

RETOS Y OPORTUNIDADES DEL SECTOR PORTUARIO

LUCAS ARIZA B.
DIRECTOR EJECUTIVO




seaonet
TU MUNDO DE OPORTUNIDADES

WEBINAR GRATUITO
Retos y Oportunidades
del Sector Portuario


Lucas Ariza Buitrago
Director Ejecutivo Asoportuaria

Viernes 15 de mayo
5:00 pm - 6:00 pm

Regístrate en
www.seaonet.com

AGENDA

- INTRODUCCIÓN
- PANORAMA PORTUARIO EN COLOMBIA
- PANORAMA PORTUARIO MUNDIAL
- RECUPERACIÓN POST – COVID

INTRODUCCIÓN



- ASOPORTUARIA fue fundada en 1994
- Surge de las perspectivas económicas del momento, del interés en el comercio internacional y producto de la Ley 1era de 1991.
- Su objetivo es ofrecer facilidades para el comercio exterior y potenciar la Zona Portuaria de Barranquilla y la actividad portuaria en sobre el Río Magdalena.
- Trabajamos en pro de fines comunes que aseguren la buena imagen y el crecimiento de nuestro puerto y nuestro río ante la comunidad local, nacional e internacional.

AFILIADOS



| | |
|--|---|
| SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A | PUERTO PIMSA S.A. |
| SOCIEDAD PORTUARIA MICHELLMAR S.A | SOCIEDAD PORTUARIA LA GLORIA S.A. |
| SOCIEDAD PORTUARIA PORTMAGDALENA S.A | SOCIEDAD PORTUARIA CAPULCO S.A |
| PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA S.A | SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE MALLORQUIN S.A |
| SOCIEDAD PORTUARIA VOPAK COLOMBIA S.A | SOCIEDAD PORTUARIA BOCAS DE CENIZA S.A |
| SOCIEDAD PORTUARIA DEL CARIBE S.A | SOCIEDAD PORTUARIA COMPAS S.A |
| SOCIEDAD PORTUARIA MONOMEROS COLOMBOVENEZONALOS S.A | SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A |



CONTEXTO PORTUARIO EN COLOMBIA PRE-COVID

PANORAMA PORTUARIO EN COLOMBIA PRE – COVID

- El gobierno nacional venía trabajando en varios frentes para fortalecer el sistema portuario del país.
- Plan de Expansión Portuaria
- Optimización de la capacidad portuaria
- CONPES de Política Nacional Logística
- Futuro CONPES Portuario

ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

- Contratado por DNP y ejecutado por IDOM

| Zona Portuaria | Operación en 2018 | | |
|-----------------------|-------------------|-----------|-----------|
| | Sí | No | Total |
| Turbo | 3 | 1 | 4 |
| Barranquilla | 11 | 14 | 25 |
| Cartagena | 24 | 7 | 31 |
| G. Morrosquillo | 3 | 2 | 5 |
| La Guajira | 3 | 1 | 4 |
| San Andrés | 2 | 1 | 3 |
| Santa Marta y Ciénaga | 4 | 2 | 6 |
| Buenaventura | 10 | 0 | 10 |
| Tumaco | 2 | 3 | 5 |
| Total | 62 | 31 | 93 |

- 15 concesiones fluviales
- 12 solicitudes de concesión

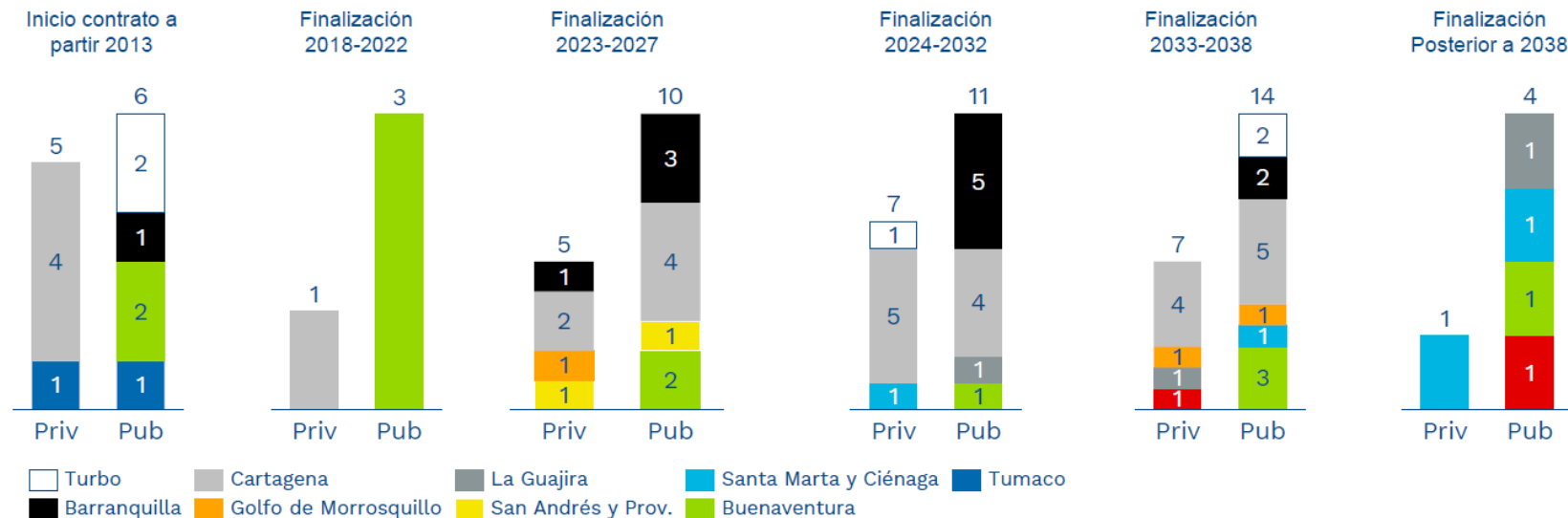
Para un total de 120 concesiones portuarias

ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

■ Principales Conclusiones

Antes de finalizar 2027 se tiene previsto que 19 concesiones activas finalicen el contrato actual y solamente 4 de ellas finalizan antes del 2022
 Otras 39 finalizarán entre 2028 - 2038 y 5 en años posteriores

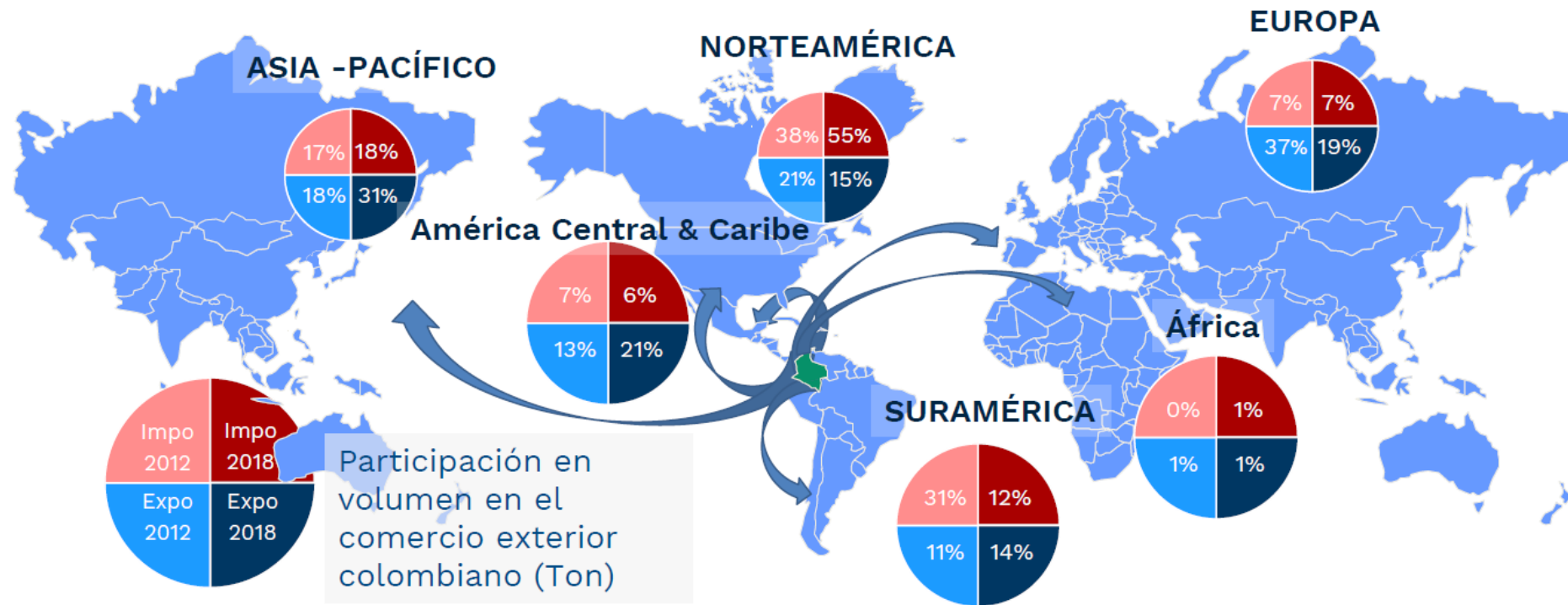
Duración contratos de SP por ZP
 (2013-2038; Número de SP)



■ Se acerca la primera tanda de reversiones portuarias

ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

■ Principales Conclusiones

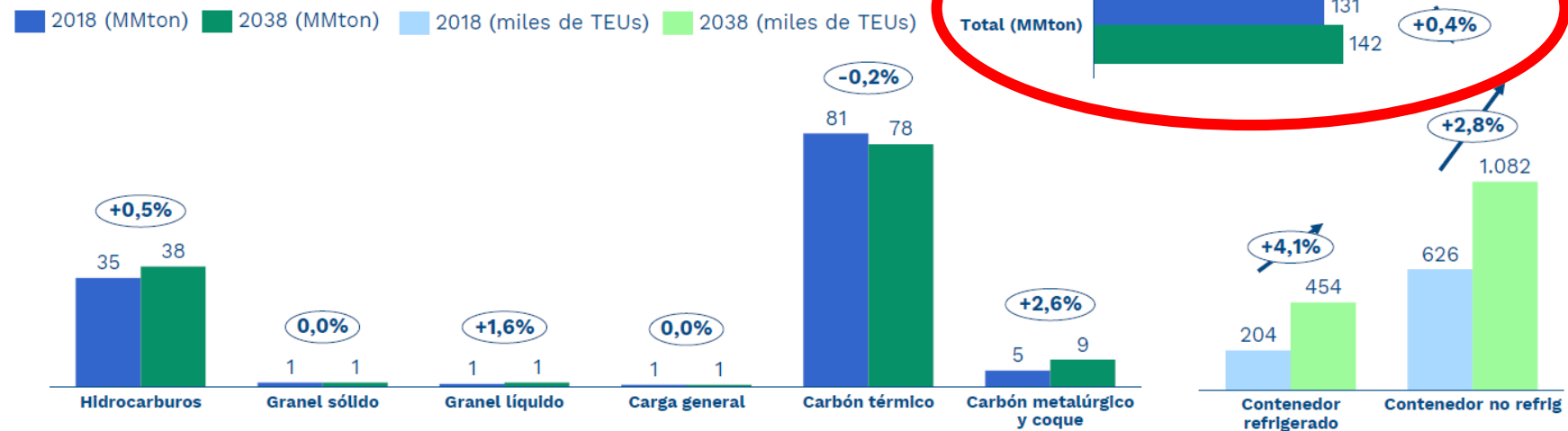


ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

■ Proyección Exportaciones

Para el 2038 se han proyectado exportaciones por 142 MMton en 2038 (TACC del 0,4% anual)
 El crecimiento en las exportaciones está limitado por el estancamiento del carbón térmico

Evolución exportaciones proyectada por segmento de carga
 (2018-2038; Millones de toneladas; Miles de TEUs)



Nota: Calculado a nivel agregado. Para el cálculo de TEUS se utiliza 9,7 ton/TEU (exportación: 8,9 ton/TEU, importación: 10,4 ton/TEU). Los factores de conversión se calculan a partir de los datos del 2018 de Tráfico Portuario en Colombia, considerando todos los contenedores (79% llenos, 21% vacíos). Fuente: Elaboración propia del consultor basados en modelos de proyecciones de demanda, entrevistas, documentos oficiales

ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

■ Proyección Importaciones

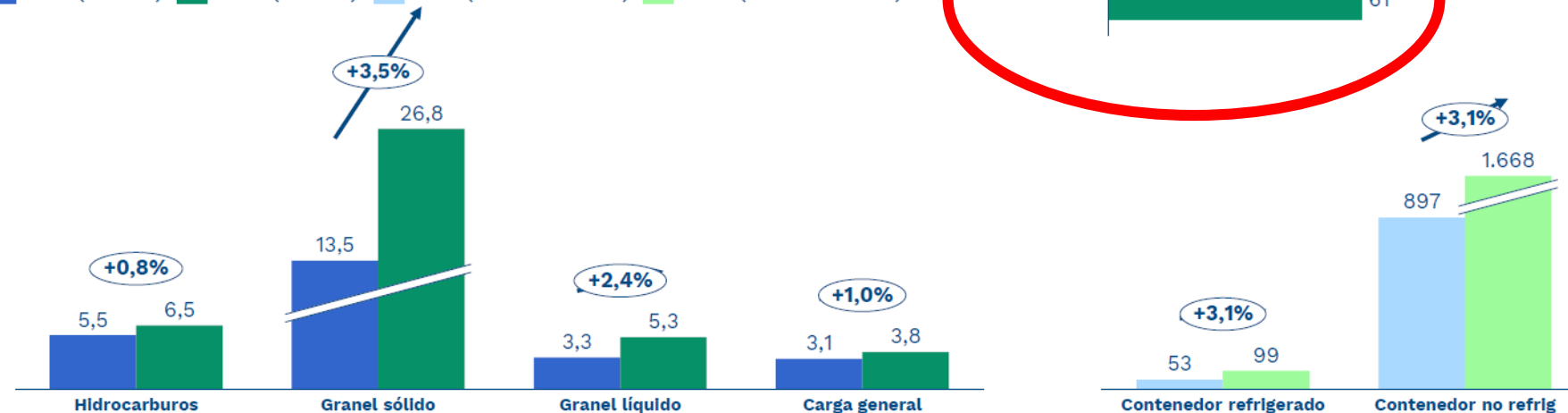
Para el 2038 se han proyectado importaciones por 61 MMton en 2038 (TACC del 2,8% anual)

El crecimiento en las importaciones es debido principalmente al granel sólido y contenedores

Evolución importaciones proyectada por segmento de carga

(2018-2038; Millones de ton; Miles de TEUs)

■ 2018 (MMton) ■ 2038 (MMton) ■ 2018 (miles de TEUs) ■ 2038 (miles de TEUs)



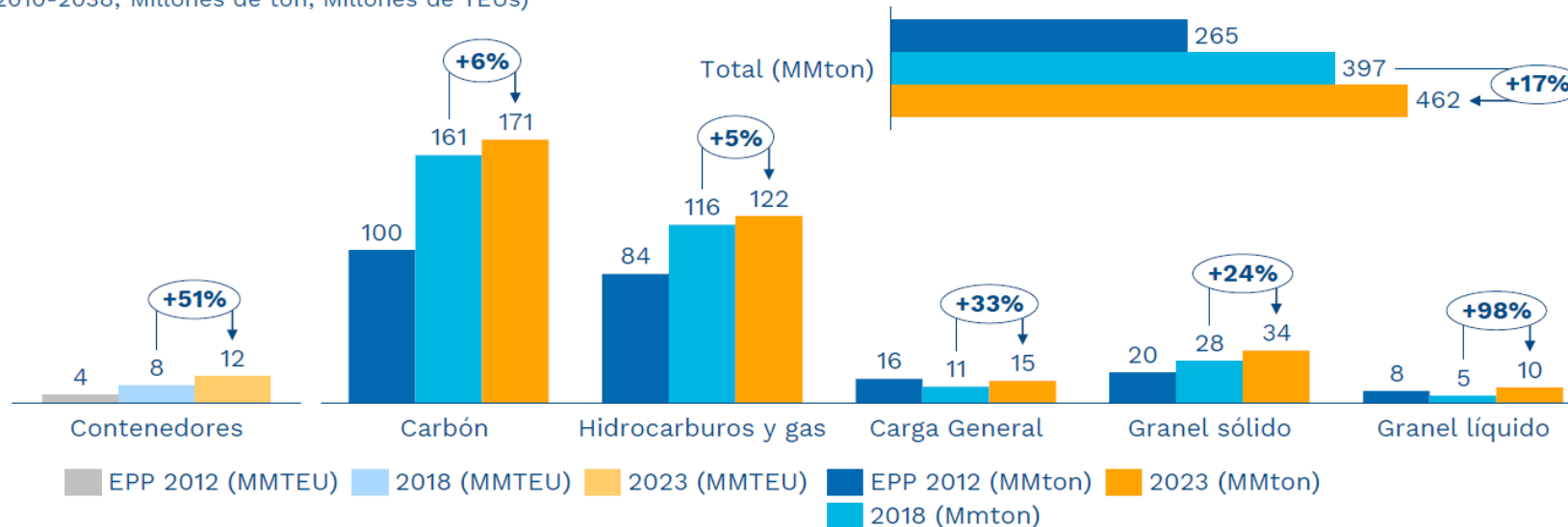
Nota: Calculado a nivel agregado. Para el cálculo de TEUS se utiliza 9,7 ton/TEU (exportación: 8,9 ton/TEU, importación: 10,4 ton/TEU). Los factores de conversión se calculan a partir de los datos del 2018 de Tráfico Portuario en Colombia, considerando todos los contenedores (79% llenos, 21% vacíos). Fuente: Elaboración propia del consultor basados en modelos de proyecciones de demanda, entrevistas, documentos oficiales

ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

- Capacidad proyectada de 462 Millones de TM

La incorporación de nuevos proyectos previstos permitirá incrementar la capacidad del sistema en 65 MMton a 2023
Se destacan los incrementos previstos en contenedores y graneles líquidos

Comparativo Capacidad por segmento de carga
(2010-2038; Millones de ton; Millones de TEUs)



*Capacidad 2010 de contenedores se recalculó usando relación Ton/TEU por ZP de la ST 2018

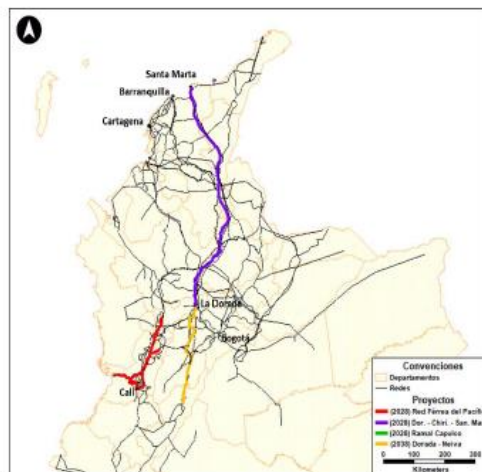
**EPP2018 considera subsistema 3 que no se consideró en EPP2012

ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

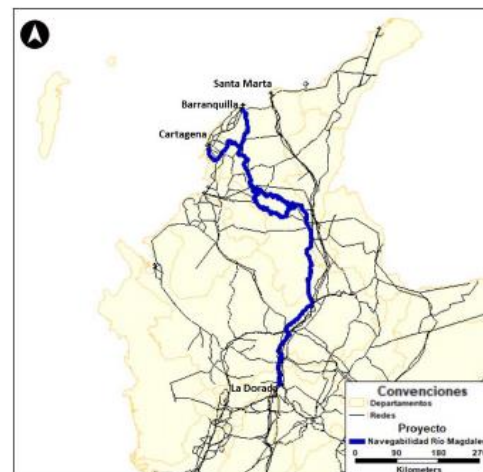
■ Desarrollo de conexiones con nodos portuarios

Los proyectos que se activan en el periodo 2020-2038 para los escenarios 2 y 3 incluyen desarrollos férreos (a partir de 2028) y fluviales (2023). La Red Férrea del Pacífico considera solamente contenedores y granel sólido, mientras que La Dorada-Santa Marta todos los segmentos de carga. Los proyectos fluviales también todas las cargas excepto contenedor refrigerado.

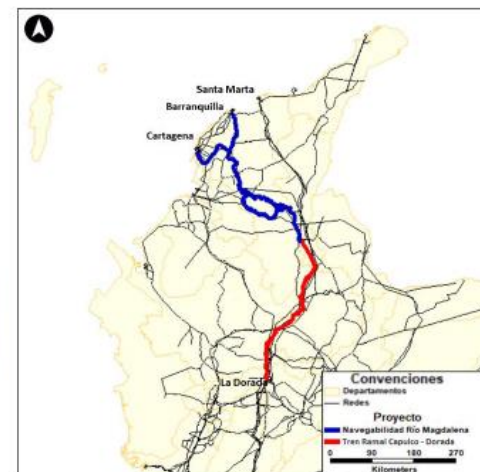
Desarrollos férreos
(2028 - 2038, Mapa de Colombia)



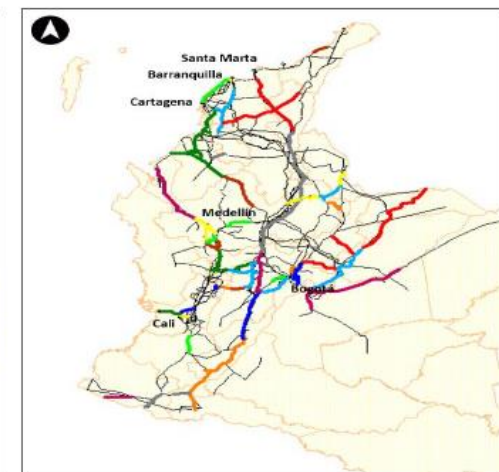
Desarrollos fluviales
(2023 - 2038, Mapa de Colombia)



Desarrollos intermodales
(2028 - 2038, Mapa de Colombia)



Desarrollos carreteros
(2023 - 2038, Mapa de Colombia)



ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

Se recomienda una **liberación de las tarifas** de los servicios regulados ya que el país cuenta con una **oferta y capacidad suficiente** (1/2)

A 2023 están proyectados 65 MMton que disminuyen las utilizations y eliminan potenciales saturaciones

Relación demanda/capacidad por ZP por Segmento de Carga (2018 , %)

| | CM | CT | CG | C | GL | GS | H |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Barranquilla | 47% | 79% | 38% | 41% | 27% | 49% | 13% |
| Buenaventura | 34% | 31% | 30% | 29% | 75% | 63% | 0% |
| Cartagena | 45% | | 22% | 35% | 85% | 40% | 20% |
| G. Morrosquillo | | 46% | | | | 76% | 46% |
| Santa Marta | | 48% | 82% | 49% | 83% | 71% | 66% |
| La Guajira | 62% | 68% | 2% | 0% | | 7% | 52% |
| Tumaco | | | | | | 0% | 31% |
| Turbo | | | 82% | 72% | | | 0% |
| Total General | 47% | 54% | 34% | 23% | 57% | 53% | 36% |

Capacidad por ZP por Segmento de carga (2018; Millones de toneladas; Millones de TEUs)

| | CM | CT | CG | C | GL | GS | H | Teus | Ton |
|---------------------|-------------|--------------|-------------|------------|------------|-------------|--------------|------------|--------------|
| Barranquilla | 5.2 | 0.5 | 4.4 | 0.4 | 2.5 | 7.7 | 4.3 | 0.4 | 27.8 |
| Buenaventura | 1.1 | 1.7 | 2.9 | 2.8 | 0.6 | 9.2 | | 2.8 | 45.7 |
| Cartagena | 3.2 | | 2.6 | 4.2 | 1.5 | 6.2 | 37.0 | 4.2 | 88.9 |
| G. Morrosquillo | | 0.7 | | | | 0.7 | 64.2 | | 65.7 |
| Santa Marta | | 102.4 | 0.3 | 0.3 | 0.6 | 3.1 | 7.6 | 0.3 | 116.4 |
| La Guajira | 0.7 | 45.3 | 0.3 | | | 0.9 | 0.2 | | 47.5 |
| Tumaco | | | | | | 0.1 | 1.9 | | 2.0 |
| Turbo | | | 0.5 | 0.1 | | 0.0 | | 0.1 | 2.0 |
| Total (Teus) | | | | 7.8 | | | | 7.8 | |
| Total (Ton) | 10.3 | 150.7 | 11.3 | 75 | 5.2 | 28.1 | 116.1 | 75 | 395.9 |

##% si >75%

###% si >100%

CNR: Contenedor No Refrigerado; CR: Contenedor Refrigerado; GS: Granel Sólido distinto de carbón;

GL: Granel líquido distinto hidrocarburos; CG: Carga General; CT: Carbón Térmico;

CM: Carbón Metalúrgico; H: Hidrocarburos

ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

Se recomienda una **liberación de las tarifas** de los servicios regulados ya que el país cuenta con una **oferta y capacidad suficiente (2/2)**

A 2023 están proyectados 65 MMton que disminuyen las utilizations y eliminan potenciales saturaciones

Relación demanda/capacidad por ZP por Segmento de Carga (2023 , %)

| | CM | CT | CG | C | GL | GS | H |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Barranquilla | 44% | 74% | 26% | 25% | 18% | 44% | 9% |
| Buenaventura | 14% | 13% | 29% | 35% | 25% | 55% | 0% |
| Cartagena | 45% | | 20% | 37% | 38% | 59% | 19% |
| G. Morrosquillo | | 45% | | 0% | | 16% | 48% |
| Santa Marta | 1% | 48% | 38% | 46% | 37% | 86% | 46% |
| La Guajira | 19% | 68% | 0% | 0% | | 6% | 54% |
| Tumaco | | | | | | 0% | 33% |
| Turbo | 44% | 74% | 26% | 25% | 18% | 44% | 9% |
| Total General | 26% | 53% | 26% | 19% | 31% | 51% | 36% |

Capacidad por ZP por Segmento de carga (2023 , Millones de toneladas; Millones de TEUs)

| | CM | CT | CG | C | GL | GS | H | Teus | Ton |
|---------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| Barranquilla | 6.1 | 0.5 | 6.1 | 0.6 | 3.6 | 8.6 | 4.3 | 0.6 | 34.7 |
| Buenaventura | 1.1 | 3.8 | 2.9 | 2.8 | 0.6 | 10.5 | | 2.8 | 49.2 |
| Cartagena | 4.1 | 0 | 2.7 | 6.2 | 5.0 | 6.3 | 40.8 | 6.2 | 116.0 |
| G. Morrosquillo | 0 | 0.7 | 0.0 | 0.3 | | 2.0 | 66.0 | 0.3 | 71.4 |
| Santa Marta | 6.2 | 102.4 | 0.3 | 0.3 | 1.2 | 3.1 | 7.6 | 0.3 | 123.1 |
| La Guajira | 0.7 | 45.3 | 0.3 | | | 0.9 | 0.2 | | 47.5 |
| Tumaco | 0 | 0 | 0.0 | | | 0.2 | 1.9 | | 2.1 |
| Turbo | 0 | 0 | 2.1 | 1.3 | | 2.5 | | 1.3 | 17.5 |
| Total (Teus) | 11.5 | | | | | | | 11.5 | |
| Total (Ton) | 18.4 | 152.8 | 14.7 | 110.1 | 10.3 | 34.4 | 121.6 | | 461.5 |

###% si >75%

###% si >100%

CNR: Contenedor No Refrigerado; CR: Contenedor Refrigerado; GS: Granel Sólido distinto de carbón;
 GL: Granel líquido distinto hidrocarburos; CG: Carga General; CT: Carbón Térmico;
 CM: Carbón Metalúrgico; H: Hidrocarburos

ESTUDIO DE DEMANDA, CAPACIDAD Y EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA

■ Recomendaciones

| Actividad | Responsable | 2023 | 2028 | 2033 | 2038 |
|--|-------------|------|------|------|------|
| Mesas de trabajo para la actualización de la herramienta web | DNP | X | X | X | X |
| Actualización del modelo de transporte | DNP | X | X | X | X |

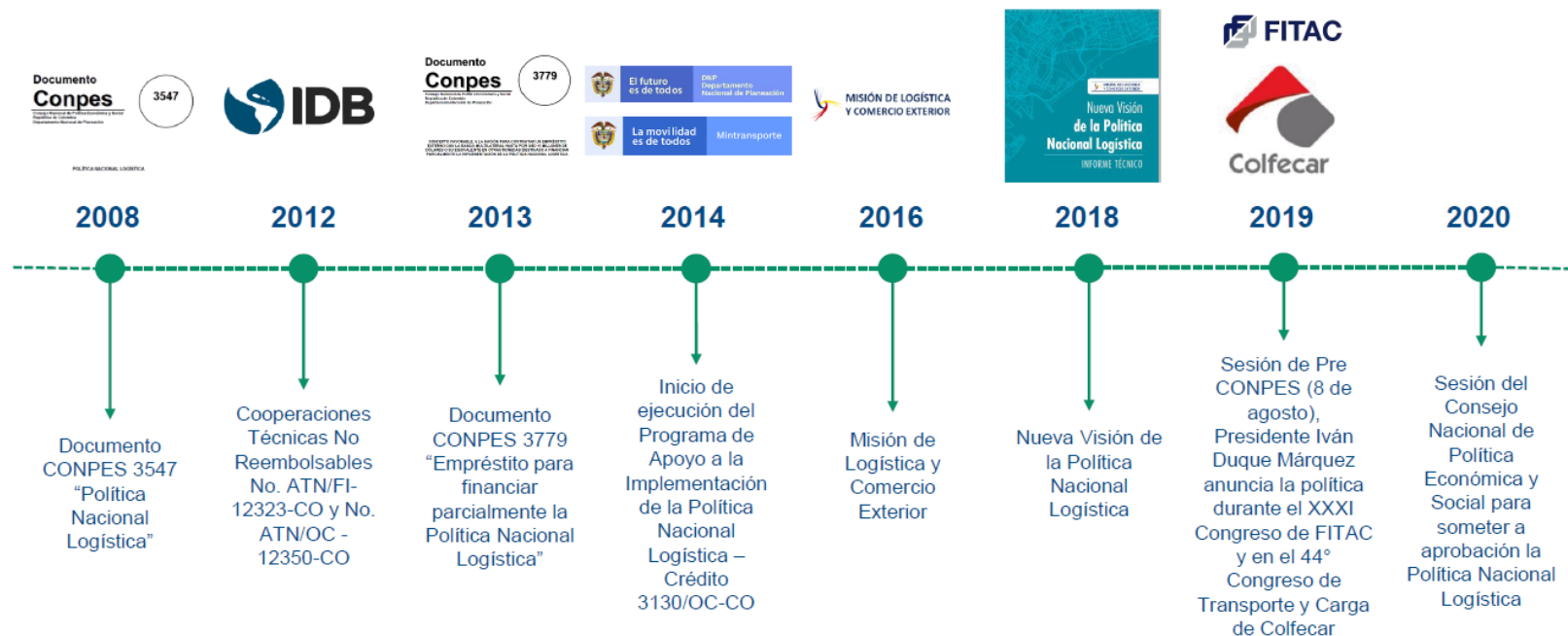
| Actividad | Responsable | 2023 | 2028 | 2033 | 2038 |
|--|--------------------------------------|------|------|------|------|
| Realización de <i>Due Diligences</i> para nuevas SP | ANI / Cormagdalena | X | X | X | X |
| Promover la reducción de tiempos de estancia de la mercancía en los puertos | DIAN | X | X | X | X |
| Promover el desarrollo e implantación de Comunidades Logísticas Portuarias | Supertransporte / MinTransporte | X | X | X | X |
| Fomentar la introducción de nuevas tecnologías que incrementen la productividad de las ZP | Supertransporte / ANI / Cormagdalena | X | X | X | X |
| Introducción de plataformas <i>Port Community Systems</i> | Supertransporte | X | X | | |
| Plantear frecuencias mínimas para los servicios ferroviarios | MinTransporte / ANI | X | X | | |
| Priorizar proyectos carreteros que formen parte de los corredores de comercio exterior a través de los puertos | INVIAS / ANI | X | X | X | X |
| Ordenar las prioridades de atraque en las terminales para barcazas | ANI / Cormagdalena | | X | X | X |
| Asegurar que el sistema portuario nacional disponga de la infraestructura suficiente en el litoral Pacífico | ANI | | | X | X |
| Construir, adecuar, mejorar y ampliar los accesos terrestres a las distintas ZP del país | ANI / INVIAS | X | X | | |

DOCUMENTO CONPES POLITICA NACIONAL LOGISTICA

Política Nacional Logística

5

La política es una respuesta a los desafíos identificados desde la logística para atender los retos de competitividad en el país



DOCUMENTO CONPES POLITICA NACIONAL LOGISTICA

Política Nacional Logística

10

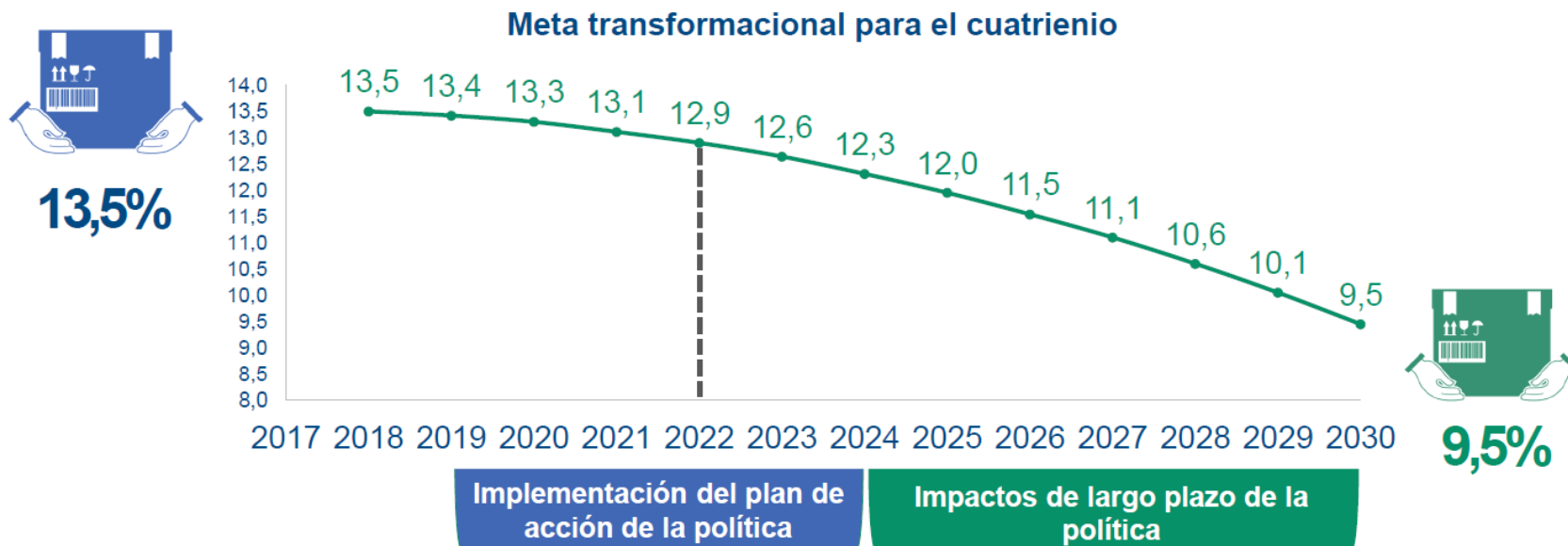
Objetivo: Promover la intermodalidad en el transporte y la facilitación del comercio para reducir los costos y tiempos logísticos y así impulsar la competitividad del país

| | | |
|---|---|-----------------|
| 1. Promover la intermodalidad | Generar condiciones para el desarrollo de un sistema de transporte intermodal eficiente | Infraestructura |
| | Modernizar la prestación de los servicios de transporte de carga para todos los modos | Servicios |
| 2. Promover la facilitación del comercio | Optimizar la oferta de infraestructura de los terminales de comercio exterior | Infraestructura |
| | Optimizar los trámites de importación y exportación | Servicios |
| 3. Desarrollar mecanismos transversales | Fortalecer la institucionalidad de los sectores transporte y comercio | |
| | Promover el acceso a la información y el uso de TIC en logística | |
| | Promover el capital humano cualificado orientado a la logística | |

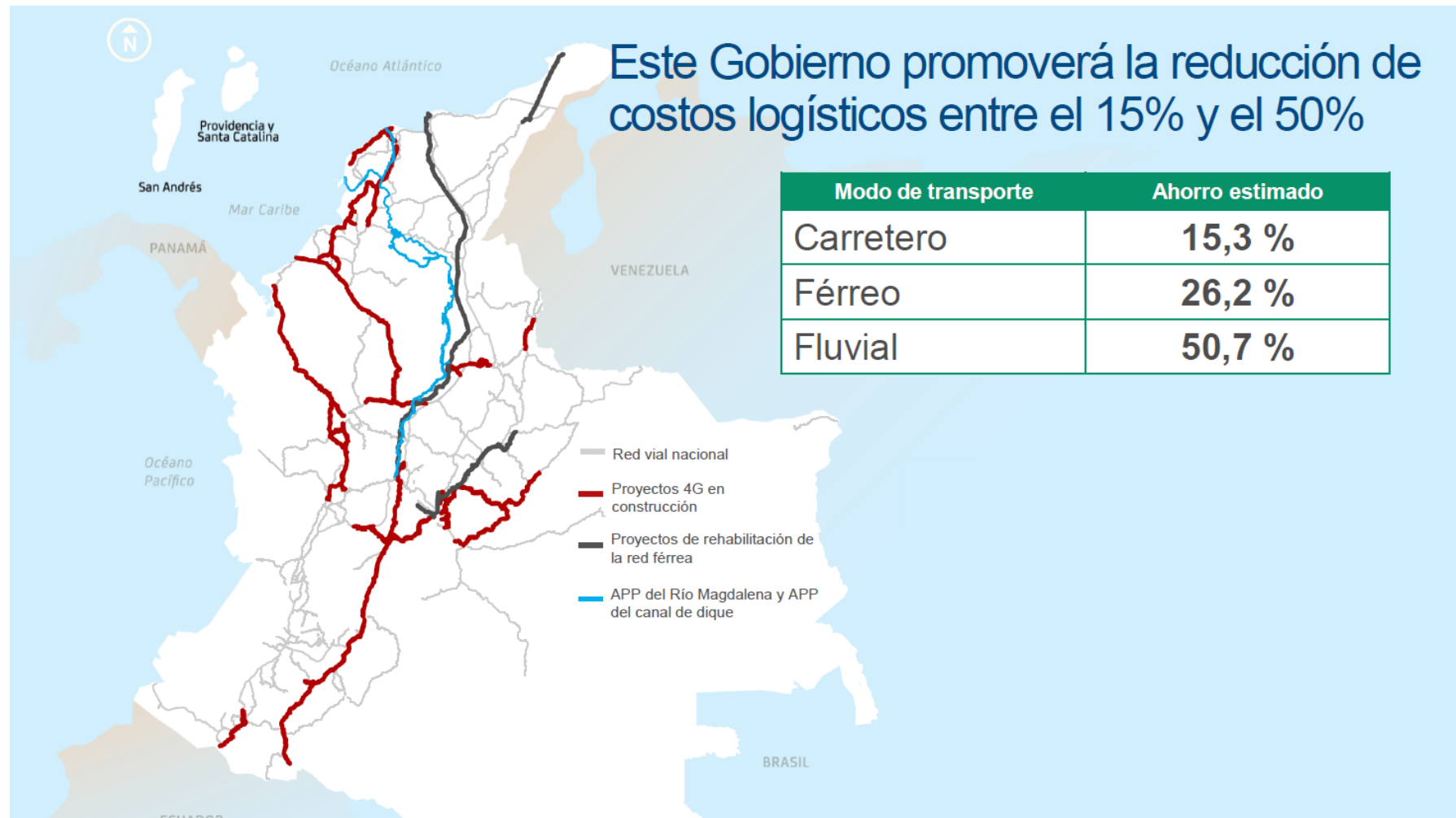
DOCUMENTO CONPES POLITICA NACIONAL LOGISTICA

La Política Nacional Logística pondrá a Colombia a niveles de países OCDE (9 %) en los costos logísticos en 2030

20



DOCUMENTO CONPES POLITICA NACIONAL LOGISTICA

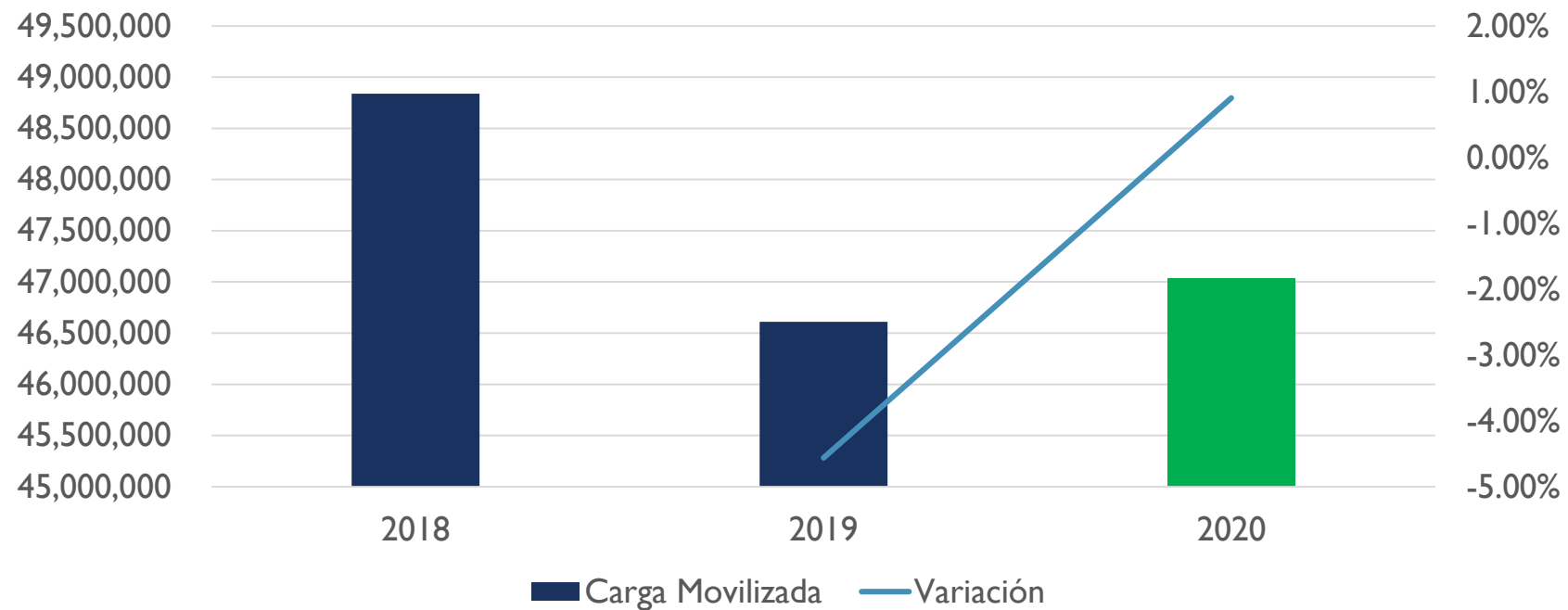




MOVIMIENTO DE CARGA EN COLOMBIA

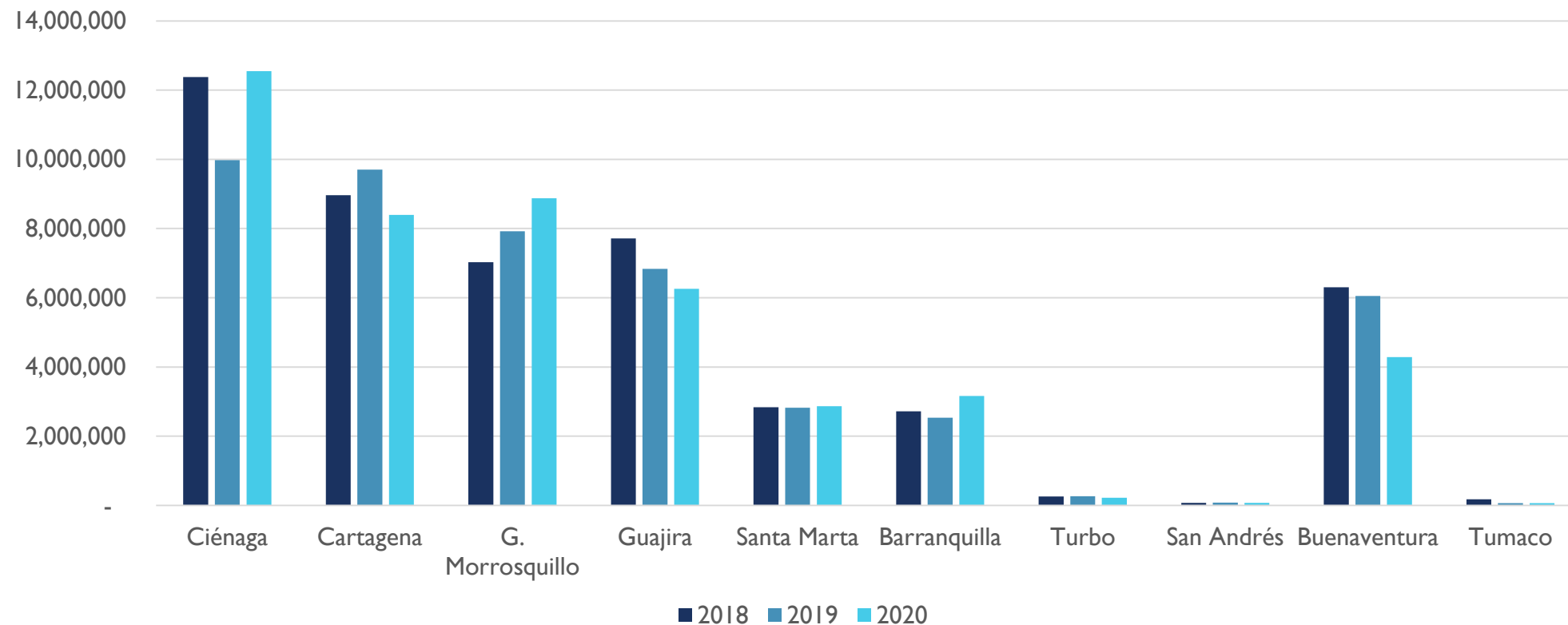
CARGA PRIMER TRIMESTRE

Total Carga Movilizada 2018 - 2020



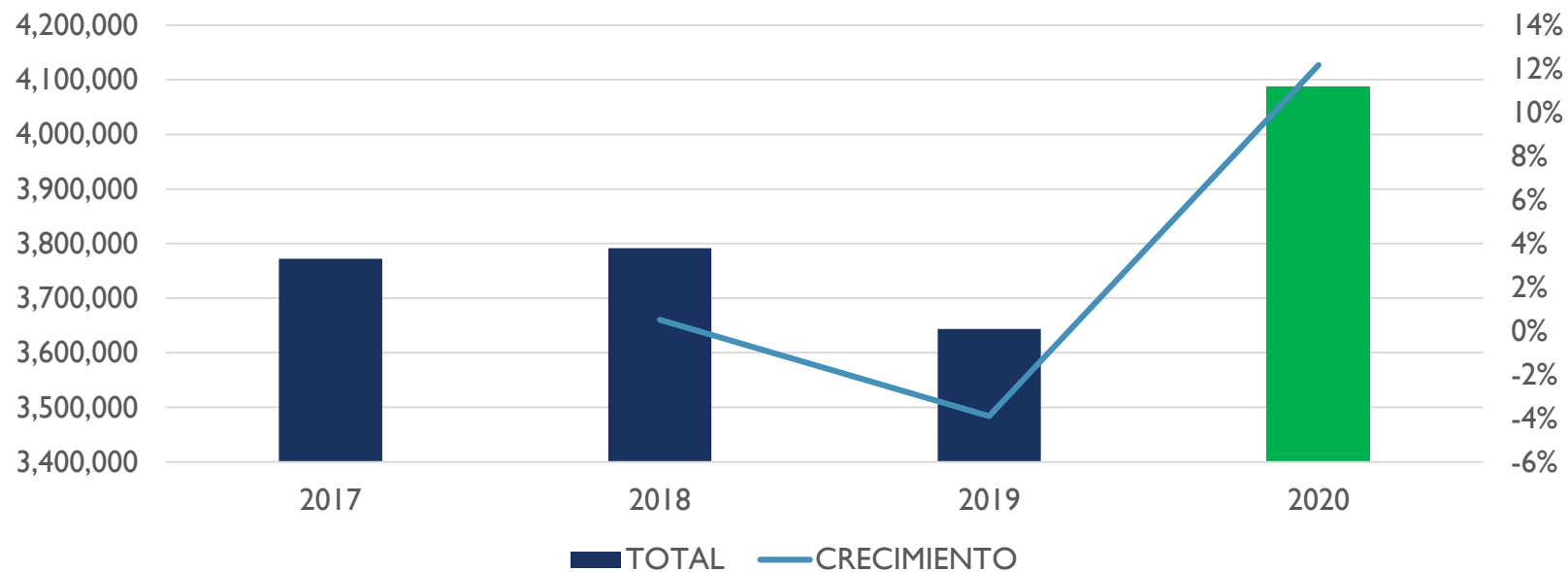
CARGA PRIMER TRIMESTRE POR ZONA PORTUARIA

**Total Carga Movilizada por ZP
2018-2020**

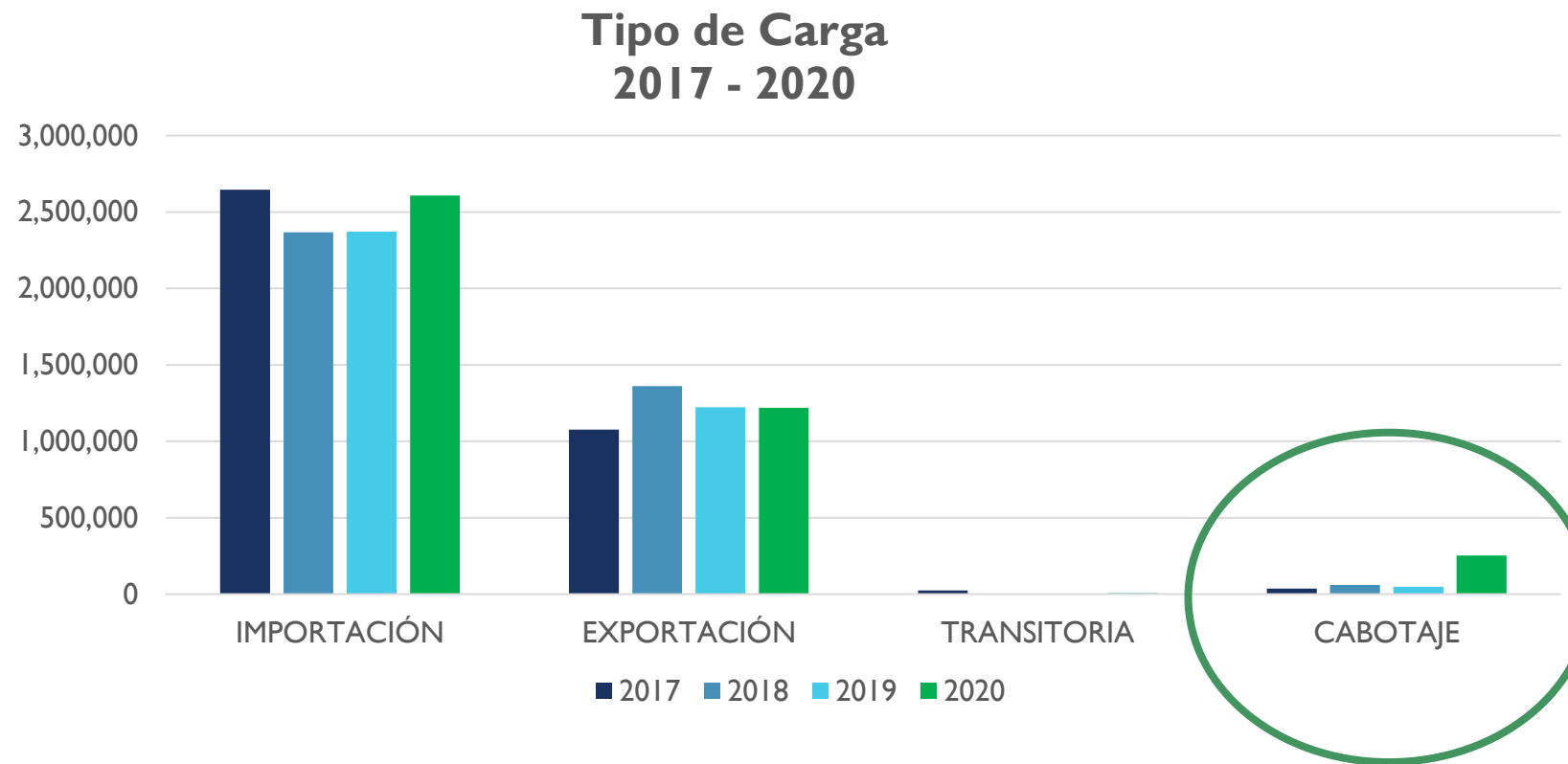


RESULTADOS ZONA PORTUARIA DE BARRANQUILLA

Periodo Enero - Abril



RESULTADOS ZONA PORTUARIA DE BARRANQUILLA



- Crecimiento del Cabotaje: de 48,000 TM a 253,000 TM



IMPACTO DEL COVID EN EL SECTOR PORTUARIO

INCERTIDUMBRE: COMÚN DENOMINADOR



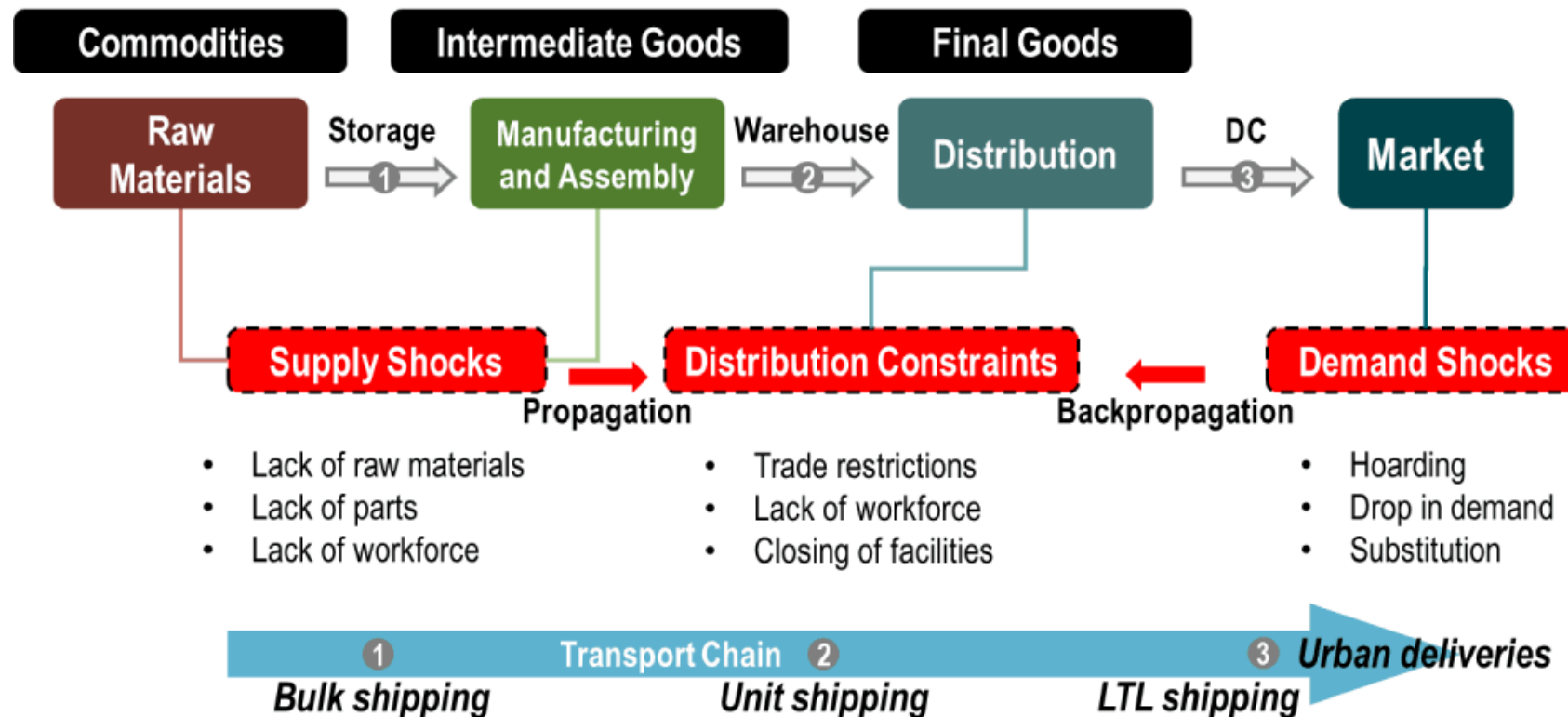
RETOS DE LOS PUERTOS

- Adaptarse a menos volúmenes, menores ingresos
- Adaptarse a la incertidumbre
- Adaptarse a nuevas medidas de seguridad
- Adaptarse al Teletrabajo

- Jugar un Rol Protagonístico en la Recuperación Económica

IMPACTS OF PANDEMICS ON SUPPLY CHAIN

The Geography of Transport Systems



EL PAPEL DE LOS PUERTOS DURANTE LA PANDEMIA Y LAS MEDIDAS DE CONFINAMIENTO

- Los puertos no han dejado de funcionar y han estado excluidos de las medidas de confinamiento obligatorio, por su papel en garantizar el abastecimiento de las personas y mantener activo el aparato económico.
- Los puertos han sido clave para garantizar el suministro de:
 - Alimentación
 - Medicinas e insumos médicos
 - Insumos varios
 - Materias primas
 - Exportaciones de las pocas industrias que quedaron activas (minería, agricultura)
- Sin embargo, esto no quiere decir que hayan operado con normalidad o a full capacidad, a pesar que las cifras no hayan demostrado grandes decrecimientos... aún

EFFECTO EN LAS OPERACIONES

Portafolio

| ¿Por qué el covid - 19 no es una crisis como las demás?

Covid 'marchita' expectativas de floricultores para el Día de la madre

¿CÓMO SE VUELVEN VISIBLES LAS DISRUPCIONES EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO?

El efecto generado por el covid-19, es diferente según las regiones y los sectores de la economía.

Algunos de los cambios son:

1. Modificaciones en los patrones de consumo (sectores aumentan ventas, mientras que otros las disminuyen).
2. Escasez de mano de obra (labores agrícolas y distribución).
3. Cierre de establecimientos (sector HORECA y turismo).
4. Disminución de las operaciones (comercio, puertos y aviación).
5. Alteraciones en los precios (especulación en alimentos y caídas en los precios).

A nivel global, las empresas están desarrollando diferentes estrategias para responder ante la situación actual, con el fin de sobrevivir durante los tiempos de crisis y permanecer vigentes en el futuro.

CICLO DE IMPORTACIÓN DE ACERO



LA PROBLEMÁTICA NO ES SOLAMENTE LA FALTA DE CARGA



Comunicado de prensa

160.000 toneladas de acero están por llegar al país y el sector no tiene la liquidez para nacionalizarlas y los puertos no cuentan con el espacio para su almacenaje

- La cantidad de acero que está por llegar y que se compró semanas antes de iniciar la pandemia es el equivalente a 20 Torres Colpatria o al consumo de una ciudad como Cali en un año.
- Con el fin de preservarla la poca caja que le queda al sector y así mantener los empleos, se le propuso al Gobierno Nacional aplazar los cobros de los Tributos Aduaneros hasta 90 días después del fin del Aislamiento preventivo Obligatorio.
- Junto con ASOPORTUARIA, buscando evitar que se produzca un colapso en la capacidad de almacenaje de los puertos del país, debido que por la falta de transporte y ralentización de las nacionalizaciones el acero no está saliendo de las terminales, se le solicitó al Gobierno que esta pueda ser trasladada a otras instalaciones sin necesidad de ser nacionalizada.

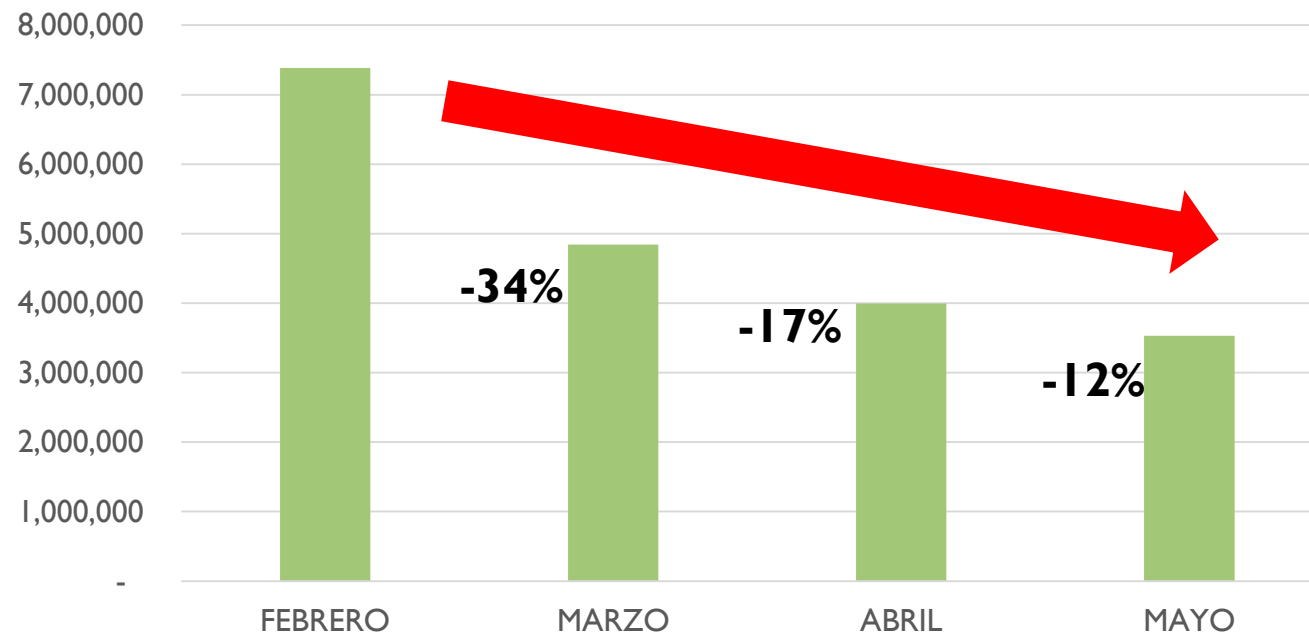
| MONTH IMPORTS | 2019 | 2020 | VAR % 2020/2019 | DIFF. (2020-2019) |
|--------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| JANUARY | 234,449 | 196,327 | -16.26% | -38,122 |
| FEBRUARY | 146,856 | 178,500 | 21.55% | 31,644 |
| MARCH | 184,940 | 211,564 | 14.40% | 26,623 |
| APRIL | 234,532 | 178,677 | -23.82% | -55,855 |
| GRAND TOTAL | 800,777 | 765,068 | -4.46% | -35,709 |

Importaciones para Mayo: 200,000 TM

Próximas importaciones: ?????

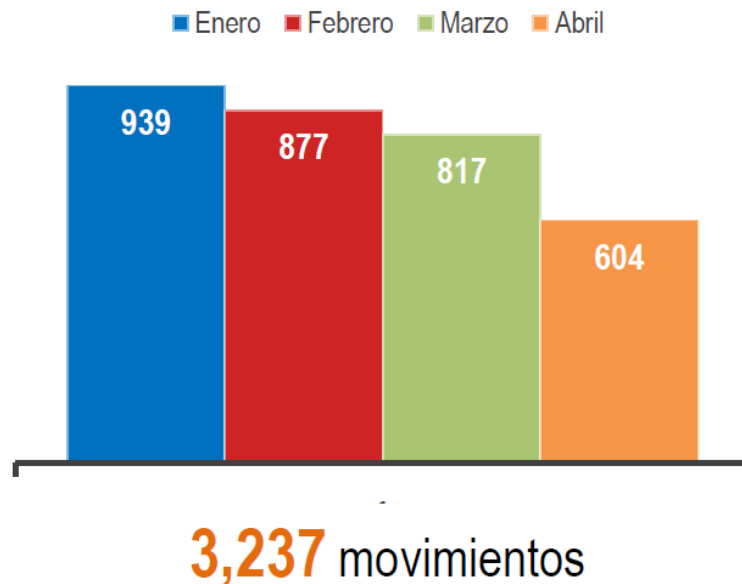
EMPIEZA A VERSE EL EFECTO COVID

Line Up primeras semanas de cada mes



- De Febrero a Mayo, el decrecimiento es del 52%

CONSOLIDADO ARRIBOS TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL



⚙️ **Febrero** disminuyó un **7%** en relación con enero, representada en su mayoría por naves de recreo y cruceros.

⚙️ **Marzo** se redujo en un **7%** en relación con febrero, representada en su mayoría por naves de tipo tanquero, recreo y transportadores de vehículos.

⚙️ Transcurrido el 90% de **abril**, se identifica reducción del **26%** en relación a marzo, representada en su mayoría por naves de recreo, pasaje, crucero, carga (**28%**) y T. de vehículos (**36%**).

| Puerto | Enero | Febrero | Marzo | Abril |
|--------------|------------|------------|------------|------------|
| B/tura | 92 | 95 | 86 | 79 |
| Tumaco | 7 | 17 | 5 | 1 |
| B/quilla | 102 | 98 | 104 | 76 |
| Sta. Marta | 193 | 157 | 146 | 123 |
| C/gena | 398 | 356 | 344 | 238 |
| Riohacha | | 2 | 2 | 2 |
| San Andrés | 27 | 32 | 24 | 5 |
| Turbo | 39 | 37 | 42 | 35 |
| Coveñas | 31 | 27 | 28 | 28 |
| B. Solano | | 4 | 4 | 1 |
| Providencia | 19 | 20 | 7 | 3 |
| P. Bolívar | 31 | 32 | 25 | 13 |
| Total | 939 | 877 | 817 | 604 |



EL PAPEL DEL GOBIERNO FRENTE AL SECTOR

MEDIDAS DEL GOBIERNO FRENTE AL SECTOR PORTUARIO

- **Decretos 417, 457, 531 y 593 de 2020**
- **Decretan y extienden aislamiento hasta el 11 de mayo y permiten algunas “excepciones”:**
 - Puertos de servicio público y privado, exclusivamente para el transporte de carga (núm. 16)
 - Actividades de dragado marítimo y fluvial (núm. 17)
 - Obras de infraestructura de transporte (núm. 18)

MEDIDAS DEL GOBIERNO FRENTE AL SECTOR PORTUARIO

- Creación del Centro de Logística y Transporte para garantizar la prestación del servicio público del transporte

MEDIDAS DEL GOBIERNO FRENTE AL SECTOR PORTUARIO

- Decreto 482 del 26 de marzo de 2020
- **Artículo 27.** *Plazos de concesiones portuarias.* Con independencia de lo establecido en el artículo 8 de la Ley 1 de 1991, las entidades concedentes de concesiones portuarias podrán ampliar los plazos de prórroga de las concesiones previstos en el contrato, por el tiempo que estimen necesario para reconocer los efectos probados que eventualmente generen en la economía del contrato la prestación del servicio en sus puertos, **durante el tiempo de declaratoria de emergencia**, teniendo como marco los riesgos contractuales y la recuperación del valor de las inversiones hechas.
- **Artículo 28.** *Autorización especial y extraordinaria para puertos privados.* Autorícese, durante la vigencia de la emergencia generada por la pandemia de COVID-19, a los puertos de servicio privado para atender las operaciones de carga que tengan como propósito garantizar el abastecimiento de bienes de primera necesidad a las poblaciones que se encuentren dentro del área de la zona portuaria correspondiente, independientemente del tipo de carga autorizada.

SOLICITUDES DE LOS GREMIOS



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA



- Distintos gremios han insistido en la necesidad de revisar:
 - Pagos de obligaciones en dólares
 - Reprogramar o suspender planes de inversiones
 - Actualización de los planes de inversión con WACC del 12%
 - Tratamiento de demás obligaciones derivadas de los contratos de concesión
 - Definición de metodología para la aplicación del Artículo 27 del Decreto 482



IMPACTO DEL COVID A NIVEL INTERNACIONAL

IMPACTO EN COMERCIO INTERNACIONAL



Maersk warns of 20 – 25% drop in volumes in Q2

Operator of the world's largest container line, AP Moller - Maersk, expects to see a 20 – 25% drop in volumes across its businesses in the second quarter of 2020 due to the impact of the COVID-19 pandemic.



Container volumes at major Chinese ports declined in early May

The container volume of eight major Chinese ports kept declining during the first 10 days of May.



Volatile oil market sends bunker prices collapsing at 'fastest rate'

With oil market volatility at an all-time high, even exceeding the volatility of equity markets, supply and demand shocks have sent bunker prices collapsing at the fastest rate since the 2008 global financial crisis.



'Unprecedented levels' of floating storage, but where next for the tanker market?

IMPACTO EN COMERCIO INTERNACIONAL

- Los puertos alrededor del mundo han seguido operando, salvo algunos cierres temporales y muy focalizados.
- Se ha reconocido, a nivel internacional, la importancia de los Puertos para garantizar abastecimiento de países y mantener activas las cadenas de suministro.
- También se ha reconocido la importancia de mantener activo el sector, para la recuperación económica.



El Mundo en Tiempos de COVID-19

Crisis sanitaria

- Servicios de salud saturados y colapsados
- Insumos y equipos de salud en alta demanda a escala mundial
- Instalaciones sanitarias saturadas (clínicas, hospitales, morgues y anfiteatros)



Crisis logística

- Cadenas de suministro "on hold"
- Demanda, inventarios y distribución afectados
- Incumplimiento de contratos y cobertura de seguros insuficiente
- Cambios en las estructuras logísticas tradicionales



Crisis económica

- Reducción de producción y consumo mundial
- Insumos estratégicos en pausa
- Cambios en prioridades de gobierno
- Expectativas en apoyos de gobiernos a empresas



Crisis social

- Confinamiento y trabajo y estudio en casa
- Medidas sanitarias no habituales
- Requerimientos de satisfactores esenciales
- Mayor uso de internet y comercio electrónico



IMPACTO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

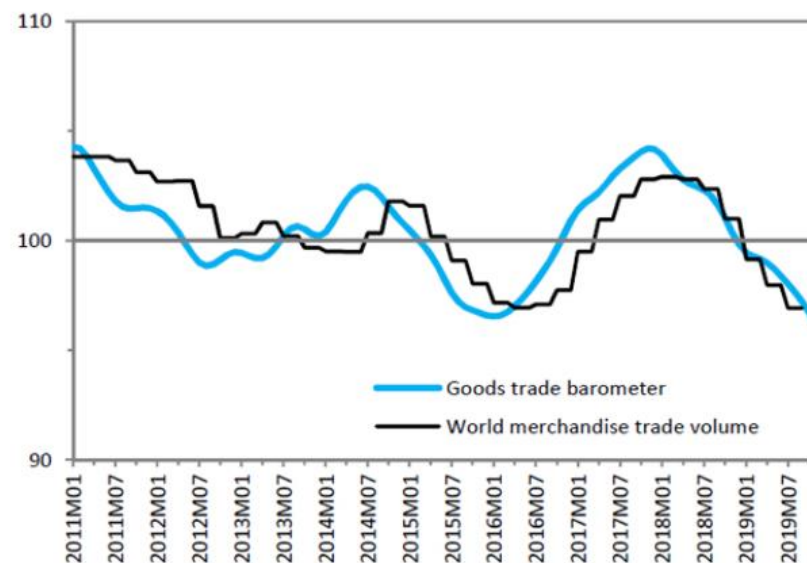
- Para el WTO, las proyecciones para el 2020 ya eran débiles en cuanto a crecimiento del comercio, por la aparición del COVID en China.
- Actualmente, las proyecciones son de un decrecimiento del comercio mundial son entre un 13% y el 20%, con mayores impactos en Norteamérica y Asia.

Goods trade barometer

Index value, December 2019



Index history, trend = 100



IMPACTO EN COMERCIO INTERNACIONAL

- Según fuentes del BID, durante el primer bimestre del año, las exportaciones de América Latina hacia China decrecieron un **12%** y un **6.8%** en general.
- Distintas fuentes como el IAPH prevén un decrecimiento para el año 2020 del 10% en movimiento de contenedores.



IMPACTO EN COMERCIO INTERNACIONAL

Global merchandise trade values

Growth rate over previous quarter, seasonally adj. series



Note: Shaded area indicates UNCTAD nowcasts

Evolution of trade value nowcasts with new data, first quarter of 2020

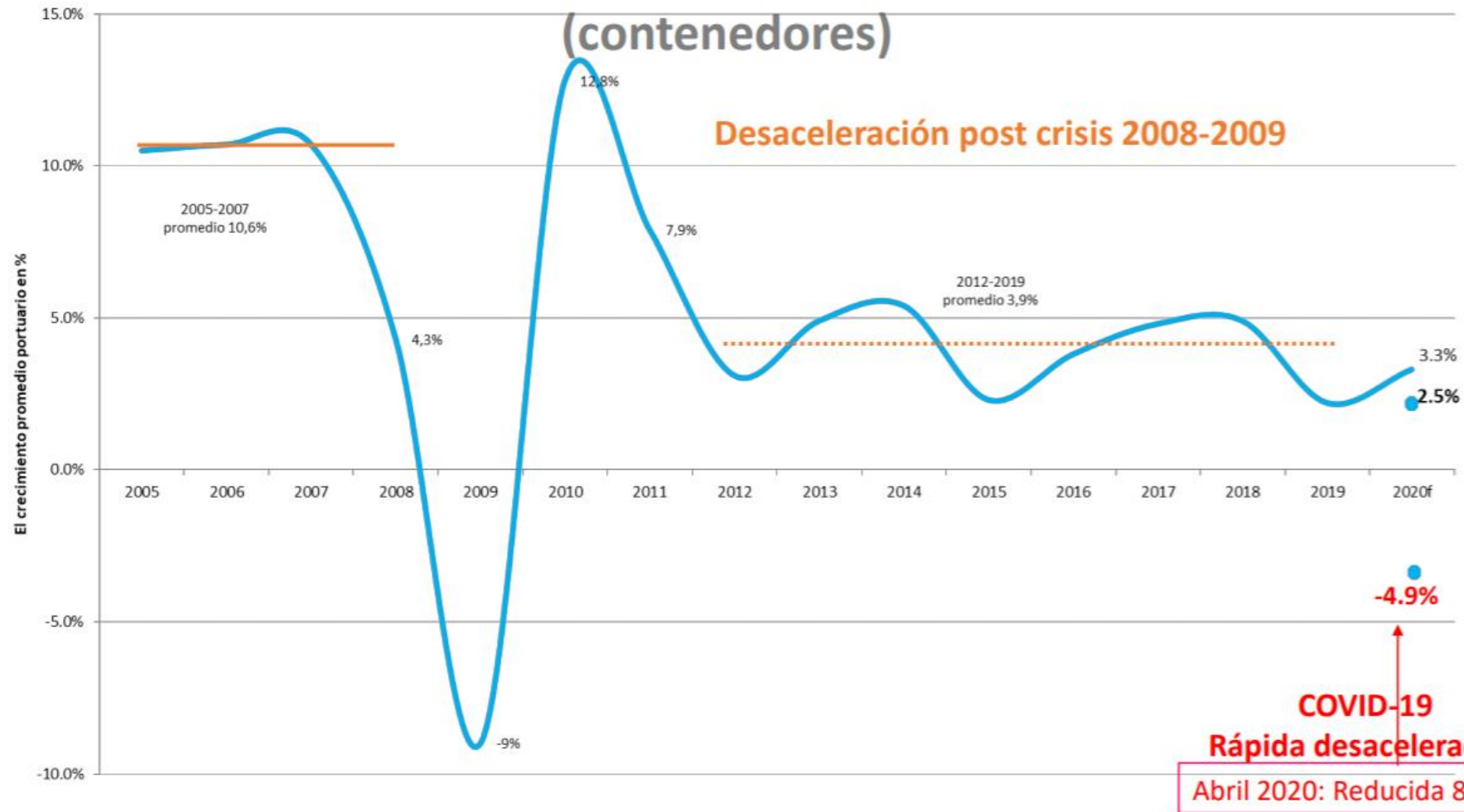
Growth rate over previous quarter, seasonally adj. series



UNCTAD trade nowcasts and free market commodity price index indicate that global trade values and prices have been negatively impacted since the first quarter of 2020 by the COVID-19 outbreak. The downturn is expected to accelerate during **the second quarter of the year.**



Desaceleración del comercio marítimo + volatilidad



Febrero 2020: Reducida .8% respecto a la proyección hecha en octubre 2019

PERSPECTIVAS DE DE-CRECIMIENTO EN SURAMERICA



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

Fuente: FMI, Duarte & Morales

POSIBLE IMPACTO DEL COVID-19 EN EL CANAL DE PANAMÁ Y LAS RUTAS MARÍTIMAS QUE LO UTILIZAN

NRF: Terminales de Contenedores en los Estados Unidos pronostican caída en más de dos dígitos para lo que queda del año

World Maritime News, Jasmina Ovcina, May 11, 2020

Abril se estimó en 1.51 M TEU

Mayo se proyecta en 1.47 M TEU

Junio 1.46 M TEU

Julio 1.58 M TEU

Agosto 1.73 M TEU

Septiembre 1.7 M TEU,



13.4 % from last year

20.4 %

18.6 %




19.3 %

12 %




9.3 %

La primera mitad del 2020 ya se pronostica que finalizará 13% por debajo del mismo período del 2019

IMPACTO SEMANA A SEMANA EN EL SECTOR PORTUARIO

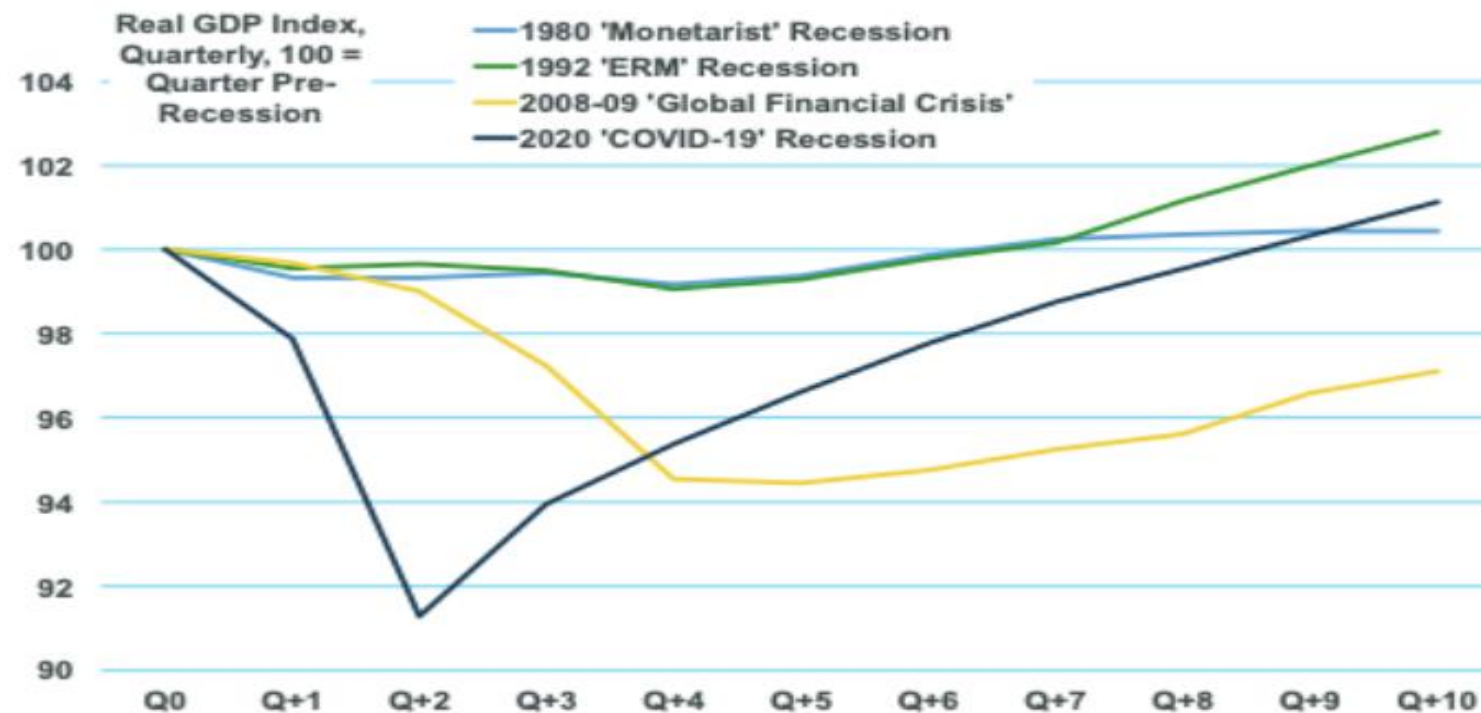
| | | Week 15 World April 6 | Week 16 World April 13 | Week 17 World April 20 | Week 18 World April 27 | Week 19 World May 4 | Week 19 Europe May 4 |
|--|---------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|----------------------------|
|  Ports with decline in vessel calls (last week compared to normal conditions, %) | Container vessels | 41% | 41% | 53% | 39% | 45% | 68% |
| | Other cargo vessels | 41% | 39% | 47% | 44% | 42% | 62% |
| | Passenger vessels | 77% | 77% | 76% | 71% | 85% | 75% |
|  Ports with extra restrictions on vessels (last week, %) | Container vessels | 49% | 22% | 33% | 20% | 19% | 9% |
| | Other cargo vessels | 47% | 23% | 34% | 25% | 20% | 7% |
| | Passenger vessels | 51% | 38% | 31% | 26% | 25% | 30% |
|  Port call delays due to extra procedures (last week, %) | Container vessels | 42% | 35% | 33% | 27% | 27% | 18% |
| | Other cargo vessels | 35% | 28% | 32% | 30% | 25% | 17% |
| | Passenger vessels | 53% | 40% | 49% | 44% | 34% | 12% |
| | Inland barges | 27% | 21% | 19% | 21% | 16% | 17% |

IMPACTO SEMANA A SEMANA EN EL SECTOR PORTUARIO

| | | Week 15 World April 6 | Week 16 World April 13 | Week 17 World April 20 | Week 18 World April 27 | Week 19 World May 4 | Week 19 Europe May 4 |
|--|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|----------------------------|
|  Hinterland transport delays (last week compared to normal conditions, %) | Trucks (cross-border) | 43% | 41% | 35% | 37% | 38% | 35% |
| | Trucks (in/out port) | 37% | 33% | 35% | 35% | 16% | 14% |
| | Rail services | 28% | 21% | 32% | 13% | 22% | 23% |
| | Inland barge services | 41% | 23% | 40% | 21% | 19% | 13% |
|  Ports facing high capacity utilisation of warehousing and storage facilities (last week, %) | Foodstuff & medical supplies | 35% | 34% | 33% | 25% | 25% | 21% |
| | Consumer products | 27% | 28% | 25% | 18% | 19% | 13% |
| | Liquid bulk | 21% | 22% | 20% | 15% | 20% | 7% |
| | Dry bulk | 16% | 17% | 13% | 12% | 17% | 4% |
|  Ports facing shortages in port-related workers (last week, %) | Dock workers | 16% | 16% | 16% | 22% | 19% | 28% |
| | Technical-nautical services | 7% | 9% | 4% | 12% | 11% | 7% |
| | Harbour master services | 4% | 8% | 7% | 10% | 4% | 7% |
| | Port authority | 28% | 22% | 22% | 26% | 16% | 10% |
| | Truck drivers | no data | no data | 21% | 16% | 12% | 14% |

IMPACTO ECONÓMICO Y RECUPERACIÓN

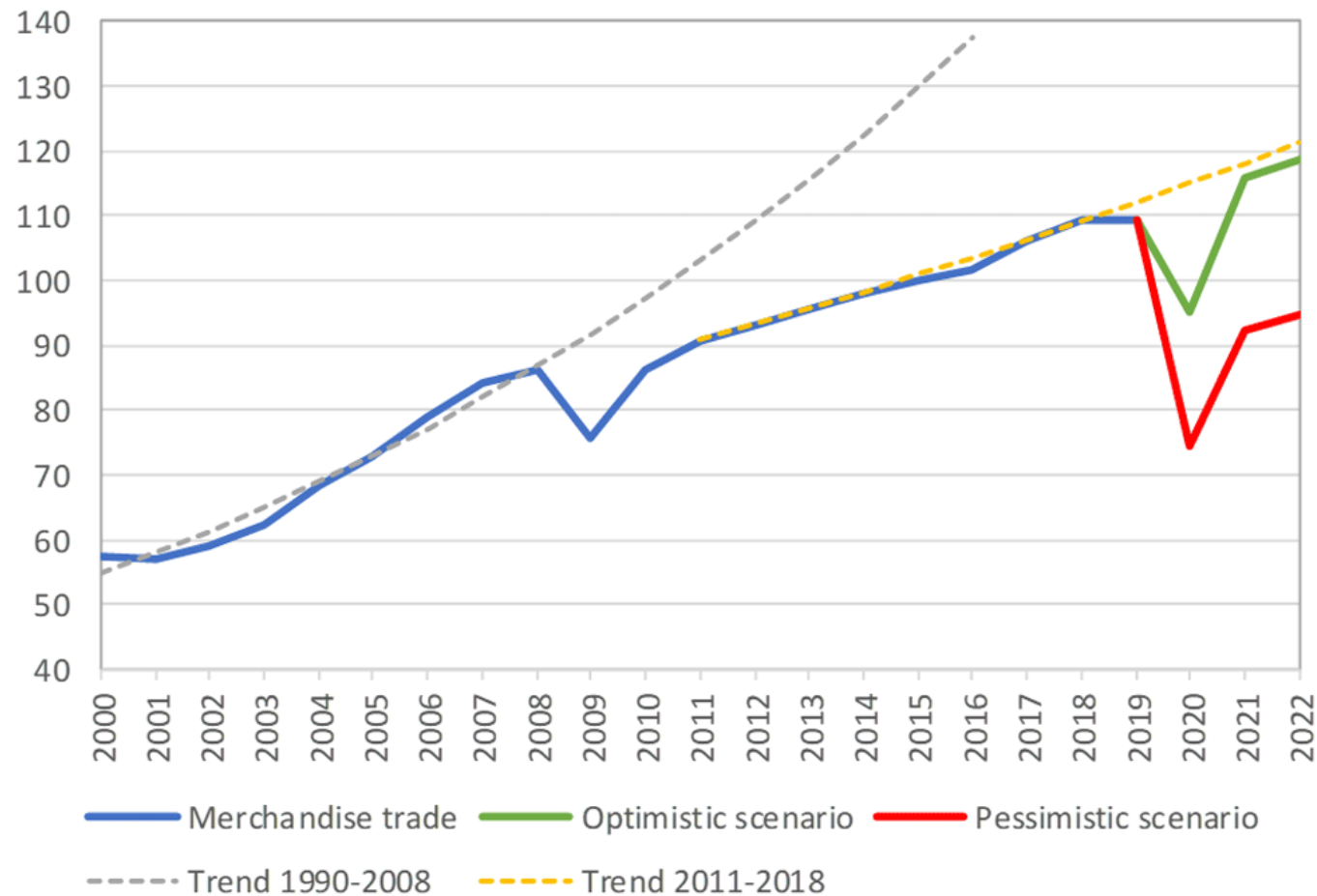
Chart – EU 27 + UK economic trajectories



Fuente: Maritime Strategies International

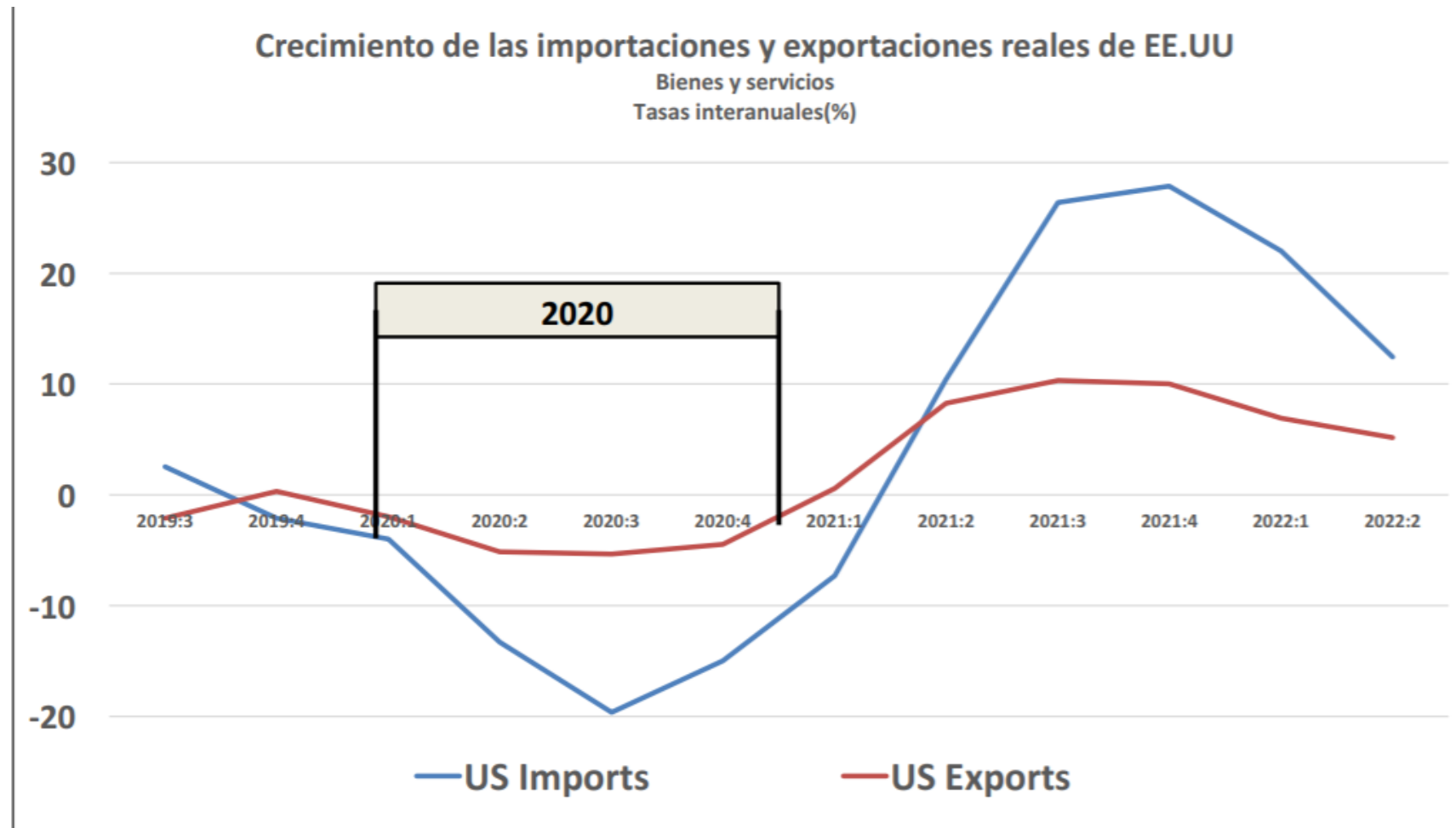
- Los más optimistas opinan que, si bien esta crisis es más profunda, la recuperación será 'rápida' y a finales de 2021 el PIB de los países llegará a niveles pre – COVID

IMPACTO ECONÓMICO Y RECUPERACIÓN



Fuente: WTO

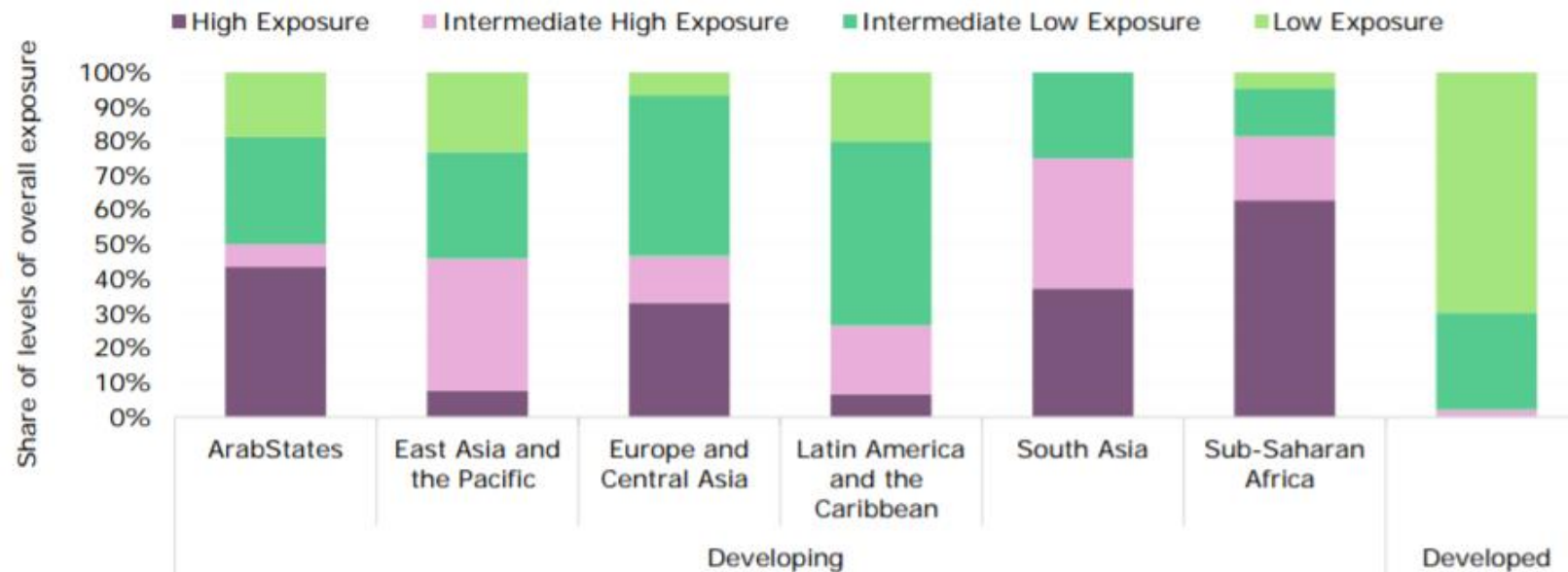
IMPOS Y EXPOS EN EE.UU.



AGRICULTURE & FOOD

Low-income countries prone to rises in the triple burden of malnutrition due to pandemic-induced income shocks, while disruptions to global supply chains and labour shortages pose uncertainties for agricultural production.

Developing countries have a higher degree of exposure to demand-side risk



BUSINESS AS UNUSUAL



Business as unusual – adapting port business models to survive and thrive in the post COVID-19 era

16:00 — 17:00 CEST

Rather than casting a negative perspective on the current crisis inflicted by the pandemic, speakers highlighted the opportunities for ports to embrace digitalisation and decarbonisation in the 'new normal'.

ALGUNAS NOTICIAS POSITIVAS



Dry bulk 'very close' to supply-demand balance

Dry bulk shipping is “very close” to seeing a supply and demand balance and an improved outlook is expected in the second half of this year and into 2021.



China setting the scene for possible post-virus recovery

Chinese shipyards are staging a sharp recovery and many are operating close to normal. This was the message from shipping guru Martin Stopford, speaking after a virtual press conference yesterday held by SMM organisers, Hamburg Messe.



OPORTUNIDADES Y RECUPERACIÓN EN COLOMBIA

OPORTUNIDADES

Presidencia de la República de Colombia

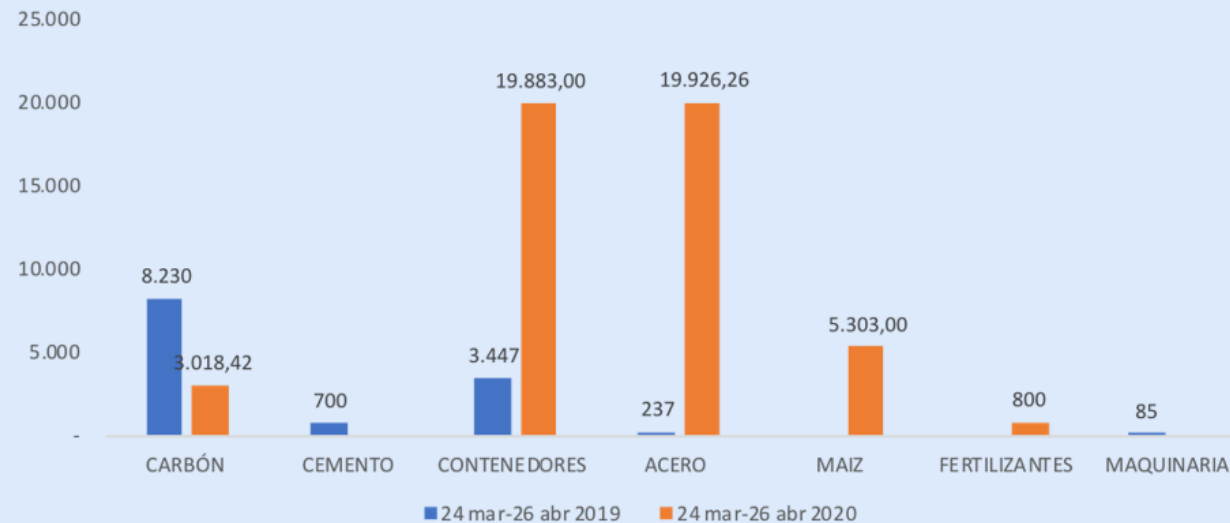
Carga Seca transportada Río Magdalena Periodo COVID-19 (24 marzo- 26 abril)



48.930

Toneladas carga seca transportadas periodo covid-19
24 mar- 26 abr 2020

Comportamiento Toneladas Carga Seca Río Magdalena por producto

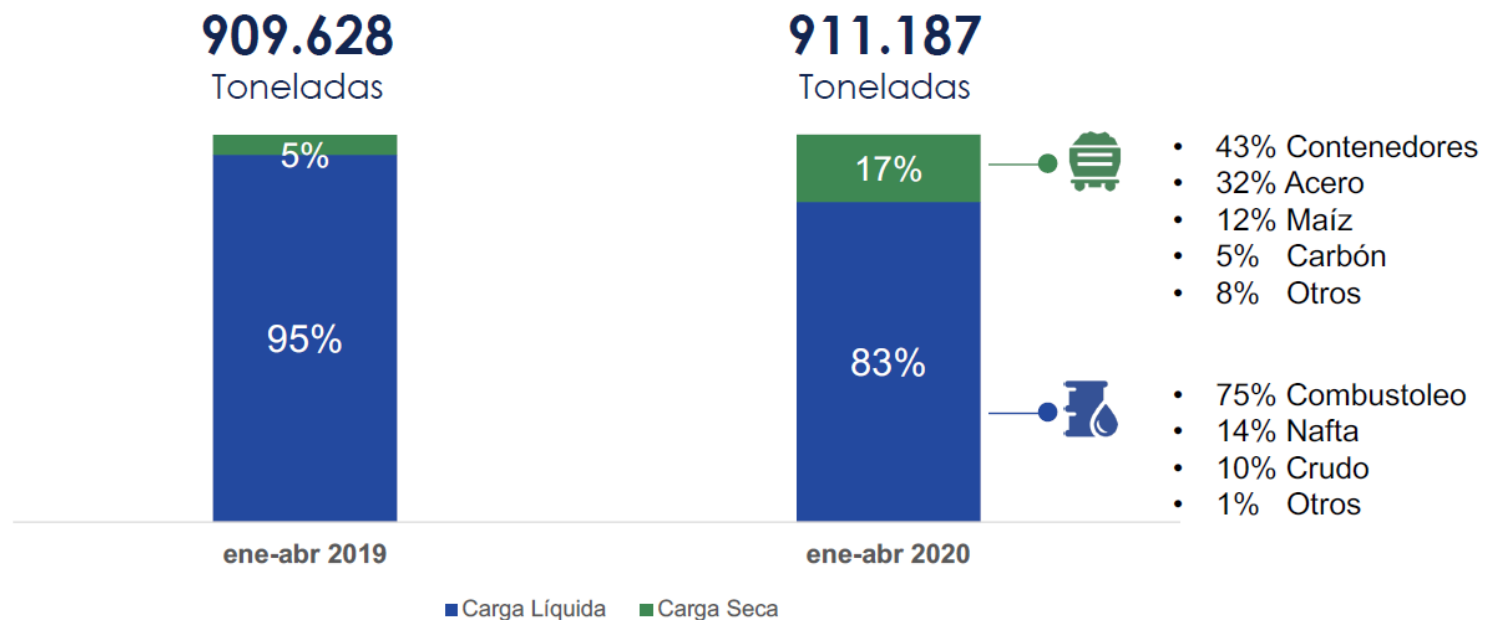


12.699

Toneladas carga seca transportadas periodo
24 mar- 26 abr 2019

OPORTUNIDADES

Comportamiento Acumulado del Transporte de Carga por el Río Magdalena enero-abril 2020



Fuente: Inspecciones Fluviales Río Magdalena, reporte autoliquidaciones Cormagdalena

OPORTUNIDADES

Portafolio

[SUSCRÍBASE](#) |
 [TWITTER](#) |
 [FACEBOOK](#) |
 [LINKED IN](#) |
 [CREE UNA CUENTA](#) |
 [INGRESE](#)

SECCIONES

[ECONOMÍA](#) |
 [FINANZAS](#) |
 [GOBIERNO](#) |
 [INFRAESTRUCTURA](#) |
 [EMPLEO](#) |
 [IMPUESTOS](#)

Importaciones de gas siguen ganando terreno en Colombia

Llegarían a estar cerca del 40% de la oferta nacional. Caída en producción, precios bajos y generación eléctrica, las razones.

- [f FACEBOOK](#)
- [✉ ENVIAR](#)
- [TWITTER](#)
- [in LINKED IN](#)
- [G+ GOOGLE PLUS](#)
- [GUARDAR](#)



El terminal (foto) ha contribuido para que la generación térmica a gas aporte hasta un 22% de la

Invierta con ejecución rápida y directa

Broker multipremiado, multirregulado

[Abrir una cuenta](#)

Nuestros servicios implican un riesgo significativo y pueden producir la pérdida de su capital invertido. Aplican Tyc.



Lo más leído

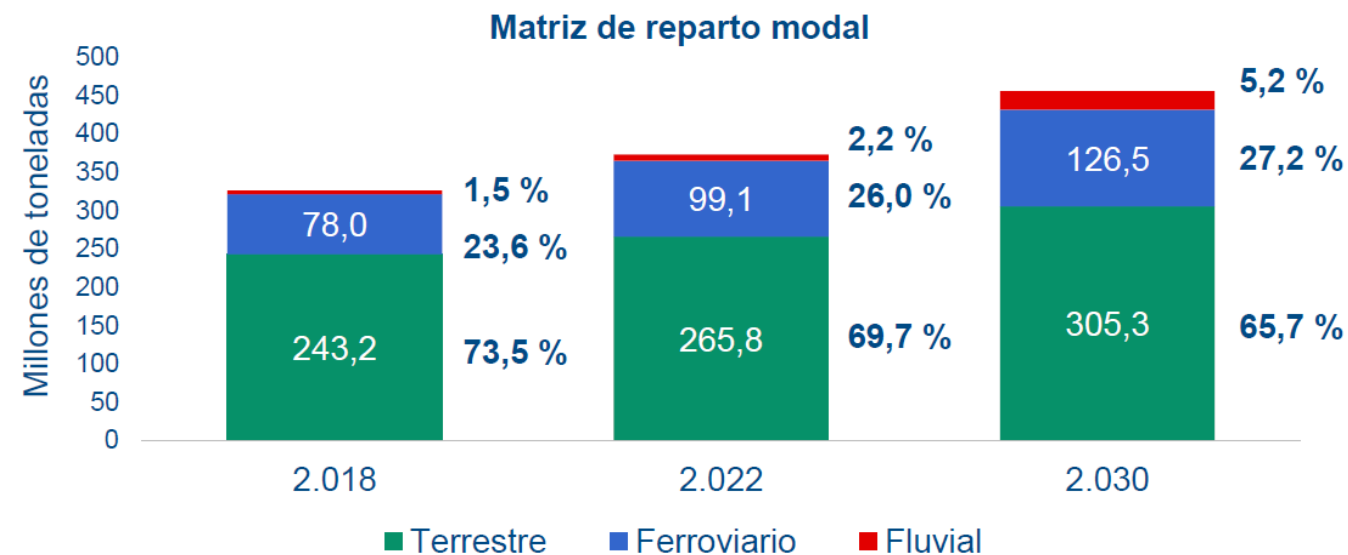
1. Los 'call center', una relación directa con el empleo en Colombia
2. La acción de Avianca llegó a

OPORTUNIDADES

Meta para el reparto modal a 2030

21

Aumentar en más de 48 millones de toneladas la carga que moviliza el modo férreo y en más de 22 millones el modo fluvial



OPORTUNIDADES

TRANSFORMACIÓN DIGITAL



¿QUE LEVA A DEJAR EL COVID AL SECTOR PORTUARIO?

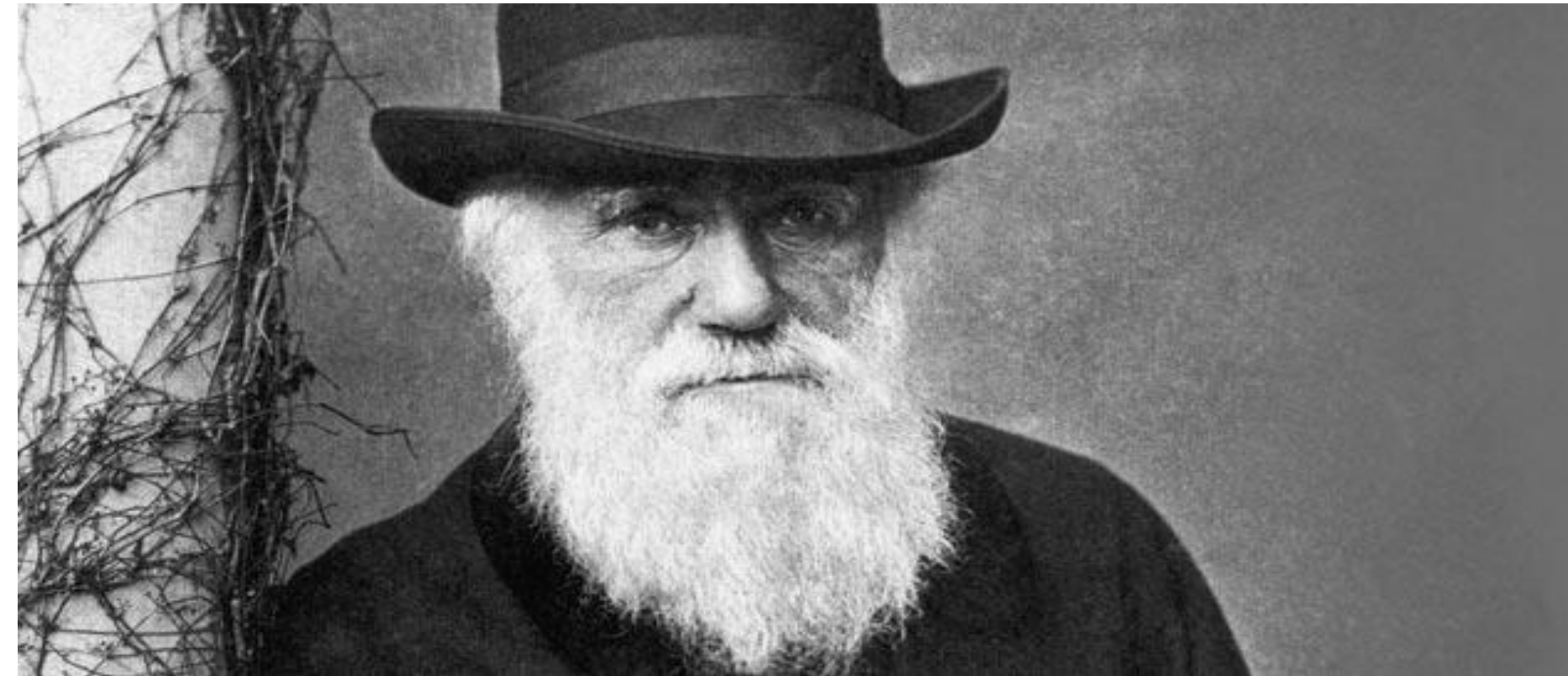
- Mayores eficiencias
- Eliminación de trámites innecesarios
- Transformación digital
- Aceleración de proyectos de automatización
- Mayor presión por 'Greener Ports'

THE
UPSIDE
OF
TURBULENCE

SEIZING OPPORTUNITY IN
AN UNCERTAIN WORLD

DONALD SULL

"A rising star in a new generation of management gurus." — *The Economist*



“Las especies que sobreviven no son las más fuertes, ni las más rápidas, ni las más inteligentes; sino aquellas que se adaptan mejor al cambio.”

Charles Darwin