

Logística, ¿Cuál es la situación actual?



Congestionamientos portuarios, dificultad en la infraestructura de los puertos, aumento de la demanda, incrementos en tarifas de contenedores e incluso el breve bloqueo del Canal de Suez, fueron parte de los daños que impactó en la cadena logística mundial en 2021.

A pesar de las dificultades hubo crecimiento...

El comercio mundial alcanzó máximos históricos en 2021, según la [Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo](#) (UNCTAD por sus siglas en inglés) espera que el comercio mundial alcance la transacción de US\$28 billones en 2021, lo que supone un aumento del 23% en comparación con 2020.

Logística marítima

La industria marítima resintió un impacto menor al temido en 2020. Los volúmenes cayeron menos drásticamente de lo esperado y se recuperaron a finales del año 2020.

La UNCTAD atribuye los resultados del comercio marítimo, mejor de lo previsto, al hecho de que la pandemia del Covid-19 se desarrolló en fases y a diferentes velocidades, con trayectorias divergentes en las distintas regiones y mercados

La recuperación en 2021 trajo consigo un cambio en los patrones de consumo, que se alejaron de los servicios y se orientaron más hacia los bienes, especialmente las compras online, junto con los productos sanitarios y farmacéuticos.

Este aumento del comercio, sin embargo, dio lugar a varios

atascos logísticos a nivel mundial y en 2021, toda la industria, incluyendo el transporte marítimo, los puertos, los expedidores y transportistas terrestres lucharon con la escasez de contenedores, de chasis y de espacio en los portacontenedores.

Esto se ha sumado a una grave congestión portuaria en varios puertos del mundo y ha reducido los niveles de servicio y la fiabilidad de las líneas navieras, al tiempo que ha aumentado exponencialmente las tarifas de flete y los recargos.

“Lo que sucede entre Asia y Estados Unidos, Asia y Europa, sin duda tiene efecto en Guatemala, derivado al desabastecimiento tan complicado que hay por lo contenedores y sus costos que incluso en enero de 2022, un flete de Asia hacia EE.UU. se cotizó de 12 a 16 mil dólares, a esto se suma la congestión que se ha registrado en el Puerto de Los Ángeles”, informó la presidente de la Comisión de [SIEX](#) de AGEXPORT, Leticia Salazar.

La situación de la cadena de suministro junto al impacto que están generando las variantes del Covid-19 y la inflación, son parte de los principales factores decisivos que el Fondo Monetario Internacional que contribuirían a amortiguar el crecimiento de la economía global en 2022, la que alcanzará un 4,4%, según expone el organismo en su «informe Perspectivas de la economía mundial».

Gita Gopinath, del FMI, explicó que se esperaba que el enorme estímulo económico federal condujera a un aumento de la inflación, pero que, sin embargo, las persistentes interrupciones de la cadena de suministro son las que impulsaron las cifras hacia su nivel más alto en una generación. La inflación estadounidense superó el 7% en diciembre, según un informe anterior del Departamento de Trabajo, la más alta desde 1982.

“Las cadenas de suministro mundiales en este minuto se acercan a un punto de inflexión que contribuirá a determinar si la crisis logística mundial disminuye pronto o continuará acicateando la inflación hasta bien entrado el año 2022 y frenando el crecimiento”, detalla el medio oficial Mundo Marítimo.

Datos de [Bloomberg](#) señalan que la escasa disponibilidad de contenedores y la congestión de los puertos hacen que las tarifas a largo plazo fijadas en los contratos entre las líneas navieras y los exportadores sean un 200% más altas que hace un año, lo que indica que los precios serán elevados en el futuro próximo.

“Vemos que han factores que continuarán incidiendo en los costos logísticos en especial en las navieras que están dando un servicio en los puertos guatemaltecos hacia EE.UU. derivado a que el problema es la disponibilidad de espacio más que de equipo, habrán muchos retos para nuestro país y el mundo para abastecer la cadena logística si esta vemos que buscar alternativas, por ello, en AGEXPORT estamos abordando el tema de charrear un buque refrigerado donde se ponga carga seca para abastecer desde Guatemala el mercado estadounidense, entrando por el Puerto de Tampa, porque sin duda la logística es diferente hoy por hoy pero debemos seguir enviando los productos guatemaltecos”, destacó Salazar.

Tiempos largos

El Indicador de Puntualidad Marítima de Flexport, que mide el tiempo que transcurre desde que la carga está lista por parte del exportador hasta que el importador la recibe, en la ruta Transpacífico en dirección este, el tiempo medio en 2019 antes de la pandemia era de 45 a 50 días.

A partir del 2 de enero de 2022, la cifra alcanzó un récord de 110 días. Del mismo modo, en el caso de Asia a Europa, el tiempo medio de transporte antes de la pandemia era de entre 55 y 60 días, mientras que la situación el 2 de enero era de 108 días, cifras que podrían ser más extraordinarias si las cosas en China se salen de control.

¿Qué sucede con el transporte terrestre?

En el caso del transporte terrestre el escenario tampoco es el más optimista, esto derivado de la falta de transportistas en EE.UU. lo cual ha incrementado las tarifas hasta por 5 veces su valor por un contenedor refrigerado.

En este sentido, hay empresas que están enviando vía terrestre sus productos hacia los Estados Unidos, han tenido la dificultad de los altos costos y los retos transfronterizos.

*“En el caso de la vía terrestre desde nuestro país, están los retos de pasar dos fronteras para llevar los productos hacia EE.UU. y es que de nuestras fronteras hacia México los artículos se transportan a través de cajas, sin embargo, para cruzar de México hacia EE.UU. se debe cambiar el cabeza y caja derivado a las legislaciones correspondientes, esto incrementa en un 40 a 60% los costos, esta situación ha permitido que multinacionales vean a **Guatemala como un hub para distribuir sus productos hacia Centroamérica**”, destacó Salazar.*

Entre las recomendaciones que brinda a importadores y exportadores, la [Comisión de Servicios Integrados para la Exportación](#) (SIEX) se encuentra:

- No tener una única naviera
- Ampliar su red de proveedores para facilitar una opción de espacio

“El reto es asegurarse con un buen socio comercial que les ayude a conseguir espacios disponibles a bordo de un buque”, resalta la presidente de la Comisión de SIEX de AGEXPORT.

¿Será el transporte aéreo la solución?

Por lo tanto, ante los retrasos en el transporte marítimo, los operadores logísticos integrados están optando por el transporte aéreo cuando el volumen, peso y naturaleza de la carga lo permiten.

Pero, ¿qué tanto soluciona el flete aéreo? Sí, es una alternativa viable para evitar los puertos congestionados y, en muchos casos, acorta la distancia de transporte terrestre pero, al mismo tiempo, es mucho más costoso.

A medida que las restricciones de viajes comienzan a limitar los espacios para los pasajeros nuevamente, liberando así más cabida para la carga en las bodegas de las aeronaves... *“pero no olvidemos que en tiempos de pandemia quienes no pueden gastar recursos en viajes vuelcan sus gastos hacia compras de mejoramiento del hogar -desde herramientas y muebles a equipamiento de entretenimiento y ejercicios- y llenan rápidamente el espacio disponible para bienes manufacturados que resultan cruciales en tiempos de pandemia, como no perecibles, equipamiento médico, repuestos y otros bienes de consumo importantes que terminan en camiones y otros vehículos de última milla recorriendo, casa por casa, buscando su nuevo hogar”, destaca Mundo Marítimo.*

Expertos detallan que la proyección 2022 en la cadena logística son:

- El Covid-19 seguirá desempeñando un papel importante en el comportamiento del comercio mundial y la cadena de

suministro en 2022.

- La estricta política china de tolerancia cero al, si bien ha restringido varios brotes a nivel local, aún no ha podido detener la propagación del virus dejando en un estado vulnerable a la cadena de suministro.

- Brexit podría afectar de forma diferente a Europa con algunos cambios previstos en la importación de bienes, incluidas las declaraciones de aduanas y los controles fronterizos a partir de enero 2022.

- El impacto de la Ley de Reforma del Transporte Marítimo recientemente aprobada por la Cámara de Representantes en los EE.UU. y los beneficios del Plan de Acción Biden-Harris para los Puertos y las Vías Navegables aún no se conocen ni se cuantifican, por lo que se desconoce cómo afectará o ayudará.

- Muchas empresas se han adaptado a la nueva normalidad de los plazos de entrega de la carga y pueden estar cambiando sus estrategias de la cadena de suministro para ajustarse a ello.

- Los estudios de la industria estiman que para finales de 2022, el 50% de todas las cadenas de suministro de fabricación verán los beneficios de la resiliencia, lo que se espera que resulte en una reducción del 10% del impacto de la interrupción de la cadena de suministro.

- El estudio también estima que, para finales de 2022, la escasez crónica de trabajadores hará que el 75% de las empresas de la cadena de suministro den prioridad a las inversiones en automatización, lo que supondrá una mejora de la productividad del 10%.