

BOLETÍN LOGÍSTICO

FEBRERO 2024

Elaborado por: **Carlos Steiger**
Analista de Competitividad Logístico
Gerencia de Competitividad
Contacto: carlos.steiger@agexport.org.gt

www.competitividad.gt

DISRUPCIONES EN LAS CADENAS DE SUMINISTROS GLOBALES Y SU IMPACTO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

En los últimos años se han presentado rupturas o interrupciones bruscas en las cadenas de suministros globales, afectando los ciclos de abastecimiento de los mercados internacionales.

Si bien es cierto existen al menos tres modalidades de transporte principal para trasladar los productos fuera de un territorio nacional (aéreo, marítimo y terrestre) el transporte marítimo es el más utilizado en la mayoría de las operaciones de comercio internacional (importaciones y exportaciones). Este medio moviliza más del 80% de las mercancías que se comercializan alrededor del mundo.

La importancia del transporte marítimo ha llevado a los bloques económicos a la utilización e incluso construcción de canales de navegación con el objetivo de acortar rutas y lograr una reducción en tiempos y costos.



PRINCIPALES CANALES DE NAVEGACIÓN A NIVEL GLOBAL



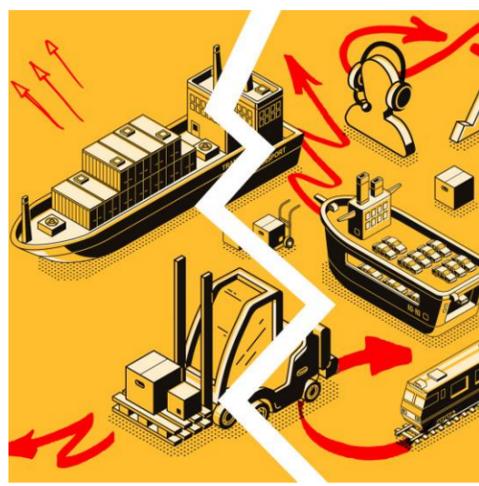
A nivel global existen cuatro rutas navegables de alta relevancia. Empezando en América con el Canal de Panamá, el cual constituye la ruta más corta entre los dos mayores océanos del mundo, Atlántico y Pacífico. Por otro lado, el Canal de Suez, ubicado en Egipto, conecta el mar rojo con el mar mediterráneo, facilitando el comercio entre Europa y Asia.

El Estrecho de Ormuz, localizado entre el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán, es uno de los puntos estratégicos más importantes del mundo debido a que conecta los productores de petróleo de Medio Oriente con mercados clave en Asia Pacífico, Europa y América del Norte. Finalmente, el Estrecho de Malaca, el cual es una ruta de navegación crítica para China, India y sudeste asiático, no solo es importante para los países de la región, también porque se estima que más del 25% que recorren el mundo pasan por esta vía.

RUPTURAS EN LA CADENA

Las rupturas en la cadena de suministros se pueden manifestar por diferentes factores, emergencias sanitarias, conflictos geopolíticos o incluso menor disponibilidad de recursos hídricos, consecuencia del cambio climático. Precisamente las tensiones geopolíticas en oriente medio y la falta de lluvias en la región sur de Centroamérica, han provocado desde 2023 interrupciones que poco a poco se van resintiéndose en el comercio marítimo.

¿Quiénes se han visto afectados por estas coyunturas? De forma directa tanto importadores como exportadores de Asia y Europa, quienes utilizan estos canales para lograr una conexión más inmediata de embarques contenerizados, graneles líquidos y sólidos. En lo que respecta a Guatemala, se presentan casos particulares según el origen, destino y tipo de mercancía. Tal es el caso de quienes importan de algún país que utilice como ruta natural el Atlántico y debe ingresar en las terminales del Pacífico. Para ello se debe realizar un análisis del diseño de la logística que se ha utilizado hasta el momento con el objetivo de poder reestructurar ciertos eslabones de sus respectivas cadenas.



Las crisis de ambos canales resaltan la necesidad urgente de que las cadenas de suministro se vuelvan más flexibles y resilientes a través de la diversificación, la optimización de procesos y la colaboración, especialmente en las áreas de intercambio de datos e información. Deben adaptarse al panorama cambiante del transporte marítimo internacional reduciendo la dependencia de los puntos marítimos vulnerables, diversificando las rutas de transporte e invirtiendo en soluciones de transporte sostenibles.

Fuente: South Pacific Logistics

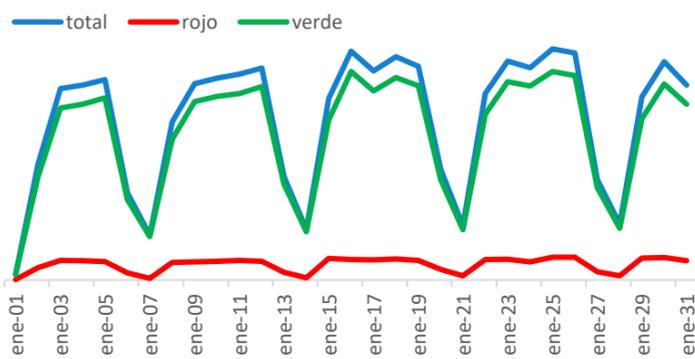
SELECTIVO ADUANERO SAT ENERO 2024

Durante enero 2024 se transmitieron 103,658 declaraciones de mercancías, 11% más en comparación al mismo periodo del año anterior. El jueves 25 de enero se presenta como el día de mayor volumen de operación aduanera, con un total 4,776 de declaraciones transmitidas, 468 con selectivo rojo, 4,308 con selectivo verde.

En cuanto a las operaciones registradas por modalidad de transporte, se puede observar que las aduanas terrestres tuvieron la mayor proporción de verificaciones inmediatas con un 3.39%, seguido del transporte marítimo con un 3.32%.

Total de declaraciones registradas enero 2024:
103,658

COMPORTAMIENTO OPERACIONES ADUANERAS POR DÍA



Levante sin revisión (verdes) **93,831** **90.52%**
Verificación inmediata (rojos) **9,827** **9.49%**

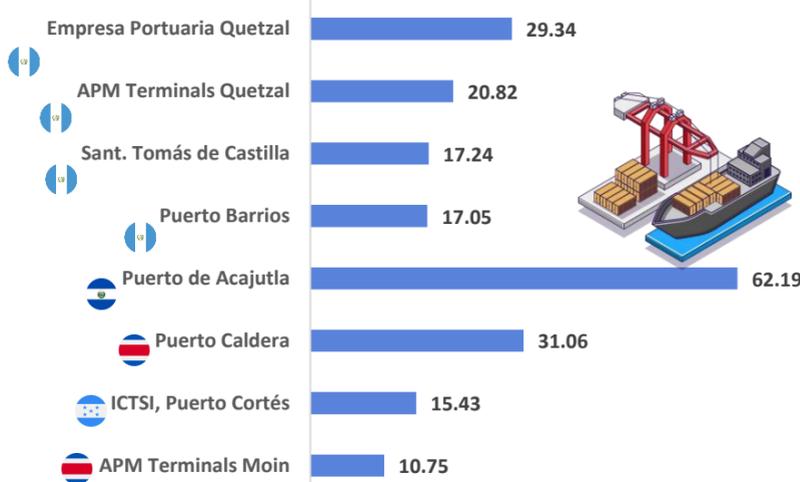
PROMEDIO DE SELECTIVOS ROJOS EN NOVIEMBRE DE 2023 POR TIPO DE ADUANA



Fuente: elaboración propia con datos publicados por SAT

TIEMPO DE ESTADÍA EN PUERTOS, BUQUES PORTACONTENEDOR (EN HORAS)

ENERO 2024



Durante enero 2024 los puertos de Guatemala mostraron tiempos de fondeo largos para atender los buques portacontenedores, siendo Empresa Portuaria Quetzal en el Pacífico la que muestra el mayor tiempo de espera (29.34 h) seguido de APM Terminals Quetzal (20.82 h). En lo que respecta a los puertos del Atlántico, tanto Santo Tomás de Castilla como Puerto Barrios mantienen un rango similar (17 h).

Por otro lado, en Centroamérica el Puerto de Acajutla, ubicado en el El Salvador, presenta el tiempo de fondeo más extenso de la región (62.19 h). Mientras que APM Terminals Moin en Costa Rica manejó el menor tiempo (10.75 h), seguid de la terminal ICTSI en Puerto Cortés (15.43 h).

Fuente: elaboración propia con base a datos de MarineTraffic.

Competitividad: somos un equipo de profesionales a su servicio. Estamos para apoyar a su empresa a ser más competitiva.

Le invitamos a enviar sus comentarios sobre este Boletín, así como recomendaciones de información sobre temas logísticos que considere valiosos para su actividad empresarial.

Escribanos a: competitividad@agexport.org.gt