

Raúl Alexander Flores, graduado de Ingeniería en Sistemas Informáticos, y cuenta con un Máster en Logística Integral y Comercio Internacional por la Universidad Camilo José Cela, de Madrid, España. En el mismo lugar, se especializó en Gestión de la Producción, Dirección de Proyectos y Sistemas de Gestión. Es especialista con sólidos conocimientos en logística, almacenamiento, distribución, producción, calidad, importaciones, exportaciones y la aplicación de tecnología y sistemas en áreas industriales. Ha realizado consultorías para el desarrollo de productos y empaques para la exportación de productos, asesoramientos de inversión para importación de mercancías y desarrollo de software industrial.



COVID-19 Efecto Dominó en la Logística Mundial

El 2021 se ha convertido en un año de noticias, incertidumbres y sobre todo de lucha. Durante los últimos meses, el mundo ha escuchado hablar sobre la escasez de productos. Ciertamente, nos encontramos en el prelude de una escasez imperecedera, término para enmarcar la enorme inestabilidad que está rodeando a la economía internacional a raíz de la interrupción de abastecimiento de una amplia gama de productos que comienzan a afectar a todos los países por igual.

Parece increíble cómo una enfermedad que se convirtió en pandemia paralizó el mundo de un momento a otro, pero resultan aún más increíble todas las consecuencias que a pesar de haber iniciado hace casi dos años sigue provocando.

La pandemia por COVID-19 ha generado un efecto en cadena, desde el cierre de fronteras entre países, hasta el cierre de las economías. Justamente, el gobierno de El Salvador, indicó por medio de un comunicado oficial:

"El Presidente de la República, Nayib Bukele, decretó Cuarentena Domiciliar Obligatoria para todos los salvadoreños por los siguientes 30 días, para evitar el avance de la pandemia COVID-19." Gobierno de El Salvador. (2020). Comunicado Oficial. 22/03/2020, de Presidencia de la República.

Todas estas acciones fueron ejecutadas por la mayoría de los países a medida el COVID-19 seguía su feroz avance por la salud del mundo. A medida este doblegaba los sistemas de salud, los gobiernos tomaban medidas para tratar de frenar el incremento de contagios en sus naciones, sin embargo, hoy en día la mayoría de los países cuenta con un plan de vacunación para prevenir contagios y disminuir el nivel de riesgo de las personas que en su momento sean contagiadas.

El estado pandémico del mundo, como todas las medidas que ayudaron a ralentizar el avance del virus COVID-19, traen consigo consecuencias que muestran lo débil que puede ser la línea económica que es alimentada por los sectores productivos de cada nación.

La reactivación económica luego de su cese en el 2020 produjo un incremento en la demanda de productos terminados y materias primas en los últimos meses; podríamos verlo como una oportunidad de crecimiento económico luego del golpe sufrido obligatoriamente, a pesar de que, este incremento ha provocado desabastos en las industrias.

La enfermedad causada por el nuevo coronavirus conocido como SARS-COV-2, alteró el flujo del comercio internacional a medida la demanda creció simultáneamente en ciertos países que son el origen de diversos productos. Estos afectaron y generaron un cuello de botella, tanto para el transporte terrestre, como para el marítimo, aéreo y los puertos a los que el transporte internacional se acoge, debido a que es este eslabón el que se utiliza, para la distribución internacional.

No solamente los productos terminados se han visto afectados, también la materia prima y suministros necesarios, que son utilizados para echar a andar la producción y comercialización de los artículos demandados, generando así un colapso en el flujo de mercancías internacional. No solo el incremento de la demanda internacional rompió la armonía en las operaciones de transporte internacional, a esto, se le sumó la reducción de operarios en los puertos como parte del distanciamiento social, provocando que el rendimiento de estos sea menor y por ende incrementa exponencialmente el tiempo de espera del transporte para ser descargado o cargado, produciendo así retrasos, que hasta el momento podrían demorar hasta dos meses en llegar a su destino final.

No podemos hablar solamente de los protocolos de bioseguridad y distanciamiento social como una única razón del colapso en los puertos. Los contagios en estas mismas áreas reducen el personal disponible para las operaciones, esto también sucede en el transporte terrestre que actualmente es una de las mayores razones por las cuáles los productos y materias primas no están llegando en el tiempo estipulado, generando un caos en el eslabón del transporte.

Mientras tanto algunos especialistas estipulan sobre el tiempo que podría durar esta escasez. Otros como Adam Ponce, exponen la preocupación sobre la inflación que podría producir esta misma escasez:

"Hay pocas razones para confiar en que el actual shock de oferta, y su impacto inflacionario, solo durará unos meses más, como aparentemente suponen los otros pronosticadores. Incluso si las empresas acumulan inventarios y realizan inversiones de capacidad redundantes distribuidas geográficamente, eso llevará tiempo para que surtan efecto. Ese proceso también aumentará temporalmente el crecimiento del PIB, lo que siempre es bienvenido, pero respaldará aún más la inflación y los salarios de manera insostenible durante el próximo año." ADAM S. POSEN. (2021). Economic transitions aren't transitory. 03/09/2021, de The Hill.

La pandemia COVID-19 que actúa como punta de la pirámide, de la cual se derivan situaciones no solamente relacionadas a la salud, también para las estrechamente ligadas a la economía, tendrá efectos y consecuencias. Algunos de ellos, como la escasez, que está siendo producida como un efecto látigo de la pandemia, también podrían dejar secuelas en las economías internacionales, inflación, alza de precios de los productos a raíz de la elevación del costo de fletes y de contrataciones de personal de forma inesperada. Estos podrían ser algunos de los efectos de la escasez.

Willy Shih, profesor de la Escuela de Negocios de Harvard menciona en entrevista con la organización Committe For Sydney *"Creo que el principal efecto de la escasez global de muchos bienes será un mayor desequilibrio de inventarios en el futuro"*. Willy Shih. (2021). Supply Chains In a Post-Pandemic World. 15/08/2021, de Committe For Sydney.

Este desequilibrio de inventarios en el futuro, del cual habla el profesor Willy Shih, no solamente afectará a las grandes empresas. El caso de las ferreterías donde el precio de los derivados del hierro, PVC, disolventes y productos plásticos han aumentado entre un 30% y 50% según el producto a raíz del precio de los fletes del transporte marítimo internacional, convirtiendo estos precios en complicaciones para adquirir estos productos. Podemos mencionar los supermercados, el rubro de la moda, entre otros, que también, al parecer están padeciendo de un incremento en la adquisición de sus productos.

Estamos bajo un efecto dominó, donde las grandes empresas están siendo afectadas al grado de pensar, si, ¿tendrán el inventario necesario para afrontar la época navideña?, ¿llegarán todos nuestros regalos para navidad?, preguntas que difícilmente pueden ser respondidas con certeza.

Hay una pieza del dominó que tiene un número más pequeño en el juego, sin embargo, no deja de ser una pieza en el tablero de este dominó llamado economía. Me refiero a los pequeños negocios y emprendedores. El desequilibrio de inventarios provocado por la escasez sobre ellos, donde su capital es menor para afrontar estas situaciones, será más complicado que la afectación causada a las grandes empresas, para algunos, la solución como decisión fortuita ha sido dar por terminadas sus operaciones.

Como salvadoreños, ¿estamos listos para afrontar la escasez que se avecina?