

OPINIÓN DE NEGOCIOS

¿QUO VADIS?

ENRIQUE DUSSEL PETERS

"(...) por el momento las empresas chinas no han logrado culminar exitosamente algún proyecto de infraestructura (...)"

Consejo de Estado de China. Se trata entonces de un enorme conglomerado industrial especializado en el diseño y construcción de proyectos de infraestructura: puentes, túneles, estructuras y maquinaria marina, hasta servicios de comercio; con décadas de experiencia en docenas de miles de kilómetros en el diseño y construcción de líneas ferroviarias y múltiples construcciones y servicios adjuntos. La construcción ferroviaria de 228 kms, desde esta perspectiva, no es un reto técnico notorio: desde 2000 ha participado en 15 proyectos diversos de infraestructura en América Latina y el Caribe.

El tema es de la mayor relevancia en la relación México-China, **considerando que por el momento las empresas chinas no han logrado culminar exitosamente algún proyecto de infraestructura** —y a diferenciarse de inversión extranjera directa— en México: el último caso fue el de Chicoasén II, donde la empresa SinoHydro ganó la licitación para la construcción de una hidroeléctrica en Chiapas en enero de 2015 y tuvo que suspenderse desde julio de 2016.

En aras de lograr un exitoso proyecto de infraestructura **Fonatur, la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Embajada de China en México y particularmente CCCC** deberán prepararse al máximo para integrar aspectos sociales y ambientales en territorios complejos, integrando a las comunidades locales, organismos no gubernamentales, académicos y otros para que permitan culminar el proyecto en forma exitosa, ¿será?

Profesor del Posgrado en Economía y Coordinador del Centro de Estudios China-México de la UNAM <http://dusselpeters.com>

TELECOM Y SOCIEDAD CLARA LUZ ÁLVAREZ

¿Apoyos para la aviación civil?

II (...) hay una alta probabilidad de que una pandemia ocurra (...) aunque el tiempo y el impacto son imposibles de predecir con exactitud", (Reino Unido, Estrategia de Seguridad Nacional 2008).

Todos sabían que una pandemia con efectos catastróficos era posible y probable desde hace muchos años. Aeroméxico y Volaris en sus reportes anuales a la Bolsa Mexicana de Valores han identificado a las pandemias como riesgos que pueden afectar significativamente sus negocios, pues además en 2009 lo habían padecido con la pandemia de la AH1N1 que ahora se antoja minúscula en comparación con las repercusiones que está teniendo el Covid-19.

Al igual que otras industrias, la de aviación está sufriendo estragos por la pandemia, pero tiene sus peculiaridades. La primera e independiente del coronavirus, es que las aerolíneas tienen muchos compromisos financieros como préstamos y arrendamientos de aeronaves en dólares (p. ej. los costos de operación de Volaris son 73% en dólares y los arrendamientos de aeronaves de 87%) y el dólar de enero a la fecha se ha apreciado frente al peso en más de 20 por ciento.

En cuanto a reducción de transporte de pasajeros y respecto al mismo periodo del año anterior, durante mayo de 2020 Aeroméxico

reportó una reducción del 98.3% en vuelos internacionales y 89.1% en nacionales, mientras que Volaris redujo 94.7% en los internacionales y en 87.6% en los nacionales. Varias aerolíneas tienen vuelos sólo en la República Mexicana y han sido igual de severamente impactadas, mientras que el caso Interjet parece que la coloca en terapia intensiva con la situación de su flota de aviones y su desventurada historia con los aviones rusos Sukhoi, los multimillonarios adeudados al SAT y otros (p. ej. aeropuerto de Chicago). Y aunque el transporte de carga aérea ha sido el menos afectado, la capacidad de operación en el caso de Aeroméxico fue de 66.7 por ciento.

El mediano plazo no parece halagüeño para la aviación: puede ser que se impongan medidas que reduzcan el número de pasajeros por avión; se prevé una reducción importante de viajes de trabajo, porque la pandemia obligó al uso de videoconferencias y ha funcionado para muchas actividades; se estima que por temor muchas personas decidan no realizar viajes de turismo utilizando aviones.

La competencia también es internacional y en otros países se han otorgado apoyos. Cada caso es distinto. Air France-KLM está recibiendo apoyo de 7000 millones de euros de Francia y Holanda, pero ambos gobiernos tienen tenencia

accionaria en la aerolínea. En EUA el apoyo anunciado es de 25,000 millones de dólares y en Reino Unido a EasyJet se apoyará con 600 millones de libras esterlinas. El caso de Nueva Zelanda con un apoyo de más de 390 millones de dólares es interesante, porque cualquier aerolínea o aeropuerto que pretenda solicitar apoyo deberá antes haber agotado todas las otras fuentes de financiamiento, haber adoptado todas las medidas operativas y comerciales para reducir el impacto, demostrar que apoyan la conectividad regional y probar que son clave para la recuperación de la aviación nacional o internacional.

Con los antecedentes del Fobaproa y los rescates carreteros mexicanos, ningún aliciente hay para volver a los rescates ni apoyos a la industria. ¿Beneficiaron al ciudadano de a pie? No. Las aerolíneas deben negociar directamente con sus acreedores y contrapartes, y la teoría de la imprevisión está de su lado.

Y es aquí donde la política pública de aviación cobra relevancia más que nunca. ¿Se evaluarán apoyos para empresas que demuestren ser esenciales para la conectividad nacional emulando a Nueva Zelanda? En un mercado en competencia, los jugadores son libres de hacer sus planes de negocio y enfocarse en los segmentos de mercado que deseen atender, así como salirse de éstos cuando estimen que ya no son rentables. ¿Se pretenderá abrir la discusión del cabotaje para que aerolíneas extranjeras hagan vuelos entre destinos del territorio nacional o se buscará la "autosuficiencia de aviación civil"?

claraluzalvarez@gmail.com
@claraluzalvarez
claraluzalvarez.org

China-México, ¿CCCC?

Apenas el 23 de abril de 2020 se dio a conocer el resultado de la licitación pública del Tramo I del Tren Maya: las empresas ganadoras —de entre 14 propuestas— se integraron en el consorcio de la portuguesa Mota-Engil México, **China Communications Construction Company (CCCC)**, así como tres pequeñas empresas mexicanas: Eyasa, Gavil Ingeniería y Grupo Cosh, por un monto de 15,538 millones de pesos. El proceso —acompañado por la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS)— incluirá un grupo de servicios desde Palenque (Chiapas) hasta Escárcega (en Campeche), destacando **la rehabilitación de 227 kilómetros de vías ferrocarriles ya existentes.**

Es relevante para el proyecto que el 21 de abril de 2020 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) asignó a **Fonatur Tren Maya**, la construcción, operación y explotación de la vía férrea por 30 años —tanto para el transporte de pasajeros como de carga— y será el responsable de la liberación del derecho de la vía, de definir los precios del ser-

vicio en condiciones equitativas en términos de calidad y precio, así como de la preservación y conservación (ambientales, históricos, culturales o artísticos) de los territorios donde se realizará la obra.

Las transnacionales Mota-Engil y CCCC son el núcleo del tramo I en términos del financiamiento, conocimiento y tecnología para la realización del proyecto. CCCC —empresa que fue inhabilitada por el Banco Mundial por prácticas fraudulentas en un proyecto de infraestructura en Filipinas por seis años (2011-2017)— es una empresa pública creada en 2006 y parte de *China Communications Construction Group (CCG)*, su origen se remonta a inicios del siglo XX. Según su reporte de 2019 —la empresa cotiza en la Bolsa de Valores de Hong Kong— CCCC contó con un capital social e ingresos cercanos a los 42,000 y 160,000 millones de dólares, respectivamente, además de 112,000 trabajadores. **CCCC es una de las 127 empresas chinas que dependen directamente de la Comisión para la Supervisión y Administración de Activos Públicos (SASAC, por sus siglas en inglés) y bajo el**

Covid-19

Pretenden mantener ingresos aún con Covid

Replantean modelo las universidades

Calculan que baje 5% nivel de inscritos para el siguiente periodo escolar

ARELY SÁNCHEZ

Las medidas de distanciamiento social implementadas a nivel federal y estatal han afectado a las instituciones de educación superior.

Debido a la pandemia del coronavirus (Covid-19) ahora enfrentan incertidumbre sobre el nivel de inscripción para el próximo año académico y la forma en que realizarán sus actividades.

A decir de Rodrigo Guerra Botello, secretario de la Federación de Instituciones Mexicanas Particulares de Educación Superior (FIM-PES), que representa a 111 universidades privadas con 800 mil alumnos, la caída de alumnos inscritos para el siguiente año escolar podría ser de al menos 5 por ciento en la matrícula.

"Las familias que se esfuerzan por pagar una educación privada pueden migrar a otras escuelas de menor costo, pero también privadas, no suelen dejar inconclusa la educación o migrar de inmediato a la pública", comentó Guerra Botello.

Educación privada			
Durante el ciclo escolar 2018-2019, la matrícula de estudiantes universitarios en instituciones particulares representó 28 por ciento del total nacional y el resto en públicas.			
ESTUDIANTES Y EGRESADOS DE UNIVERSIDADES PRIVADAS, 2018-2019* (Total nacional y entidades con mayores niveles)			
	Número de estudiantes inscritos	Número de egresados	
Edomex	167,659	Edomex	26,317
Ciudad de México	154,618	Ciudad de México	23,403
Puebla	88,546	Jalisco	13,733
Jalisco	78,198	Puebla	13,273
Nuevo León	68,369	Nuevo León	10,219
Guanajuato	57,935	Tamaulipas	9,333
Tamaulipas	42,675	Guanajuato	9,013
Veracruz	39,846	Veracruz	6,470

Agregó que como modelo de negocios, las universidades privadas buscarán hacerse de más ingresos, ante la imposibilidad de aumentar sus cuotas para el siguiente año escolar.

"Se va a dejar de usar la infraestructura de las escuelas, pero eso no quiere decir que se tenga que cobrar menos por la impartición de la educación, van a tener que haber diversos ajustes. Por ejemplo, las universidades deberán salir a buscar a nuevos alumnos, interesados en recibir capacitación de habilidades, como sucede con diplomados", expuso el secretario del FIMPES.

En México, la Universi-

dad La Salle, que cuenta con 14 campus en varios estados del País, depende en 99 por ciento de las cuotas que pagan sus alumnos y está tomando ya cartas en el asunto. "Sí hemos percibido una reducción en la matrícula, aunque aun es temprano para determinar qué tan fuerte será", afirmó Jorge Iturbe, vicerrector Académico de la Universidad La Salle.

No obstante, apuntó, la institución ha determinado apoyar a sus alumnos otorgando un mayor número de becas a fondo perdido.

"Esto sí impacta en el patrimonio de la universidad, pero aunque somos una ins-

titución privada no somos de lucro", apuntó.

Iturbe detalló que actualmente, casi el 30 por ciento de los alumnos de la institución cuentan con algún tipo de beca.

Fuentes de la Universidad Del Valle de México comentaron que tienen previsto retomar la vida académica en sus campus e instalaciones, una vez que las autoridades indiquen que hay seguridad en hacerlo.

"Aún estando en el modelo presencial, continuaremos aprovechando los recursos y ventajas de las plataformas virtuales", dijeron las fuentes de esa institución educativa.

Panorama sombrío

La Agencia Internacional de Energía dijo que la demanda petrolera tardará en recuperarse al menos 2 años.

- La demanda global de crudo se ubicará en **91.7 millones de barriles diarios** en 2020, 500 mil más que lo esperado en mayo.
- La demanda subirá en **5.4 millones de barriles** en 2021, pero no se verán niveles previos a la pandemia hasta 2022
- Durante mayo, la oferta mundial de crudo cayó en

- 11.8 millones de barriles diarios**, derivado del acuerdo de la OPEP+.
- Los precios del petróleo se han ido recuperando a medida que **la demanda ha incrementado**, principalmente en China.
- A inicios de junio, tanto el WTI como el Brent cerraron cerca de los **40 dólares por barril**.

Obliga virus a petroleras a eficientar sus gastos

KARLA OMAÑA

La pandemia del Covid-19 golpeó a la industria energética mundial, obligando a las petroleras a eficientar sus gastos y buscar nuevas formas para diversificarse.

De acuerdo con Alejandra León, directora de análisis upstream en IHS Markit, cancelar o suspender contratos, recortar personal, así como reducir las operaciones al mínimo para mantener un flujo de efectivo, han sido algunas de las acciones que han tomado distintas petroleras para hacer frente a la pandemia.

México no fue la excepción, pues la caída de la demanda y el desplome de precios en terrenos negativos provocó que la industria tuviera que ajustar sus gastos operativos, incluido Pemex, que se encuentra en una posición más compleja.

"Pemex es de las pocas empresas de la industria que

a partir de 2014 a la fecha poco ha mejorado su situación financiera; está muy débil para enfrentar esta situación", dijo León.

El Covid-19 provocó que la petrolera cancelara contratos con varias prestadoras de servicios y de proveeduría locales y foráneas.

Esto ha provocado la pérdida de empleos en la industria no sólo de Pemex también en Petrofac, BP, o Chevron.

León consideró que tomará al menos un año para que el mercado se recupere, por lo que será necesario diversificar operaciones.

Especialmente, aquellas proveedoras de servicios que han estado "atadas" a Pemex por muchos años.

De acuerdo con IHS, se espera que la inversión en proyectos en offshore (costa afuera) caiga en un 21 por ciento de 2020 a 2025 y la demanda de equipos y servicios lo haga 14 por ciento en el mismo periodo.

A punto del colapso

Según la firma consultora Aaron Allen & Associates, hay alrededor de 22 millones de restaurantes en todo el mundo y proyecta que 2.2 millones de ellos cierren. **Bloomberg**



Rehabilitan carretera

La SCT informó que ya despliega recursos para rehabilitar la carretera Oaxaca-Tehuantepec, dañada por el sismo de 7.5 grados ocurrido ayer.