

Adam Smith understood that, somewhere in Central America, there should be a passage linking the Atlantic and Pacific oceans. Humboldt, Goethe and Eckermann spoke of the Panama Canal, before it existed. But two hundred years earlier, Carlos I of Spain and V of Germany had ordered the first studies for its construction to be carried out. The Panama Canal, at the time of its conception, construction and opening, was an accelerator of the future!

This important infrastructure that connects oceans and that, for more than a hundred years has driven global maritime trade and transformed the world, has seen its operational and commercial dynamics altered due to the pandemic generated by the COVID-19 virus.

The operational capacity of the Panama Canal, since its opening in 1914, was a challenge with a long-term vision. To achieve this, works were done. In 1936 the Madden Dam was built. In 1939, the Albrook airport and the Howard airport later in 1942. In 1940 highways such as the Trans-isthmian were built. In 1962, Las Americas bridge; in addition, the maintenance dredging, the replacement of locomotives and the constant technology incorporation that occurred around the canal.

In 1970, with the oil crisis, the strategic importance of the Panama Canal increased as a transit route for international trade. In 1975, 136 million tons of cargo were recorded from the Asian economies, which became export giants to the United States and Europe. Undoubtedly, this led to the increase in the construction of ships for all types of merchandise, including cruise ships for tourism.

On December 31, 1999, Panama assumed Canal administration, and the US military zones were reversed. In 2007, 300 million tons were reached, and despite the 2008 crisis, in 2012, 333.7 million tons of cargo moved through the canal were registered. The growth seemed unstoppable, until in this year 2020 COVID-19 appeared.

Today we know very well that COVID-19 impacted the world economy, trade and

shipping.

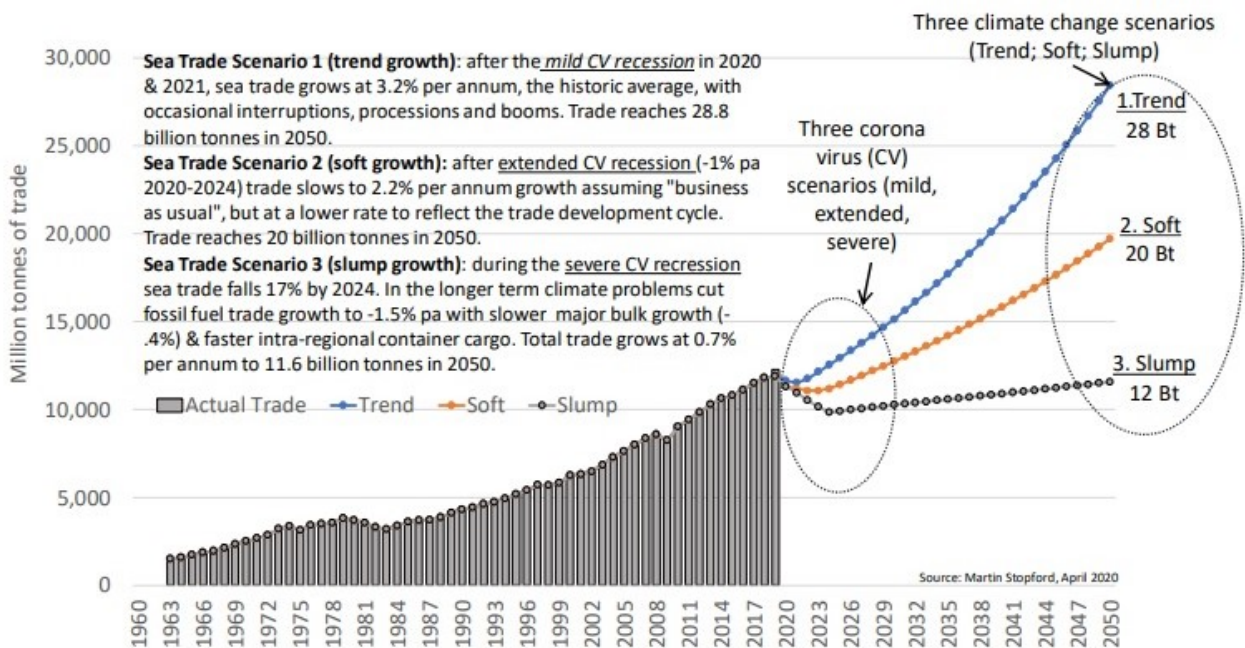
On the impacts on the world economy, at the beginning of June of this year 2020 was of great relevance the information published as Special Report COVID-19 (ECLAC, No. 3), of an interview with Alicia Barcena, Executive Secretary of the Economic Commission. There, they warned of the devastating effects on the world economy, which will surely be more intense and different than those suffered during the global financial crisis of 2008-2009. In addition, it was pointed out that the current crisis puts an essential global public good, such as human health, at risk and that it will severely hit world trade, by interrupting production chains, which will lead to a rise in unemployment and, greater difficulties to meet debt obligations.

According to ECLAC data, in 2019 Latin America and the Caribbean grew just 0.1%, and last December it forecast a growth of 1.3% for 2020. However, already in March of this year, the panorama had changed, and a contraction of -1.8% of the regional gross domestic product was calculated. If these forecasts are met, extreme poverty in Latin America and the Caribbean could increase to 67.4% of the population, which is equivalent to 90 million poor people.

When we look at the impacts of COVID-19 on maritime transport, we see that it first impacted supply, then demand. Commodity prices changed, and this was quickly reflected as an impact on the economy, trade, and the growth of poverty.

COVID-19 has impacted all segments of the shipping market; an industry in poor condition before the pandemic. Since the 2008-2009 crisis, supply (fleet capacity) exceeded demand and the trade war between the US and China had impacted the industry. Additionally, there were unfinished business such as the implementation of the IMO 2020 environmental regulations; the discussion on new technologies for the construction and propulsion of autonomous, more efficient, less polluting ships. In mid-May, we received the news of the precipitous drop in the value of the shares of the companies Maersk and Evergreen, where they fell 37% and 26% in value respectively.

On April 20 of this year, on the international Seatrade Maritime network, Professor Martin Stopford presented an interesting analysis of the possible impact of COVID-19 on the maritime industry. Here, the two great challenges that maritime transport will have to face in the coming decades – decarbonization and digitization – were taken into account and, from there, three possible scenarios are outlined. The first scenario of Maritime Trade calls it “trend growth” and, it assumes that, after a mild recession, in 2023 the situation we had before COVID-19 recovers. The second scenario is called “soft growth” and, supposes a recovery in the year 2029. And the third scenario, which presumes a very severe crisis, takes us until 2047, and it is not possible to recover normality in cargo volumes and trade dynamics, as we knew it before COVID-19.



Three maritime scenarios 2020 – 2050. (Source: Stopford, M., 2020. *Coronavirus, Climate Change & Smart Shipping. THREE MARITIME SCENARIOS 2020 – 2050. White Paper. Published by Seatrade Maritime, part of Informa Markets.*)

In this reference on COVID-19 impact, we cannot leave out the issue of *Blank*

sailing or trips-not-made to maritime transport. Specifically, the Panama Canal had 169 fewer transits in April, and this situation may be accentuated if the scenario in the US does not improve, because most of the cargo that the Panama Canal receives has its origin or destination in that country. The importance of the Canal for the Latin American and Caribbean region is that this transit reaches other ports to make landfalls, so that what happens in the Panama Canal will affect the region's ports.

In fact, what is happening is due to a strong disruption in supply chains. Production in China stopped, and so did demand in many countries. This has generated that some vessels are serving as a warehouse, and the transport and delivery time is no longer so urgent. For this same reason, around the world there are ports that are operating as empty container warehouses.

On the other hand, it is expected that this phenomenon could cause a reconfiguration of the *hinterlands*, with strong impacts on the functionality of port cities, due to changes in the location of suppliers. The growth of electronic commerce is an indicator of this, since in these months (March, April and May) it grew by 30% and it is projected that it will continue to grow, which has implications in the location of distribution centers with services and chains linked to it. In this regard, Ocean Insight, which is a market research agency, published in May that 42% of transport industries will change their strategies, and 67% of them think that technology is the way to do it.

Given that these situations are very notorious in the maritime channels, and the pandemic came at an opportune moment to be able to measure its impact through the fiscal year reports, we found that in March of this year the Panama Canal did not show significant impacts by COVID-19, while the Suez Canal did reflect a sensible decrease of 20%.

The impacts of COVID-19 in the Panama Canal began to be seen as of April, and are expressed as changes in the service patterns of container ships, which is directly related to the drop in fuel prices and the fall in demand. Furthermore, the drop in demand in the US market may produce more *blank sailing* on the Canal route,

apart from the drop in demand in Latin America and the Caribbean, as a result of the economic recession which may affect trans-shipment in the region and it would negatively affect the use / profitability of the services located in the area.

As stated at the beginning, the operational capacity of the Panama Canal is an objective with a long-term vision, so that to face the pandemic a series of regional solidarity and collaborative initiatives has been proposed, in which they have sought to eliminate barriers, maintain in high value of health and hygiene protocols, monitor and analyze changes in supply chains and trade regionalization.

We wish the best of success to the Panama Canal, the region, trade and shipping as global trade begins to implode. Without a doubt, the best way to face this is with business intelligence and research on changes in spending / consumption habits.

References

CEPAL (2020). Lanzamiento Informe Especial COVID-19, No. 3. Chile. Recovered in: <https://www.cepal.org/es/videos/lanzamiento-informe-especial-covid-19-n0-3-la-cepal>

Quijano, Luis y otros. *Cien años conectando el mundo*. Ediciones Balboa, España. 2016.

Sabonge, R. Personal interview with a specialist on the issue of the Panama Canal, and Secretary General of the Caribbean State Association (Asociación de Estado del Caribe).

Stopford, M. (20 de abril, 2020). *Coronavirus, Climate Change & Smart Shipping THREE MARITIME SCENARIOS 2020 - 2050. White Paper*. Publisher by Seatrade Maritime, part of Informa Markets.

Head image: The Panama Canal.

Canal de Panamá / COVID-19: dinámicas económicas e impacto regional

Adam Smith intuyó que, en alguna parte de Centro América debería haber un paso que uniera los océanos Atlántico y Pacífico. Humboldt, Goethe y Eckermann hablaron del canal de Panamá, antes de que éste existiera. Pero doscientos años antes, Carlos I de España y V de Alemania había ordenado realizar los primeros estudios para su construcción. ¡El canal de Panamá, en el momento de su concepción, construcción y apertura fue un acelerador del futuro!

Esta importante infraestructura que une océanos y que, desde hace más de cien años ha impulsado el comercio marítimo mundial y transformado el mundo, ha visto alterada su dinámica operativa y comercial debido a la pandemia generada por el virus del COVID-19.

La capacidad operativa del Canal de Panamá, desde su apertura en 1914, fue un objetivo con visión de largo plazo. Para lograrlo, se fueron haciendo obras. En 1936 se construyó la represa de Madden. En 1939, el aeropuerto de Albrook y el de Howard más adelante en 1942. En 1940 se construyeron carreteras como la Trans-ístmica. En 1962, el puente de Las Américas; además, los dragados de mantenimiento, el reemplazo de locomotoras y la constante incorporación de tecnologías que se dió en función del canal.

En 1970, con la crisis del petróleo, aumentó la importancia estratégica del Canal de Panamá como vía de tránsito para el comercio internacional. En 1975 se registraron 136 millones de toneladas de carga provenientes de las economías asiáticas, que se

convertían en gigantes exportadores hacia los Estados Unidos y Europa. Sin duda, esto provocó el aumento en la construcción de buques para todo tipo de mercadería, incluyendo los cruceros para turismo.

El 31 de diciembre de 1999, Panamá asume la administración del Canal, y se da la reversión de las zonas militares estadounidenses. En el año 2007 se alcanzaron los 300 millones de toneladas, y pese a la crisis del 2008, en el año 2012 se registraron 333.7 millones de toneladas de carga movilizadas por el canal. El crecimiento parecía imparable, hasta que en este año 2020 apareció el COVID-19.

Hoy sabemos muy bien que el COVID-19 impactó la economía mundial, el comercio y el transporte marítimo.

Sobre los impactos en la economía mundial, a inicios de junio del presente año 2020, era de gran relevancia, la información publicada Lanzamiento Informe Especial COVID-19 (CEPAL, No. 3), de una entrevista con la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Alicia Bárcena. Ahí se advirtió, de los efectos devastadores sobre la economía mundial, que seguramente serán más intensos y distintos que los sufridos durante la crisis financiera global del período 2008-2009. Además, se señaló que la crisis actual pone en riesgo un bien público global esencial, como lo es la salud humana, y que golpeará severamente al comercio mundial, al interrumpir las cadenas de producción, lo que conducirá a un alza del desempleo y a mayores dificultades para cumplir con las obligaciones de deuda.

Según los datos de CEPAL, en el 2019 América Latina y el Caribe creció apenas 0,1%, y en diciembre pasado preveía un crecimiento del 1,3% para el 2020. De cumplirse esos pronósticos, la pobreza extrema de América Latina y el Caribe podría aumentar a un 67,4% de la población, lo que equivale a 90 millones de pobres.

Cuando observamos los impactos del COVID-19 en el transporte marítimo, vemos que éste primero impactó la oferta, después la demanda; cambió los precios de los *comodities* y, ésto rápidamente se reflejó como impacto en la economía, en el comercio y en el crecimiento de la pobreza.

El COVID-19 ha impactado todos los segmentos del mercado de las navieras; una

industria que presentaba malas condiciones antes de la pandemia. Desde la crisis 2008-2009, la oferta (capacidad de flota) excedía la demanda y la guerra comercial entre EEUU y China había impactado la industria. Además, había temas inconclusos como la implementación de las regulaciones ambientales IMO 2020; la discusión sobre nuevas tecnologías de construcción y propulsión de buques autónomos, más eficientes, menos contaminantes. A mediados del mes de mayo, recibimos la noticia de la estrepitosa caída del valor de las acciones de las empresas Maersk y Evergreen, donde éstas bajaron un 37% y un 26 % del valor respectivamente.

El 20 de abril de este año, en la red internacional *Seatrade Maritime*, el profesor Martin Stopford presentó un interesante análisis del posible impacto del COVID-19 en la industria marítima. Aquí se tomó en cuenta los dos grandes retos que deberá enfrentar el transporte marítimo en las próximas décadas -descarbonización y digitalización- y, a partir de ahí, se trazan tres posibles escenarios. El primer escenario de Comercio Marítimo lo llama “crecimiento tendencial” y, supone que, tras una recesión leve, en el 2023 se recupera la situación que teníamos antes del COVID-19. Al segundo escenario lo llama de “crecimiento suave” y, supone una recuperación en el año 2029. Y el tercer escenario, que plantea una crisis muy severa, nos lleva hasta el año 2047, y no se logra recuperar la normalidad en volúmenes de carga y dinámica del comercio, como la conocíamos antes del COVID-19.

Tres escenarios marítimos 2020-2050. (Fuente: Stopford, M., 2020. Coronavirus, Climate Change & Smart Shipping. THREE MARITIME SCENARIOS 2020 - 2050. White Paper. Publicado por Seatrade Maritime, part of Informa Markets).

En esta referencia del impacto del COVID-19, al transporte marítimo no podemos dejar por fuera el tema del *Blank seilling* (viajes no realizados). Concretamente el Canal de Panamá tuvo 169 tránsitos menos en el mes de abril, y esta situación puede acentuarse si no mejora el escenario en los EEUU, porque la mayor parte de la carga que recibe el Canal de Panamá tiene origen o destino en ese país. La importancia del Canal para la región Latinoamericana y el Caribe, es que este tránsito llega a otros puertos a hacer recaladas, de modo que lo que pase en el Canal de Panamá afectará a los puertos de la región.

Lo que está ocurriendo se debe a una fuerte disrupción en las cadenas de suministro. La producción en China se detuvo, y también la demanda en muchos

países. Esto ha generado que algunos buques están haciendo de bodega, y el tiempo de transporte y de entrega ya no sea tan urgente. Por esta misma razón, alrededor del mundo hay puertos que están funcionando de depósito de contenedores vacíos.

Por otra parte, se prevé que este fenómeno podría provocar una reconfiguración de los *hinterlands*, con fuertes impactos en funcionalidad de las ciudades portuarias, por los cambios de ubicación de los proveedores. El crecimiento del comercio electrónico es un indicador de ello, pues en estos meses (marzo, abril, mayo) creció un 30% y se proyecta que continuará creciendo, lo que tiene implicaciones en la ubicación de los centros de distribución, y los servicios y encadenamientos vinculados a ello. Al respecto, Ocean Insight, que es una agencia de investigación de mercados, publicó en mayo que, el 42% de las industrias del transporte cambiarán sus estrategias, y el 67% de ellas piensan que la tecnología es la forma de hacerlo.

Dado que estas situaciones son muy palpables en los canales marítimos, y la pandemia llegó en un momento oportuno para poder medir su impacto a través de los informes del año fiscal, encontramos que en marzo de este año, el canal de Panamá no mostraba impactos significativos generados por el COVID-19, mientras que el canal de Suez sí reflejaba una sensible baja del 20%.

Los impactos del COVID-19 en el Canal de Panamá se empezaron a ver a partir de abril, y se expresan como cambios en los patrones de servicio de los buques portacontenedores, lo cual está directamente relacionado con la baja en los precios de combustible y la caída de la demanda. Además, la caída en la demanda del mercado estadounidense puede producir más *blank sailing* en la ruta por el Canal, fuera de la caída de demanda en América Latina y el Caribe, producto de la recesión económica, que puede afectar el trasbordo en la región, lo que afectaría negativamente la utilización/rentabilidad de los servicios emplazados en la zona.

Como se dijo al inicio, la capacidad operativa del Canal de Panamá es objetivo con visión de largo plazo, de modo que para enfrentar la pandemia se ha propuesto una serie de iniciativas solidarias y colaborativas regionales, en las que se ha buscado eliminar barreras, mantener en alto valor los protocolos de salud e higiene, monitorear y analizar los cambios en las cadenas de suministro y la regionalización del comercio.

Le deseamos el mejor de los éxitos al Canal de Panamá, a la región, al comercio y al transporte marítimo en momentos cuando el comercio global empieza a implosionar. Sin duda, la mejor forma de enfrentar esto es con inteligencia de negocios e investigación de los cambios en hábitos de gasto/consumo.

Referencias

CEPAL (2020). Lanzamiento Informe Especial COVID-19, 3. Chile. Recuperado en <https://www.cepal.org/es/videos/lanzamiento-informe-especial-covid-19-n0-3-la-cepal>

Quijano, Luis y otros. *Cien años conectando el mundo*. Ediciones Balboa, España. 2016.

Sabonge, R. Entrevista personal a especialista en el tema del Canal de Panamá, y Secretario General de la Asociación de Estado del Caribe.

Stopford, M. (20 de abril, 2020). *Coronavirus, Climate Change & Smart Shipping THREE MARITIME SCENARIOS 2020 - 2050. White Paper*. Publicado por Seatrade Maritime, part of Informa Markets.

Head image: El canal de Panamá.