



® JAIC

ECONOMÍA & FINANZAS

NEWSLETTER
ABRIL



EDICIÓN ESPECIAL TRANSPORTE FLUVIAL/MARÍTIMO

EDITORIAL

EL DESAFÍO DE LAS HIDROVÍAS EN EL NUEVO CONTEXTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

De acuerdo a datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) el comercio mundial alcanzó un valor récord de 32 billones de dólares en el año 2022, pero en un contexto de deterioro de la economía global y de mayor incertidumbre, el crecimiento del último semestre del año fue negativo y se proyecta un estancamiento para el primer semestre del presente.

Existen diversos factores que coadyuvan a esta situación: crecimiento inflacionario generalizado; desaceleración en la economía global; incertidumbre política y financiera; condiciones de acceso de fuentes de financiamiento más restrictivas; aumento de precios de petróleo y energía; entre otros factores propios a la logística de las navieras internacionales. A su vez, el comercio internacional se ve cada vez más desde una perspectiva geopolítica y de seguridad.

Las previsiones actuales de la UNCTAD para el primer trimestre de 2023 muestran un aumento del comercio mundial de bienes de alrededor del 1% en términos de valor.

En un estudio de la CEPAL se demostró que el valor de las exportaciones de bienes de América Latina creció un 20% en el año anterior, impulsado en mayor medida por el aumento de precios (14% por aumento de precios y 6% por volumen exportado), mientras que el de las importaciones de bienes aumentó en 24%. No obstante, el aumento de las exportaciones, estas se desaceleraron con respecto a 2021 (donde aumentaron 27%).

Uruguay no es ajeno a esta situación, y, de acuerdo a datos de la ANP, en la totalidad del año anterior desde el Puerto de Montevideo se movilizaron 2,9% menos de toneladas totales que en el año 2021 (17,5 vs 18 millones de toneladas).

En este contexto del comercio internacional la integración regional de los países del sur de América cobra mayor relevancia, ya que podrá mitigar algunos de los efectos que hoy profundizan la desaceleración de las exportaciones e importaciones internacionales. La concreción efectiva de las hidrovías y canales navegables tienen impacto en la mejora en la productividad, diversificación de las economías, agregando potencialmente cada vez mayor valor a la producción, mayor y mejor inserción en los mercados internacionales, así como mejoras en los costos de transporte y logística.

Además, constituyen un elemento natural importante para promover la integración económica y el desarrollo social de sus áreas de influencia, ya que permite captar cargas en áreas donde no existe una conexión vial o ferroviaria óptima.

Los volúmenes movilizados desde puertos de Paraguay o Bolivia a través de la Hidrovía Paraná Paraguay (HPP) son una muestra de la importancia de esta para la vida comercial y económica de estos países. Por otra parte, las principales economías de América del Sur, como Argentina y Brasil, también tienen a este medio como una alternativa creciente para la movilidad de cargas, tanto entre propias ciudades para el movimiento de bienes intermedios, como para la posterior salida a destinos externos finales vía puertos internacionales.

Las principales ventajas del uso de hidrovías y vías navegables son:

- Para transportar 1.600 toneladas se requieren: 1 barcaza por vía fluvial; 40 vagones de 40 toneladas por vía ferroviaria, y 80 camiones de 20 toneladas por vía carretera.
- En relación al consumo de energía con un litro de gas oíl se transporta una tonelada por 251 kms por barcaza; 101 km por ferrocarril y 29 km por camión vía carretera.
- En relación a la potencia, con un caballo de fuerza se puede transportar: 22,2 toneladas por una hidrovía, 7,4 toneladas por medio ferroviario, y 1 tonelada por camión en carretera.

Sin embargo, el desarrollo y gestión de estas infraestructuras no son sencillas. Las inversiones iniciales y de mantenimiento requieren montos elevados, por lo que su planificación previa, mediante análisis desde el punto de vista técnico, financiero, económico, jurídico e institucional es fundamental.

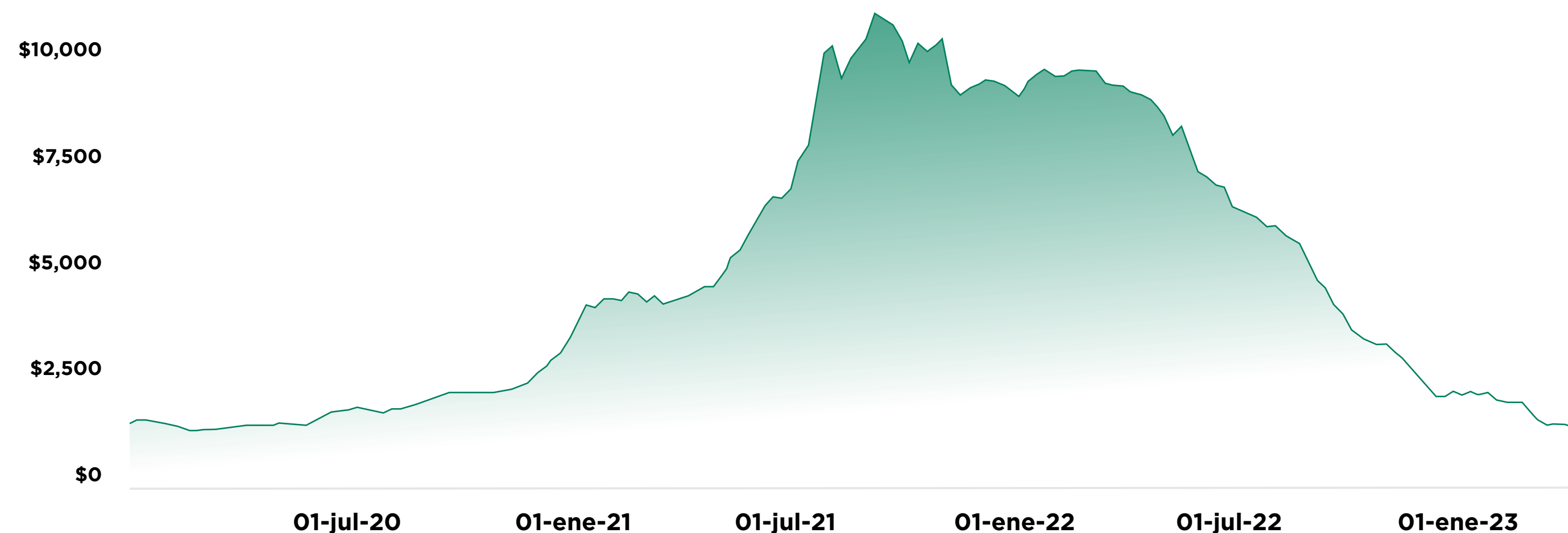
La estimación de la potencial demanda de cargas que se podrá captar por estos medios es un elemento crítico, ya que por el hecho de que la infraestructura esté disponible no representa una mejor solución logística. Esta dependerá, entre otros factores, de los costos logísticos de transporte, cambios modales en cada eslabón de la cadena logística, las tarifas en los servicios brindados y tiempos de espera en puertos, servicios logísticos en la hidrovía, así como arreglos institucionales entre los diferentes países involucrados.



MONITOR DE INDICADORES

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

INDICADOR 1: GLOBAL CONTAINER FREIGHT INDEX*



- La evolución de costos de transporte de contenedores se encuentran actualmente en niveles significativamente por debajo a los registrados hace 3 años.
- Luego del pico observado en septiembre de 2021 (11.109 dólares), las tarifas representativas oscilan entre los 1,400-1.600 dólares, mostrando una caída de más del 85%.
- En términos generales, la caída de los costes de transporte es buena noticia (excepto para las navieras), indicando una normalización de la situación, una mejora en la eficiencia y una disminución de la presión en los precios y costos en general.

FUENTE: FREIGHTOS

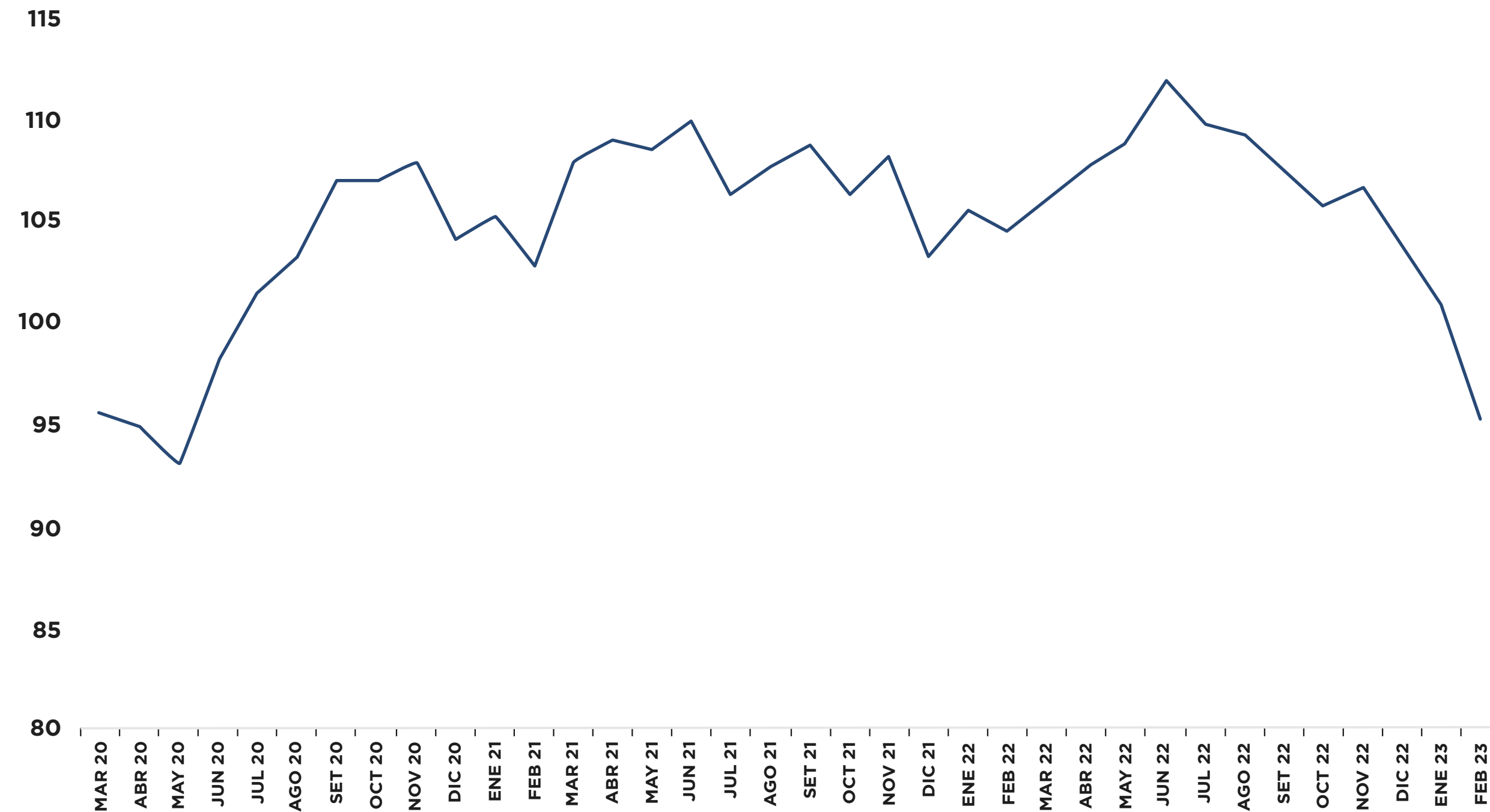
*Es el principal índice internacional de tarifas de carga, en cooperación con la Bolsa del Báltico, que ofrece tarifas de mercado para contenedores de 40 pies. Se basa en datos comerciales agregados y anónimos en tiempo real de transportistas, transitarios y cargadores de todo el mundo. Las tarifas no son objeto de ningún tipo de sondeo o ajuste, sino que se basan en las mismas tarifas que utilizan comercialmente los principales proveedores logísticos.

Los datos muestran la evolución del indicador desde enero de 2020.

MONITOR DE INDICADORES

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

INDICADOR 2: TRÁFICO PORTUARIO MUNDIAL- GLOBAL CONTAINER PORT THROUGHPUT INDEX*



FUENTE: DREWRY

*Es un indicador ajustado por estacionalidad basado en datos mensuales de rendimiento para una muestra de más de 340 puertos de todo el mundo, que representan más del 80% de los volúmenes mundiales. El punto base de los índices es enero de 2019 = 100.

Los datos muestran la evolución para los últimos 3 años (febrero 2023 es el último dato público disponible)

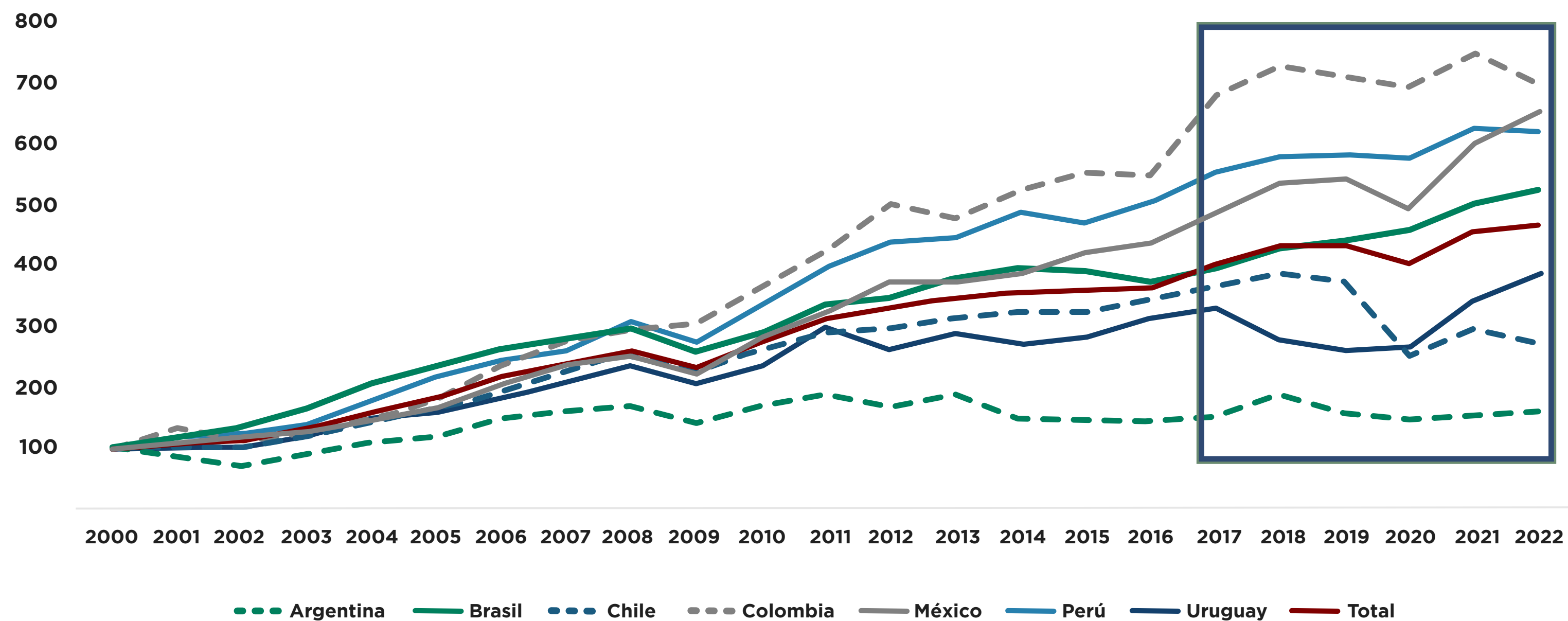
- El comercio mundial se recuperó post pandemia, alcanzando un pico en junio de 2022 y encontrándose en promedio un 7% por encima el último bienio (2021-2022).
- Sin embargo, se observa una fuerte desaceleración desde lo fines del año pasado. En febrero de 2022 el comercio mundial se encontraba en guarismo inferiores a los observados en 2019.
- Por su parte, si bien la región también sigue la tendencia de la situación global, se mantiene en guarismos superiores a los observados antes de la pandemia.



MONITOR DE INDICADORES

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

INDICADOR 3: EVOLUCION DE TEUs MOVILIZADOS EN LA REGIÓN



FUENTE: CEPAL, autoridades portuarias y administraciones de puertos principales de cada país.

El indicador de TEUs movilizados es un proxy del movimiento de carga de los países considerados. Los TEUs movilizados refieren únicamente contenedores movilizados, tanto llenos como vacíos. El aumento de movimiento de TEUs no necesariamente implica un aumento del volumen de la carga containerizada. A su vez, existe carga no containerizada que no se refleja en estos valores, por lo que su evolución no es contemplada en el análisis. Para el año 2022, se consideran los valores de los principales puertos de cada país, donde en todos los casos los TEUs que estos movilizan superan el 65% del total por cada país.

Un TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) es una unidad equivalente a un contenedor de 20 pies, y se utiliza internacionalmente como unidad normalizada para contar contenedores.

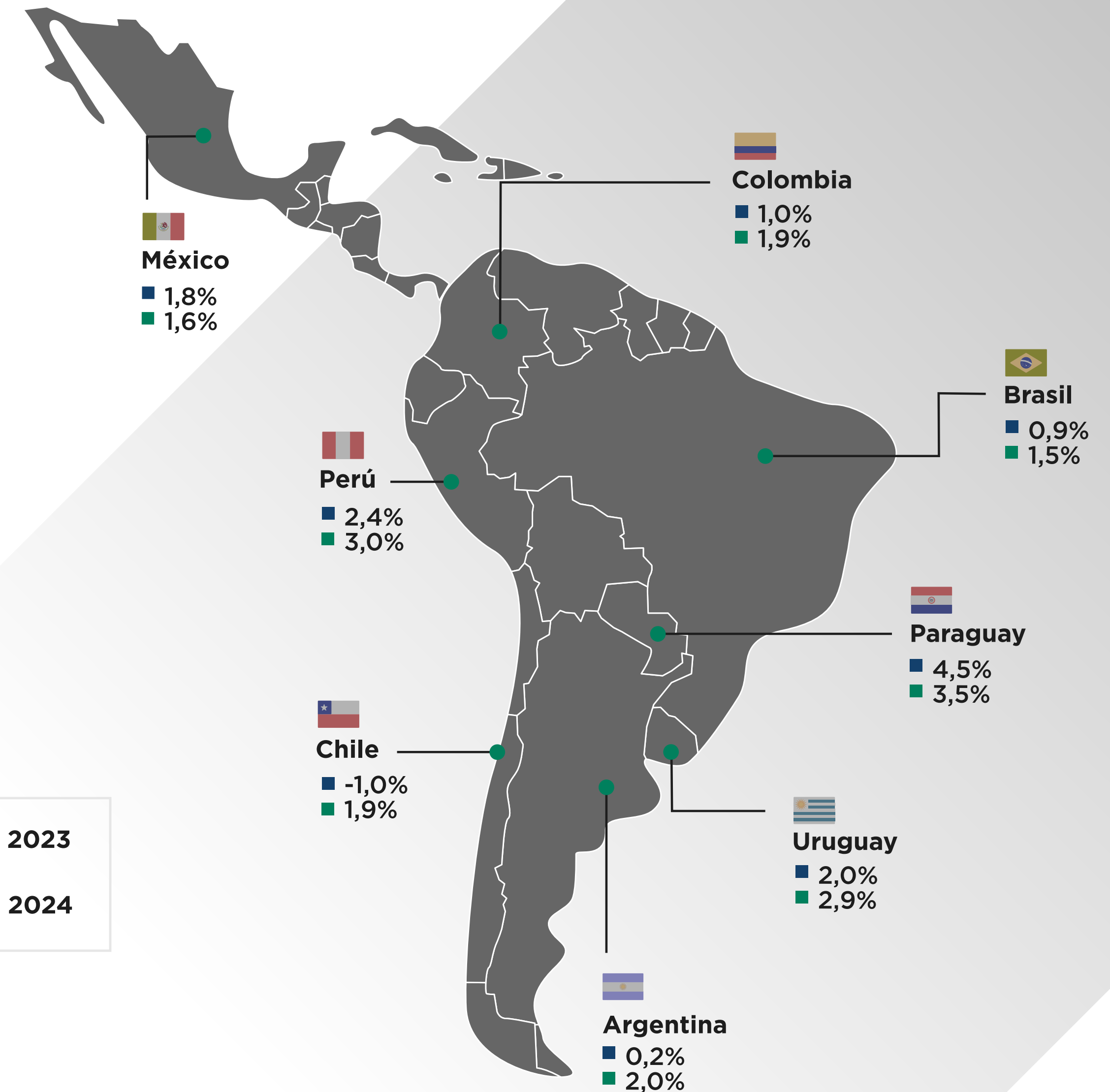
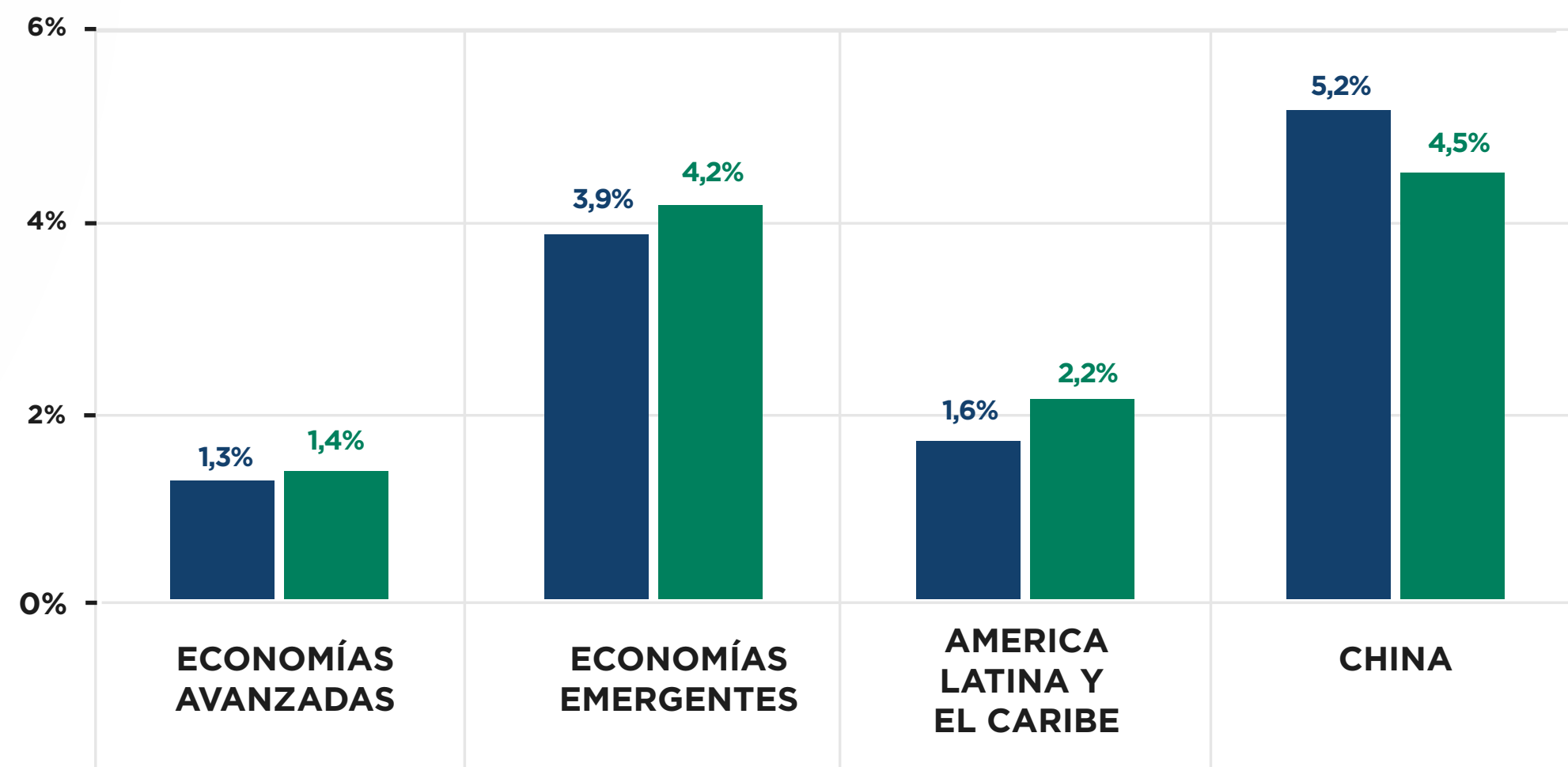
- En términos generales, se observan realidades dispares en lo que respecta la evolución de los TEUs movilizados por país, considerando el desempeño en el largo y en el corto plazo.
- En el largo plazo, los países de mayor evolución en cantidad de TEUs movilizados han sido Colombia, Perú y México. Argentina ha presentado un crecimiento promedio anual entre 2001 y 2022 de 3,5%, siendo el de peor desempeño en este rubro.
- Analizando el corto plazo, la pandemia ha generado una caída abrupta de los TEUs movilizados a nivel global de los países evaluados (-5,9%), pero donde las realidades por países fueron heterogéneas: Chile fue el país más perjudicado y Brasil fue el de mejor desempeño.
- Sin embargo, para el año 2022, los únicos países que presentan volúmenes menores al año 2019 han sido Chile y Colombia (que sí había superado al 2019 en el año 2021).
- Con relación a 2021, en 2022 todos los países redujeron su tasa de crecimiento, como era de esperar. El volumen global de TEUs movilizados estimado para los países evaluados creció cerca del 2,3%, pero impulsado fuertemente por México y Brasil, de incidencia muy relevante en la región.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 1: PIB

- Las nuevas Perspectivas de la Economía Mundial publicadas el 11 de abril proyectan una desaceleración del crecimiento de la economía mundial para 2023 y 2024, con un incremento del 2,8% y 3,0% respectivamente, con importantes guarismos entre regiones.
- Las economías avanzadas experimentarán una desaceleración del crecimiento especialmente pronunciada, desde 2,7% en 2022 a 1,3% en 2023, marcada por la restrictiva política monetaria necesaria para reducir la inflación.
- América Latina y el Caribe, las proyecciones de crecimiento promedio para el 2023 alcanzan el 1,6%, un 0,2% menos que lo estimado en enero. La región también padece una inflación persistente con una política monetaria aún restrictiva. Asimismo es afectada por la desaceleración mundial del comercio y la actividad económica y la volatilidad derivada en el sector bancario global.
- La economía China crecerá en 2023 un 5,2%, con una ligera desaceleración en 2024 hasta 4,5%, actuando de locomotora económica mundial en el bienio.

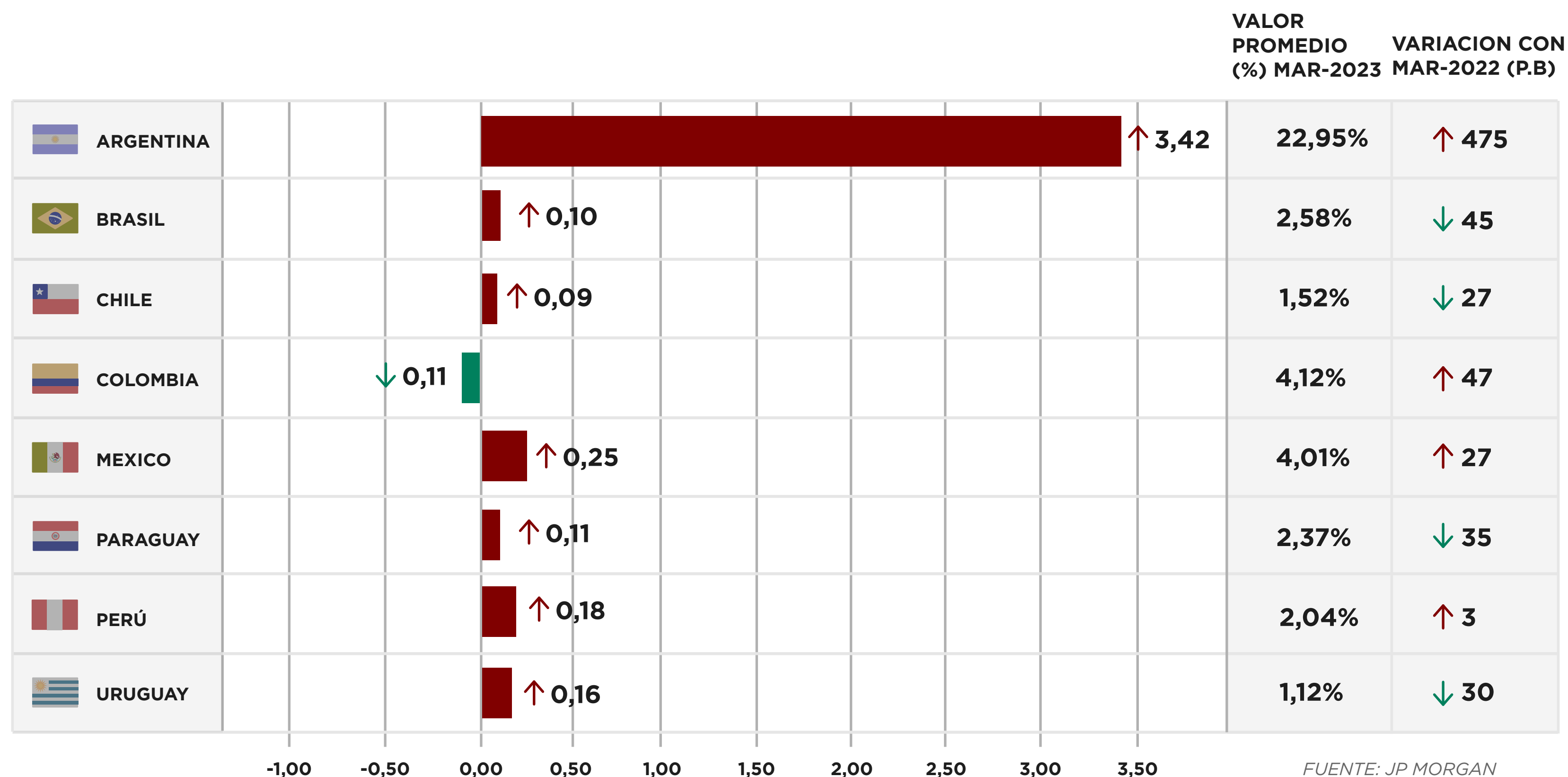


FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INFORME PERSPECTIVAS ECONÓMICAS DEL FMI DE ABRIL 2023.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 2: VARIACIÓN DEL RIESGO PAÍS EN MARZO 2023 RESPECTO A FEBRERO 2023



- Los resultados del riesgo país en marzo muestran una tendencia general de resultados negativos para la región a excepción de Colombia.
- El valor para Argentina continúa incrementándose, afectado por la situación interna del país. Asimismo, las subas leves del riesgo país en marzo en la región se deben principalmente a la aversión al riesgo generada por la situación del sistema bancario estadounidense.
- La comparación interanual muestra resultados heterogéneos. Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay muestran una evolución favorable mientras que Argentina, Colombia, México y Perú presentan una peor situación respecto a marzo de 2022.

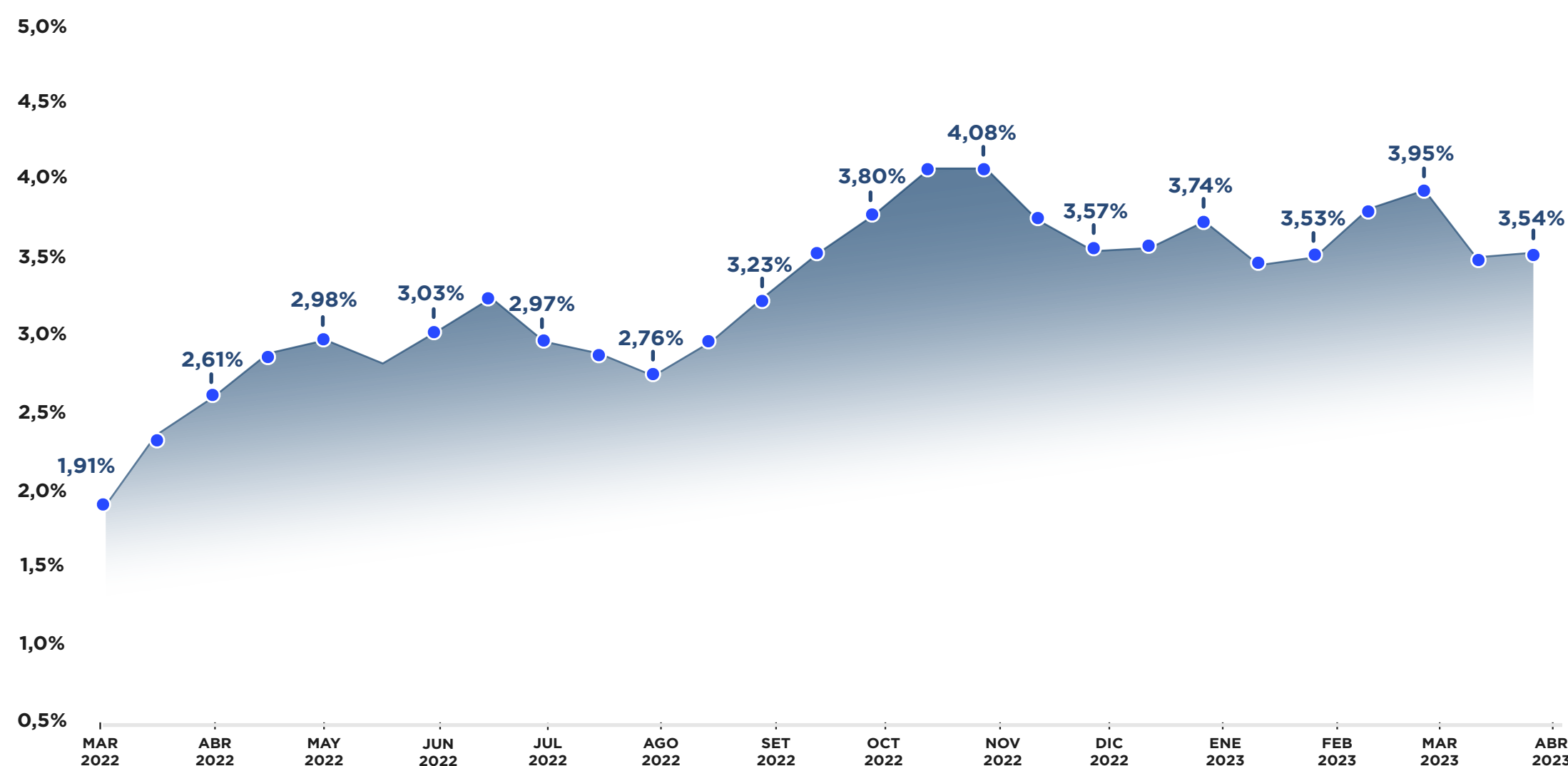
El riesgo país se puede medir en puntos básicos, equivaliendo 100 puntos básicos un 1% o una unidad en este cuadro.

MONITOR DE INDICADORES

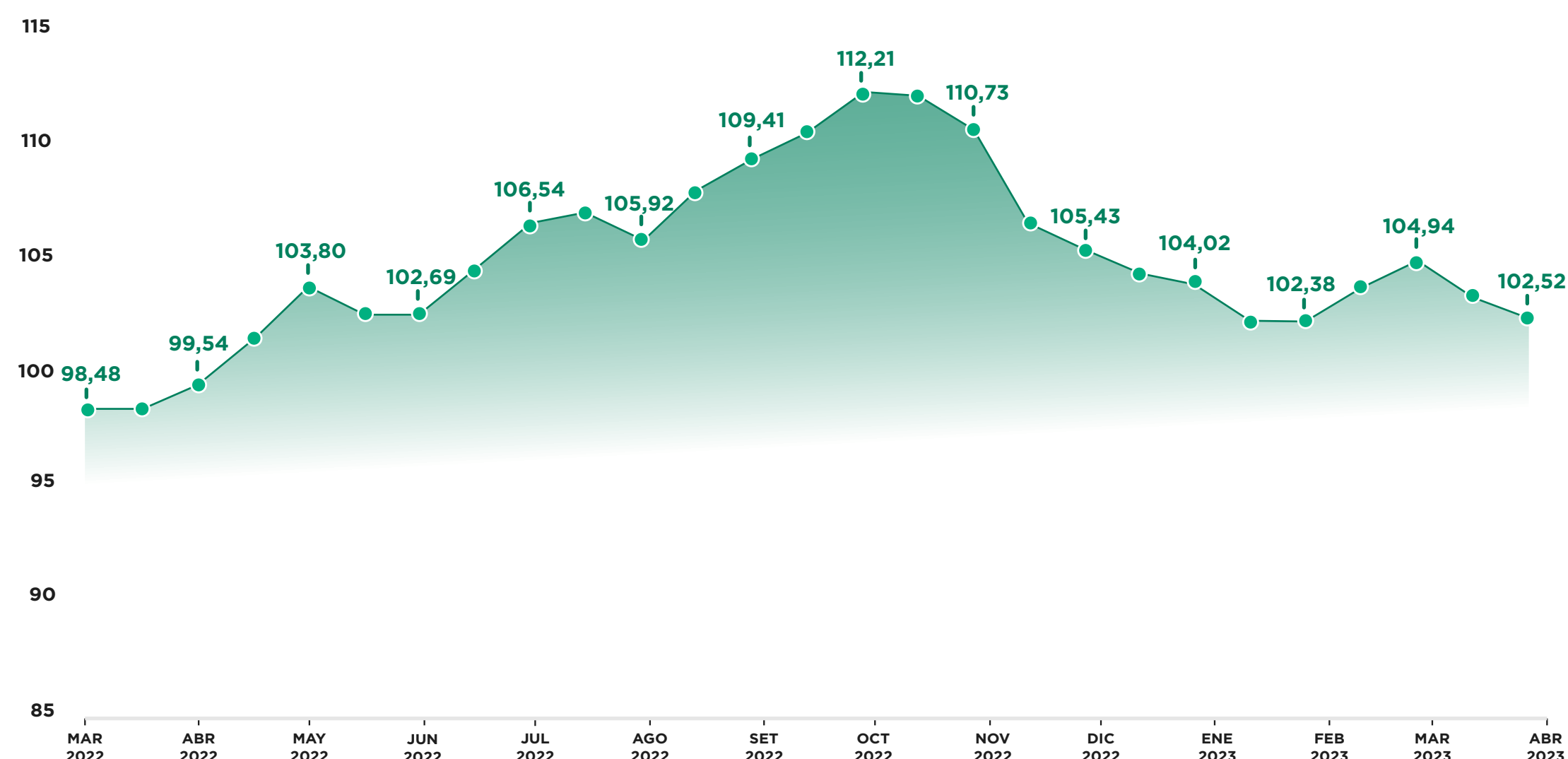
INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 3: TASA DE INTERÉS INTERNACIONAL (RENDIMIENTO BONO 10 AÑOS USA) E ÍNDICE DÓLAR (DXY)-PROMEDIO QUINCENAL

TASA 10Y US



INDICADOR DXY



➤ La tasa de rendimiento del bono estadounidense a 10 años se redujo en 50 puntos básicos a fines de marzo de relación a febrero, mostrando un ajuste en las expectativas de decisión de tasas futuras de la FED y una menor inflación esperada en Estados Unidos.

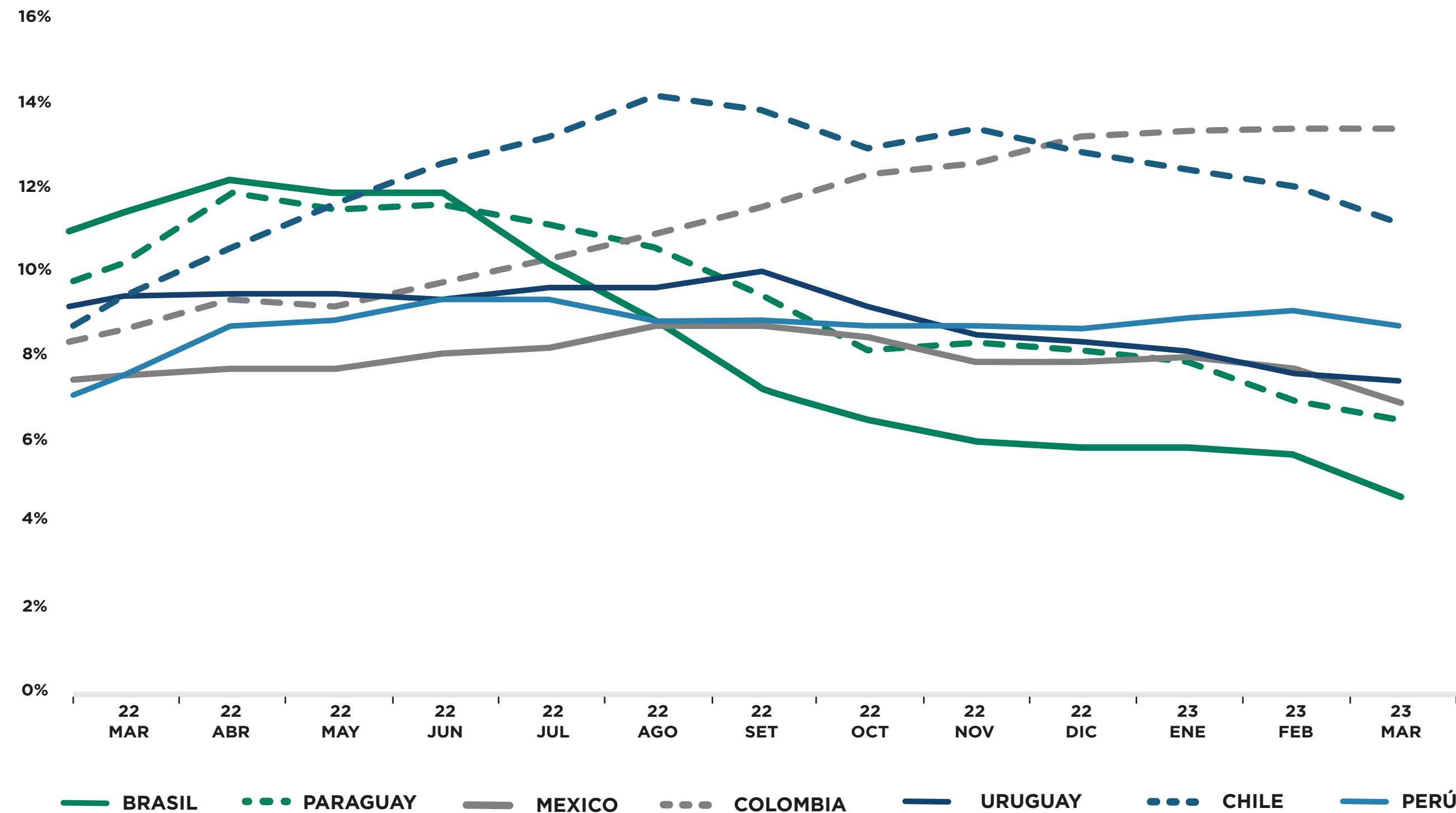
➤ Esto genera un ligero alivio en el costo de financiamiento de infraestructura y potencial surgimiento de nuevos proyectos.

➤ Continúa la tendencia observada de debilitamiento global del dólar, luego de la suba temporal observada a fines de febrero /principios de marzo. La evolución en el mes muestra una caída de 2,3%.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES MACROECONÓMICOS

INDICADOR 4: INFLACIÓN Y EXPECTATIVAS



FUENTE: BANCOS CENTRALES E INSTITUCIONES OFICIALES DE ESTADÍSTICA DE LOS PAÍSES ANALIZADOS.

*Los valores presentados corresponden a la última encuesta de expectativas publicada de cada país.

**A excepción de Colombia (promedio), los valores expuestos corresponden a la mediana de las expectativas para los períodos presentados.

VALOR EXPECTATIVAS

(%) DIC-2023 DIC-2024 (P.B)

	5,98%	4,14%
	5,10%	3,50%
	9,26%	5,15%
	5,15%	4,08%
	5,00%	4,50%
	4,80%	3,00%
	7,20%	6,88%

➤ Con excepción de Colombia, la evolución de la inflación muestra una caída para la región. Lo que demuestra cierto éxito de las autoridades monetarias.





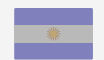







➤ Si bien esto puede significar una baja en la tasa de política monetaria de los países en el corto plazo, se observa que los valores esperados a fin de año continúan elevados en términos históricos, dando una señal de que pueden mantenerse.













➤ Las encuestas de expectativas se mantienen prácticamente en los mismos guarismos que el mes anterior.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 1: TASA RENTABILIDAD REAL DEL CAPITAL PRIVADO POR SECTOR (MODELO CAPM)

MARZO 2023	 TRANSPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	32,22%	28,98%	28,40%	30,95%
 BRASIL	12,88%	9,39%	8,77%	11,51%
 CHILE	11,71%	8,27%	7,66%	10,36%
 COLOMBIA	13,96%	10,65%	10,06%	12,66%
 MÉXICO	13,96%	10,60%	10,00%	12,64%
 PARAGUAY	13,58%	9,73%	9,04%	12,07%
 PERÚ	12,06%	8,69%	8,08%	10,74%
 URUGUAY	11,44%	7,96%	7,33%	10,07%
PROMEDIO PAÍSES	15,23%	11,78%	11,17%	13,87%

MARZO 2022	 TRANSPORTE	 ENERGÍA	 AGUA Y SANEAMIENTO	 INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
 ARGENTINA	29,87%	25,91%	24,69%	29,87%
 BRASIL	15,87%	11,62%	10,31%	15,87%
 CHILE	14,48%	10,28%	8,99%	14,48%
 COLOMBIA	15,84%	11,80%	10,55%	15,84%
 MÉXICO	16,11%	12,00%	10,74%	16,11%
 PARAGUAY	16,93%	12,22%	10,77%	16,93%
 PERÚ	14,47%	10,34%	9,08%	14,47%
 URUGUAY	14,30%	10,04%	8,73%	14,30%
PROMEDIO PAÍSES	17,23%	13,03%	11,73%	17,23%

FUENTE: INFORMACIÓN NECESARIA EXTRAÍDA DE LA PÁGINA PRINCIPAL DE ASWATH DAMODARAN, FED JP MORGAN, PORTALES WEB DE ORGANISMOS OFICIALES DE LOS PAISES ANALIZADOS

CAPM: $k_e = r_f + \text{Beta leverage} (r_m - r_f) + \text{Riesgo país}$

k_e : Tasa de rentabilidad requerida

r_f : Tasa libre de riesgo (10y treasury bond USA)

Beta leverage: $\text{Beta unlevered} * \{1 + (1 - \text{tasa de impuestos país}) * \text{ratio deuda}(60) / \text{equity}(40)\}$

r_m : Riesgo de mercado

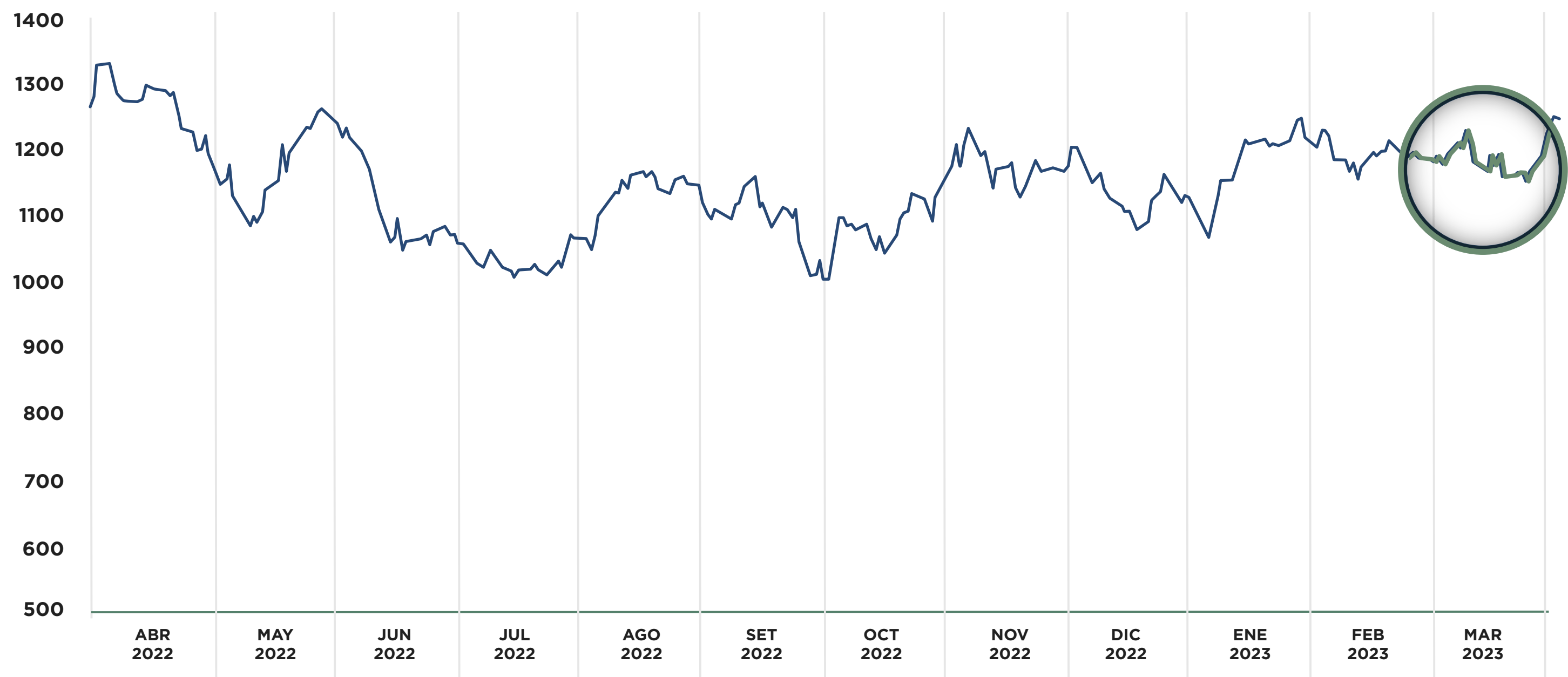
*Los sectores analizados pueden incluir empresas que se dedican a diversas actividades. Por ejemplo, el sector transporte esta conformado por empresas concesionarias de distintos tipos de infraestructura, como a empresas dedicadas exclusivamente al transporte y logística de mercancías.

El modelo asume que el mercado cumple con los supuestos de eficiencia y por lo tanto los inputs del mismo son valores de equilibrios a largo plazo. Por lo que las tasas calculadas se deben tomar como referencia. Es decir, debido a que la realidad no necesariamente se encuentra bajo los supuestos del modelo, la tasa requerida en un proyecto determinado debe estar en el orden de magnitud y no necesariamente cumplir exactamente con el valor mostrado.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 2: S&P LATIN AMERICA INFRASTRUCTURE INDEX



FUENTE: S&P DOW JONES INDICES

El valor del índice registró un aumento, registrando un incremento de 5,6% en el mes de marzo. En la comparación interanual se registra una tasa positiva de 2,6% y en lo que va del año un 12%.

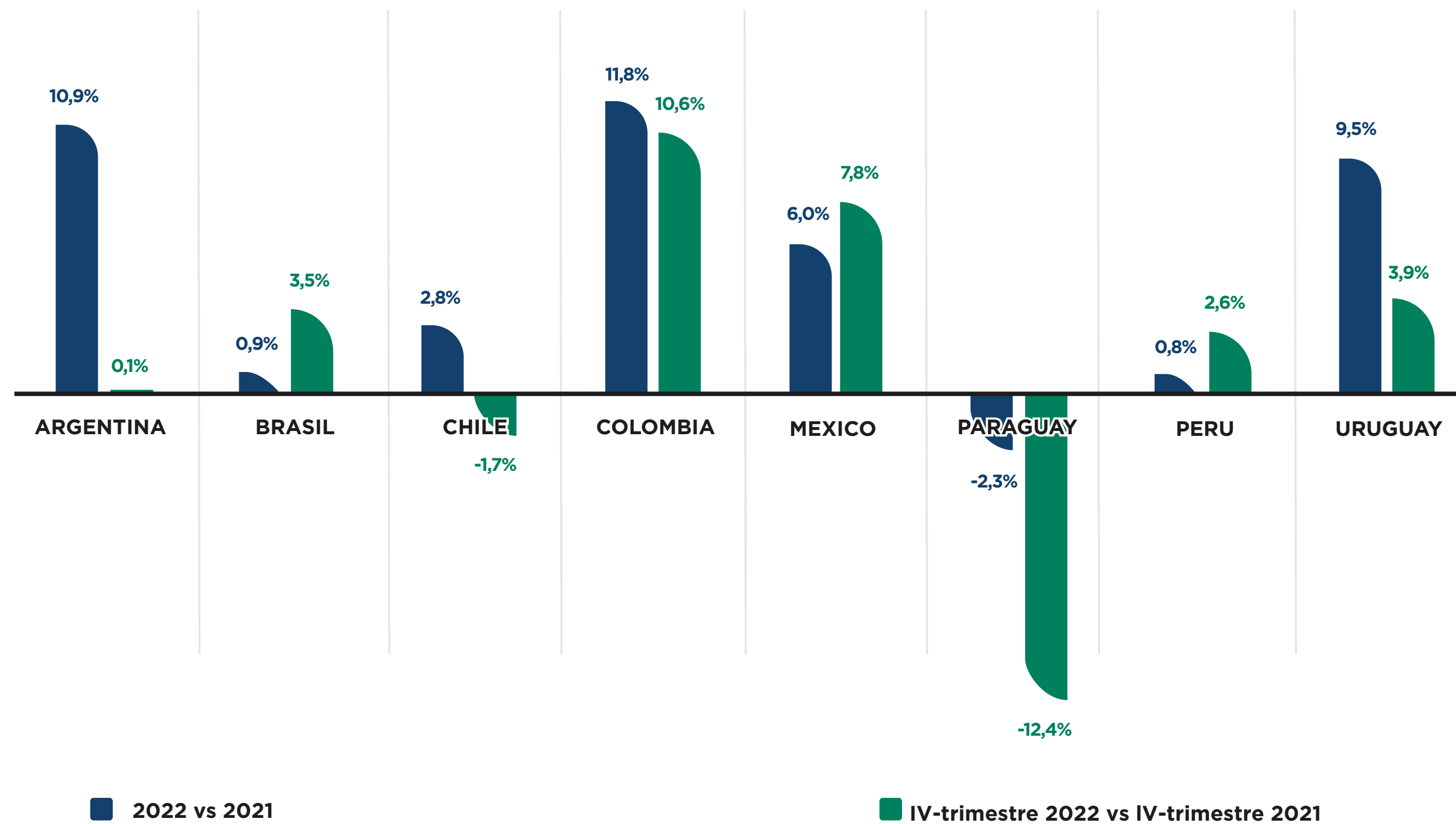
El incremento observado se encuentra alineado con las mejoras en las condiciones financieras observadas en el mes.

El S&P Latin America Infrastructure Index mide el desempeño de las empresas líderes en la industria de la infraestructura de América Latina que cotizan en bolsa. Para mantener la diversificación, el índice clasifica a los componentes a través de cuatro sectores distintos de infraestructura: energía, transporte, telecomunicaciones y servicios públicos.

MONITOR DE INDICADORES

INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA

INDICADOR 3: VARIACIÓN DE INVERSIÓN*



PROPORCIÓN FBKF/PIB DEL EN 2022

	ARGENTINA	17,29%
	BRASIL	18,82%
	CHILE	24,83%
	COLOMBIA	18,97%
	MÉXICO	21,17%
	PARAGUAY	21,80%
	PERÚ	23,58%
	URUGUAY	18,46%

* La inversión es medida utilizando los valores de Formación Bruta de Capital fijo.

- En términos generales, la evolución de la formación bruta de capital fijo muestra un crecimiento en la región para el año 2022. Se distinguen dos grupos, presentado Argentina Colombia, México y Uruguay un crecimiento elevado. Mientras que Brasil, Chile, Paraguay y Perú presentan un magro desempeño, destacándose Paraguay con un caída de la inversión en el año.
- Por su parte, la evolución en el último trimestre marca un cierto deterioro o un crecimiento reducido en la inversión para la mayoría de los países relevados, siendo Colombia y México los únicos países que muestran una variación interanual significativa.

NOTICIAS

Autor:

El crecimiento del comercio se reducirá al 1,7% en 2023 tras una expansión del 2,7% en 2022



FUENTE: ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, 5 DE ABRIL, 2023

Compartimos noticia publicada por la Organización Mundial del Comercio que expone los principales resultados del último informe de las “Perspectivas del comercio mundial y estadísticas”. El análisis se centra en las proyecciones del crecimiento del PIB y del volumen del comercio de mercancías para el 2023 y 2024, las cuales indican que serán el 2,4% 1,7% respectivamente para el año 2023.

[VER MÁS](#)

Autores: Agustina Calatayud, Isabel Granada, Reinaldo Fioravanti, Pablo ¿Qué ruta toma el transporte marítimo global y cuáles son los impactos en la región?



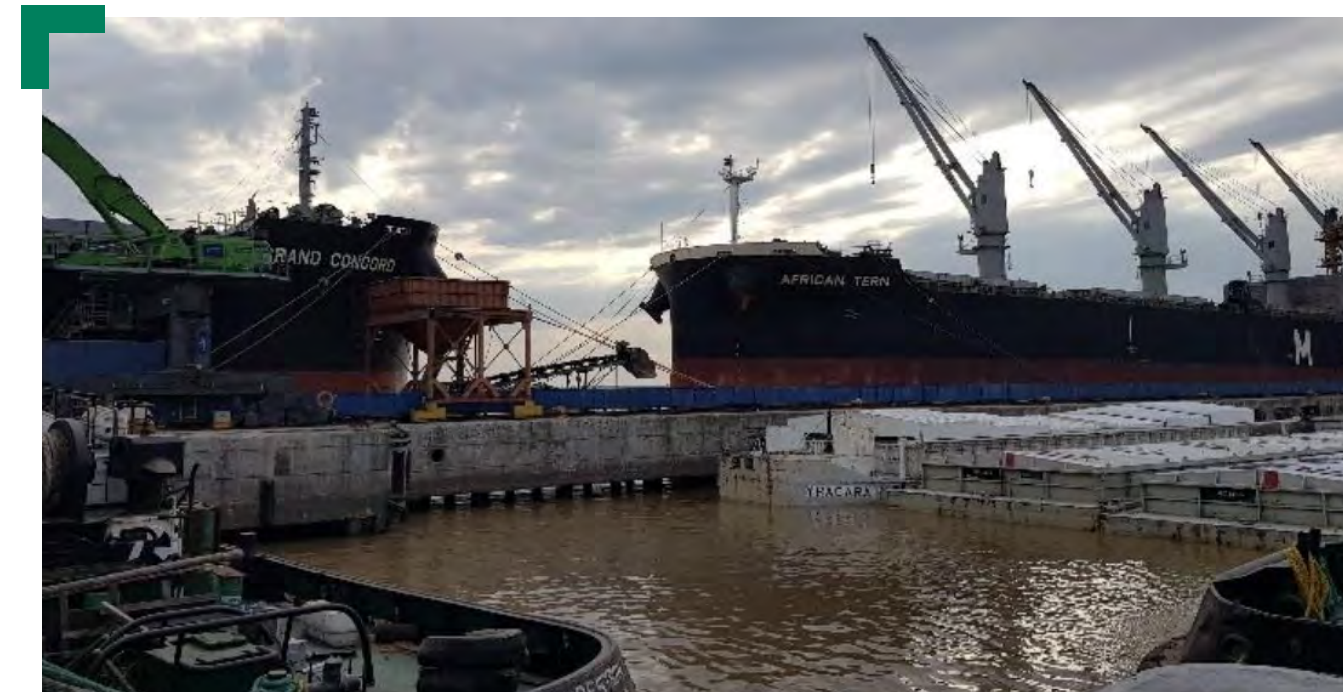
FUENTE: BID, 21 DE FEBRERO, 2023

Blog del BID que analiza cuáles serán las tendencias del transporte marítimo para la región en 2023. Entre ellas, se exhibe la menor presión de los fletes para las economías de la región, el impulso a la integración vertical y a la reconfiguración de cadenas de suministro y la mayor atención a la digitalización.

[VER MÁS](#)

Autores:

Uruguay: Puerto de Nueva Palmira ampliará infraestructura tras inversión de 10 millones de dólares



FUENTE: PORTAL PORTUARIO, 12 DE ABRIL, 2023

Nota de prensa sobre las obras en el Puerto de Nueva Palmira que comenzaran en los próximos meses. La inversión de unos 10 millones de dólares permitirá reparar muelles y construir un edificio de oficinas, estas obras en el puerto de ingreso de la hidrovía Paraná- Paraguay, generarán una mejora en los servicios prestados.

[VER MÁS](#)



 Uruguay
Benito Nardone 2273, Montevideo.
Tel. (598) 2 714 93 63

 info@aic-economia.com

 @AICEconomia

 @AIC_Economia

