

SUELE SER DESTACADA COMO REFERENTE EN EDUCACIÓN, PERO FINLANDIA TAMBIÉN ES LÍDER MUNDIAL EN LOGÍSTICA. DE ACUERDO CON EL ÚLTIMO ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO DEL BANCO MUNDIAL (2023), SE UBICA EN EL PRIMER LUGAR DE TODA EUROPA Y EN EL SEGUNDO A NIVEL MUNDIAL, SIENDO SOLO SUPERADO POR SINGAPUR. ¿QUÉ CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES LE HAN PERMITIDO DESARROLLAR ESTAS COMPETENCIAS LOGÍSTICAS Y CUÁLES PODRÍAN REPLICARSE, A ESCALA, EN NUESTRO PAÍS?

FINLANDIA, EL PAÍS DONDE LA LOGÍSTICA ES UN FACTOR ESTRUCTURAL

Foto Gentileza:
Puerto de Rauma



Johanna Kotkajärvi
Embajadora de Finlandia
en Chile

Eduardo Nilo
Presidente de Metso
para Sudamérica

De entre 139 economías mundiales, Finlandia ocupa el segundo lugar en desempeño logístico, con una puntuación de 4,20. Solo una décima menos que

Singapur, el líder mundial. Así lo estableció la última edición del Logistics Performance Index (LPI) del Banco Mundial. En la edición anterior -efectuada en 2018- Finlandia figuraba en el top ten, lo que refleja que el país nórdico posee un

desempeño logístico global que no hace más que consolidarse y crecer. Sin lugar a dudas, su buen posicionamiento en los rankings internacionales no se explica por un solo factor, sino por una serie de elementos estructurales que, en conjunto, explican la solidez de su sistema logístico.

En primer lugar, la infraestructura de transporte se considera un factor clave para potenciar la competitividad del país y el comercio internacional. Puertos como Helsinki, Turku y Hamina-Kotka operan integrados a redes ferroviarias y viales con altos estándares operativos, lo que permite una transferencia fluida entre modos, evitando interrupciones en la cadena logística, incluso en un país con condiciones climáticas adversas y largas distancias internas.

A ello se suma un enfoque de planificación pública en el que la logística forma parte de las políticas nacionales de transporte e infraestructura desde hace más de una década. Finlandia ha incorporado de manera explícita la conectividad logística, la eficiencia del transporte de carga y la digitalización de los flujos en su planificación sectorial, un proceso que se ha consolidado a través de instrumentos como el National Transport System Plan 2021-2032, que establece una hoja de ruta de largo plazo para el desarrollo del sistema de transporte y logística del país.

“La tradición finlandesa es trabajar de manera conjunta entre el sector público y el privado. La gran mayoría en las inversiones logísticas salen del sector público, pero los constructores y los operadores son empresas, tanto públicas como privadas. Por lo tanto, las políticas públicas juegan un papel fundamental. Una parte de inversiones vienen de otros fondos, por ejemplo, de la Unión Europea de la cual Finlandia es un país miembro desde el 1995”, comenta la embajadora de Finlandia en Chile, Johanna Kotkajärvi. La diplomática agrega que una política de largo plazo, sostenida por distintos gobiernos, ha si procurar que todas las

regiones del país estén habitadas y sean económicamente competitivas. “Esto ha implicado importantes inversiones en logística, a pesar de las distancias, para llegar a nuestros principales mercados en la Unión Europea y más allá. Además, tenemos mucha innovación en nuestras empresas y somos bastante abiertos para implementar nuevas tecnologías, como diferentes tipos de digitalización. Tenemos un plan acordado en el Parlamento para subir la tasa en I+D al 4 % del PIB hasta el año 2030”, precisa.

Para Eduardo Nilo, presidente de Metso para Sudamérica, el buen posicionamiento de Finlandia entre los líderes del LPI se debe a una gestión logística integral, disciplinada y basada en estándares claros. “El desempeño se explica por una gobernanza sólida en comercio exterior, con políticas globales de cumplimiento y una relación proactiva con autoridades aduaneras, lo que reduce incertidumbre y reprocesos. La infraestructura logística se diseña con altos criterios de estandarización, calidad y continuidad operativa.

Los envíos internacionales se gestionan con proveedores estratégicos bajo contratos con SLAs exigentes y foco en relaciones de largo plazo. Existe un fuerte énfasis en el desarrollo de competencias logísticas y en la adopción temprana de soluciones digitales de trazabilidad end-to-end, que apoyan la toma de decisiones y la gestión preventiva de riesgos. Finalmente, una cultura de KPI, análisis de desviaciones y mejora continua convierte el cumplimiento de plazos en un estándar operativo. En conjunto, estas prácticas reflejan una cultura orientada a la planificación, confiabilidad y ejecución disciplinada”, explica.

Un elemento central del desempeño logístico de Finlandia es la eficiencia de sus procesos aduaneros y regulatorios. En el ranking logístico del Banco Mundial, el país registra una de las mejores evaluaciones en el componente de aduanas, asociado a tiempos de despacho, previsibilidad y claridad normativa. Este resultado se puede explicar por el uso

extendido de sistemas digitales, declaraciones electrónicas y procesamiento anticipado de la información por parte de la aduana finlandesa, lo que permite liberar gran parte de las cargas sin inspección física.

“La digitalización y la automatización son pilares del sistema logístico finlandés. No se trata solo de incorporar tecnología, sino de hacerlo en procesos reales, con resultados medibles. La experiencia de empresas que desarrollan soluciones avanzadas de automatización y gestión inteligente en logística refleja una cultura de innovación aplicada”, recalca Johanna Kotkajärvi.

En esa línea, la embajadora destaca el enfoque finlandés de Smart Port, un modelo de operación portuaria basado en la digitalización de procesos, la interconexión de sistemas y el uso intensivo de datos en tiempo real. Este enfoque pone el énfasis en la conectividad como un factor clave para la eficiencia operativa, permitiendo que equipos, sensores y plataformas de gestión funcionen de manera integrada. Cuando no existe infraestructura fija suficiente, el modelo contempla el uso de redes móviles privadas de alta confiabilidad, una tecnología que, de hecho, ya tuvo una aplicación concreta en Chile, en el Puerto de San Antonio, hace algunos años.

Otro aspecto que destaca especialmente en relación con Chile es el modelo de innovación, basado en la llamada triple hélice, que articula de forma estructurada la colaboración entre gobierno, empresas y academia. “En Finlandia, estos tres actores no operan en compartimentos aislados, sino en redes permanentes de cooperación que permiten transformar conocimiento en soluciones concretas. El Estado actúa como facilitador e inversionista estratégico, las empresas como motor de aplicación y escalamiento, y las universidades como generadoras de investigación pertinente orientada a desafíos reales. Este modelo ha permitido acelerar desarrollos tecnológicos en logística, automatización, inteligencia

artificial y economía circular, y podría servir de referencia para Chile”, sostiene.

Eduardo Nilo, en tanto, estima que el nivel de rigor en planificación, trazabilidad y cumplimiento de compromisos de las empresas es muy alto. “En el estándar finlandés, forecast, capacidad y abastecimiento están alineados con horizontes de largo plazo, y las desviaciones se gestionan tempranamente.

En el caso específico de Metso, sostiene que “su posicionamiento como actor válido y responsable en la cadena de suministro de la minería en Chile y la región es el resultado de un proceso sostenido de madurez organizacional y logística, que incluye la evolución de los modelos de gestión, la integración tras fusiones y adquisiciones, y la adopción consistente de sistemas y digitalización”. El factor decisivo -agrega- ha sido el equipo humano y la construcción de una cultura de colaboración, objetivos claros y mejora continua.

Mirando en perspectiva, Kotkajärvi afirma que los buenos índices de Finlandia demuestran que incluso en un país con largas distancias, zonas escasamente pobladas y condiciones climáticas extremas, es posible construir un sistema logístico competitivo. “Estos factores nos han obligado a una planificación estratégica sostenida y a un Estado que asegura conectividad territorial más allá de la lógica de mercado. Para Chile, con su largo territorio, zonas australes complejas y regiones aisladas, esta visión a largo plazo podría ser una referencia muy útil”, concluye.

Teniendo en cuenta los rankings y el análisis de expertos, el éxito finlandés puede explicarse, en gran medida, porque logística no es abordada únicamente como un soporte operativo del comercio, sino como un sistema estratégico integrado, donde infraestructura física, digitalización, regulación y planificación territorial avanzan de forma coordinada.