

## Lecciones aprendidas de la crisis logística mundial

*En marzo 2020 y en el contexto de la pandemia, tras las primeras semanas de confinamiento global, se alteraron las cadenas de suministro, lo que impactó de forma significativa en el transporte marítimo y en la actividad portuaria. Ricardo J. Sánchez, oficial superior de asuntos económicos de la División de Comercio, Infraestructura e Integración de la CEPAL, nos habla de las enseñanzas obtenidas en este largo periodo de crisis y de los desafíos aún vigentes que afronta el sector.*

La irrupción del Covid-19 en 2020 cambió de manera fulminante la escena política, social y económica a escala mundial. Cuando la OMS dictaminó la emergencia global, la mayoría de los gobiernos impusieron un confinamiento estricto en sus países y la actividad comercial se redujo de forma drástica. Aunque el transporte de carga, como medio indispensable para superar la crisis sanitaria, fue considerado un servicio esencial, **el volumen de fletes y las cadenas de suministro se vieron muy afectados**, lo que impactó de forma significativa en la actividad marítima y portuaria. “El mundo prácticamente se paró. Hubo cierres de fronteras y quedó mucha carga en el camino porque no podía salir o llegar hasta los puertos. Además, todo esto sucedió muy poco tiempo después del Año Nuevo Chino, un periodo festivo en el que el país asiático se paraliza, por lo que justo había comenzado una etapa febril para compensar”, explica **Ricardo J. Sánchez**, oficial superior de asuntos económicos de la División de Comercio, Infraestructura e Integración de la CEPAL.

La acumulación de carga en puntos estratégicos de la red logística y la fragmentación de rutas marcaron el contexto de esos primeros meses de pandemia en los que el sector dependía de las decisiones gubernamentales tomadas prioritariamente por motivos sanitarios. “En América Latina, por ejemplo, la actividad de los puertos estaba absolutamente restringida a la normativa nacional. Las medidas de seguridad establecidas para reducir los contagios fueron exitosas, pero **afectaron a la fuerza laboral**”, reconoce el responsable de la División de Comercio, Infraestructura e Integración de la CEPAL. Todas las actuaciones administrativas —ingreso de mercancías, control de aduanas, etc— se vieron alteradas.

### Efecto de la pandemia en cifras

Uno de los índices que nos permiten valorar el impacto que la pandemia tuvo en la logística global es el **movimiento de carga en los puertos** de la región, que descendió notablemente. “Por ejemplo, en marzo del 2020, en América Latina se movieron 860.000 contenedores de importación. En mayo estuvo en 650.000, es decir, se redujo de un mes a otro un 20% de la actividad, y las exportaciones también cayeron tremendamente”, explica el experto en economía

marítima y portuaria. Esas caídas obligaron a revisar los pronósticos de estabilidad e incremento. Según datos de la CEPAL, de una previsión de crecimiento de 3,6% del comercio de contenedores en todo el mundo en el último trimestre de 2019, se pasó a una estimación de caída del -7,2% —publicada en julio de 2020—.

Tras ese frenazo inicial, se reanuda el comercio de una manera extraordinaria, principalmente en China. “Así como había sido repentina y fuerte la disminución, fue igual en el sentido inverso. Las primeras decisiones de apertura también caen en **América Latina** y la actividad portuaria se desbordó por la reactivación y por las operaciones demoradas. En noviembre de 2020 nos encontramos una situación espléndida: aumentó casi un 40% respecto al mínimo del año”, explica Ricardo J. Sánchez. El técnico de la CEPAL atribuye este rebote a un cambio generalizado en las costumbres de consumo, mermado en servicios y volcado en los bienes tangibles.

#### *Evolución del comercio de contenedores (marzo 2019 – marzo 2020)*

Uno de los efectos de este cambio de tendencia es el llamado **blanck sailing**, es decir, la interrupción de una escala de un buque —en un punto, en una región o incluso en todo su servicio—, causada principalmente por las nuevas dinámicas de mercado que afectan a la oferta y la demanda de espacio en los puertos y, muy especialmente, a las tarifas. “Realmente es una situación tremenda. Un flete, en octubre de 2019, valía alrededor de 2.000 USD. En 2020, alcanzaba los 2.500 USD, y en 2021 ese mismo contenedor costaba 10.000 USD”, explica.

#### *Evolução no preço dos fretes.*

Respecto a la **culminación de los servicios**, en 2019 se cumplían de forma efectiva en los plazos previstos un 78% de las ocasiones. En 2021, esa cifra se desplomó hasta un 36%, y actualmente estamos en un 34%. “Por ejemplo, un servicio de China a España, que suponía 80 días de travesía en condiciones normales y parando en los puertos pertinentes hasta llegar al servicio, hoy tarda no menos de 100 días, e incluso hasta 120. O sea, el mismo servicio, el mismo barco, hoy tarda hasta un 40% más que lo que tardaba en 2019”, apunta Ricardo J. Sánchez. Esta situación ha provocado un **daño importante a los exportadores e importadores**, y ha afectado también a muchos sectores, ya que ha derivado en cierto **desabastecimiento**. “Aquí en Chile faltan materiales de construcción porque no llegan o porque tienen un precio demasiado alto. Igualmente afecta a la industria automotriz y a la tecnológica”, añade.

## **Desafíos y lecciones aprendidas**

Aún inmersos en la crisis, agravada por el conflicto de Rusia y Ucrania, el sector marítimo y portuario empieza a investigar por qué se han dado estos fenómenos en el transporte y, aunque aún no hay respuestas definitivas, sí hay **una gran lección aprendida: la gran trascendencia**

**que tiene la logística.** “Se ha hecho visible la importancia que tiene en el funcionamiento de la economía, pero también en la vida diaria de las personas, del mundo y de todos los países”, expone el oficial superior de la CEPAL, que advierte que, “en algún momento deberá haber una aproximación internacional a este tema tan relevante como es el del transporte de contenedores, que pudo aumentar su precio en medio de una tremenda crisis como la pandemia. Posiblemente debería ser la **Organización Mundial de Comercio** quien se haga cargo de revisar lo que está pasando, de ver si se necesita una regulación internacional”.

En esta complicada coyuntura, **el sector portuario afronta otros desafíos** que lo sitúan en un exigente y emocionante proceso de transformación. De manera sinóptica, Ricardo J. Sánchez los expone:

- **Compromiso medioambiental** “para reducir la huella de carbono y las emisiones en general de la actividad portuaria, incorporando mejores prácticas de eficiencia energética y el uso de combustibles sostenibles”, asevera. Otras medidas que se podrían tomar en este ámbito sería la **incorporación de nuevas tecnologías** para optimizar las operaciones, gestionar los residuos y vigilar el impacto en el entorno natural.
- **Acceso a la tecnología.** Aunque ya se ha ido incorporando a la actividad portuaria, se trata “de un camino al que todavía le falta mucho por recorrer y constituye un enorme desafío de mejora. **Es un reto doble:** alcanzar los más altos estándares de la industria para los puertos grandes, y adaptarlos a las pequeñas y medianas infraestructuras, de modo que no se siga estirando la brecha existente”, explica.
- **Las relaciones laborales.** “Las **condiciones de trabajo** han sido un problema creciente en los últimos tiempos y requiere una solución urgente. No solo para reducir la conflictividad, sino también para aumentar la capacitación de los equipos para afrontar los desafíos tecnológicos, mitigando los recelos y temores de pérdidas de puestos por la incorporación de esta innovación”, advierte.
- **La mejora de la infraestructura de conectividad entre los puertos y el interior de la economía.** “Esto también es un **gran déficit en América Latina**”, asegura el experto, que considera que es necesaria más inversión en infraestructura y que esta se haga desde una perspectiva de responsabilidad medioambiental.
- **La adaptación de los puertos.** “En los últimos quince años se ha producido un aumento muy acelerado del tamaño de los barcos, que han **triplicado su volumen de carga**. Esto requiere puertos más profundos, con capacidad de tecnológica, de manejo de contenedores, capaces de soportar un peso mucho mayor”, afirma Ricardo J. Sánchez, que reclama “una infraestructura mayor, más resiliente y sostenible. Y, como dije antes, la capacitación de los trabajadores”, concluye.

**Ha colaborado en este artículo...**

**Ricardo J. Sanchez** es doctor en economía y un experto reconocido internacionalmente en economía marítima y portuaria, así como en transporte e infraestructura, con especial énfasis en la región de América Latina y el Caribe. Ha trabajado profesional o académicamente en 30 de los 33 países de América Latina y el Caribe a lo largo de 32 años, así como en Europa y Asia.

Es el oficial superior de asuntos económicos de la División de Comercio, Infraestructura e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas, donde lidera un equipo de profesionales de alto nivel para realizar investigaciones y brindar asistencia técnica y capacitación a gobiernos y organizaciones privadas en materia de puertos y logística, infraestructura, transporte marítimo y comercio.

Sus principales intereses de investigación son la economía marítima y portuaria y la organización industrial aplicada a los mercados marítimos. Tiene más de 200 publicaciones entre libros, artículos revisados por pares, documentos de trabajo, etc. Miembro de las siguientes asociaciones académicas y profesionales: la Asociación Internacional de Economía Marítima (IAME) y la Red de Investigación de Rendimiento Portuario (PPRN). Actualmente es miembro de PORTECONOMICS.EU, y asesor académico de la delegación latinoamericana de la AAPA.

*Si te ha parecido interesante, sigue leyendo... [El seguro de transportes y la crisis de suministros](#)*