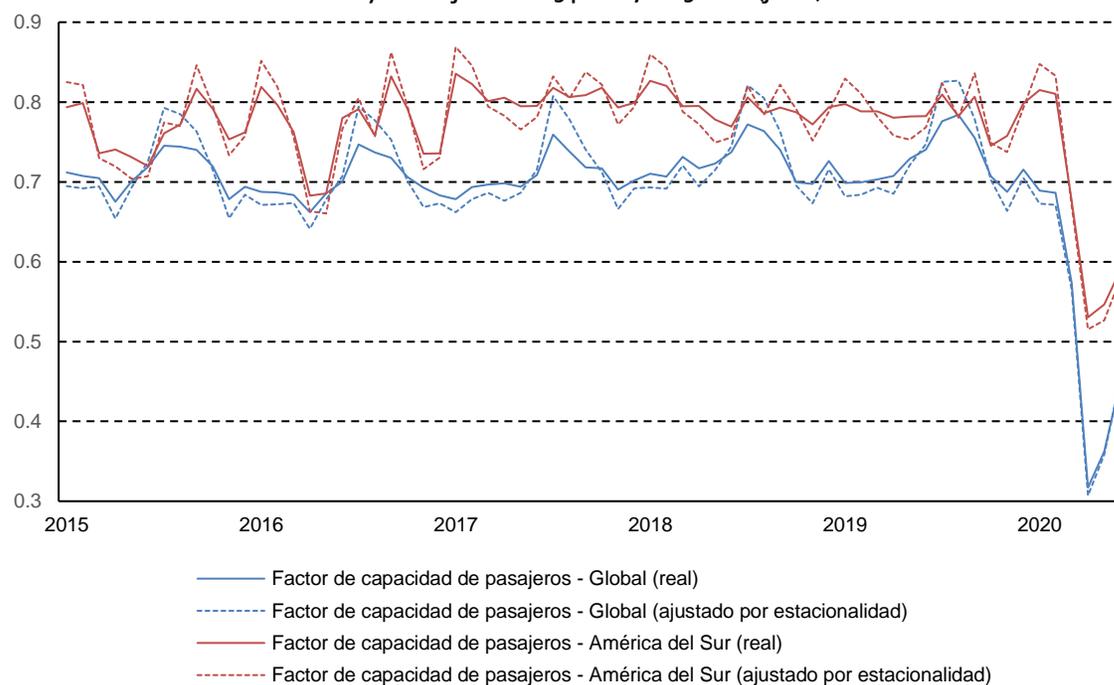
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ICAO (2020b).

Notas: Los datos utilizados fueron desestacionalizados y corresponden a los 23 países para los cuales hay datos disponibles en el período analizado.

Con la paralización de la operación de muchas aeronaves que hacían vuelos comerciales, el factor de capacidad de pasajeros sufrió una caída interanual del orden de 39 puntos porcentuales en abril de 2020, llegando al nivel mínimo desde el inicio de la serie histórica. Para el mismo conjunto de 23 países analizados, el índice alcanzó los 31,7% del indicador ASK, al paso que, en los tres países de América del Sur (Argentina, Brasil y Chile), factores de capacidad de pasajeros históricamente más elevados

mantuvieron el indicador por sobre el promedio de la muestra en todo el período analizado. En estos países, la caída interanual observada en abril fue de 25 puntos porcentuales (gráfico 12).

**Gráfico 12**  
Evolución del factor de capacidad del transporte aéreo de pasajeros para América del Sur y un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ICAO (2020b).

Notas: Los datos utilizados fueron desestacionalizados y corresponden a los 23 países para los cuales hay datos disponibles en el período analizado.

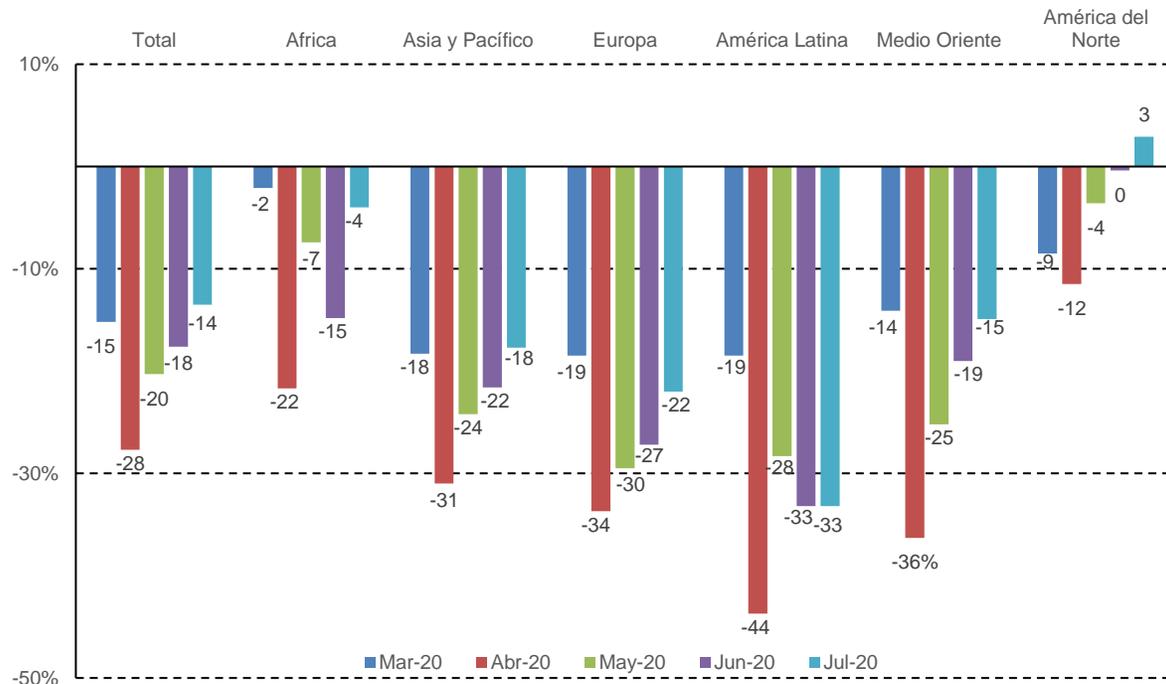
## 2. El impacto sobre el transporte aéreo de cargas

El transporte aéreo de carga también ha experimentado una contracción significativa, con una reducción anual de 15,2% en el indicador CTK en marzo de 2020. Esa caída relativamente menos acentuada (en comparación con el transporte de pasajeros) se explica por el hecho de que, en paralelo a la reducida actividad industrial y de las múltiples disrupciones en las cadenas de valor globales, se ha observado una demanda creciente y urgente por productos esenciales, como los insumos médicos. Por otra parte, es importante tener en cuenta que el volumen global de carga aérea ya venía bajando desde noviembre de 2018, como consecuencia de las tensiones comerciales entre China y los Estados Unidos. Esa consistente caída del CTK en términos anuales (la cual ha alcanzado 12 meses consecutivos en marzo de 2020) constituye el período más largo de contracción de este indicador desde 2008.

En abril de 2020, cuando todas las regiones del mundo ya habían sido afectadas por el COVID-19 y las restricciones de circulación ya se habían generalizado, el CTK global tuvo su mayor retracción interanual desde el inicio de la serie histórica, en 1990: -27,7%, una caída más significativa que la observada en enero de 2009, durante la crisis financiera (-23,9%). En mayo, los índices empezaron a demostrar una recuperación (una caída interanual de 20,3%), impulsada principalmente por el mercado norteamericano. Los siguientes meses vieron caídas interanuales de 17,6% (en junio) y de 13,5% (en julio) (gráfico 13).

También con respecto al transporte de cargas aéreas, un análisis geográficamente desagregado del volumen de carga transportado por vías aéreas permite concluir que Europa y América Latina y el Caribe habían sido las regiones con la reducción más expresiva en el CTK en marzo de 2020 (ambas con -18,5% en comparación al mismo mes de 2019, frente a una caída promedio global de 15,2%) (gráfico 13). A esa altura, África había sido el continente menos afectado, lo que se explica, en alguna medida, por el hecho de que la incidencia de COVID-19 en los países de esa región se dio más tardíamente. Desde entonces, a excepción del mes de mayo, cuando Europa fue la región más afectada, América Latina y el Caribe fue la región con la caída interanual del CTK más importante en todos los otros meses: -43,7% en abril, -33,2% en junio y los mismos -33,2% en julio.

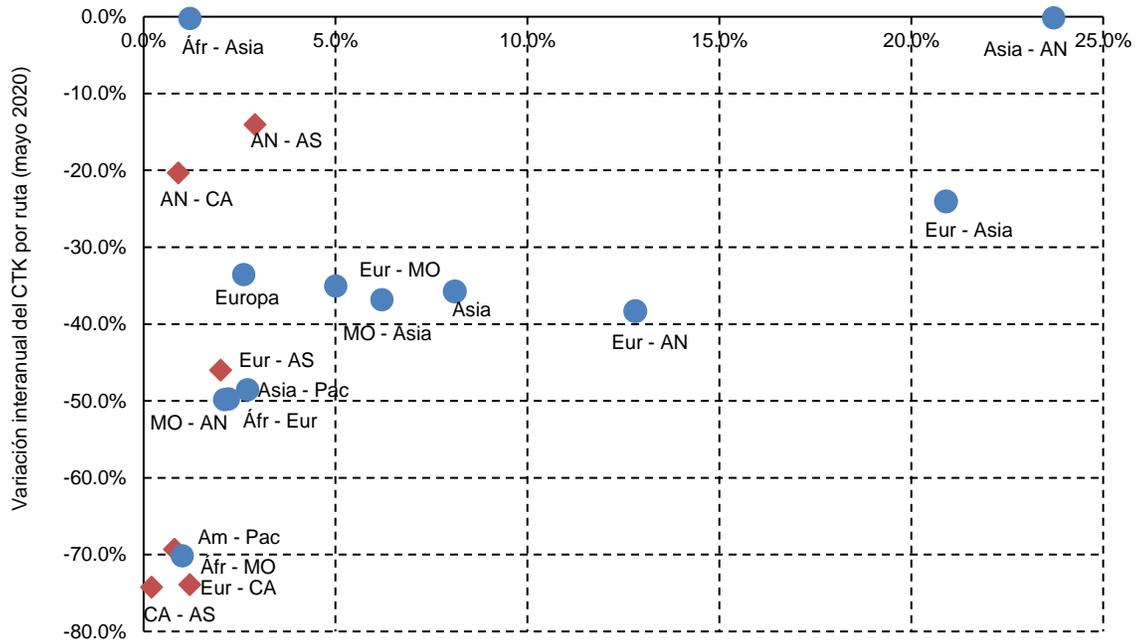
**Gráfico 13**  
**Variación interanual del volumen de carga transportada por vías aéreas (CTK) por región, de marzo a julio de 2020**  
*(En porcentajes)*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de IATA (2020).

Un análisis de la evolución del volumen de carga transportada en las principales rutas globales confirma el hallazgo anterior. En mayo de 2020, ninguna de las rutas evaluadas había sufrido una variación positiva en comparación al año anterior (gráfico 14). Además, todas las rutas que tienen origen o destino en América Latina (destacado en el gráfico 14) habían experimentado contracciones expresivas frente a los volúmenes observados el año anterior. Más allá de ello, el transporte intrarregional (en la ruta entre América del Sur – Centroamérica) ha sufrido la peor caída, en términos interanuales, entre todas las rutas evaluadas en mayo de 2020.

**Gráfico 14**  
**Variación interanual del CTK por ruta, mayo de 2020. Participación en el total de CTK global**  
 (En porcentaje)



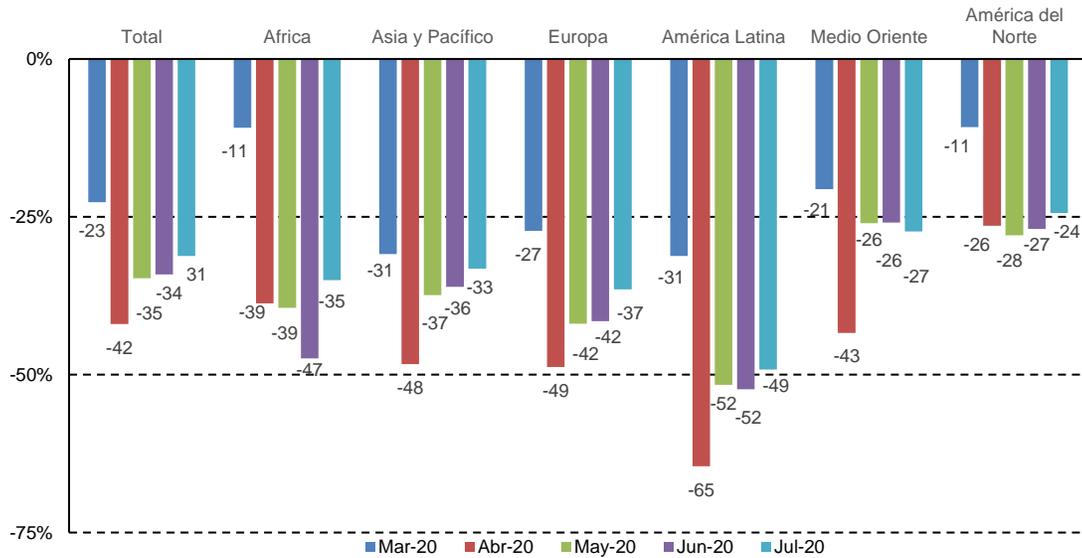
Fuente: IATA (2020h).

Nota: Áfr = África; AN = América del Norte; AS = América del Sur; CA = Centroamérica; Eur = Europa; MO = Medio Oriente; Pac = Pacífico.

El indicador de capacidad de transporte de carga aérea ACTK<sup>12</sup>, que mide la capacidad de una empresa del sector aéreo para generar ingresos a partir del transporte de carga, también ha sufrido caídas significativas en el primer semestre de 2020, como ilustra el gráfico 15. En la mayor parte de las regiones, las variaciones de capacidad han seguido el patrón observado en los indicadores de volúmenes, con contracciones más expresivas en abril y una ligera recuperación de mayo a julio de 2020. También en este caso, América Latina y el Caribe se han revelado la región más severamente impactada por la reducida capacidad de transporte de carga. En todos los meses desde el inicio de la pandemia, el ACTK de esta región se ha ubicado considerablemente por sobre el promedio global. En julio, por ejemplo, el indicador para esta región fue un 49,2% inferior a los niveles de 2019.

<sup>12</sup> Del inglés *available cargo tonne kilometers*, es calculado multiplicando la capacidad, en número de toneladas disponibles, para el transporte de carga por la distancia recorrida.

**Gráfico 15**  
**Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de carga (ACTK) por región, de marzo a julio de 2020**  
*(En porcentaje)*

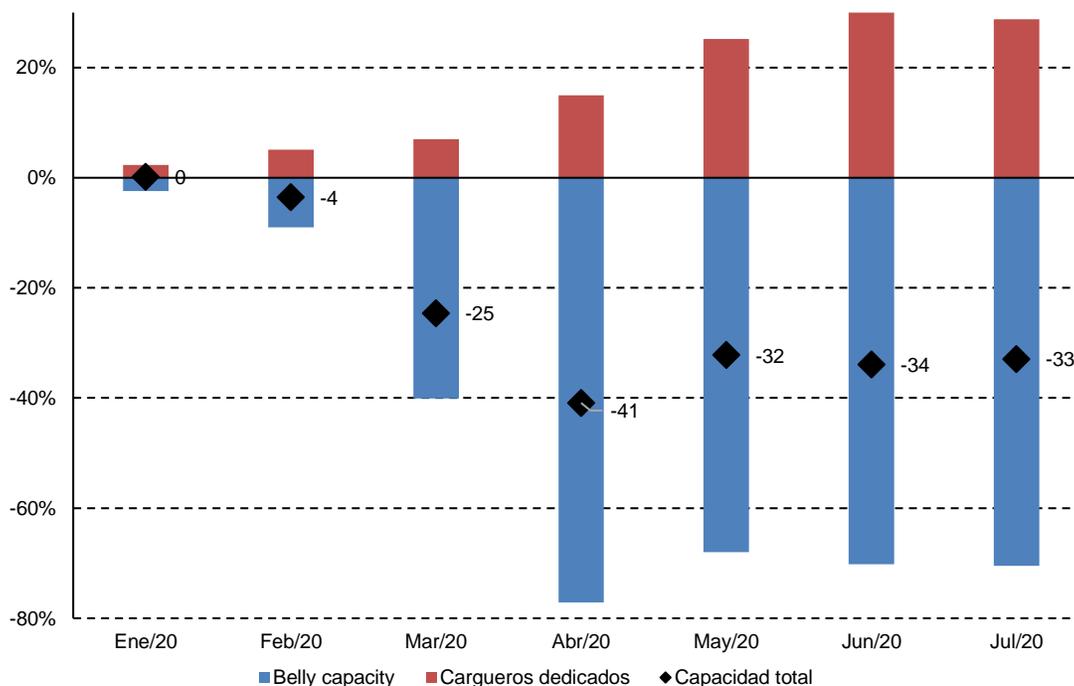


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de IATA (2020).

Es importante tener en cuenta que la capacidad de transporte de carga aérea global está dada, en parte, por la suma de la “capacidad del vientre del avión” (belly capacity) de las aerolíneas, es decir, el transporte de cargas en la parte inferior de los aviones que operan vuelos de pasajeros, en general sujeta a restricciones de volumen y parámetros de peligrosidad de la carga. La otra porción de la capacidad es suplida por aviones dedicados exclusivamente al transporte de carga – las aeronaves cargueras.

En el gráfico 16 se puede visualizar la variación de la capacidad de transporte internacional de carga aérea (ACTK) en los siete primeros meses de 2020, según cada una de esas categorías (belly cargo y cargueros dedicados). Como se puede observar, la caída interanual en la belly capacity, principalmente a partir de abril, ha sido expresiva, como consecuencia del mantenimiento en suelo de gran parte de la flota de las aerolíneas.

**Gráfico 16**  
**Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de carga (ACTK) internacional por categoría**  
 (En porcentaje)



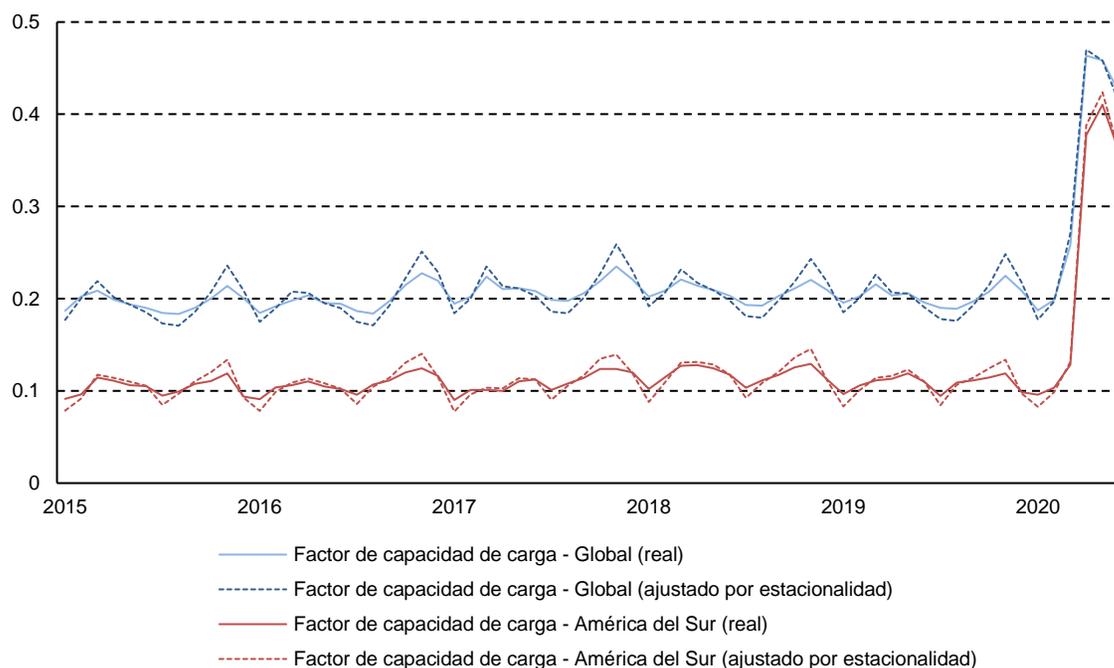
Fuente: IATA (2020).

El efecto mencionado ha sido parcialmente compensado por un aumento de la capacidad de transporte de aeronaves dedicadas al transporte de carga, resultado de la conversión de aviones de pasajeros en vuelos de cargas por parte de algunas aerolíneas. Como consecuencia, la participación de la belly capacity en la capacidad de transporte internacional de carga disminuyó significativamente.

En abril de 2020, el factor de capacidad global de carga (para el mismo conjunto de 23 países) había pasado por un aumento interanual de 26 puntos porcentuales del indicador ACTK, alcanzando su nivel máximo histórico (gráfico 17). Este fenómeno refleja los impactos de la permanencia en el suelo de gran parte de la flota de aeronaves comerciales y la necesidad de movilizar más aviones cargueros, principalmente, en Asia y Europa. Se destaca, además, el hecho que se utilizaron las cabinas de pasajeros para movilizar cargas, sea que se hizo removiendo los asientos, o no. A partir de mayo, el factor de capacidad empezó a caer de forma lenta, aún manteniéndose considerablemente por arriba de los niveles históricos, y superando los 42% del ACTK en el mes de junio. Cambios similares se observaron en el factor de capacidad de la carga aérea en los países de América del Sur (Argentina, Brasil y Chile), cuyos indicadores se han mantenido en niveles inferiores al conjunto de países analizados en todo el período de 2015 hasta junio de 2020.

Gráfico 17

Evolución de los factores de capacidad de carga para América del Sur y un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio)



Fuente: Los autores, sobre la base de datos de ICAO (2020b).

## B. El comercio marítimo de contenedores

En el primer trimestre de 2020, parcialmente, y con toda fuerza en el segundo, debido a la adopción de medidas estrictas por parte de los países a fin de controlar la pandemia de COVID-19, los sistemas de transporte y comercio internacionales se han visto sometidos a una gran tensión. Las compañías navieras, por su parte, reaccionaron tomando sus propias medidas preventivas, como será analizado en la sección correspondiente. Como resultado de las circunstancias actuales, los volúmenes de comercio de contenedores han variado de manera importante durante los siete primeros meses de 2020.

En términos de comercio internacional realizado a través de contenedores, el primer efecto de la pandemia y de las medidas de respuesta se sintió en febrero de 2020, con una caída interanual significativa en los volúmenes exportados por los puertos en el Lejano Oriente (-17,9%). Las importaciones en otras regiones del mundo, a su vez, también experimentaron fuertes reducciones en febrero de 2020, particularmente en América del Norte (-14,8%), Europa (-10,3%) y en el mismo Lejano Oriente (-5,4%).

En todo el resto del mundo, por regiones y en el resultado global, la caída principal se observa a partir de abril y mayo, aunque en junio se observa una caída relativamente menor. En cambio, en América Latina, las caídas se mantienen en dos dígitos también en junio.

De enero a julio de 2020, los volúmenes globales de contenedores de importación y exportación se redujeron en un 5,4% a 78,0 millones de TEU<sup>13</sup>. El comercio intercontinental se contrajo un 8,2% a

<sup>13</sup> Las cifras provistas por CTS son de carácter provisional. Usualmente, con el transcurso del tiempo las cifras son revisadas y pueden presentar variaciones importantes.

50,4 millones de TEU. Los volúmenes intrarregionales se redujeron un 4,1% a 27,6 millones de TEU. Para mayores detalles ver el cuadro 6.

El cuadro 3 permite observar las principales variaciones mensuales respecto al mismo mes del año anterior.

**Cuadro 3**  
Variación mensual del volumen de contenedores (exportación e importación, en teu) por región 2020/2019

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Acumulado
<b>América Latina</b>	3,1	5,1	0,9	-15,8	-16,9	-16,1	-6,6	-2,4	-3,6	2,8	<b>-5,1</b>
América del Norte	-0,5	-6,8	-3,5	-15,7	-15,1	-7,5	1,9	3,7	10,5	8,9	<b>-2,4</b>
Europa	0,9	-3,8	-2,0	-16,5	-14,5	-7,1	-3,2	-0,4	3,3	2,7	<b>-4,2</b>
Lejano Oriente	2,3	-12,3	-6,4	-7,6	-7,2	-0,2	1,5	3,6	7,5	4,3	<b>-1,2</b>
Subcontinente Indio	3,5	6,6	-3,4	-27,6	-21,4	-5,8	-4,2	-1,4	9,9	6,9	<b>-4,1</b>
<b>Mundo</b>	1,8	-6,0	-4,2	-13,1	-11,5	-4,0	-0,3	2,1	6,4	4,6	<b>-2,4</b>

Fuente: Elaborado a partir de datos de CTS (2020).

Las exportaciones realizadas en contenedores cayeron en todas las regiones, excepto en América Latina, que creció un 1% (para el período de enero a junio de 2020) y un 3,5% (para el período de enero a septiembre de 2020) (ver cuadro 4).

**Cuadro 4**  
Variación del volumen de contenedores de exportación (en miles de teu) por región

Exportaciones desde	Ene-jun 2020	Ene-jun 2019	Porcentaje variación ene-jun 20/19	Ene-sep 2020	Ene-sep 2019	Porcentaje variación ene-sep 20/19
Lejano Oriente	22 686,60	25 405,40	-10.7	37 599,10	39 246,90	-4.2
Europa	10 105,70	10 814,30	-6.55	15 615,40	16 437,60	-5
América del Norte	7 314,50	8 001,90	-8.59	10 828,90	11 868,90	-8.8
Australasia	1 128,30	1 204,90	-6.36	1 674,10	1 780,30	-6
Oriente Medio - India	4 081,40	4 391,70	-7.07	6 538,4	6 606,80	-1
África Sub Sahara	1 490,50	1 529,40	-2.54	2 292,90	2 318,10	-1.1
América Latina	3 624,50	3 588,30	1.01	5 562,00	5 373,30	3.5
Total Exportaciones	50 431,50	54 935,90	-8.2	80 110,80	83 631,90	-4.2

Fuente: Elaborado a partir de datos de CTS (2020).

Las importaciones, por su parte presentaron un derrumbe de dos dígitos tanto en Europa (-10,8%), como en Oriente Medio/India (-12,5%) en el primer semestre de 2020. América Latina presenta el peor desempeño entre todas las regiones analizadas (-12,8% de enero a junio de 2020). Para el período de enero a septiembre de 2020, Oriente Medio/India y América Latina siguen como las regiones más negativamente impactadas por la reducción de las importaciones (-10,8% y -10,4%, respectivamente) (ver cuadro 5).

**Cuadro 5**  
Variación del volumen de contenedores de importación (en miles de teu) por región

Importaciones desde	Ene-jun 2020	Ene-jun 2019	Porcentaje variación ene-jun 20/19	Ene-sep 2020	Ene-sep 2019	Porcentaje variación ene- sep 20/19
Lejano Oriente	11 263,3	11 496,2	-2,03	17 264,2	17 272,5	0,0
Europa	11 547,9	12 952,4	-10,84	17 959,0	19 439,4	-7,6
América del Norte	12 528,1	13 680,0	-8,42	21 181,5	21 213,8	-0,2
Australasia	1 822,1	1 881,9	-3,18	2 928,8	2 891,4	1,3
Oriente Medio - India	6 182,7	7 065,6	-12,50	9 449,2	10 592,9	-10,8
África Sub Sahara	3 291,3	3 506,7	-6,14	5 273,0	5 465,1	-3,5
América Latina	3 795,9	4 353,2	-12,80	.055,1	6 756,8	-10,4
Total Importaciones	50 431,3	54 936,0	-8,20	80.110,8	8 631,9	-4,2

Fuente: Elaborado a partir de datos de CTS (2020).

Para las exportaciones e importaciones entre regiones, para el periodo enero-septiembre de 2020, el efecto del coronavirus ha sido tremendamente fuerte. De acuerdo a la información suministrada por CTS, en cuarenta y dos de las cuarenta y nueve rutas comerciales consideradas, los volúmenes fueron menores que en el mismo período del año anterior. En general, solo las exportaciones latinoamericanas y las importaciones de Australia mostraron algún crecimiento, tal como lo muestra el cuadro 6.

En la diagonal del cuadro 6, por su parte, se observa la variación del comercio intraregional, viendo que América Latina en primer lugar, y América del Norte después, las regiones en las que el comercio interior presenta las mayores caídas.

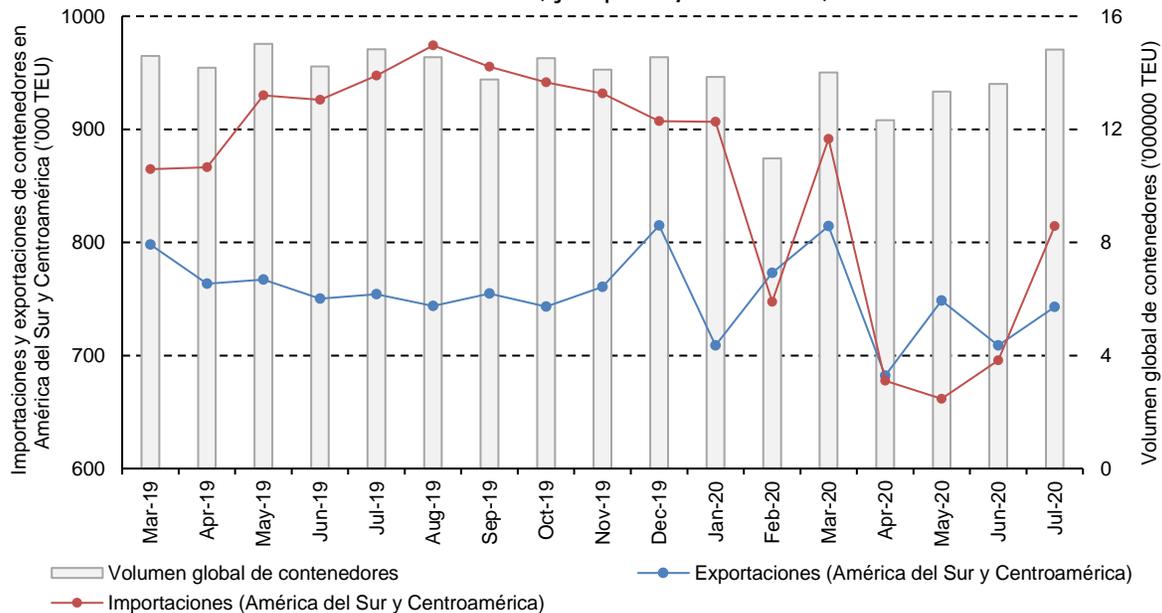
**Cuadro 6**  
Variación del volumen de exportaciones e importaciones enero-junio 2020/2019 entre regiones  
(en porcentaje)

		Región exportadora							Total importaciones
		Lejano Oriente	Europa	América del Norte	Australasia	Oriente Medio - India	África Sub Sahara	América Latina	
Región importadora	Lejano Oriente	-1,9	-1,0	-3,5	-3,4	10,9	0,7	4,3	-1,3
	Europa	-8,3	-0,9	-11,7	-8,6	-8,8	-0,3	3,1	-6,0
	América del Norte	1,7	-6,1	-12,5	-10,3	-5,9	-2,0	2,5	-0,3
	Australasia	3,9	-4,5	-7,0	0,9	3,2	-12,7	10,4	1,3
	Oriente Medio - India	-12,5	-7,5	-17,7	-13,2	-0,3	-3,7	3,1	-8,5
	África Sub Sahara	-3,5	-5,9	-8,6	-11,5	-0,8	2,8	10,7	-3,3
	América Latina	-5,7	-13,0	-14,4	-13,9	-12,8	-29,3	-13,4	-10,9
	Total exportaciones	-3,2	-3,9	-8,8	-4,9	-0,8	-0,7	0,1	-3,5

Fuente: elaborado sobre informaciones provistas por CTS (2020).

En el gráfico 18 es posible visualizar la evolución de las importaciones y exportaciones por contenedores (en TEU) en América Latina<sup>14</sup>. Dado que en esta región las importaciones de bienes en contenedores han sido, históricamente, mayores que las exportaciones, el hecho de que los impactos de la pandemia sobre las importaciones han sido más expresivos que aquellos sobre las exportaciones ha resultado, en alguna medida, en una convergencia de ambas variables. De esta forma, las exportaciones en contenedores provenientes de esa región han superado las importaciones durante la mayor parte del período que va de febrero a junio de 2020. A partir de julio, las importaciones han vuelto a exceder de forma considerable a las exportaciones.

**Gráfico 18**  
**Volumen global de contenedores (eje derecho, millones de TEU), importaciones y exportaciones de contenedores en América Latina (eje izquierdo, miles de TEU)**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CTS (2020).

### 1. Tendencias en las importaciones y exportaciones regionales en el contexto del COVID-19

En esta sección se presentan los principales comportamientos de importaciones y exportaciones de América Latina, en un grupo de países que representan más del 80% del comercio internacional realizado por contenedores.

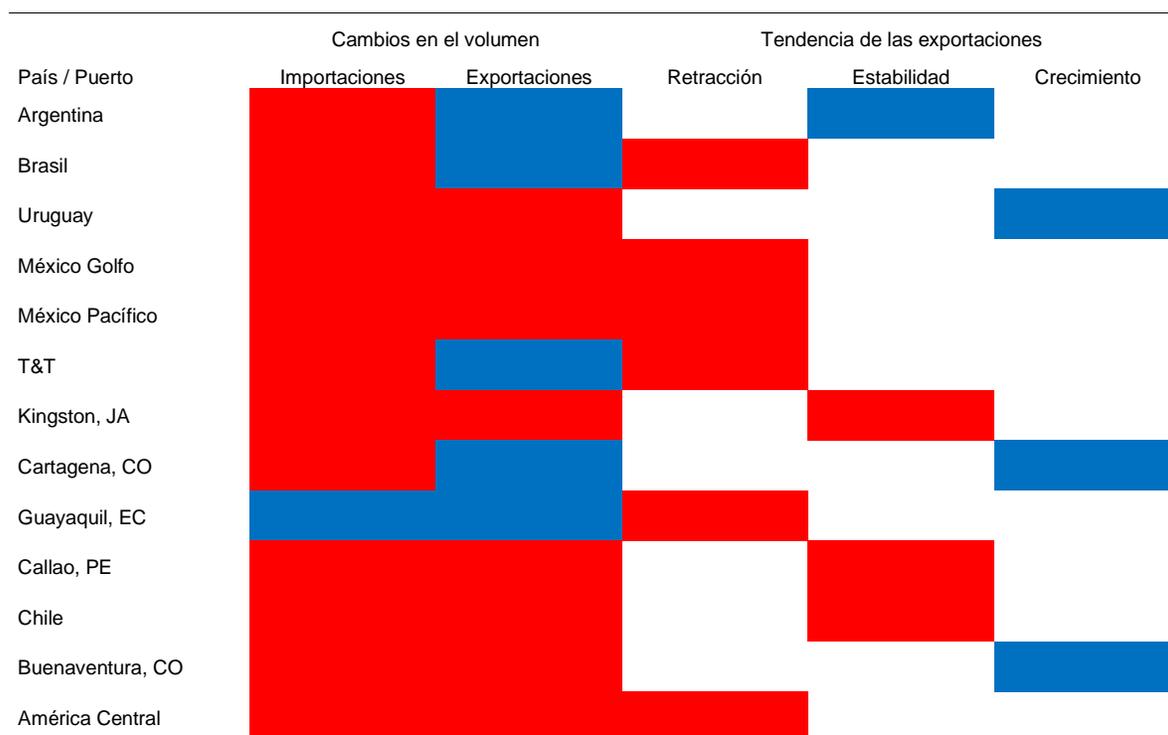
El cuadro 7 resume los hallazgos. Permite ver que el comportamiento en las exportaciones es heterogéneo, mientras que en las importaciones existe una marcada uniformidad, siendo que todos los casos exhibidos tienen una tendencia declinante. Además, en las importaciones todos muestran números negativos en el acumulado, con la única excepción de Guayaquil (que representa el 91.4% del total del Ecuador). Las cifras azules son escasas, pero existen. Colombia es un caso en el que se observa una recuperación de las exportaciones, aunque con diferencias: en Cartagena viene en ascenso y ya en variación al positivo desde hace tres meses, y en Buenaventura la caída del último mes es menor que los

<sup>14</sup> Estos datos se utilizan como proxy para el comercio de América Latina y el Caribe, aunque la ausencia de los países del Caribe en la muestra y la contabilización de los datos de México en la región de América del Norte implique limitaciones al análisis.

meses anteriores. Buenaventura y Cartagena reúnen más del 90% del total de contenedores de comercio de Colombia.

En Brasil se encuentra otro caso en el que muchas personas ven mejor situación relativa, lo que posiblemente esté ayudando a los otros dos países de la costa, Uruguay y Argentina. Los tres países muestran la mejor performance comparada en forma relativa al resto de las subregiones, con dos países con exportaciones positivas, el tercero en recuperación, y los tres mostrando menores caídas relativas de las importaciones. En las entrevistas, Brasil ha sido el caso en el cual se recogieron mayores muestras de cauto optimismo. México se ve en franca caída en ambas costas, mientras que América Central mantiene el comportamiento regional de retroceso de las importaciones y exportaciones, sosteniendo el comercio internacional solamente con los commodities. En la costa oeste de América del Sur se destaca el comportamiento de Ecuador en contenedores, mientras que Perú tiene la peor performance, y Chile está comenzando a mostrar un mejor comportamiento en exportaciones respecto a los meses anteriores.

**Cuadro 7**  
**Descripción de las tendencias en los países o puertos analizados**



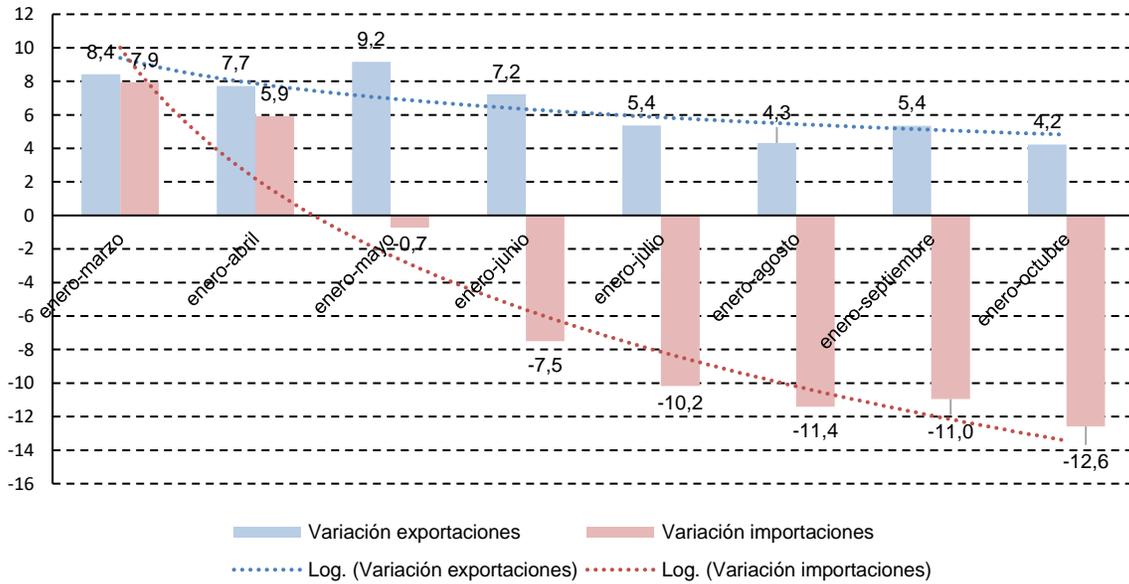
Fuente: Elaborado por los autores.

Nota: las importaciones de Guayaquil están marcadas en azul pues tiene números positivos, aunque se han mantenido en retroceso a lo largo del año.

A continuación, se presentan los gráficos del comportamiento de exportaciones e importaciones por país o por puerto.

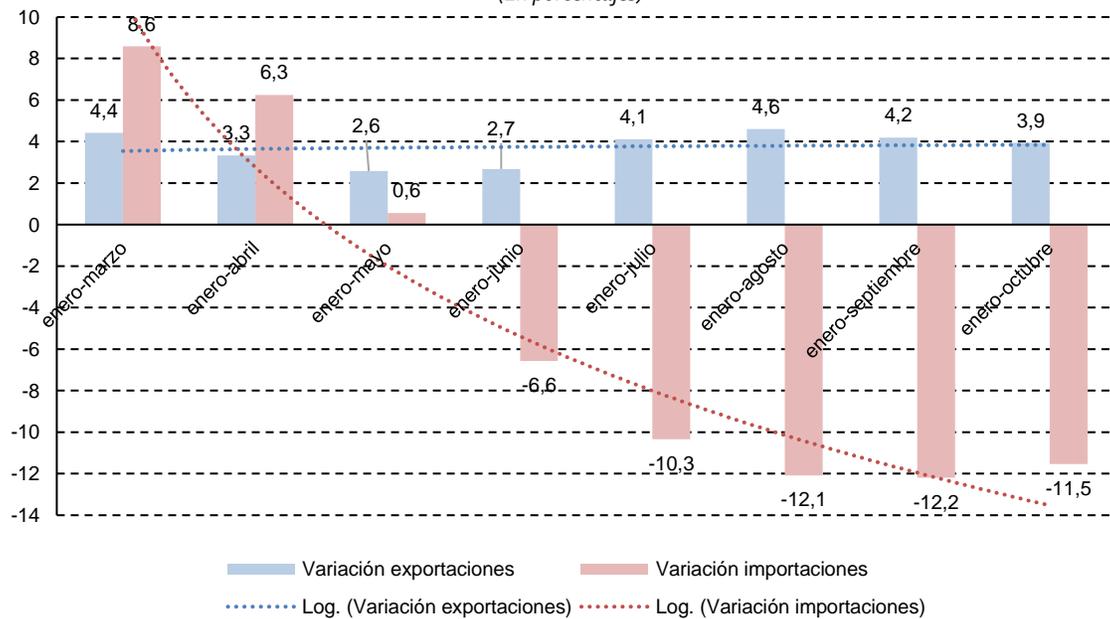
a) Costa este de América del Sur

**Gráfico 19**  
**Variación de exportaciones e importaciones en Argentina (enero a octubre de 2020)**  
 (En porcentajes)



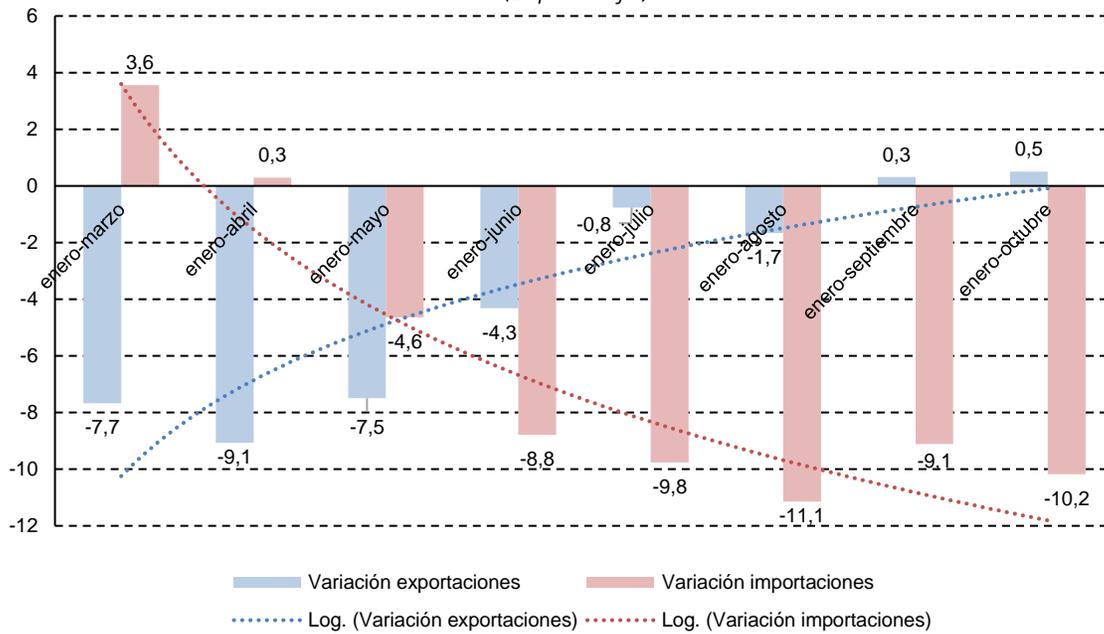
Fuente: autores, a partir de información de las terminales.

**Gráfico 20**  
**Variación de exportaciones e importaciones en Brasil (enero a octubre de 2020)**  
 (En porcentajes)



Fuente: autores, a partir de información de Datamar.

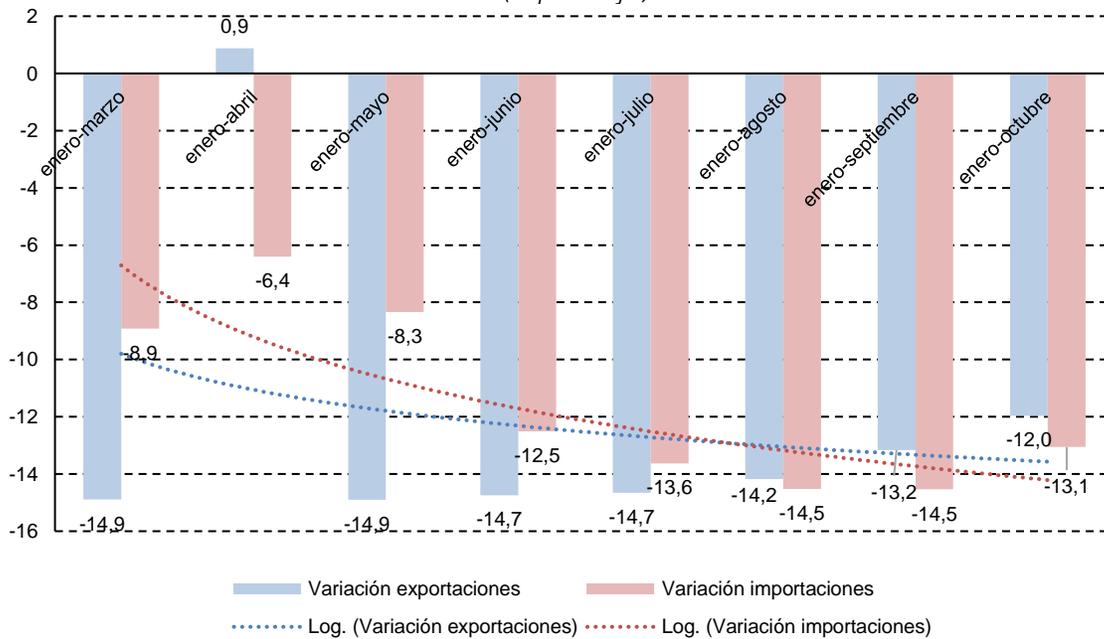
**Gráfico 21**  
**Variación de exportaciones e importaciones en Uruguay (enero a octubre de 2020)**  
 (En porcentajes)



Fuente: autores, a partir de información del Centro de Navegación.

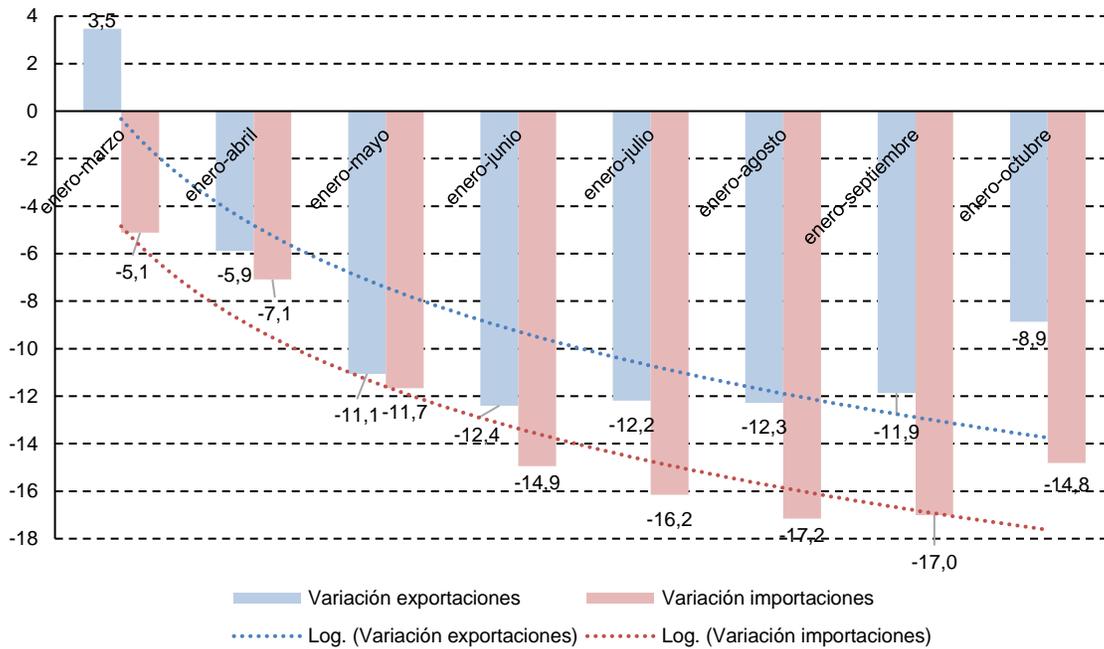
**b) México (datos mensuales) y América Central (datos trimestrales)**

**Gráfico 22**  
**Variación de exportaciones e importaciones en la costa del Pacífico de México (enero a octubre de 2020)**  
 (En porcentajes)



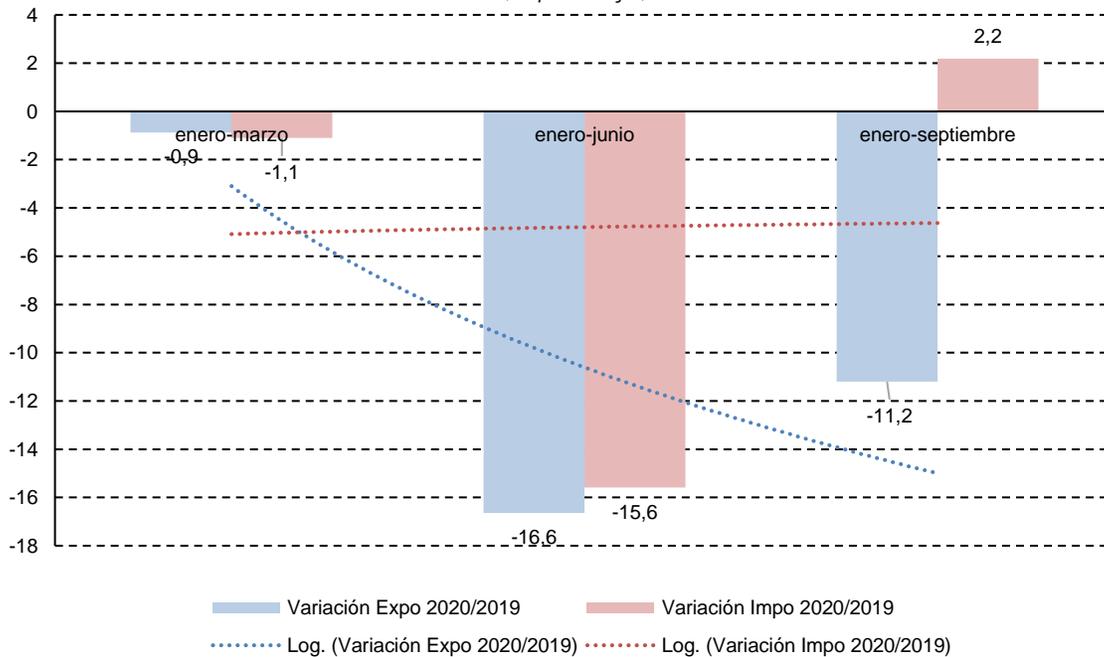
Fuente: Autores, a partir de información de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (STC) de México.

**Gráfico 23**  
**Variación de exportaciones e importaciones en el Golfo de México (enero a octubre de 2020)**  
 (En porcentajes)



Fuente: Autores, a partir de información de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (STC) de México.

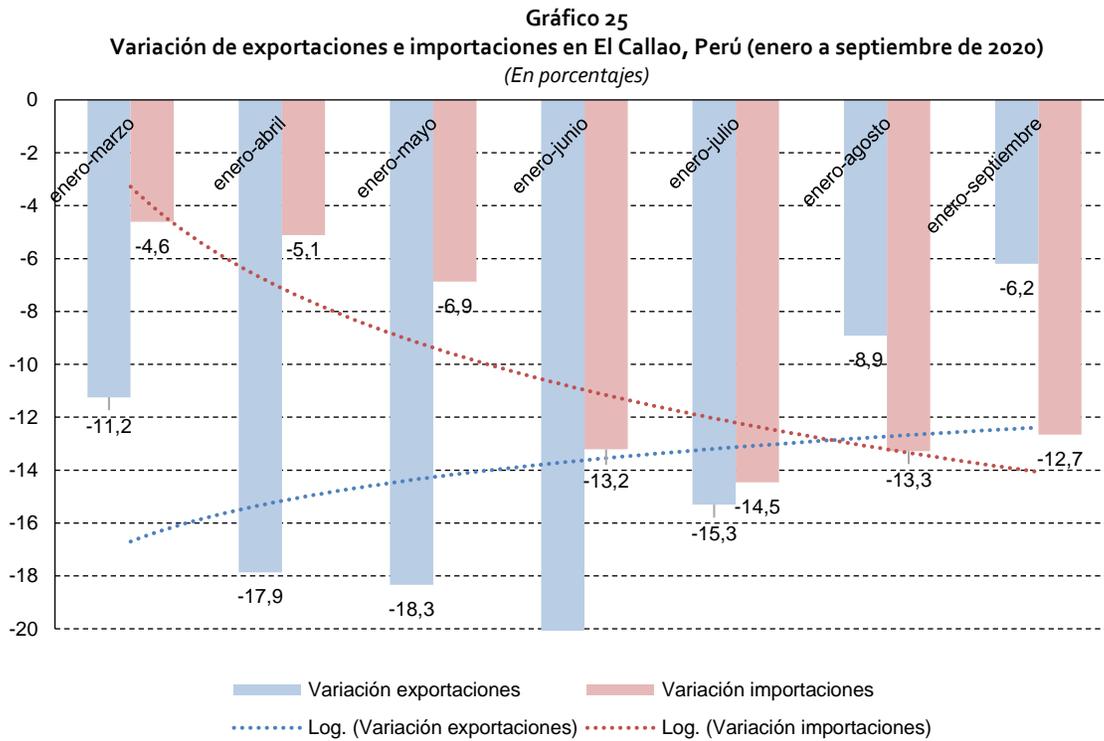
**Gráfico 24**  
**Variación de exportaciones e importaciones en América Central (enero a septiembre de 2020)**  
 (En porcentajes)



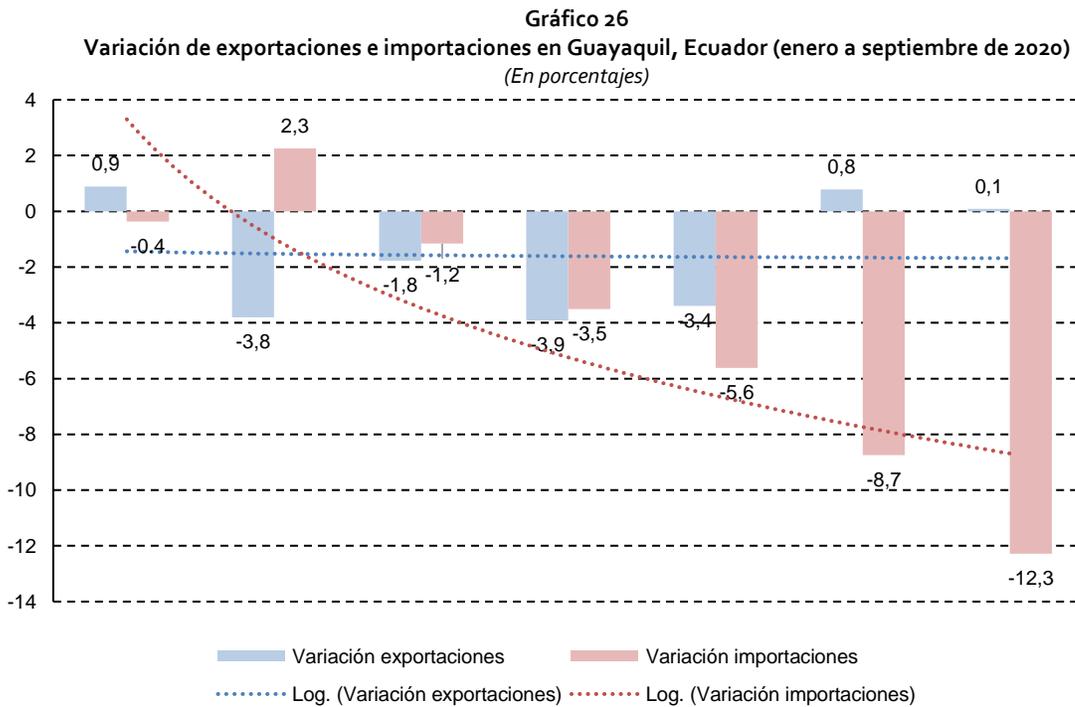
Fuente: autores, a partir de información de COCATRAM.

Nota: Incluidos los puertos de Guatemala (salvo Puerto Quetzal), ELS, HON, NIC, y CR).

c) Costa oeste de América del Sur

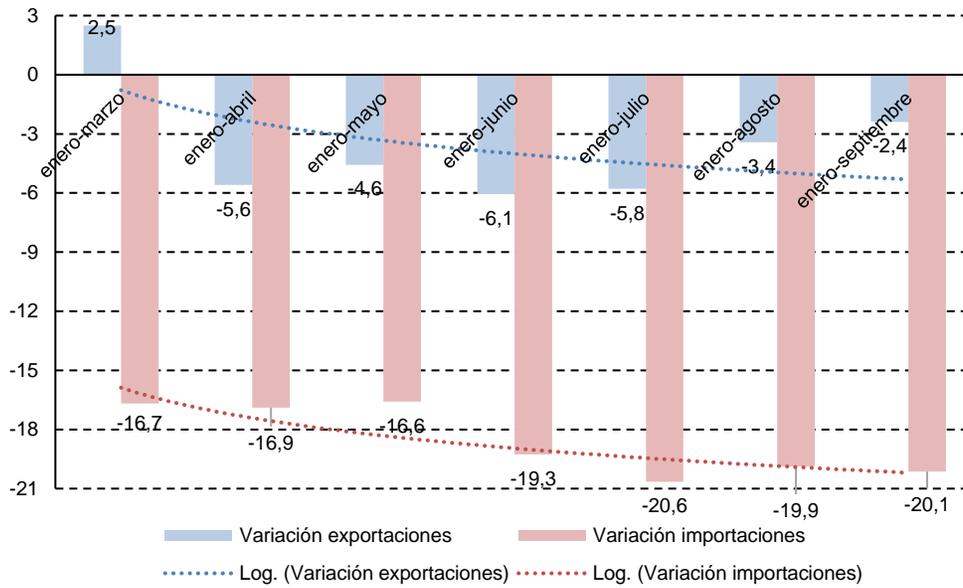


Fuente: Autores, a partir de información de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú.



Fuente: Autores, a partir de información de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, Ecuador.  
 Nota: Guayaquil es aproximadamente el 91% del volumen total del país.

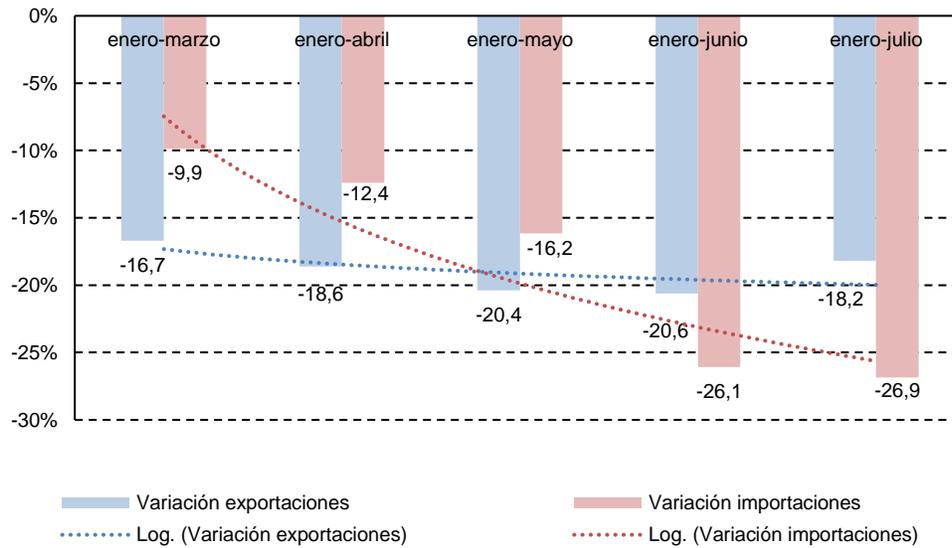
**Gráfico 27**  
**Variación de exportaciones e importaciones en Chile (enero a septiembre de 2020)**  
 (En porcentajes)



Fuente: Autores, a partir del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile.

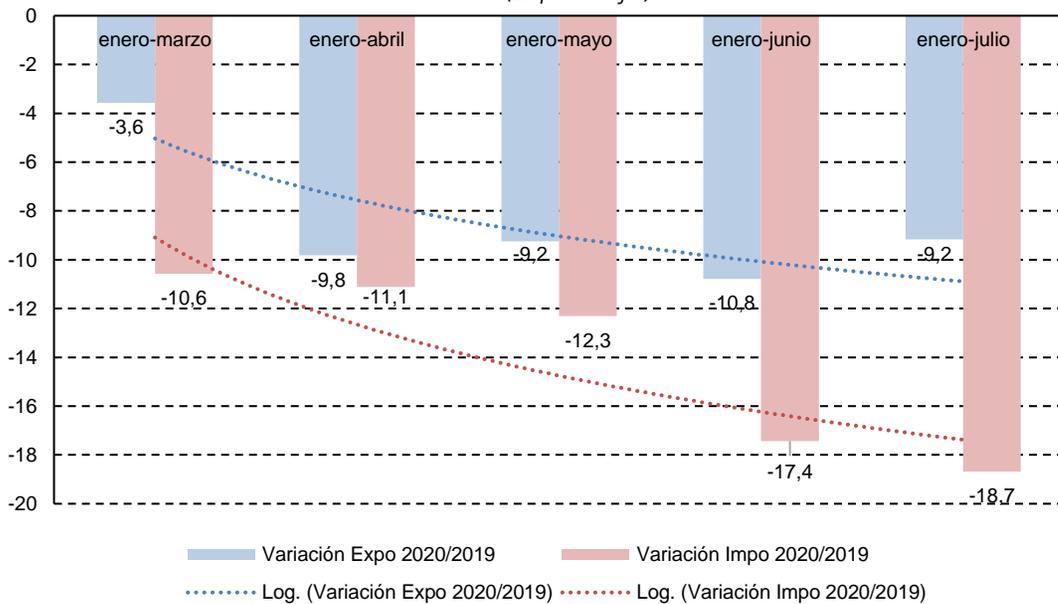
Nota: Están incluidos solamente los puertos públicos. No se dispuso de datos mensuales, solamente el acumulado de enero a julio de 2020 y 2019.

**Gráfico 28**  
**Variación de exportaciones e importaciones en Buenaventura, Colombia (enero a julio de 2020)**  
 (En porcentajes)



Fuente: autores, a partir de información de las terminales.

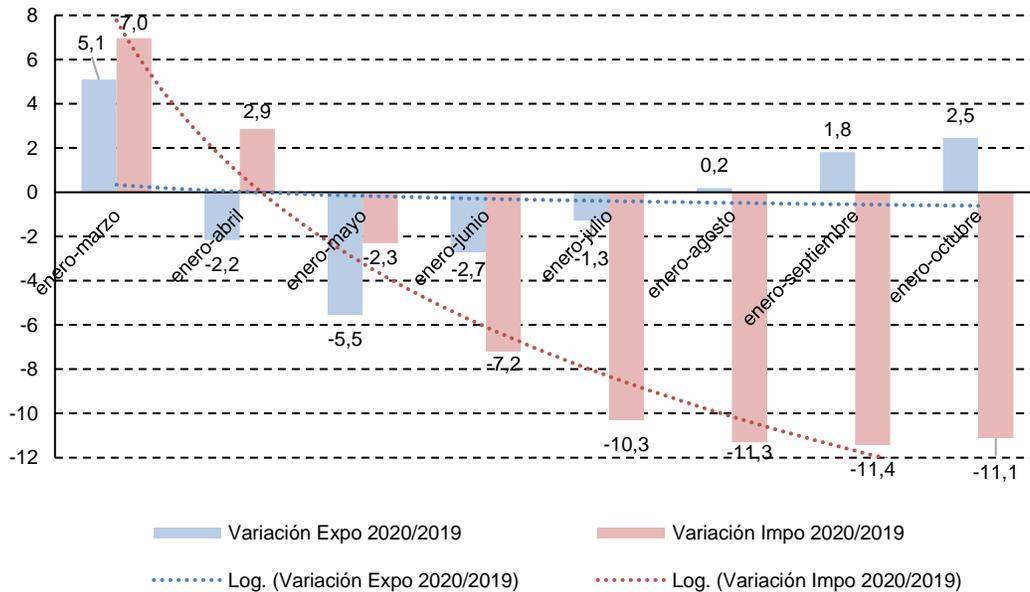
**Gráfico 29**  
**Variación de exportaciones e importaciones en la Costa Oeste de América del Sur (enero a julio de 2020)**  
*(En porcentajes)*



Fuente: Autores, a partir de información de la la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú, de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, Ecuador, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, y de las terminales.  
 Nota: Incluye Ecuador, Perú, Chile y Buenaventura, Colombia.

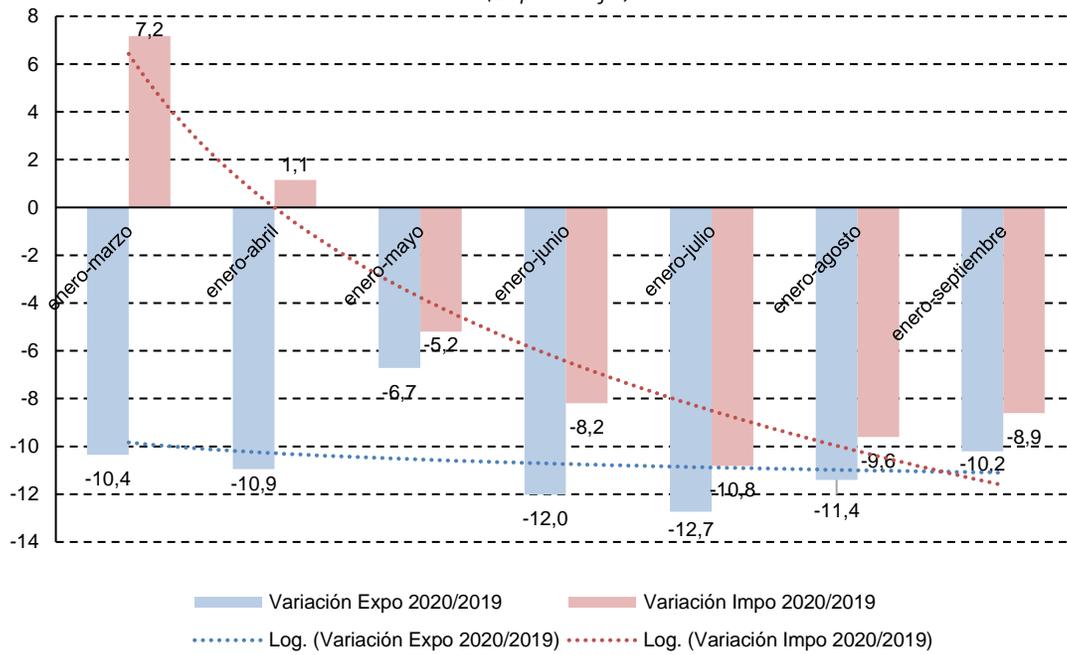
**d) Caribe**

**Gráfico 30**  
**Variación de exportaciones e importaciones en Cartagena, Colombia (enero a octubre de 2020)**  
*(En porcentajes)*



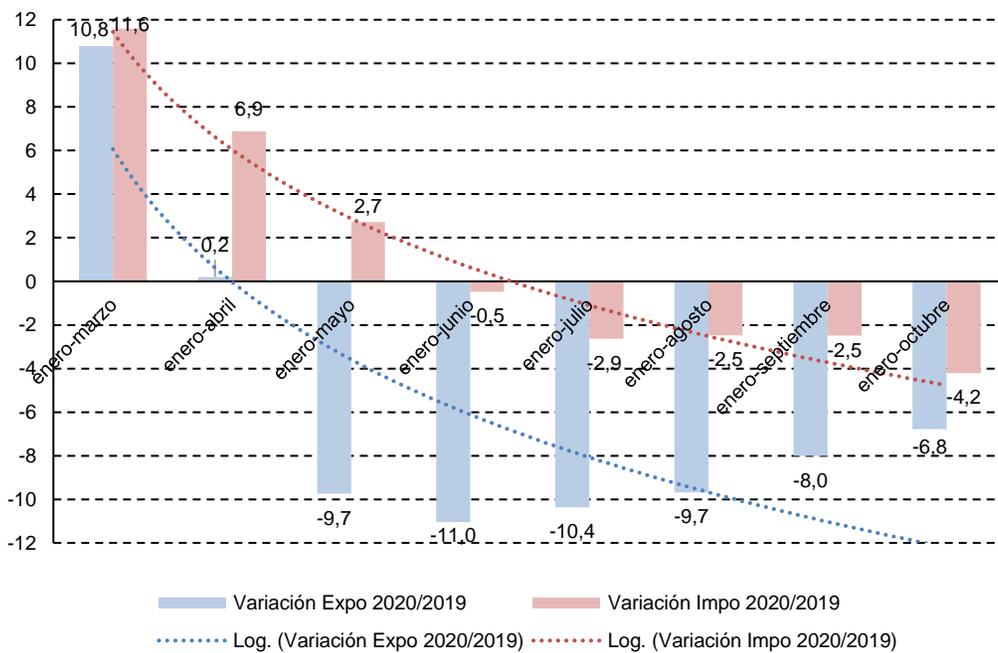
Fuente: Autores, a partir de información de las terminales.  
 Nota: Cartagena es aproximadamente el 67% del volumen total del país.

**Gráfico 31**  
**Variación de exportaciones e importaciones en Jamaica (enero a septiembre de 2020)**  
 (En porcentajes)



Fuente: Autores, a partir de información de la Autoridad Portuaria de Jamaica.

**Gráfico 32**  
**Variación de exportaciones e importaciones en Trinidad & Tobago (enero a octubre de 2020)**  
 (En porcentajes)

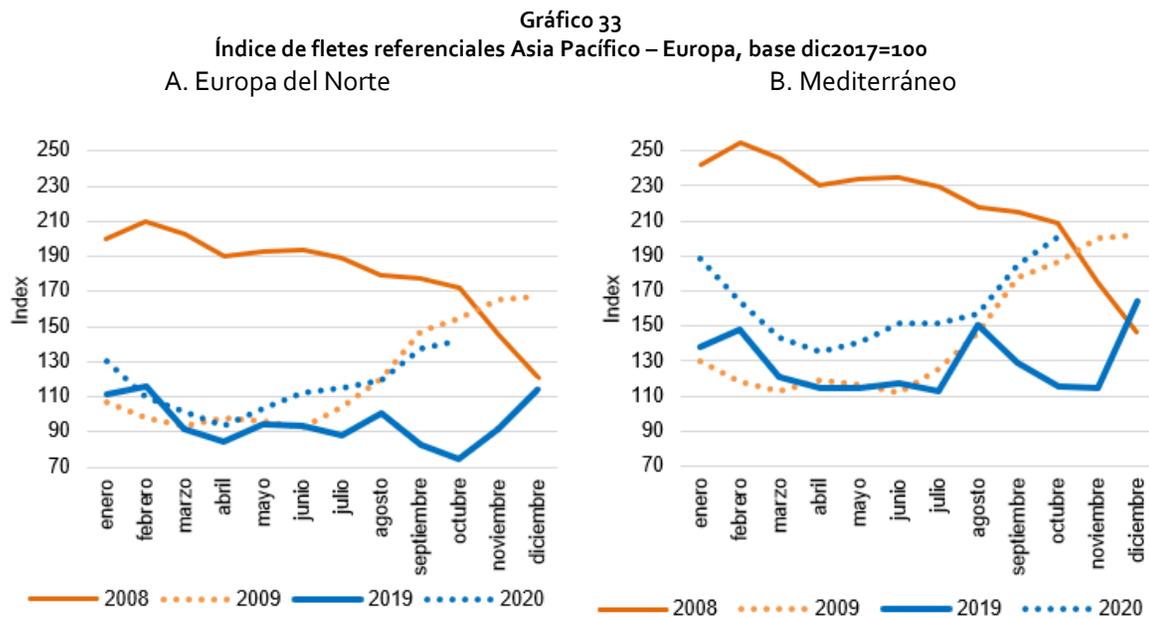


Fuente: autores, a partir de información de las terminales.

### C. Cambios en los fletes marítimos

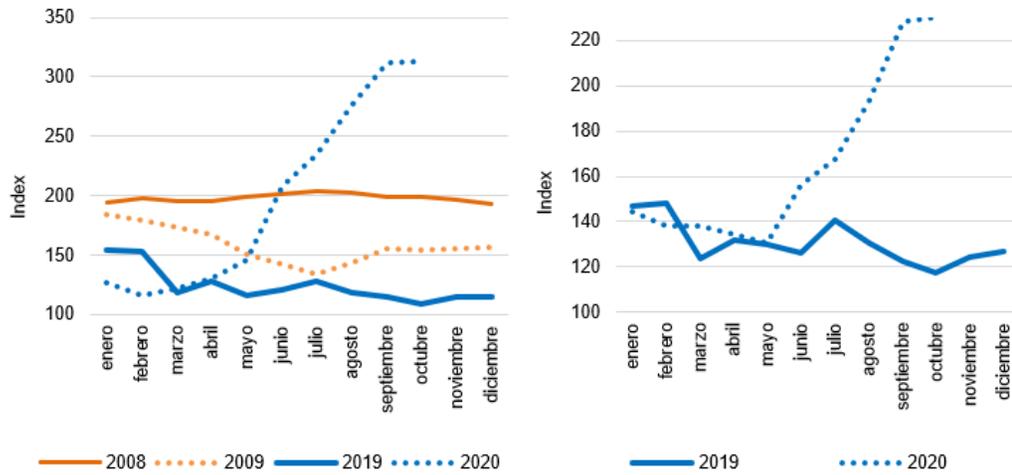
A pesar de la caída en el volumen de contenedores movilizado globalmente, no se han observado caídas expresivas en las tarifas de fletes marítimos de contenedores. El índice de fletes de contenedores que se analiza en esta sección del estudio, por ejemplo, ha experimentado una disminución a lo largo de los primeros meses de 2020, pero se ha mantenido, hasta el mes de junio, en niveles más altos que los de 2019, y ya está, en algunos casos, con señales de alza.

El siguiente conjunto de gráficos representa los fletes referenciales para las rutas marítimas más importantes partiendo de Asia Pacífico (hacia el Mediterráneo, el Norte de Europa, la Costa Este de los Estados Unidos, la Costa Oeste de los Estados Unidos y la Costa Este de América del Sur). Es importante notar que, en todos los casos para los cuales hay datos, las caídas sufridas por los fletes marítimos en los primeros meses de 2020 han sido menos drásticas que las del mismo periodo de 2019. Sin embargo, es significativo notar que, al mismo tiempo, fueron muy menores que las de 2009 con respecto a 2008 considerando caídas similares en cuanto a la demanda. Obsérvese que, en aquella ocasión, en el periodo de máxima caída de la demanda de transporte, la reducción de los fletes fue mayor que la actual (ver las diferencias de nivel de junio y julio de 2009 respecto a 2008). Ello es importante de ser observado porque muestra una capacidad de administración de cantidades (e influir sobre los niveles de precios) más marcada que la observada durante las crisis anteriores.



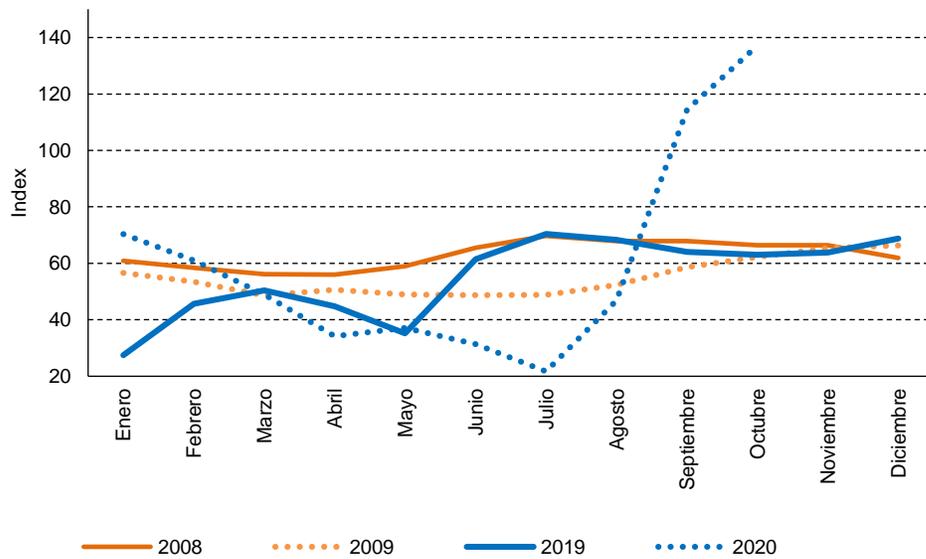
Fuente: elaborado sobre la base de información de Shanghai Shipping Exchange (2020).

**Gráfico 34**  
**Índice de fletes referenciales Asia Pacífico – Norteamérica, base dic2017=100**  
 A. Costa Oeste B. Costa Este



Fuente: elaborado sobre la base de información de Shanghai Shipping Exchange (2020).

**Gráfico 35**  
**Índice de fletes referenciales Asia Pacífico – América del Sur costa este, base dic2017=100**



Fuente: elaborado sobre la base de información de Shanghai Shipping Exchange (2020).

Es interesante observar, al mismo tiempo, el caso de los fletes desde Asia Pacífico a la costa oeste de los Estados Unidos, que comenzaron a aumentar rápidamente después del año nuevo chino (que siempre se asocia a una baja de tipo estacional), y en Europa desde mayo.

Como contrapartida, los fletes a América del Sur costa este se mantuvieron en la tendencia marcadamente declinante que tuvieron las cargas movilizadas, pero ya en mayo muestran una reversión de la tendencia.

En resumen, cuatro de las cinco grandes rutas comerciales muestran un aumento de los fletes en mayo y un desempeño completamente diferente de lo que ocurrió en la crisis anterior.

Para mayores detalles en tal sentido, observar el cuadro 8, en el que se aprecia la variación interanual del promedio mensual de fletes en grandes rutas comerciales en la secuencia de la crisis de 2008-2009 comparada con la misma correspondiente a 2020.

**Cuadro 8**  
**Comparación mes a mes de la variación de precios en la crisis de 2009 v/s la actual**  
(En porcentajes)

	China - Costa oeste Estados Unidos		China - Europa Norte		China - Mediterraneo		China - Costa este América del Sur		Global
	2009/2008	2020/2019	2009/2008	2020/2019	2009/2008	2020/2019	2009/2008	2020/2019	2020/2019
Enero	-5,4	-17,2	-46,4	16,5	-46,4	36,5	-7,0	n.d.	10,2
Febrero	-9,5	-24,0	-53,6	-5,5	-53,6	11,2	-8,5	33,6	-1,7
Marzo	-11,4	3,6	-54,1	11,8	-54,1	18,4	-13,5	-2,8	-0,3
Abril	-14,0	1,5	-48,5	11,6	-48,5	18,4	-9,6	-23,7	7,5
Mayo	-24,3	26,3	-50,0	9,4	-50,0	22,7	-17,0	5,2	10,1
Junio	-29,5	72,0	-52,4	20,1	-52,4	29,2	-25,6	-49,0	35,6
Julio	-34,4	83,0	-45,1	29,9	-45,1	34,5	-29,9	-69,2	42,8

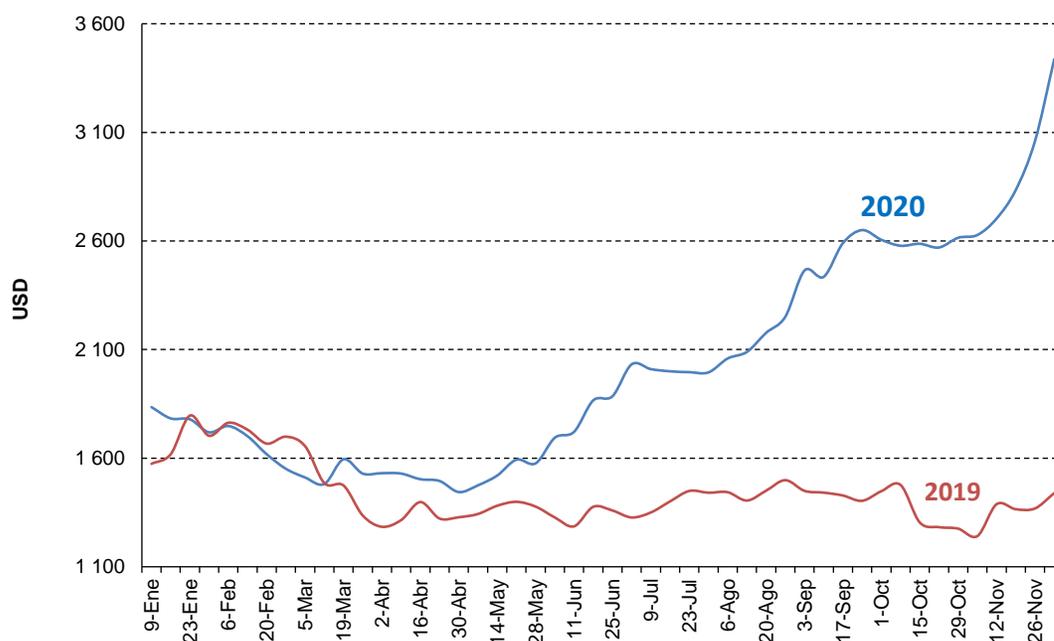
Fuente: cálculos propios basados en información de Shanghai Shipping Exchange (2020).

Se puede observar que en solo 3 de los 20 casos analizados, la comparación es relativamente más beneficiosa para 2009 que para 2020. Dicho en el otro sentido, la crisis de 2020, a pesar de ser relativamente más dura en términos de caída de actividad que la de 2009, exhibe una mejor situación para la industria en el nivel de fletes.

Para la evolución relacionada con la pandemia en curso, conclusiones similares pueden ser obtenidas a partir de la comparación interanual de los fletes marítimos de contenedores a nivel global (gráfico 36). En efecto, al inicio de 2020, el WCI (World Container Index, evaluado por Drewry) se situaba en un nivel similar al observado en el inicio de 2019. A pesar de ello, y aunque el WCI haya sufrido, en ambos años, una disminución entre los meses de enero y abril –que está influida por la baja estacional que normalmente ocurre, todos los años, entre febrero e inicios de marzo– el comportamiento del índice durante el 2020 se ha mantenido casi siempre en niveles más elevados que en el año anterior.

A nivel global, tomando como referencia el índice de fletes, nótese que los fletes globales promedio mostraron un fuerte aumento a partir de mayo de 2020, lo cual es contraintuitivo frente el movimiento de las cargas antes descripto.

Gráfico 36  
Índice de fletes referenciales promedio mundial



Fuente: los autores, sobre la base de Dynaliners, varios números.

El cuadro 9 presenta los datos del 26 de noviembre de 2020 y su variación respecto al mismo día del 2019. Obsérvese que los fletes marítimos en todas las principales rutas se ubicaban en niveles superiores a los observados en 2019, promediando en todo el mundo un 142% por encima del año anterior (ver el índice compuesto de todas las rutas, que incluye la que llega a la costa este de América del Sur). En algunos casos, el crecimiento interanual ha sido muy fuerte, como en la ruta Shanghai-Los Angeles (aumento de los fletes en un 199%). Esta ruta tiene especial significado para América Latina, en su costa oeste, especialmente México y América Central.

Cuadro 9  
Fletes marítimos de contenedores al 26 de noviembre de 2020

Ruta	Tarifa (en USD)	Variación anual (en porcentajes)
<b>Índice Compuesto</b>	<b>3 080</b>	<b>142</b>
Shanghai – Rotterdam	3 528	113
Rotterdam – Shanghai	1 185	91
Shanghai – Mediterraneo	3 667	129
Shanghai – Los Angeles	4 048	199
Los Angeles – Shanghai	518	19
Shanghai- New York	4 987	117

Fuente: Drewry Supply Chain Advisors (2020).

El mantenimiento de los fletes –a largo y a corto plazo–, a pesar de la caída en la demanda, se explica, de acuerdo con Drewry (2020), por el poder de las navieras de gestionar la capacidad de carga exitosamente. Más específicamente, la estrategia de ajuste de las empresas ha sido, en gran medida, la

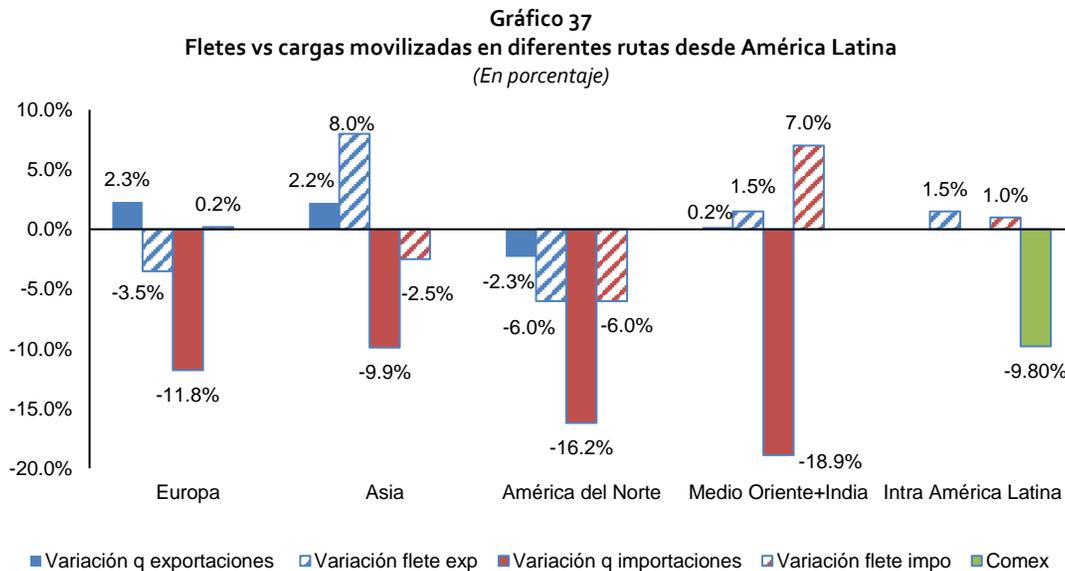
cancelación de numerosos servicios (blank sailings) como forma de reducir los costos en relación con unos ingresos menguantes (como así también la detención voluntaria y demolición parcial de la flota), como se discute en la sección correspondiente. Ello ha dado lugar a una gran reducción de capacidad en las principales rutas comerciales de contenedores del mundo, que es -parcialmente- el resultado del ajuste que hicieron las navieras para administrar las cantidades ofrecidas y de reducir sus costos en relación con unos ingresos menguantes (ver la sección de Reacciones de la industria).

Más allá de las cancelaciones, el hecho de que el sector naviero de contenedores está basado en un sistema de alianzas y consorcios le permite controlar los precios en cierta medida (ITF, 2020). Consecuentemente, la reducción de la demanda no se ha traducido en precios más bajos para los clientes de los servicios. Además, los blank sailings reducen la oferta de servicios para los cargadores, mientras que la navegación lenta puede aumentar sus costos de inventario, teniendo en cuenta que las mercancías tardan más en llegar a sus destinos.

### 1. Los fletes en América Latina

La situación de la relación entre fletes y cargas movilizadas por contenedores se asemeja, en algunos casos, a los antecedentes ya expuestos.

El gráfico 37 exhibe comparativamente varias rutas en las que se tiene la información necesaria.



Fuente: Autores a partir de información de Drewry, citada en Dynaliners (2020).

Como se observa, también para las rutas de América Latina de exportación a Asia, Medio Oriente e India y las del comercio regional se observan aumentos de fletes que no están en consonancia con las cantidades exportadas. De manera similar, las importaciones de Europa y de Oriente Medio e India, tienen aumentos desasociados con las cantidades (en los aumentos).

### III. El impacto financiero sobre la industria aérea ha sido mayor que en la marítima

#### A. Los impactos financieros sobre las aerolíneas

Sin alternativa a dejar parte importante de los aviones en tierra, las empresas del sector aéreo han enfrentado una situación financiera grave. En los siete primeros meses de 2020, las aerolíneas perdieron casi la mitad de su valor de mercado: en 31 de julio de 2020, el índice global de precios de acciones de las aerolíneas ya había caído 51,5% en comparación con el inicio del año. Con respecto a las aerolíneas de América Latina, la pérdida de valor de mercado desde el inicio de 2020 hasta fines de julio había llegado a 69,1%, como se puede visualizar en el cuadro 10. La contracción en el sector aéreo fue significativamente más fuerte que la variación del índice de referencia FTSE 100 de enero a julio de 2020 (una caída de 2,6%).

**Cuadro 10**  
**Variación del precio de acciones de aerolíneas del mundo y América Latina**

Índices en dólares (1/ene/14 = 100)	Índice al 31/jul/20	Variación (en porcentajes)		
		Mensual	Anual	Desde el inicio de 2020
<b>Aerolíneas del mundo</b>	<b>65,6</b>	<b>-8,4</b>	<b>-48,3</b>	<b>-51,5</b>
Aerolíneas Asia-Pacífico	61,7	-8,3	-42,8	-43,9
Aerolíneas Europa	57,6	-8,4	-30,7	-49,1
Aerolíneas América del Norte	76,1	-10,2	-55,3	-54,7
<b>Aerolíneas América Latina</b>	<b>34,2</b>	<b>-0,9</b>	<b>-60,1</b>	<b>-69,1</b>
LATAM	11,5	31,1	-83,1	-81,6
Avianca	2,0	-11,4	-93,1	-92,2
Aeroméxico	27,0	-16,3	-70,2	-67,6

Índices en dólares (1/ene/14 = 100)	Índice al 31/jul/20	Variación (en porcentajes)		
		Mensual	Anual	Desde el inicio de 2020
Copa	26,2	-18	-61,9	-59
Gol	78,5	0,7	-63	-68,2
Azul <sup>a</sup>	53,4	3,2	-2	-71,6
Volaris	41,0	4,7	-47,5	-43,5
<b>FTSE</b>	<b>140,8</b>	<b>5</b>	<b>5,2</b>	<b>-2,6</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de IATA (2020j) y datos financieros de las compañías.

<sup>a</sup> Para la aerolínea Azul, la fecha base del índice corresponde al día de apertura del capital de la compañía (11/abr/17).

A lo largo de los siete primeros meses del año, el valor de mercado de las aerolíneas ha experimentado una trayectoria consistentemente descendiente, aunque se hayan observado ligeras recuperaciones en algunos meses: en abril, los índices de las aerolíneas de Asia-Pacífico sufrieron una breve mejora, seguida por caídas mensuales sucesivas en mayo, junio y julio. El mes de mayo fue de alguna recuperación del índice para las aerolíneas europeas, pero nuevas caídas fueron diagnosticadas en junio y julio. En junio de 2020, las aerolíneas de América del Norte empezaron a recuperar su valor de mercado (variación mensual de 11,6%), tras caídas mensuales sucesivas desde marzo, pero volvió a sufrir una caída de 10,2% en julio. En general, los movimientos observados en el mes de julio indican un mayor pesimismo del mercado en reacción a los resultados financieros negativos de las aerolíneas en el segundo trimestre, así como al recrudescimiento de casos de COVID-19 en varias regiones del mundo.

Las aerolíneas latinoamericanas (representadas por un conjunto de siete aerolíneas que cotizan en bolsa) parecen haber sido afectadas más duramente que el promedio global, aunque el mes de julio de 2020 haya sido, en general, menos negativo que los meses anteriores. LATAM y Avianca, las dos mayores aerolíneas de la región, han sufrido la contracción más fuerte en dicho conjunto, con pérdidas de 81,6% y 92,2% del valor de mercado en 2020, respectivamente.

Un conjunto de indicadores de una muestra de 50 aerolíneas globales, categorizadas por región, confirma el deterioro financiero del sector en 2020 (cuadro 11). El margen operativo de los grupos de compañías de América del Norte, Asia-Pacífico, Europa y América Latina en el segundo trimestre de 2020 ha deteriorado considerablemente en comparación con el segundo trimestre de 2019. En el agregado, la rentabilidad del sector, dada por un margen de 9,2% en el segundo trimestre de 2019, se puso negativa en 2020<sup>35</sup>, y alcanzó un margen operativo promedio de -130% de abril a junio de 2020.

Si bien la rentabilidad de las empresas de América Latina se había mantenido positiva en el primer trimestre de 2020, el impacto financiero se ha visto plenamente reflejado en las cifras del segundo trimestre, debido a la profundización de los impactos de la pandemia en esta y en las demás regiones. A este propósito, América Latina (representada por un conjunto de siete aerolíneas) ha sido la región con el margen operativo más negativo en la muestra (-300%, un impacto considerablemente más profundo que el promedio global).

<sup>35</sup> En el primer trimestre de 2020, el margen operativo había sido de -10,8% para un conjunto de 86 aerolíneas globales.

**Cuadro 11**  
**Resultados financieros de aerolíneas por región, Q2 2019 y Q2 2020**

Región	Aerolíneas en la muestra	Q2 2019		Q2 2020	
		Margen operativo (en porcentajes de ingresos)	Beneficio neto (en millones de dólares)	Margen operativo (en porcentajes de ingresos)	Beneficio neto (en millones de dólares)
América del Norte	15	13,7	4.967	-198	-12.648
Asia y Pacífico	19	0,9	-475	-54	-3.536
Europa	9	8,2	1.648	-106	-7.967
América Latina	7	4,9	-15	-300	-3.557
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>9,</b>	<b>6.125</b>	<b>-130</b>	<b>-27.708</b>

Fuente: IATA (2020j).

Con respecto a la liquidez de las compañías del sector aéreo, el análisis del flujo de caja de 36 empresas también señala un deterioro importante en el segundo trimestre de 2020 (cuadro 12). En comparación con el mismo trimestre de 2019, el flujo de caja libre del conjunto de empresas analizado se puso negativo, pasando de 3,6% a -56% de los ingresos, determinando la necesidad de levantamiento adicional de fondos junto a los mercados o a los gobiernos. En algunas regiones, como Europa, la caída fue aún más expresiva, llevando el indicador a -87,8%. Aunque, de manera agregada, los gastos de capital hayan sufrido un aumento en el periodo, la caída se explica, sobretudo, por el empeoramiento del flujo de caja neto de las actividades operativas (de 14% a un -36,2% en un año), reflejo de la interrupción de parte considerable de los ingresos de las aerolíneas y la insuficiencia de las medidas de reducción de gastos. En general, al principio de la crisis, las empresas contaban con una liquidez equivalente a solamente dos meses de ingresos – y, en algunos casos, con lo equivalente a menos de un mes de operación.

**Cuadro 12**  
**Flujo de caja de aerolíneas por región**

Región	Aerolíneas en la muestra	Q2 2019		Q2 2020	
		Flujo de caja neto (% de actividades operativas)	Flujo de caja libre (% de ingresos)	Flujo de caja neto (% de actividades operativas)	Flujo de caja libre (% de ingresos)
América del Norte	12	17,2%	7%	-26,8%	-44,6%
Asia y Pacífico	15	10,8%	1,3%	-23,8%	-44,8%
Europa	5	11,9%	0,3%	-67%	-87,8%
América Latina	4	10,5%	1,3%	-19,2%	-39,2%
<b>Muestra total</b>	<b>36</b>	<b>14%</b>	<b>3,6%</b>	<b>-36,2%</b>	<b>-56%</b>

Fuente: IATA (2020i).

## 1. El riesgo de bancarrotas

Más allá de la caída de los ingresos y de la rentabilidad de las compañías, la comprensión de la gravedad de la situación financiera de las aerolíneas demanda el análisis de los niveles de deuda en los balances de las empresas, no reflejados en las variables anteriormente discutidas.

Uno de los parámetros que se puede utilizar para evaluar las consecuencias del proceso de endeudamiento de las aerolíneas es el Altman-Z<sup>16</sup>. Este índice, ampliamente utilizado para predecir el riesgo de quiebras, es calculado a partir de cinco relaciones financieras (rentabilidad, apalancamiento, liquidez, solvencia y actividad), las cuales se puede obtener en base a datos publicados en los balances y estados financieros de las compañías. La fórmula<sup>17</sup> del índice está dada por:

$$Z = 1,2 * X_1 + 1,4 * X_2 + 3,3 * X_3 + 0,6 * X_4 + 1,0 * X_5,$$

adonde:

$X_1$  = (Capital de Trabajo/Activo Total);

$X_2$  = (Utilidades Retenidas/Activo Total);

$X_3$  = (Beneficio antes de Intereses e Impuestos/Activo Total);

$X_4$  = (Valor de Mercado del Patrimonio /Pasivo Total)

$X_5$  = (Ventas Netas Anuales/Activo Total).

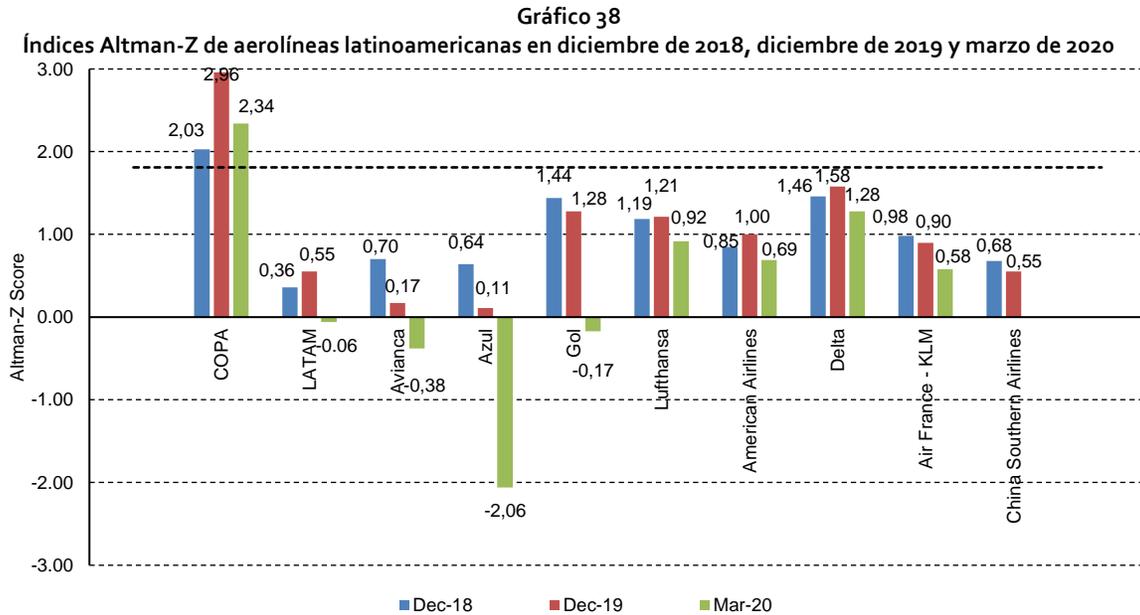
En general, cuanto más bajo es el Altman-Z, más alta es la probabilidad de que la empresa sea insolvente en un horizonte de dos años. En la escala del Altman-Z, el puntaje crítico es dado por el número 1,8: empresas con el índice igual o inferior a ese límite se encuentran en peligro de quiebra inminente. Un puntaje superior a 3, a su vez, es considerado "seguro". Resultados entre 1,81 y 2,99, en general, se interpretan como parte de una "zona gris", digna de atención.

Como resultado del deterioro de las finanzas de las aerolíneas, se ha producido un proceso que ha llevado a muchas empresas a sufrir caídas en el índice Altman-Z. De las cinco aerolíneas de América Latina analizadas, Copa ha sido la única capaz de mantenerse en un nivel seguro en la escala del Altman-Z (gráfico 38). En marzo de 2020, al inicio de la pandemia, todas las compañías evaluadas ya demostraban deterioros en sus niveles de deuda y una mayor probabilidad de insolvencia.

Finalmente, se debe tener en cuenta que, más allá de los grandes players del sector (top 30), las aerolíneas más pequeñas se han visto en una situación aún más compleja. En general, sus niveles de deuda son más altos que los de las grandes empresas, además de no tener acceso a los mismos instrumentos de financiamiento que aquellas.

<sup>16</sup> El índice Altman-Z recibe este nombre por haber sido propuesto por Edward Altman, en 1968. Desde entonces, el modelo ha sido ampliamente utilizado en el sector financiero, presentando una precisión del 72% en la predicción de bancarrota dos años antes de que ocurriera.

<sup>17</sup> La fórmula propuesta inicialmente por Altman (1968) se aplicaba a empresas públicas en bolsa. Posteriormente, el mismo autor propuso una fórmula para calcular el Altman-Z de empresas que no cotizaban en bolsa:  $Z = 0,717 * X_1 + 0,847 * X_2 + 3,107 * X_3 + 0,42 * X_4 + 0,998 * X_5$ , en que  $X_4$  es aproximado como el Activo Total – Pasivo Total. En este estudio, esta fórmula alternativa se utilizó para calcular el puntaje de dos empresas: CMA CGM y ZIM.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos financieros de las compañías.

## B. Impactos en la industria del transporte marítimo de contenedores

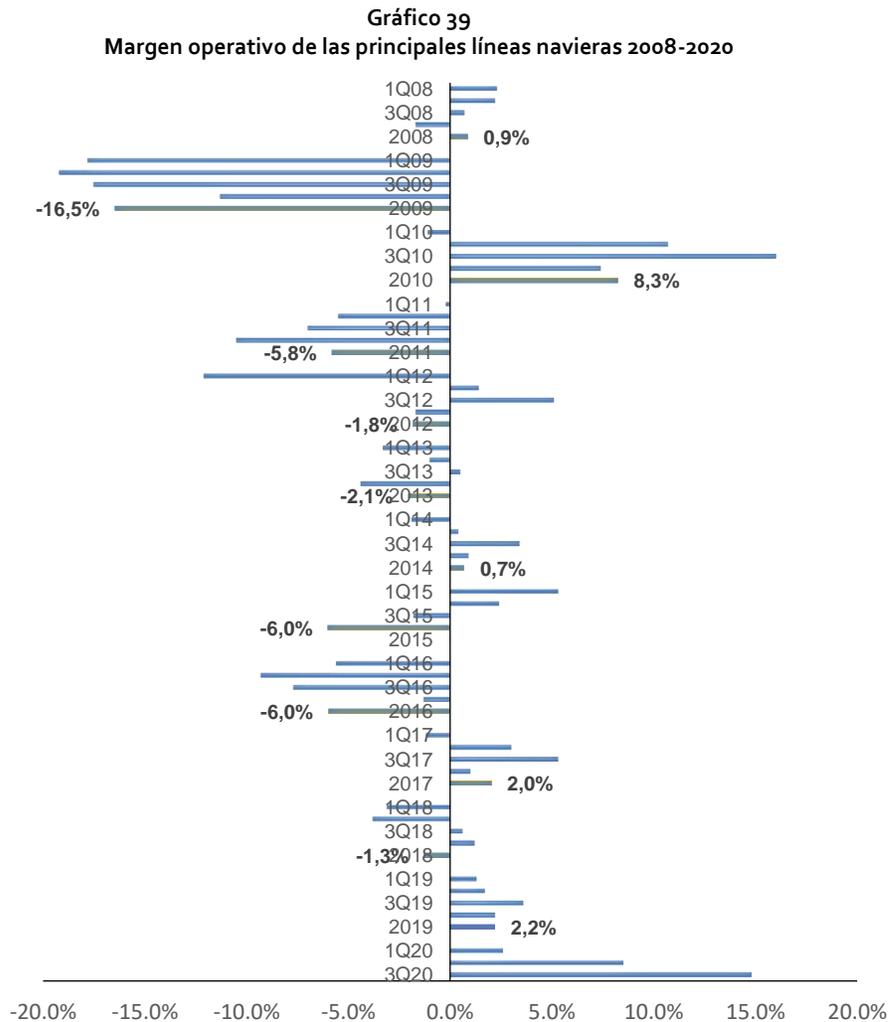
No cabe duda de que la menor demanda de bienes comercializados ha afectado las ganancias de las navieras. Desde el inicio de la pandemia, ya se sabía, por ejemplo, que la liquidez sería una de las grandes preocupaciones de dichas empresas en 2020, ya que la crisis inevitablemente afectaría los flujos de efectivo y los resultados finales de los operadores. Como consecuencia, ya se advertía que ajustes de capacidad serían necesarios, lo que se ha confirmado, por ejemplo, por los múltiples servicios cancelados y por la suspensión de los pedidos de nuevas embarcaciones por algunas navieras. En el inicio de la pandemia, algunas líneas de contenedores se encontraban en estado especialmente vulnerable, ya que sus balances se venían debilitando por pérdidas persistentes.

Por una parte, el análisis del margen operativo de las navieras revela que 2019 ha sido un año de resultados relativamente positivos para la mayor parte de las empresas: solo dos de los diez principales transportistas de contenedores registraron ganancias operativas negativas el año pasado. En promedio, el margen operativo de la industria en 2019 fue de 2,2%. De hecho, esos números se vieron afectados positivamente por las tarifas de flete más altas y por los precios más bajos de combustible (que fueron 6,5% más bajos en 2019 en comparación con 2018). Sin embargo, es necesario tener en cuenta que el deterioro financiero de las navieras es un proceso que se viene profundizando a lo largo de varios años. En los últimos doce años, por ejemplo, la industria ha operado, en la mayor parte del tiempo, con márgenes operativos negativos o muy próximos a cero (gráfico 39).

En el primer trimestre de 2020, el margen operativo promedio de los diez principales operadores alcanzó el 2,6%, lo que corresponde a una mejora con respecto al margen del 1,7% registrado en el período correspondiente del año pasado. En el segundo y tercer trimestres de 2020 se alcanzaron resultados aún mejores (margen de 8,5% y 14,8% , respectivamente), reflejando un año financieramente positivo para esta industria. Se puede concluir que las líneas navieras han logrado éxito

en sus estrategias a lo largo del 2020, pese a los desafíos de la reducción de volumen provocadas por la pandemia y a los mayores costos asociados a la regulación IMO 2020<sup>18</sup>.

Más allá del margen operativo, el análisis de otros indicadores financieros de las navieras en el primer trimestre de 2020, como los ingresos, el EBITDA y el beneficio líquido, señalan la existencia de cierta heterogeneidad en el sector. En promedio, los ingresos en los tres primeros meses de 2020 indican una caída de 1,2% en comparación con los resultados del trimestre inmediatamente anterior (4Q2019), pero constituyen una mejora de 0,5% con relación a los ingresos obtenidos en el primer trimestre de 2019. Con respecto a la rentabilidad de las compañías, los resultados son mixtos: EMC, HL, WHL y ONE tuvieron un primer trimestre de 2020 con peor desempeño que el cuarto trimestre de 2019, al paso que HMM, MAERSK e YML experimentaron una mejora en relación al trimestre pasado.



Fuente: Elaborado a partir de datos de Alphaliner (2020) y de los informes financieros de las navieras.

<sup>18</sup> Se trata de la regulación de la OMI que entró en pleno vigor el 1 de enero de 2020 por la cual los barcos deben emplear *fuel oil* con un contenido máximo de azufre del 0.5% masa/masa frente al actual 3.5% para reducir las emisiones de óxido de azufre.

En cuanto al segundo trimestre de 2020, en el cuadro 13 se pueden visualizar los indicadores financieros de las navieras que ya habían publicado sus resultados en el momento de la elaboración de este informe. La mayoría de las empresas analizadas registró ingresos decrecientes en comparación con el primer trimestre del año (y también en términos interanuales) –lo que se puede atribuir, en gran medida, a los volúmenes reducidos de carga movilizada, aunque el aumento de los fletes haya amenizado esta caída. Por otra parte, casi la totalidad de este conjunto de empresas llegó al fin del segundo trimestre con beneficios netos importantes. Maersk, por ejemplo, observó un aumento de 13 veces en sus resultados del primer semestre en comparación con el anterior. Evergreen y Wan Hai, a su vez, han obtenido en estos meses sus mejores resultados en varios años. Los resultados negativos de la única compañía de la muestra a registrar una pérdida neta en el segundo trimestre (Yang Ming) se deben a sus operaciones con carga a granel seco.

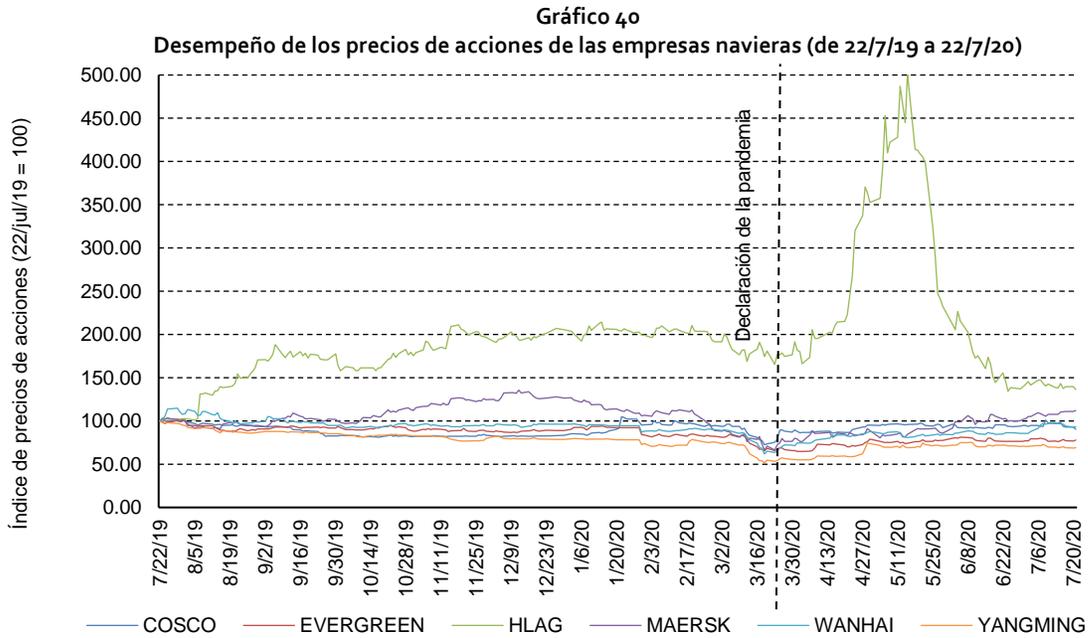
**Cuadro 13**  
**Resultados financieros de las navieras segundo trimestre de 2020**

Compañía	Variación del ingreso (2Q20/1Q20) (en porcentajes)	Variación del ingreso (2Q20/2Q19) (en porcentajes)	Beneficio neto
Evergreen Marine Corp Taiwan Ltd (EMC)	0,9	-6,9	3.192 (TWD M)
Hapag-Lloyd (HL)	-9,8	-5,0	257 (EUR M)
A.P. Møller-Mærsk (MAERSK)	-6,0	-6,5	443 (EUR M)
Wan Hai Lines Ltd. (WHL)	-9,7	-11,5	1.675 (TWD M)
Yang Ming Marine Transport Corp. (YML)	-8,3	-21,4	-67 (TWD M)
CMA CGM	-3,7	-10,9	145 (EUR M)
<b>Promedio</b>	<b>-6,1</b>	<b>-10,4</b>	<b>-</b>

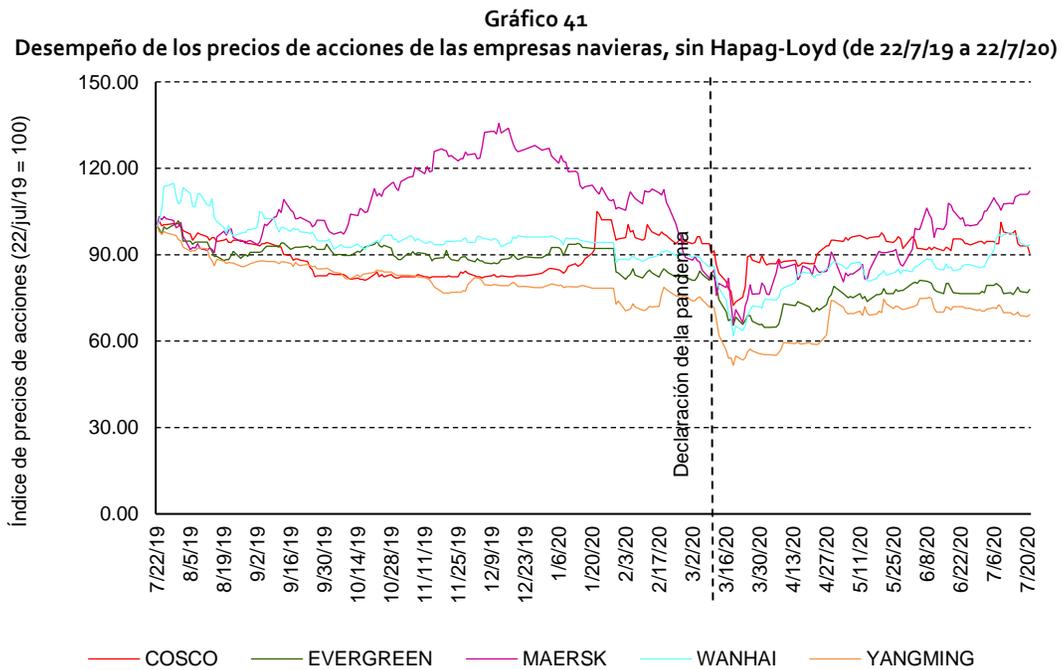
Fuente: Elaboración propia a partir de Alphaliner (2020).

Los números muestran que, a medida que fueron avanzando los meses, el desempeño de las líneas navieras, en general, ha contrariado muchas las proyecciones que se hicieron en el inicio de la pandemia. Los resultados observados en el segundo trimestre de 2020 señalan que la estrategia de administración de precios y cantidades por parte de las compañías se ha revelado exitosa. A pesar de la continuada incertidumbre, se estima que el conjunto de las grandes navieras podría llegar al fin de 2020 con un lucro superior a US\$ 9 mil millones, de acuerdo a Sea-Intelligence. El peor escenario considerado por los analistas, el cual, en abril, consistía en una pérdida de US\$ 23 mil millones en 2020, ha sido revisado para una pérdida de US\$ 7 mil millones, en la hipótesis improbable de que los fletes no se sostengan en el segundo semestre. De hecho, frente al buen desempeño observado en la primera mitad del año y a las recientes señales de relativa recuperación en los volúmenes del comercio internacional por contenedores, las expectativas son de que el tercero y el cuarto trimestres de 2020 tengan resultados financieros más positivos que el segundo trimestre (Shippingwatch, 2020).

Con respecto al desempeño de las acciones de las empresas que hacen el transporte de contenedores, el año de 2020 ha sido, hasta el momento, de extrema volatilidad. Ello se puede observar en el siguiente conjunto de gráficos, que ilustran la evolución del precio de las acciones de las principales líneas navieras de capital abierto (en el gráfico 4.1 se excluye la trayectoria de los precios de las acciones de Hapag-Lloyd, cuya sobrevaloración de abril a junio de 2020 termina por distorsionar la escala del gráfico).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Yahoo Finance (2020).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Yahoo Finance (2020).

Como queda claro por los gráficos, el mes de marzo de 2020 ha sido de fuerte contracción del valor de mercado de las navieras, la mayor parte de las cuales alcanzaron, en principios de abril, los valores mínimos de sus acciones a lo largo de varios años (Evergreen, Maersk, WHL, YML). A fines de marzo, los accionistas de Maersk, por ejemplo, habían perdido un 37% en valor en el período de 3 meses, y sus acciones se negociaron a un precio que se había visto, por última vez, en 2009. Una excepción notable a

esa tendencia es Hapag-Lloyd (HL), cuyas acciones experimentaron fuerte apreciación a lo largo de los primeros meses de 2020 (un 630%), llegando a alcanzar un récord el 15 de mayo (Alphaliner, 2020), haciendo que el valor de mercado de la compañía llegara a US\$ 34,6 mil millones, superando el valor combinado de las nueve grandes líneas con capital abierto.

A partir de la segunda mitad de abril, se han observado, en general, movimientos de regreso de los precios de las acciones a la tendencia que venían siguiendo antes de los efectos de la pandemia. Es decir, para la mayoría de las compañías, los últimos dos meses han sido de cierta recuperación de valor de mercado (Evergreen, Maersk, WHL, YML), y, en el caso de HL, de pérdida de porción expresiva del valor que había conquistado el mes anterior.

El Cuadro 14 reúne los datos de variación en los precios de acciones de las principales compañías navieras en 2020. La comparación se hace entre los precios de las acciones observados el día 21 de julio de 2020 y: a) los precios del mismo día del año 2019; b) los precios en el primer día hábil de 2020; y c) los precios en el mismo día del mes anterior (22 de junio de 2020).

**Cuadro 14**  
**Variación del precio de acciones de líneas navieras (al 21 de julio de 2020)**  
(En porcentajes)

Compañía	1 año	YTD	1 mes
Cosco Shipping International Co., Ltd.	-9,5	6,3	-5,2
Evergreen Marine Corp Taiwan Ltd (EMC)	-22,1	-13,8	1,9
Hapag-Lloyd (HL)	36,3	-33,1	-12,4
A.P. Møller-Mærsk (MAERSK)	12,1	-11,7	9,5
Wan Hai Lines Ltd. (WHL)	-6,5	-2,7	10,1
Yang Ming Marine Transport Corp. (YML)	-30,8	-12,9	-3,8
Promedio	-3,4	-11,3	0,01

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Yahoo Finance (2020).

La alta variabilidad de los precios de las acciones de las diferentes compañías dificulta la identificación de tendencias para el sector, principalmente si se tienen en cuenta los eventos específicos que han influido fuertemente en los precios de HL – y, en menor medida, de MAERSK. No obstante, es posible afirmar que, en general, las grandes navieras han perdido parte de su valor de mercado en 2020. En promedio, los precios de las acciones han caído un 11,3% desde enero de 2020. Por otra parte, al comparar el desempeño de las acciones en 2020 con respecto a una misma fecha de 2019, no hay una tendencia uniforme en el sector: las acciones de HL y MAERSK han experimentado mejores valoraciones en ese periodo, al paso que los papeles de Cosco, WHL y, principalmente, Evergreen y YML, han perdido valor de forma considerable.

Otras compañías navieras importantes, como CMA CGM y Pacific International Lines (PIL), se encuentran en dificultades. La primera reportó pérdidas en los últimos cuatro trimestres, y sigue manteniendo altos niveles de deuda. La segunda, que ya enfrentaba dificultades antes de la pandemia, se encuentra en una situación particularmente difícil, con varios de sus buques inactivos en Singapur y la necesidad de vender algunos de sus buques más grandes.

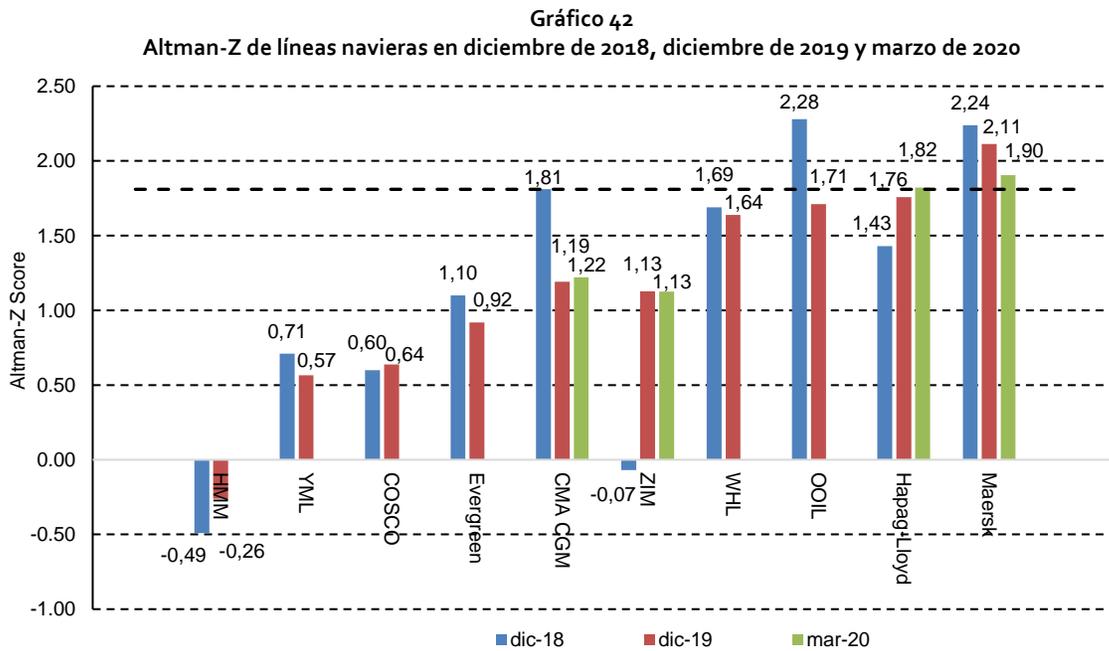
## 1. El índice Altman-Z y la probabilidad de insolvencia de las navieras

Más allá de la caída de los ingresos y de la rentabilidad de las compañías, la comprensión de la gravedad de la situación financiera de las navieras demanda el análisis de los niveles de deuda en los balances de las empresas. discutidas. La deuda de las navieras que se dedican al transporte de contenedores viene

en un largo proceso de acumulación, alcanzando, para un conjunto de catorce empresas, el monto de US\$ 95 mil millones en el tercer trimestre de 2019. Ese ha sido el resultado de una década en que la expansión del crédito al sector permitió el financiamiento de buques, tanto como que ayudó a crear las condiciones para un gran movimiento de fusiones y adquisiciones.

Como resultado del deterioro de las finanzas de las empresas navieras desde 2016, se ha producido un proceso que ha llevado a catorce de los principales operadores del mercado a tener un promedio de 1,3 en el índice Altman-Z, lo que ya sugería una alta probabilidad de que se declararan insolventes dentro de dos años. Desde entonces, este puntaje tuvo sucesivos empeoramientos (ITF, 2020; Alphaliner, 2020).

En diciembre de 2018, el Altman-Z promedio para un conjunto de diez compañías navieras fue de 1,13. Ese puntaje se mantuvo relativamente estable a lo largo de 2019, habiendo alcanzado un promedio de 1,14 en el mes de diciembre. La evolución del índice de cada una de las empresas en ese período se puede visualizar en el siguiente gráfico. En los casos de las empresas cuyos informes financieros del primer trimestre de 2020 ya se habían publicado (CMA CGM, ZIM, Maersk y Hapag-Lloyd), también se presenta el Índice Altman-Z para el mes de marzo de 2020.



Fuente: Cálculo propio a partir de informes financieros de las compañías.

A pesar de que el promedio se hubo mantenido relativamente estable en 2019, seis de los diez operadores evaluados tenían, individualmente, indicadores Z-scores inferiores a 1,3 en diciembre de 2019. Además, los únicos operadores que habían presentado indicadores en el rango más seguro de la escala del Altman-Z (es decir, superior a 1,8) en 2018 (CMA CGM, OOIL y Maersk) sufrieron caídas importantes en sus puntajes en 2019. Con la crisis derivada de la pandemia, ellas también podrían verse presionadas en el caso de que la contracción de la demanda se prolongue por más tiempo que el esperado.

Finalmente, el promedio del Altman-Z de las cuatro compañías que ya habían publicado sus informes financieros para el primer trimestre de 2020 (básicamente, las empresas de capital europeo o israelí) fue de 1,53. A pesar de ser más alto que el promedio del conjunto de diez empresas en 2019 (1,14),

es importante tener en cuenta que ese valor es inferior al promedio del puntaje de las mismas cuatro empresas en diciembre de 2019 (1,55).

Los operadores con índices de apalancamiento elevados son particularmente vulnerables, en particular aquellos con altos niveles de deuda a corto plazo (es, decir, que vencen este mismo año). De los once operadores analizados por Alphaliner (2020), seis tenían capital de trabajo negativo (pasivos corrientes que excedían los activos corrientes) en el último trimestre de 2019: CMA CGM, Hapag-Lloyd, HMM, PIL, Yang Ming y Zim. Los operadores con un historial de resultados negativos también están particularmente en riesgo. HMM, YML y Zim son ejemplos de operadores que han visto sus Z-scores caer debido a sus ganancias retenidas negativas.

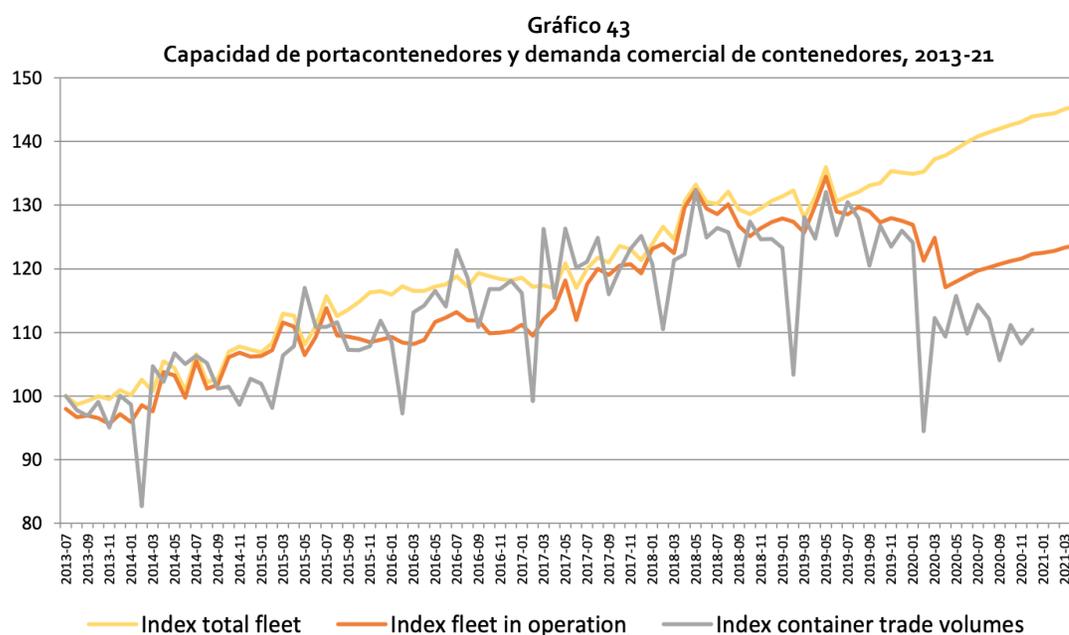
A fines de marzo de 2020, la agencia de calificación de crédito Moody's cambió la perspectiva de varios operadores de "estable" a "negativa" (Hapag-Lloyd, Maersk, MOL y NYK), destacando la alta dependencia que tienen los transportistas de contenedores del comercio mundial, así como la demanda industrial y de los consumidores, que se vería afectada negativamente por los bloqueos y las medidas de cuarentena implementadas en todo el mundo. Con el desempeño sorprendentemente positivo de las navieras en la primera mitad de 2020 y, principalmente, capacidad de mantener los fletes en niveles elevados durante los meses más graves de la pandemia hasta el momento, existe la expectativa de que las agencias de crédito vuelvan a revisar sus clasificaciones. Sin embargo, se enfatiza que, debido a la incertidumbre y la volatilidad de las variables capaces de influir sobre las finanzas de las navieras en el actual contexto, la asertividad de cualquier pronóstico dependerá de los resultados financieros del segundo trimestre.

Es esperable que el desbalance de los contenedores siga impactando de forma significativa los movimientos de carga en el resto del año. Se proyecta que más de 250 salidas originalmente programadas para ese periodo sean anuladas, como reacción de los transportistas a la caída en la demanda. Han sido anunciado recortes de capacidad en casi todas las rutas clave: además de las rutas Asia-Europa, Asia-Norteamérica y Transpacífico, los transportistas también han implementado reducciones de capacidad en América del Sur, Oriente Medio, el subcontinente indio, África y Oceanía.

La flota de portacontenedores inactivos aumentó a un récord de 524 unidades para 2,65 MTEU en 11 de mayo, superando el máximo anterior de 2,46 MTEU a principios de marzo de este año (Figura 3). La flota inactiva actualmente representa el 11,3% de la capacidad total de la flota de portacontenedores. Parte de esa flota se enviará para actualizaciones de depuradores, con 1,02 MTEU de capacidad de embarcación actualmente en los astilleros para la instalación de dichos sistemas. Además de estos, habrá una inactividad involuntaria significativa para una gran parte de las flotas operadas por los transportistas, alcanzando la eliminación de hasta un 30% de la capacidad total en algunas rutas.

Como señala ITF (2020), la sobreoferta actual de buques podría volverse más problemática, ya que se espera un aumento en la oferta de portacontenedores en 2020 y 2021. Si los volúmenes de comercio mundial de contenedores se contrajeran en un 11% en 2020 (en línea con las proyecciones del FMI), incluso una tasa de inactividad de buques portacontenedores del 15% (el promedio histórico) no sería capaz de cerrar la brecha con la reducción de la demanda. Como ilustra el

Gráfico 43, nunca se había observado, desde 2013, una brecha tan grande entre la demanda de comercio y la flota global de portacontenedores.



Fuente: ITF (2020).

Al problema de la sobreoferta de capacidad se suma, como uno de los impactos de la pandemia, el aumento de los casos de carga abandonada, como ha constatado la British International Freight Association (BIFA). Frente al derrumbe de los mercados consumidores o a la interrupción de las actividades comerciales, se ha puesto más común que se rechacen las cargas en los puertos de destino. De esta situación han derivado graves problemas, como la indefinición con respecto a quien debe pagar por los costos de almacenaje y disposición de la carga. Se estima que los costos de la carga abandonada pueden alcanzar muchas decenas de miles de dólares, que enseguida son demandados a los agentes de carga por las líneas navieras (Mundo Marítimo, 2020).

Los propietarios de embarcaciones que no operan también han sentido las consecuencias de las estrategias de mitigación de los transportistas, ya que las líneas de contenedores alquilan una parte considerable de su flota de esos proveedores. La caída en la demanda de transporte de contenedores ha llevado a las navieras a devolver la capacidad de fletamento y priorizar el uso de sus propios buques – o, aún a utilizar la capacidad de los transportistas que operan en las mismas alianzas. Además, varias compañías están reemplazando los buques fletados por barcos de mayor dimensión y que se encontraban infrautilizados en otras actividades comerciales.

## **IV. Ha habido una reacción rápida y variada de la industria y los gobiernos frente a los efectos de la pandemia**

### **A. La reacción de las aerolíneas y de los gobiernos**

En todo el mundo, las aerolíneas se han visto altamente impactadas por la pandemia y sus efectos sobre el transporte aéreo (Recuadro 1). Compañías de todas las regiones han dado inicio a reestructuraciones financieras bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos, proceso que pospone las obligaciones de una empresa con sus acreedores, dándole tiempo para reorganizar sus deudas o vender partes del negocio. En general, todas las aerolíneas se han visto obligadas a adoptar medidas drásticas de contención de gastos, como la reducción de flotas, el cierre de operaciones en determinados aeropuertos y países, y la consecuente extinción de miles de puestos de trabajo. En los casos más extremos, han empezado procesos de liquidación.

En Europa, el grupo de empresas más impactadas por la crisis del sector incluye aerolíneas como la británica Flybe, Turkish AtlasGlobal, GermanWings, Level Europe y cuatro filiales de Norwegian Air Shuttle (en Suíza y Dinamarca), todas las cuales se han declarado en bancarrota. Otras, como la sueca Braathens Regional Airlines, se han acogido al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos.

En Italia, la segunda mayor aerolínea del país, Air Italy, también ha sido liquidada, mientras que el gobierno ha dado inicio a la renacionalización de Alitalia. Las grandes aerolíneas de la región, como Lufthansa, KLM y AirFrance, tampoco han estado inmunes a la crisis, que ha impactado sus operaciones en todo el mundo.

En Asia y Pacífico, la aerolínea nacional de Tailandia, Thai Airways, tuvo aprobado su pedido de reestructuración bajo la ley nacional de bancarrotas, mientras que Virgin Australia, la segunda aerolínea australiana más importante, entró en proceso voluntario de administración judicial en abril. En África, la aerolínea Air Mauritius y la sudafricana Comair también lo hicieron, mientras que el futuro de la estatal

South African Airways, que ya enfrentaba dificultades antes de la pandemia y se encuentra en negociaciones para un posible plan de rescate, es incierto.

En América del Norte, también han sido muchas las empresas afectadas por la pandemia. En marzo, la aerolínea Miami Air International solicitó protección por bancarrota bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos. Trans States Airlines anticiparon el cierre de sus operaciones —originalmente planeado para el fin de 2020— al 1 de abril. Carrier Compass Airlines, que volaba como American Eagle y Delta Connection, tuvo que cesar sus operaciones, y RavnAir, la aerolínea regional más grande de Alaska, también se declaró en bancarrota en abril.

En América Latina y el Caribe, la crisis ha afectado gravemente a las mayores aerolíneas de la región. Avianca fue la primera compañía a tomar medidas drásticas en respuesta a la crisis: el 10 de mayo de 2020, la empresa inició un proceso de reestructuración al solicitar la protección prevista por el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos.

Frente a la reducción de más de 80% de sus ingresos, la empresa buscaba, entonces, obtener la autorización para pagar aproximadamente US\$ 300 millones en obligaciones preexistentes de las compañías deudoras, como el pago de impuestos, pagos a proveedores, salarios de empleados y suministro de combustible. Desde el anuncio del cierre del espacio aéreo de Colombia, en marzo, más de 140 de las aeronaves de Avianca se encuentran en tierra y la mayoría de los funcionarios de la empresa han estado en licencia sin sueldo.

El 26 de mayo de 2020, el grupo Latam Airlines y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y los Estados Unidos presentaron una solicitud de recuperación judicial en los Estados Unidos, y al mes siguiente anunció el cierre de su filial en Argentina. En julio de 2020, la subsidiaria del grupo en Brasil se sumó al proceso de reestructuración de la deuda, también bajo la protección del Capítulo 11 de la ley de bancarrota de los Estados Unidos. Latam se ha convertido, entonces, en el grupo de aviación más grande en buscar una reorganización de emergencia como resultado de los impactos de la pandemia. Antes de la crisis, la compañía operaba 1.400 vuelos diarios en 26 países, transportando 74 millones de pasajeros al año y empleando a 42.000 personas. En abril, sus vuelos se habían reducido en un 95%, y, en mayo, anunció el despido de 1.400 empleados de sus sucursales en Chile, Colombia, Ecuador y Perú, como resultado de la reducción drástica de sus operaciones.

**Recuadro 1**

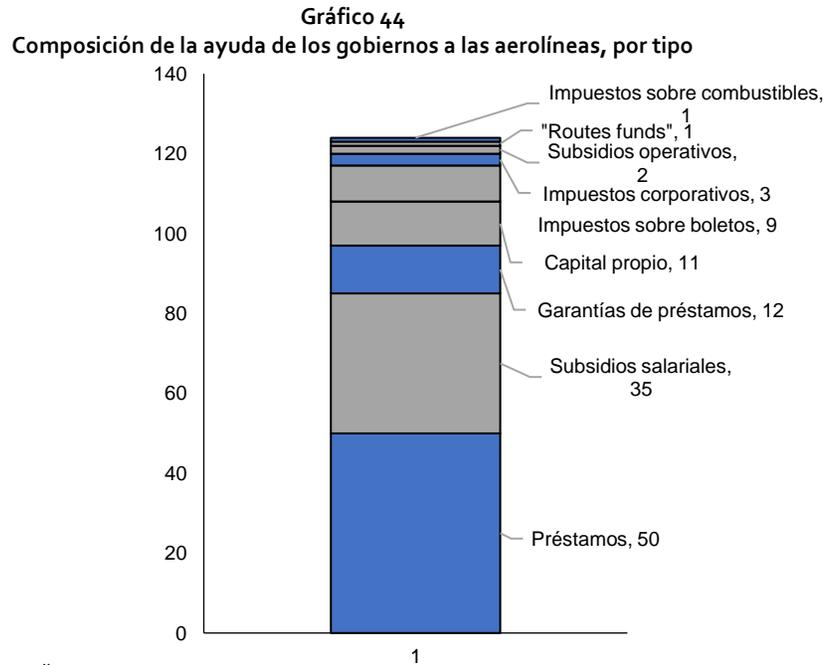
**Línea del tiempo de eventos relativos a las aerolíneas desde el inicio de la pandemia**

Fecha	Evento
24/mar/20	La aerolínea Miami Air International solicita protección por bancarrota bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos.
16/abr/20	Los Estados Unidos aprueban un rescate directo de US\$ 25 mil millones a las aerolíneas bajo la Ley CARES de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica contra el coronavirus.
21/abr/20	Virgin Australia, la segunda aerolínea australiana más importante, entra en proceso voluntario de administración judicial.
4/may/20	La Comisión Europea aprueba el paquete de ayuda financiera del Gobierno Francés de 7.000 millones de Euros para Air France-KLM.
10/may/20	Avianca Holdings da inicio a un proceso de reestructuración al solicitar la protección prevista por el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos.
19/may/20	Thai Airways tiene aprobado su pedido de reestructuración bajo la ley de bancarrotas de Tailandia.
21/may/20	El Gobierno de Ecuador anuncia la decisión de liquidar la compañía Tame, que nació en 1962 como una aerolínea militar.
26/may/20	El grupo Latam Airlines y sus filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y los Estados Unidos presentaron una solicitud de recuperación judicial en los Estados Unidos, también bajo la protección del Capítulo 11 de la ley de bancarrota de los Estados Unidos.

Fecha	Evento
17/jun/20	El grupo Latam Airlines anuncia el cierre de sus operaciones en Argentina, resultando en la pérdida de 1.715 puestos de trabajo.
25/jun/20	La Comisión Europea aprueba el Plan del Gobierno Alemán de 6.000 millones de euros para recapitalizar a Lufthansa.
25/jun/20	El Gobierno de Holanda llega a un acuerdo con el Gobierno Francés para asumir el monto de 3.400 millones de Euros del Plan de ayuda financiera a Air France-KLM.
30/jun/20	El Grupo Aeroméxico inicia un proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos.
7/jul/20	OceanAir (que de 2010 a 2019 se llamó Avianca Brasil y es independiente de Avianca Holdings) pide de nuevo a la justicia ser declarada en quiebra, después de acogerse a finales de 2018 a la ley de bancarrotas y no conseguir la recuperación judicial.
9/jul/20	La filial brasileña de Latam informa que se acogerá a la ley de quiebras de Estados Unidos en un proceso voluntario de reorganización y reestructuración de deuda, sumándose a las filiales en Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Estados Unidos.

Fuente: Elaboración propia a partir de varias fuentes.

La crisis del sector ha llevado gobiernos de todo el mundo a elaborar medidas de socorro a las compañías aéreas. En total, los gobiernos se han comprometido a proveer US\$ 123 mil millones en ayuda financiera a las aerolíneas, según datos de IATA (2020) en 15 de mayo de 2020 (gráfico 44). El apoyo se ha presentado en una variedad de formas, no solo mediante la inyección de capital por parte del gobierno o de la concesión de préstamos a las aerolíneas, sino también por medio del aplazamiento del pago de impuestos y de la reducción de las obligaciones fiscales.



Fuente: adaptado de IATA (2020i).

Del total de US\$ 123 mil millones, US\$ 67 mil millones deberán ser reembolsados: son préstamos concedidos directamente por el gobierno o por el sector privado con la garantía del gobierno, además de postergaciones de pago de tributos. El saldo remanente consiste principalmente en subsidios salariales (US\$ 34,8 mil millones), financiamiento de capital (US\$ 11,5 mil millones) y subsidios fiscales (US\$ 9,7 mil millones). Esta ayuda es considerada vital, ya que las aerolíneas gastarán aproximadamente

US\$ 60 mil millones en efectivo solo en el segundo trimestre de 2020. Además, más de 30 países han otorgado subsidios salariales a compañías del sector, habiendo subsidiado los salarios de más de 800 mil empleados de aerolíneas (IATA, 2020).

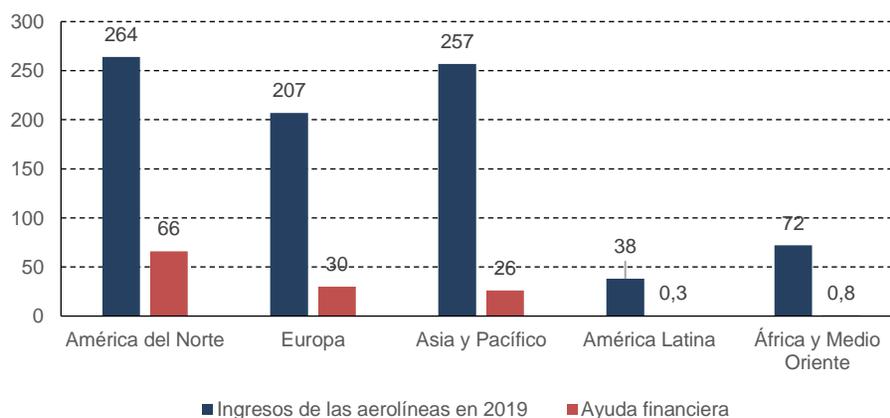
Regionalmente, las medidas se han revelado extremadamente desiguales. En los Estados Unidos y Francia, por ejemplo, la ayuda gubernamental al sector ha representado más de 30% de los ingresos de las aerolíneas en 2019 (32,7% y 36,1% respectivamente). Otros países desarrollados, como Alemania (19,5%), Holanda (41,1%) y Japón (22,1%), también han aprobado paquetes de salvataje de montos significativos. Singapur se ha presentado como un caso especial, en el que la ayuda del gobierno ha llegado a un monto equivalente a 84,2% de los ingresos en 2019.

En Alemania, por ejemplo, se aprobó el 25 de mayo de 2020 una ayuda de € 9 mil millones (US\$ 9,8 mil millones) para Lufthansa. Este ha sido el mayor rescate corporativo alemán desde el comienzo de la crisis del coronavirus, y permitirá al gobierno tener una participación del 20% de la compañía, que podría aumentar hasta un 25% más una acción en el caso de un intento de adquisición por parte de aerolínea. El objetivo central del gobierno alemán es de preservar empleos en el país. También en Europa, el grupo KLM-Air France ha recibido € 10 mil millones en ayuda gubernamental, la mayor parte (€ 7 mil millones proveniente de Francia).

En los Estados Unidos, el soporte a las aerolíneas ha venido el 16 de abril de 2020 en la forma de un rescate directo. El monto de la ayuda gubernamental es de US\$ 25 mil millones y se ha movilizado bajo la Ley CARES de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica contra el coronavirus, aprobado en marzo de 2020 para permitir a las empresas del sector continuar pagando salarios y beneficios a los empleados. De este total, American Airlines recibirán un monto de US\$ 5,8 mil millones para pagar salarios y beneficios (compuesto por una subvención directa de \$ 4,1 mil millones, y un préstamo a baja tasa de interés de \$ 1,7 mil millones). Delta Airlines, a su vez, recibirán de US\$ 5,4 mil millones (de los cuales \$ 1,6 mil millones corresponden a un préstamo a baja tasa de interés).

En los mercados emergentes, sin embargo, la ayuda de los gobiernos se ha revelado considerablemente limitada, representando una porción muy baja de los ingresos de las aerolíneas en países como China (2%), India (0%), Turquía (0,3%) e Indonesia (0,2%). En América Latina y el Caribe, la ayuda prevista en países como Brasil, Chile, Colombia y Ecuador también se ha revelado limitada, representando, de forma agregada, 0,3% de los ingresos de las aerolíneas de la región en 2019 – la proporción más baja entre todas las regiones analizadas (gráfico 45).

**Gráfico 45**  
**Soporte del gobierno a las aerolíneas por país**  
(En mil millones de dólares)



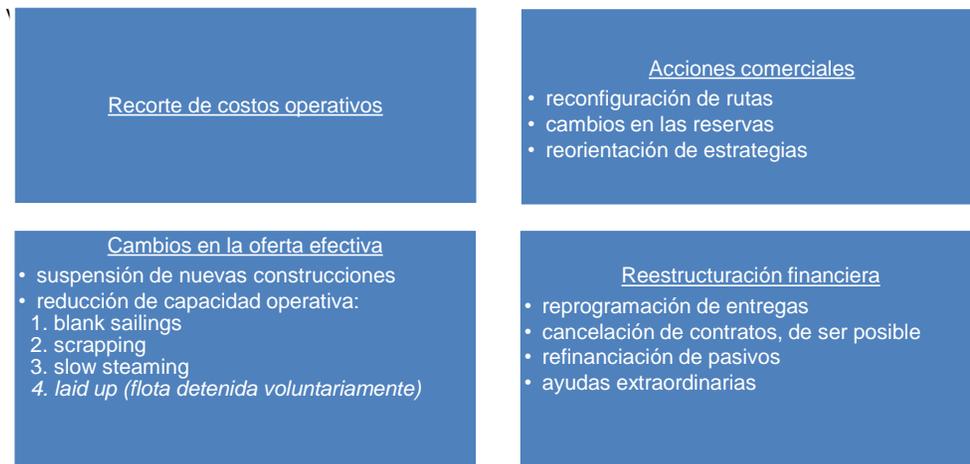
Fuente: elaborado a partir de datos de IATA (2020i).

## B. Reacciones en el transporte marítimo de contenedores

Frente a la crisis originada por la pandemia en 2020, como ya había hecho en 2009, la industria del transporte marítimo tomó medidas de ajuste en cuatro esferas: 1) recorte de los costos de operación; 2) administración de la oferta efectiva, 3) reajuste de los compromisos financieros y 4) reorientación de las estrategias de mercado. Benamara et al. (2010) sostienen que, si bien las tarifas de los fletes y los precios de los buques de segunda mano reaccionan inmediatamente a un cambio en el equilibrio de la oferta y la demanda, la introducción de nueva capacidad responde y se ajusta sólo con un retraso significativo.

Con respecto al ajuste de la cantidad ofrecida, en general la industria cuenta con cinco maneras de actuar frente a una disminución de la demanda: 1) dejar de encargar nuevo tonelaje; 2) deshacerse de buques (antiguos), conocido como scrapping; 3) terminar o aplazar los pedidos existentes en los astilleros, 4) poner en práctica la reducción de la velocidad (navegación lenta, conocida como slow steaming), limitando así la capacidad efectivamente disponible, compensando el aumento de la capacidad nominal de la flota; y 5) poner temporalmente fuera de servicio los buques (conocida como laid up).

**Diagrama 2**  
Estrategia de ajuste empresarial ante la crisis



Fuente: (Sánchez, 2011).

Sánchez (2011) afirma, analizando la reacción de la industria marítima en 2008-2009 y en adelante, que el objetivo final era reducir los costos de operación y reestructurar los compromisos financieros. A pesar de reconocer el problema de la sobre expansión y de enfrentarse a una situación muy delicada, el sector tomó medidas para estar bien preparado para el momento en que la economía mundial volviera a registrar cifras de crecimiento económico positivas y, por lo tanto, necesitara una nueva capacidad de transporte considerable. En consecuencia, las medidas de la industria marítima contra un nuevo exceso de capacidad de la flota en la retrospectiva fueron o bien poco entusiastas, ya que el sector seguía afrontando a) el modelo de crecimiento positivista que prevalecía antes de la crisis, o b) las estrategias de mercado con otros objetivos a largo plazo.

Frente a la nueva crisis originada por la pandemia de 2020, la estrategia está funcionando nuevamente. En particular, es posible observar los *blank sailings*<sup>29</sup>, la flota inactiva y la demolición de

<sup>29</sup> *Blank sail* implica que durante una semana, quincena o mes específicos (dependiendo de la frecuencia del servicio de línea), esa zona no recibirá un buque, para descargar o cargar carga, no obstante haber estado previamente planificado.

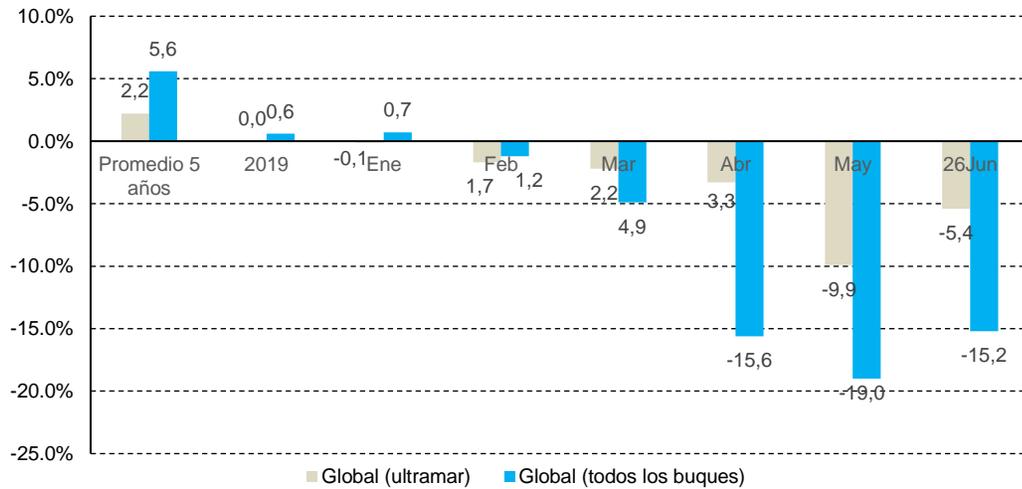
buques. El estallido de una pandemia cambió todas las expectativas económicas y comerciales para 2020. De una previsión de crecimiento del 3,6% del comercio de contenedores en todo el mundo en el último trimestre de 2019, al 2,5% en enero de 2020, pasando a -4,9% en abril, para bajar aún más en mayo hasta un -9%. En julio, de todos modos, la caída esperada se había moderado a un -7,2%. Esta caída se explica en parte, además de la pandemia, por el continuo aumento de las cancelaciones de servicios y las restricciones laborales.

Es interesante tomar en cuenta las declaraciones del director ejecutivo de Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, que confirma los contenidos del cuadro anterior. Si bien advierte un escenario difuso hasta fin de 2020, la administración de la capacidad ofrecida mediante blank sailings es uno de los factores que ayudaron a las líneas a mantener los fletes en un nivel más adecuado a su objetivo de proteger las finanzas corporativas, y por encima de valores históricos, y en la capacidad de hacer evaluaciones de costos en el momento oportuno. Afirmó que actuar con rapidez en la administración de sus costos garantiza al grupo tener una posición firme para enfrentar las adversidades del momento actual: "creo que todos sabemos lo que sucedió en 2008-2009, y somos ciertamente más agresivos a la hora de eliminar costos hoy en día de lo que posiblemente fuimos entonces", y agregó, "Eso es lo que estamos haciendo, porque sencillamente necesitamos menos [buques]. La única forma de sobrevivir es eliminando costos." (...) "Esencialmente, estamos evaluando cada categoría de costos e intentando ahorrar dinero donde sea posible" (...) "Por un lado, esto implica tratar de combinar servicios, reenviar buques, pero además estamos buscando la forma de ahorrar costos por el lado de las terminales y de darle mayor eficiencia a nuestras operaciones de transporte" (Portual Portuario, 2020).

En esta misma línea, la mayor parte de las navieras disminuyeron significativamente la capacidad total de sus flotas en el primer semestre de 2020. De hecho, once de las doce mayores líneas navieras optaron por hacerlo. En términos porcentuales, los recortes más expresivos los hicieron Wan Hai Lines (-14% de la capacidad, equivalente a 38.500 TEU) y Pacific International Lines (-10,7%, equivalente a 42.000 TEU). Maersk, a su vez, realizó el mayor recorte de capacidad en términos absolutos: 236.000 TEU entre enero y junio de 2020, reduciendo su participación en la flota global de portacontenedores. La excepción a la tendencia ha sido la surcoreana HMM, que ha aumentado en un 42% la capacidad de su flota entre enero y junio, como resultado de la incorporación de buques nuevos – los cuales habían sido adquiridos antes de la pandemia – y de la devolución de buques subarrendados por otras navieras (Alphaliner, 2020).

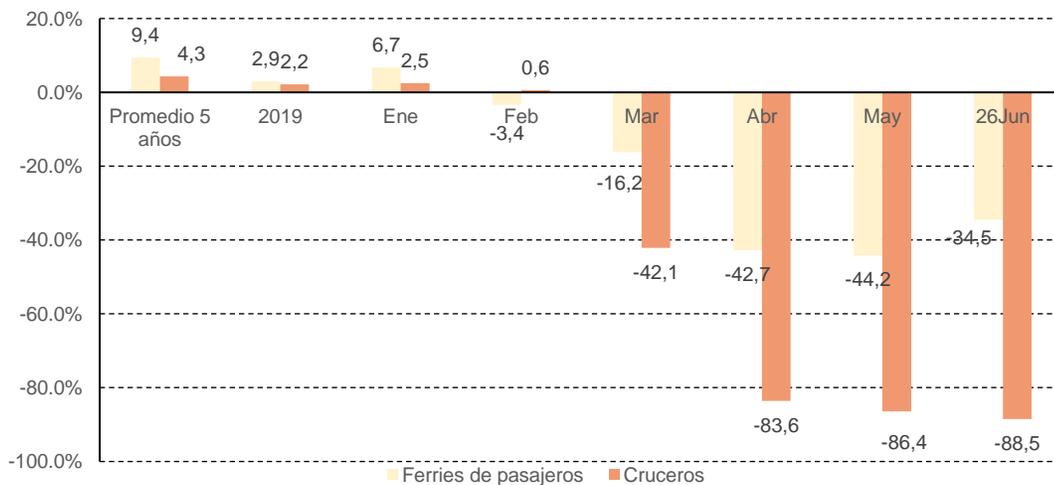
El resumen de la situación del sector marítimo. al cierre del primer semestre del año se observa en los siguientes gráficos, que ilustran las caídas efectivas en port calls, para los cinco años previos a 2020, el 2019 y la primera mitad del 2020, separado en: buques de ultramar y todos los buques (gráfico 46), y ferries de pasajeros y cruceros (gráfico 47). Se puede notar, por ejemplo, que en los años previos a la pandemia, el sector venía experimentando un crecimiento anual promedio de 5,6% en los port calls, considerando la totalidad de los buques. El crecimiento del movimiento de los ferries de pasajeros fue aún más expresivo (promedio anual de 9,4% en los cinco años que antecedieron el Covid-19), al paso que el tráfico de cruceros venía creciendo a un ritmo de 4,3% al año.

**Gráfico 46**  
**Port calls para los cinco años previos a 2020, el 2019 y la primera mitad del 2020**  
**(buques de ultramar y todos los buques)**  
*(En porcentajes)*



Fuente: Fuente: elaborado a partir de datos de Clarkson (2020).

**Gráfico 47**  
**Port calls para los cinco años previos a 2020, el 2019 y la primera mitad del 2020 (ferries de pasajeros y cruceros)**  
*(En porcentajes)*



Fuente: elaborado a partir de datos de Clarkson (2020)

Notas: Global Port Calls: fuente Clarksons Research: 'Deep Sea' - Buques de carga en aguas profundas; incluye petroleros MR y superiores, bulkcarriers Panamax y superiores, buques portacontenedores 3,000+ TEU, VLGCs, portadores de GNL 60,000 cbm, PCTCs 6,000+ ceu. Los valores semanales se basen 7 días hasta e incluyendo la fecha indicada. Para obtener más información sobre la metodología de las llamadas portuarias, véase Sea/net.

China Port Calls (Deep Sea): fuente Clarksons Research: 'Deep Sea' - Buques de carga en aguas profundas; buques base enumerados anteriormente. 2020 tasas de crecimiento ajustadas para el momento del Año Nuevo Chino. Los valores semanales se basen 7 días hasta e incluyendo la fecha indicada. Para obtener detalles completos sobre la metodología de llamadas parciales, véase Sea/net.

Passenger Ferry & Cruise Port Calls: fuente Clarksons Research. Los valores semanales se basen 7 días hasta e incluyendo la fecha indicada. Para obtener más información sobre la metodología de las llamadas portuarias, véase Sea/net.

Global Port Calls: fuente Clarksons Research, base todos los buques excluyendo remolcadores. Los valores semanales se basen 7 días hasta e incluyendo la fecha indicada. Para obtener más información sobre la metodología de las llamadas portuarias, véase Sea/net.

Aunque se pueda afirmar que la tendencia ascendente del tráfico marítimo en los últimos años ya se había desacelerado en 2019, la caída en el número de port calls que se ha observado en 2020 no tiene precedentes en la historia reciente. Las caídas sucesivas tuvieron inicio en febrero, profundizándose hasta el mes de mayo, cuando se registraron las contracciones interanuales más importantes en el tráfico global – es decir, considerando la totalidad de los buques (caída de 19%), de los buques de ultramar (-15,6%) y de los ferries de pasajeros (-44,2%). El mes de junio ha sido de alguna recuperación para casi la totalidad de las categorías analizadas, a excepción de los cruceros, cuyos port calls registraron su peor desempeño, hasta el presente momento, en la tercera semana de junio: -89,4% en comparación con la misma fecha de 2019. De esta manera, hay indicios de que la recuperación del tráfico de este tipo de embarcación sea más lenta que la de los demás tipos de buques.

En América Latina y el Caribe, un examen inicial de los efectos a corto plazo de la pandemia y los nuevos procedimientos de control del transporte y las operaciones marítimas apuntan a un retraso adicional medio de 2,5 a 4 días en la llegada de los contenedores de importación a su destino final. También se han detectado demoras similares en el cruce de fronteras interiores y en la entrega de carga aérea, aparte del aumento de los precios de algunos productos esenciales. Según los operadores portuarios, los efectos negativos observados hasta la fecha han sido graves, y en algunos casos se ven agravados por los embotellamientos logísticos, por ejemplo, la falta de capacidad de almacenamiento en los puertos y la no disponibilidad de contenedores vacíos, y la necesidad de nuevos arreglos institucionales para la gestión de crisis.

En cuanto al transporte marítimo, hasta abril de 2020, en la región de América Latina y el Caribe se registraron un total de 20 viajes en blanco en la costa occidental de América del Sur (WCSA) y 4 en la costa oriental de América del Sur (ECSA), es decir, aproximadamente un 50% de las cancelaciones. A nivel mundial, más de 2 millones de TEU ya están fuera de servicio, lo que representa el 8,8% del total. Como antecedentes, el impacto comparable sería el de la crisis económica y financiera mundial de 2009. En ese momento se cancelaron algo más de 1,5 millones de TEU, cifra que ya ha sido superada, lo que nos lleva a un récord histórico en términos absolutos. En términos porcentuales, la cifra actual es menor, ya que en ese momento la flota paralizada equivalía al 11,7% de la capacidad mundial. El Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá informó de que, como resultado del impacto de la pandemia, el 27 de marzo se habían registrado 32 tránsitos en la vía interoceánica y 52 cancelaciones de buques que habían sido reservados.

Las compañías navieras comenzaron a hacer escala en los puertos chinos de nuevo al disminuir la tasa de infección por COVID-19 en China y reanudar la producción. Algunos, pero no todos, de los calendarios suprimidos durante febrero se restablecieron como productos y empezaron a aumentar de nuevo. Muchos contenedores, que habían quedado varados durante el cierre inicial, finalmente zarparon.

Los servicios regulares programados y posteriormente cancelados (blank sailings), solo en febrero de 2020, tuvieron cancelaciones de 105 viajes en rutas desde Asia (pasando por China) a América del Norte y las regiones del Norte de Europa y el Mediterráneo (Drewry, 2020b). El número de cancelaciones disminuyó en marzo (33) de 2020, pero volvió a aumentar en abril (66) y mayo (82) en las rutas transpacíficas, transatlánticas, y entre Asia y el Norte de Europa y el Mediterráneo. Como ejemplo del incremento interanual, nótese que, en abril de 2020 comparado con el mismo mes de 2019, los blank sailings aumentaron un 288%, de 17 a 66 casos<sup>20</sup>.

Durante la primera semana de junio de 2020, la flota de portacontenedores inactivos alcanzó el máximo hasta el momento, con una flota inactiva de 551 barcos, representando 2,72 millones de TEU,

---

<sup>20</sup> De acuerdo a datos de Drewry Supply Chain Advisors (2020).

lo que representa el 11,6% de toda la flota mundial. Ocean Alliance<sup>21</sup>, ha anunciado hasta ahora reducciones de capacidad del 1% al 4% en Asia-Europa, en comparación con el 20% al 25% para 2M y THE Alliance mientras que han anunciado del 2% al 5% en el transpacífico, en comparación con el 3% al 10% para 2M y el 9% al 15% para THE Alliance.

Con relación a la demolición de los buques, en el primer semestre de 2020 se enviaron 56 barcos a scrapping (demolición / reciclado), por una capacidad total de 143.000 teu. Las estimaciones de las consultoras internacionales indican que el proceso continuará durante todo el año y el subsiguiente. Por una parte, Alphaliner espera que en 2020 se alcancen aproximadamente 300.000 teu de capacidad demolida, cifra que es mayor que los 185.000 teu y 102.000 teu desguazados en 2019 y 2018 respectivamente, pero todavía por debajo de los 413.000 teu y 655.000 teu reciclado en 2017 y 2016. Clarksons, por su parte, estima la demolición seguirá en los años venideros, con un crecimiento interanual para 2021 de 52%, en comparación con 2020.

Frente al deterioro financiero de algunas empresas del sector, se espera que un número creciente de compañías navieras recurra al apoyo del gobierno para superar las consecuencias de la pandemia. El apoyo estatal para las empresas navieras no es nuevo, sino que ha sido una característica de la industria desde la década de 1960 en Europa, América y Asia. El gobierno de los Estados Unidos, por ejemplo, otorgó subsidios a muchas de las organizaciones pioneras de la contenedorización (Alphaliner, 2020).

Los subsidios y otras formas de apoyo financiero para las navieras contenedores han continuado hasta el día de hoy. En total, ocho de las doce mayores líneas de transporte de contenedores ya han recibido apoyo financiero de sus gobiernos en los últimos años, o tienen intereses directos de propiedad estatal. CMA CGM (Francia) y HMM (Korea), por ejemplo, han recibido recientemente un nuevo apoyo financiero de sus gobiernos nacionales, mientras que Evergreen, Yang Ming y PIL también han recibido ayuda financiera de los gobiernos de Taiwán y Singapur.

El Recuadro 2 presenta una síntesis de las principales ayudas estatales recibidas por las principales líneas navieras de contenedores del mundo.

<b>Recuadro 2</b>	
<b>Historia de apoyo gubernamental a las líneas navieras de contenedores</b>	
Línea naviera	Historia reciente de apoyo gubernamental
Cosco Shipping (China)	Recibió más de US\$ 41.077 millones a través de una emisión de acciones no públicas en enero de 2019, de los cuales más de US\$ 545 millones fueron de su empresa matriz, la estatal china que actualmente posee el 46% de las acciones de la compañía. Se registra, en total, el recibimiento de más de US\$ 1.567 millones en subvenciones del parte del gobierno chino desde 2009.
CMA CGM (Francia)	El Fondo Estratégico de Inversiones francés (FS1) invirtió US\$ 150 millones en una participación del 6% en CMA CGM en junio de 2013. En mayo de 2020, recibió US\$ 1.120 millones en nuevos préstamos de tres bancos – HSBC, Société Générale y BNP Paribas – garantizados hasta el 70% por el gobierno francés.
Hapag Lloyd (Alemania)	En 2009, el gobierno alemán le dio una garantía de préstamo de más de US\$ 1.330 millones, la cual fue cancelada en septiembre del 2010. Tras invertir más de US\$ 536,7 millones para adquirir una participación del 23% en Hapag-Lloyd en 2009-2010, la Ciudad de Hamburgo (HGV) aún retiene un 13,9% de participación en la naviera, junto con los gobiernos de Qatar y Arabia Saudita – los cuales poseen 12,3% y 10,2%, respectivamente.

<sup>21</sup> Ocean Alliance, 2M y THE Alliance forman parte del selecto grupo de alianzas navieras que tienen la cuota de mercado a aproximadamente al 79% a nivel mundial (datos de junio 2020).

Línea naviera	Historia reciente de apoyo gubernamental
HMM (Korea)	El Banco de Desarrollo de Corea (KDB), de propiedad estatal, y Korean Ocean Business Corp. (KOBEC) han proporcionado más de US\$ 583,4 millones a HMM a través de bonos convertibles en abril de 2020, y, de forma combinada, han aumentado su participación en HMM al 74%. Además, KOBEC proporcionó a HMM el monto adicional de US\$ 44 millones para financiar la adquisición de 48.980 unidades de nuevo equipo de contenedores. Desde 2016, ambas instituciones han inyectado más de US\$ 2.657.850 en la compañía mediante la emisión de títulos de deuda.
Evergreen (Taiwan)	El Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Taiwán (MOTC) proporcionó un paquete de ayuda para las líneas navieras taiwanesas en 2016, que incluía líneas de crédito a tasas de interés preferenciales y descuentos en las tasas portuarias y terrestres. Una nueva ronda de ayuda estatal de US\$24,3 millones será aplicada por el Gobierno de Taiwán en 2020 (destinadas a Evergreen y Yang Ming).
Yang Ming (Taiwan)	Las entidades vinculadas al gobierno, incluyendo el MOTC, el Fondo de Desarrollo Nacional y Taiwan International Ports Corp., poseen, actualmente, el 48% de las acciones de Yang Ming. La naviera recaudó más de US\$ 34,3 millones en 2017 a partir de nuevas emisiones de acciones, con las entidades gubernamentales contribuyendo con más del 53% del total recaudado. Se espera que en 2020 se realice una nueva emisión de acciones preferentes, que deberá ser financiada por el gobierno de Taiwán.
PIL (Singapur)	PIL recibió un préstamo de US\$ 180 millones de una filial vinculada a Temasek Holdings, de Singapur, en enero de 2018. El 26 de mayo de 2020, PIL confirmó que estaba en negociaciones con un fondo de propiedad de Temasek Holdings para una posible inversión en la empresa.
ZIM (Israel)	El gobierno israelí mantiene una participación especial en ZIM, la cual restringe la transferencia de acciones que superen el 35%. Sin embargo, no se ha informado de ninguna ayuda estatal directa a la naviera desde la reestructuración de su deuda en 2014.
Fuente: elaborado a partir de información de Alphaliner (2020).	

## V. Discusión

El objetivo de este estudio es analizar la situación del transporte aéreo (de pasajeros y cargas) y del transporte marítimo internacional de contenedores que resultó de la aparición del brote infeccioso del coronavirus. Además, se busca comprender como han reaccionado el mercado y la acción pública a dicha situación, con el objetivo de extraer, de dicho análisis, algunas conclusiones sobre los efectos que podrían configurar un contexto post-pandemia. Aunque las áreas de interés de este estudio sea la América Latina y el Caribe, el análisis de la logística internacional de las economías de esta región debe hacerse en el contexto global, por ser este el ámbito en el que el rumbo de los servicios se determina, aun tratándose de los mercados regionales, e incluso los de menor representatividad.

Por el rol fundamental que cumplen ambos sectores en el comercio, la producción económica y la garantía de la conectividad y la integración global, la incertidumbre con respecto al desarrollo de la pandemia y a cómo el transporte aéreo y marítimo reaccionarían a las nuevas circunstancias despertó profundas preocupaciones en todo el mundo. Factores como el estado de debilidad financiera en que compañías en ambos sectores habían empezado el año de 2020 y el alto poder de mercado de un número reducido de agentes— resultado de procesos sucesivos de concentración económica — hicieron que la percepción de los riesgos a que estaba sometido el transporte aéreo y marítimo fuera aún más negativa al inicio de la pandemia.

Actualmente, pasados algunos meses desde el brote del COVID-19, el diagnóstico de las reacciones y consecuencias de la pandemia —y de las medidas que han buscado retardar el contagio— revela cuadros distintos en los dos sectores: si, por una parte, el transporte aéreo —de carga y, sobretodo, el de pasajeros— haya sufrido un revés sin precedentes, las grandes líneas navieras que dominan el transporte marítimo de carga contenedorizada han demostrado una capacidad de administración de la oferta y de los precios que les ha garantizado un desempeño significativamente mejor que el esperado durante los meses más críticos de la pandemia. Aún así, ambos sectores enfrentan desafíos; en especial, persisten las preocupaciones sobre cómo la crisis originada por la pandemia podrá impulsar transformaciones en la estructura y las prácticas de los agentes en el período post-pandemia y afectar, en última instancia, a los usuarios finales de los servicios prestados por el transporte marítimo y aéreo.

En el caso del transporte aéreo, los primeros datos para el segundo semestre de 2020 muestran el inicio de una recuperación en algunos mercados, principalmente en las rutas domésticas de China y Estados Unidos, como entre países de Europa. Las rutas internacionales, sin embargo, serán las que demorarán más tiempo en recuperarse, dependiendo de la evolución de la pandemia y de la recesión económica en cada región, la continuidad de las restricciones de circulación y particularmente de la confianza de los viajeros. Por lo que es esperable una recuperación lenta, que probablemente tomará de tres a cuatro años regresar a los niveles de tráfico aéreo previos a la pandemia. El

Cuadro 15 presenta indicadores proyectados para ALC y el mundo hasta el fin de 2020.

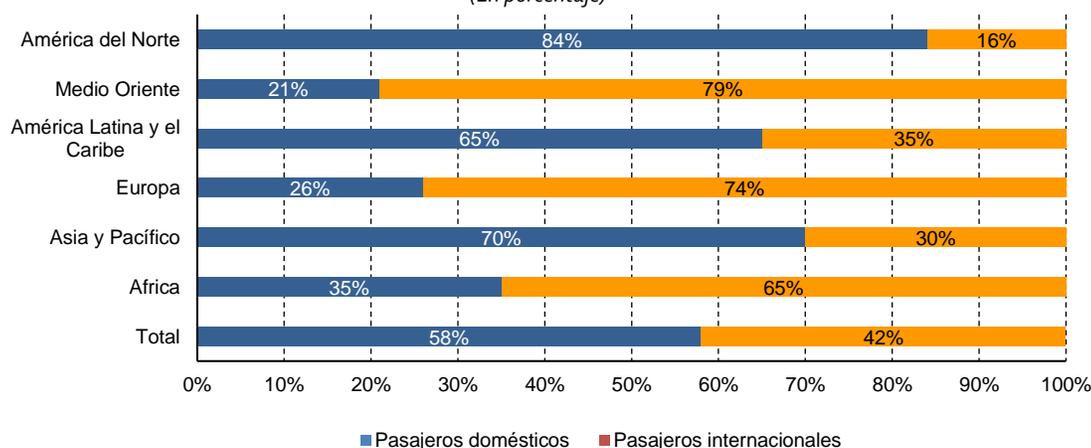
**Cuadro 15**  
**Pronósticos para el sector aéreo en 2020 (variaciones interanuales) en el mundo y en América Latina y el Caribe**

Región	Número de pasajeros (millones)	Ingresos (aerolíneas) (USD mil millones)	Ingresos (aeropuertos)	RPK (Revenue passenger km)	Lucro neto de aerolíneas (USD mil millones)	Empleos sector de turismo/viajes (millones)	PIB sector de turismo/viajes (USD mil millones)
ALC	-78 a -86 (internacional) y -133 a -147 (doméstico)	-16 a -17 (internacional) -11 a -12 (doméstico)	-50,5% (USD -5,3 mil millones)	-57,4%	-4	-5,9 a -12,4	-111 a -229
Mundo	-2.630 a -2.907 (total)	-355 a -392 (total)	-56,7% (USD - 97,4 mil millones)	-54,7%	-84,3	-98,2 a -197,5	-2.685 a -5.543

Fuente: Elaboración propia sobre la base de ICAO (2020a), IATA (2020, varias ediciones) y WTTC (2020).

Debido a las restricciones de circulación, se espera que las rutas internacionales lleven más tiempo para recobrar sus niveles anteriores a la pandemia, por lo que se puede suponer que las aerolíneas que actúan en países y regiones con mayor participación de viajes domésticos en el tráfico aéreo pueden recuperarse antes que las demás, asumiendo que la demanda por estos servicios no sufra una retracción tan significativa. En el mundo, 58% de los pasajeros del transporte aéreo hacen viajes domésticos, una cifra que varía considerablemente por región (gráfico 48). En América Latina y el Caribe, por ejemplo, 65% de los pasajeros viajan en rutas domésticas, al paso que solamente 26% de los pasajeros en Europa viajan en un mismo país.

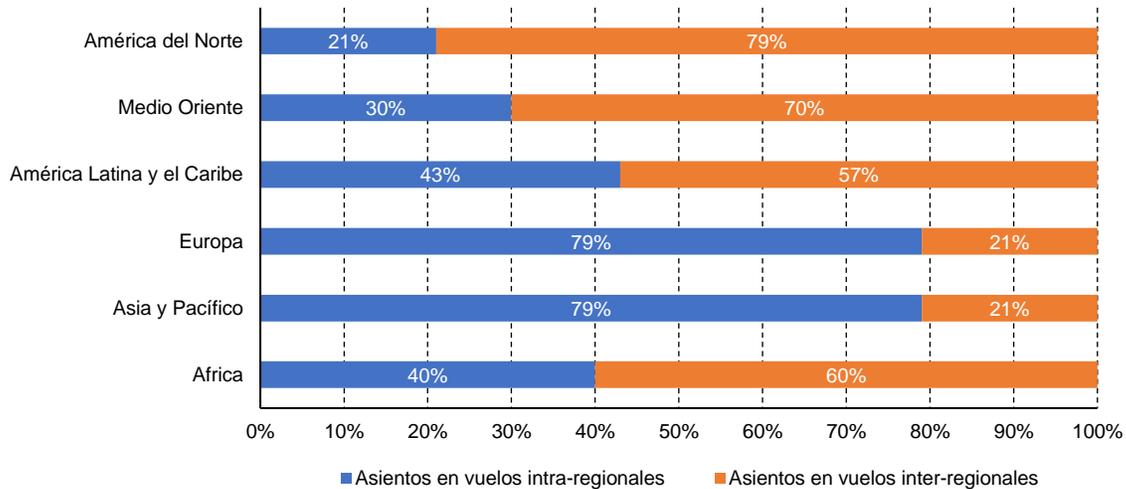
**Gráfico 48**  
**Participación de pasajeros en vuelos domésticos e internacionales por región**  
(En porcentaje)



Fuente: ICAO (2020a).

De forma similar, se proyecta que las regiones dónde los vuelos internacionales intra-regionales componen una parte mayor del total de asientos se recuperen antes de las demás: es el caso de Europa y Asia y Pacífico, en que 79% de la capacidad de transporte de pasajeros internacionales corresponde a vuelos dentro de las mismas regiones. En América Latina y el Caribe, un 43% de los asientos en vuelos internacionales corresponden a rutas con origen y destino en la región (Gráfico 49).

**Gráfico 49**  
**Distribución de asientos en vuelos internacionales intraregionales e inte-regionales**  
*(En porcentaje)*



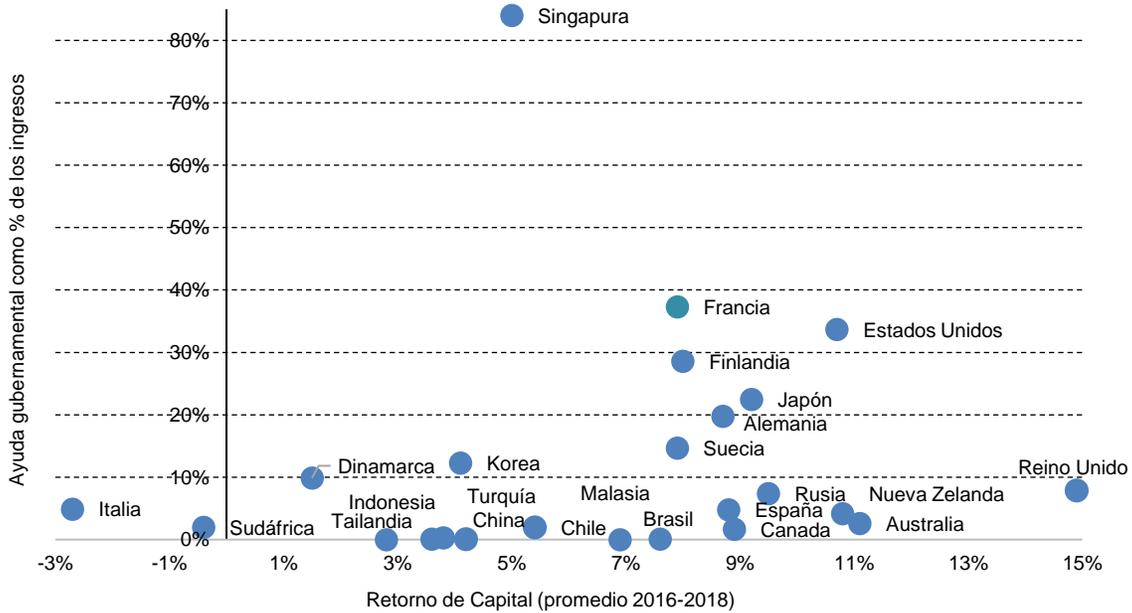
Fuente: ICAO (2020a).

De modo general, las perspectivas actuales para el sector son de una recuperación lenta, que probablemente tomaría más de tres años para restablecer los niveles previos a la pandemia. Asimismo, además de la recuperación lenta de la economía, las empresas entrarán en esta nueva etapa con niveles significativamente más altos de deuda. Como la cantidad de nuevo capital propio recaudado por las aerolíneas es muy inferior a la nueva deuda contraída (solamente US\$ 11 mil millones, en contraste con los US\$ 67 mil millones de deuda), los balances de las compañías serán más débiles cuando salgan de la crisis. Se estima que la deuda neta de las aerolíneas aumentará de US\$ 430 mil millones en el fin de 2019 para US\$ 550 mil millones en el fin de 2020, lo que, posiblemente, retardará su recuperación (IATA, 2020j) En América Latina y el Caribe, a su vez, las aerolíneas enfrentan el riesgo real de cesar sus operaciones o fortalecer el proceso de alianzas (como lo han hecho LATAM y Azul), lo que podría aumentar la concentración y generar una menor competencia<sup>22</sup> con efectos negativos sobre el precio final y la pérdida de conectividad con territorios periféricos e insulares.

Además, es importante señalar que el rescate aprobado por los gobiernos no tiene relación directa con indicadores de rentabilidad de las empresas del sector aéreo (gráfico 50). Así, por una parte, las medidas adoptadas parecen atender al objetivo de mantener vivo a un sector de importancia estratégica para las economías nacionales y, más allá de ello, apoyar a los demás eslabones de sus cadenas de valor, que incluyen a los fabricantes de aeronaves.

<sup>22</sup> LATAM, Gol, Azul, Aeroméxico y Avianca) concentran el 48,7% de los vuelos y 58,3% de los pasajeros 2015 a 2018.

**Gráfico 50**  
**Relación entre montos de rescate e indicadores de retorno al capital de aerolíneas**  
 (En porcentaje)



Fuente: elaborado a partir de datos de IATA (2020i).

El sector del transporte marítimo de contenedores presenta varias aristas interesantes de ser analizadas, en particular en lo relativo a los efectos de la pandemia, las condiciones en las que el mercado emergerá de la pandemia, las ayudas públicas a las empresas y la consolidación del sector, el que podría quedar en situación de mayor dominio de mercado, la integración vertical y los impactos sobre los puertos.

En general, América Latina y el Caribe están sufriendo las consecuencias de la pandemia vía una notoria disminución de las importaciones y las exportaciones. La caída de las importaciones refleja la baja en el consumo de bienes en la región, pero también se relaciona con la disminución de las capacidades industriales nacionales con una menor importación de los insumos necesarios para producir, consumir o reexportar. Un escenario pospandemia más cercano, mejora las condiciones ligeramente más optimistas que se observan al cierre de este documento, tanto en importaciones como en exportaciones -aunque la región sigue muy por debajo de los valores del 2019. Sin embargo, el peor enemigo posible es la amenaza del rebrote, sea en segunda o tercera ola.

Pensando a un plazo más largo en un escenario más optimista (entendido esto como la ausencia de rebrotes o la aparición de una vacuna efectiva), una recuperación económica como la que sugiere la realidad actual -un ligero cambio de tendencia- plantea la posibilidad de que comience a ocurrir de manera un poco más acelerada la reorganización territorial de la producción mundial. Ello llevaría a los países de la región a pensar nuevamente las estrategias industriales pero, al mismo tiempo, podría implicar cambios en las redes regulares de transporte.

La industria marítima está resultando, especialmente para las empresas más grandes, en una situación financiera que se diferencia notoriamente de la industria aérea. Como se analizó en este documento, la industria parece haber tomado las lecciones de la gran crisis anterior, logrando poner en marcha una estrategia preventiva basada en acciones como la cancelación selectiva de algunas frecuencias de sus servicios regulares, la postergación de los contratos de construcción naval y la

incorporación gradual y reprogramada de nuevas naves, la flota parcialmente inoperativa, y otras que fueron presentadas en este informe. Con ello se lograron evitar efectivamente los riesgos más acuciantes de una caída de actividad tan marcada que afectó a la demanda, sin que los resultados financieros fueran tan malos. Inclusive, lográndose mejores resultados operativos en algunas de tales compañías.

La administración de la capacidad permitió un manejo de los fletes, en el sentido indicado en el párrafo anterior, lo cual es una gran noticia para la industria y un signo de preocupación para los cargadores.

A partir del 2009, el movimiento de los gobiernos de varios países hacia el ofrecimiento de paquetes de estímulo y de recuperación financiera de las compañías navieras han asumido gran relevancia. En este contexto, también, han despertado preocupaciones en cuanto al alcance de dichas medidas, las motivaciones subyacentes y los posibles efectos adversos que podrían tener, teniendo en cuenta la estructura de mercado del sector y el comportamiento de las compañías navieras en el pasado. Esta situación ha generado, inclusive, reclamos cruzados entre bloques económicos en los que se reclaman por la afectación del "level playing field" dado que compañías competidoras reciben ayudas estatales y otras no.

Una de las preocupaciones suscitadas ha sido sobre la probabilidad de que un rescate de las navieras por parte del gobierno lleve a un nivel más elevado de toma de riesgos por parte de esas compañías, motivadas por la certeza de un apoyo gubernamental. Se crea, así, un riesgo moral, alimentado por la permanencia de arreglos fiscales favorables al sector. Según ITF (2020), los acuerdos de ayuda financiera tienden a aumentar las inversiones corporativas riesgosas, además de representar una recompensa a un mal comportamiento, corriendo el riesgo de ser injustos con respecto a las compañías que tienen bajos niveles de deuda.

Otro debate que ha sido despertado por las circunstancias actuales dice respecto a la externalización de riesgos por parte de las navieras de contenedores. La transferencia al sector público de los riesgos de una posible bancarrota sería solamente una nueva manifestación del modus operandi de esa industria, ya que el bajo grado de regulación de sus actividades –en particular en los temas ambientales– han intensificado externalidades como el cambio climático y la contaminación del aire, además de haber contribuido al aumento de los riesgos financieros de la infraestructura pública.

Adicionalmente, la competencia entre las grandes líneas navieras puede generar una carrera entre los gobiernos, en la cual se establece una búsqueda por los subsidios y exenciones fiscales más generosos, a fin de aumentar la competitividad de las empresas nacionales. Como señala ITF (2020), el riesgo subyacente es que el apoyo a las navieras, que debería ser temporal, se vuelva permanente, como lo ejemplifica la historia. Los beneficios de que disfrutaban las líneas navieras remontan, en algunos casos, a la Gran Depresión y, más recientemente, a la crisis financiera de 2008-2009.

Hasta el momento, las reacciones desde el mismo sector, por parte de sus altos ejecutivos, y de afuera de la industria, han generado controversia. Mientras algunos defienden los paquetes de salvataje como única forma de mantener las operaciones de las navieras, las preocupaciones vinculadas a una posible competencia desleal y a los riesgos asociados han ganado mucha repercusión. En este contexto, ha recibido atención creciente la propuesta de que las circunstancias actuales sean la motivación para una amplia reforma del sector, que permita cerrar brechas fiscales y aumentar la regulación de los impactos ambientales causados por sus actividades. La concesión de nuevas rondas de ayuda gubernamental al sector estaría, por lo tanto, condicionada al cumplimiento de determinadas directrices por parte de las líneas navieras, las cuales deberán ser acordadas mediante un proceso transparente de negociación. Ver que en el periodo enero-mayo 2020, respecto al mismo periodo 2019, las tarifas cayeron, pero lo hicieron en menor medida. También que, si comparamos las variaciones de

los fletes actualmente con la crisis anterior —2008 y 2009— la diferencia entre antes y durante la crisis es mucho más pequeña que durante la vez anterior.

Los efectos de la pandemia, por su parte, no presentan al momento signos de cambiar la estructura del mercado de las compañías de línea, en cuanto a posibles nuevas M&A durante 2020. En cambio, sí parece seguir consolidándose el proceso de concentración de la industria, como así también de la integración vertical tanto aguas arriba como aguas abajo. Esto dará lugar a una revisión de los temas de defensa de la competencia en cada caso en particular, cuando existiera riesgo de acciones de dominio de mercado.

## Bibliografía

- Alphaliner (2020), *Weekly Newsletters*, Volumes 16-36.
- Banco Mundial (2020), *Global Economic Prospects*, World Bank Group, Washington DC, junio.
- BBC News (2020), "Coronavirus: Rolls-Royce to cut 9,000 jobs amid virus crisis", BBC News, mayo [en línea]: <https://www.bbc.com/news/business-52723107>.
- Benamara, Hassiba & Hoffmann, Jan & Valentine, Vincent. (2011). *The maritime industry: Key developments in seaborne trade, maritime business and markets*.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2020), "Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística", *Informe Especial COVID-19*, N° 6, Santiago, agosto.
- Clarkson (2020), *Seaborne Trade Monitor*, Volume 7, No. 8.
- CTS (Container Trade Statistics), CEDAR [en línea]: <https://www.containerstatistics.com/>.
- CXSMarine-Alphaliner (2020) <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>, accedido el 20 de julio de 2020.
- Drewry Supply Chain Advisors (2020), *World Container Index: detailed assessment* [en línea]: <https://www.drewry.co.uk/logistics-executive-briefing/logistics-executive-briefing-articles/world-container-index-detailed-assessment>.
- Dynaliners (2020): *Weekly Newsletters*, Volumes 9-36/2020.
- Elizondo, M. (2020), "El coronavirus noquea a Airbus y Boeing: sus entregas caen un 60% hasta junio", julio [en línea]: [https://www.elespanol.com/invertia/20200716/coronavirus-noquea-airbus-boeing-entregas-caen-junio/505450532\\_o.html](https://www.elespanol.com/invertia/20200716/coronavirus-noquea-airbus-boeing-entregas-caen-junio/505450532_o.html).
- Gryta, T. y M. Grossman (2020), "GE to Cut 10% of Aviation Workforce as Coronavirus Grounds Airliners", *The Wall Street Journal*, marzo [en línea]: <https://www.wsj.com/articles/ge-to-cut-aviation-workforce-as-coronavirus-grounds-airliners-11584972724>.
- Hamilton, S. (2020), "Pontifications: Aircraft values, lease rates plummet", *Leeham News*, mayo [en línea]: <https://leehamnews.com/2020/05/25/pontifications-aircraft-values-lease-rates-plummet/>.
- Harper Petersen and Co. (2020), *Harpex* [en línea]: <https://harpex.harperpetersen.com/harpexVP.do>.
- IATA (International Air Transport Association) (2020a), *Air Cargo Market Analysis – March 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis---march-2020/>
- \_\_\_\_\_ (2020b), *Air Passenger Market Analysis – March 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---mar-2020/>.

- \_\_\_\_\_ (2020c), Air Cargo Market Analysis - April 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Air-Freight-Monthly-Analysis-Apr-2020/>.
- \_\_\_\_\_ (2020d), Air Passenger Market Analysis – April 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---apr-20202/>.
- \_\_\_\_\_ (2020e), Air Cargo Market Analysis - May 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis-may-20202/>.
- \_\_\_\_\_ (2020f), Air Passenger Market Analysis - May 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---may-2020/>.
- \_\_\_\_\_ (2020g), Air Cargo Market Analysis - June 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis-june-202022/>.
- \_\_\_\_\_ (2020h), Air Passenger Market Analysis - June 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---june-20202/>.
- \_\_\_\_\_ (2020i), Economic Performance of the Airline Industry – June 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2020-report/>.
- \_\_\_\_\_ (2020j), Airline Financial Monitor – June-July 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airlines-financial-monitor-july-2020/>.
- \_\_\_\_\_ (2020k), Air Cargo Market Analysis - July 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis-july-2020/>.
- \_\_\_\_\_ (2020l), Air Passenger Market Analysis - July 2020 [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---july-2020/>.
- IATA y Oxford Economics (2019), Value of Aviation [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/>.
- ICAO (International Civil Aviation Organization) (2020a), Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis [en línea]: [https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO\\_Coronavirus\\_Econ\\_Impact.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf).
- \_\_\_\_\_ (2020b), ICAO Data+ [en línea]: [https://data.icao.int/newDataPlus/Dataplus/App\\_AirCarrierTraffic](https://data.icao.int/newDataPlus/Dataplus/App_AirCarrierTraffic).
- ITF (International Transport Forum) (2020), COVID-19 Transport Brief: analysis, facts and figures for transport's response to the coronavirus, Paris, OCDE, abril.
- Mundo Marítimo (2020) [en línea]: <https://www.mundomaritimo.cl>, varias ediciones del año.
- Portual Portuario (2020), CEO de Hapag-Lloyd duda que Covid-19 genere una "nueva ola de consolidación" en la industria, mayo [en línea]: <https://portalportuario.cl/ceo-de-hapag-lloyd-duda-que-covid-19-genere-una-nueva-ola-de-consolidacion-en-la-industria/>.
- Sánchez, R. (2011): Las turbulencias de corto plazo en el transporte marítimo. Boletín FAL 296 vol 4/2011. Cepal, Naciones Unidas. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36019/1/FAL-296-WEB\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36019/1/FAL-296-WEB_es.pdf).
- Shanghai Shipping Exchange (2020) [en línea]: <https://en.sse.net.cn> accedido el 28 de agosto de 2020.
- Shippingwatch (2020) [en línea]: <https://www.shippingwatch.com>, varias ediciones del año.
- Strickland, R. (2020), "Tough Times For Aircraft Manufacturing Giants Airbus And Boeing", Forbes, agosto [en línea]: <https://www.forbes.com/sites/johnstrickland/2020/08/28/tough-times-for-aircraft-manufacturing-giants-airbus-and-boeing/#1880fb28423e>.
- Wiltshire, J., A. Jaimurzina y P. Chauvet (2017), "Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política", Boletín FAL, edición No. 359 – Número 7, publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile.
- WTTC (World Travel and Tourism Council) (2020), More than 197m Travel & Tourism jobs will be lost due to prolonged travel restrictions, according to new research from WTTC [en línea]: <https://wttc.org/News-Article/More-than-197m-Travel-Tourism-jobs-will-be-lost-due-to-prolonged-travel-restrictions> Yahoo Finance (2020), [en línea]: <https://finance.yahoo.com/>.



NACIONES UNIDAS

Serie

CEPAL

Comercio Internacional

## Números publicados

Un listado completo así como los archivos pdf están disponibles en  
[www.cepal.org/publicaciones](http://www.cepal.org/publicaciones)

162. Logística internacional pospandemia: análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores, Ricardo J. Sánchez y Fabio Weikert, (LC/TS.2020/190), 2020.
161. Multiplicadores de los servicios de transporte y almacenamiento en América Latina. Un análisis comparativo, Jeannette Lardé (LC/TS.2020/189), 2020.
160. Infraestructura Resiliente: un imperativo para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe, Fabio Weikert (LC/TS.2020/177), 2020.
159. El comercio internacional y la economía circular en América Latina y el Caribe, N. Mulder y M. Albaladejo (coords.) (LC/TS.2020/174), 2020.
158. La participación de América Latina y el Caribe en el mecanismo de solución de diferencias de la Organización Mundial del Comercio (OMC), 2015-2020, Sebastián Herreros (LC/TS.2020/173), 2020.
157. The impact of the COVID-19 pandemic on the tourism sector in Latin America and the Caribbean, and options for a sustainable and resilient recovery, Nanno Mulder, coord., (LC/TS.2020/147), 2020.
156. Promoción de exportaciones y desempeño exportador: el caso de Chile, Dayna Zaclicever, (LC/TS.2020/135), 2020.
155. Bilateral effects on non-tariff measures on international trade: volume-based panel estimates, Marcelo Dolabella, (LC/TS.2020/107), 2020.
154. Estado de la implementación del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, Gabriel Pérez y Ricardo J. Sánchez, (LC/TS.2020/3), 2020.
153. Herramientas de política comercial para contribuir a la igualdad de género, Alicia Frohmann, (LC/TS.2019/111), 2019.

## COMERCIO INTERNACIONAL

### Números publicados:

- 162 Logística internacional  
pospandemia  
Análisis de las industrias aérea y de  
transporte marítimo de contenedores  
*Ricardo J. Sánchez*  
*Fabio Weikert*
- 161 Multiplicadores de los servicios  
de transporte y almacenamiento  
en América Latina  
Un análisis comparativo  
*Jeannette Lardé*
- 160 Infraestructura Resiliente  
Un imperativo para el desarrollo sostenible  
en América Latina y el Caribe  
*Fabio Weikert*