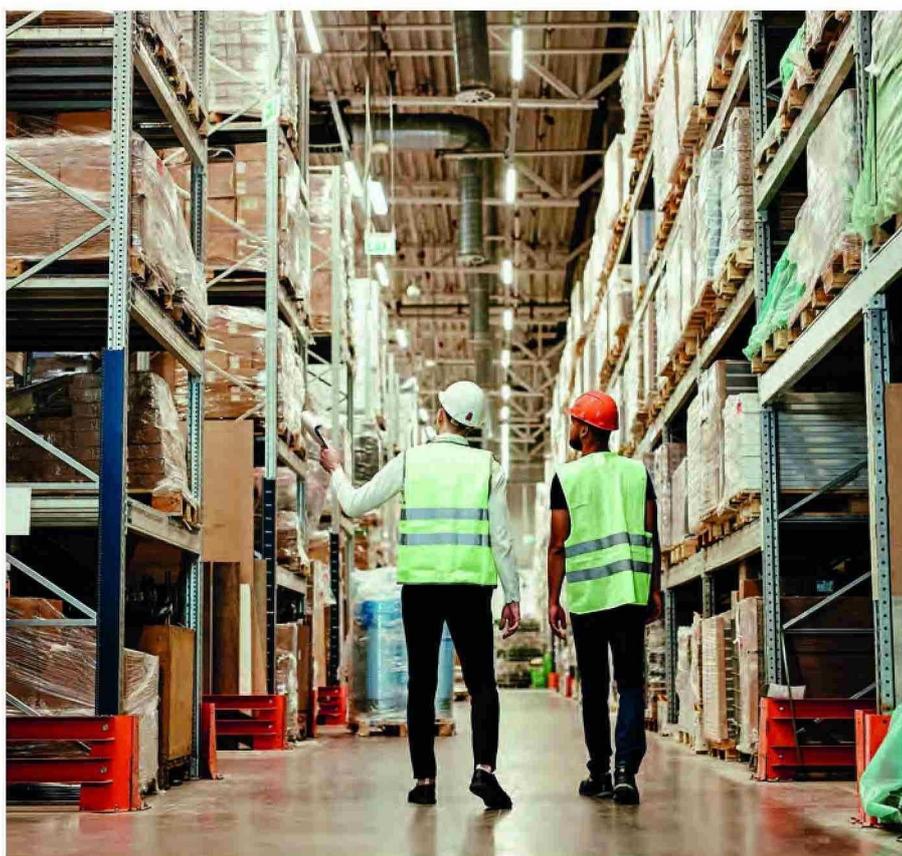


LO BUENO, LO MALO Y LO FEO DE LA INDUSTRIA LOGÍSTICA DE AMÉRICA LATINA EN 2024



El sector de logística de América Latina se está apuntalando para un cambio sísmico ahora que la inteligencia artificial, la cadena de bloques (blockchain) y tecnología de drones están prometiendo mayores eficiencias, aunque los administradores de las cadenas de suministro siguen lidiando con la subutilización de datos y una renuencia a tomar decisiones estratégicas.

Pero entra lo malo a la escena: el antes insaciable apetito de China se ha ido menguando, lo que en 2024 se traducirá en problemas para las naciones latinoamericanas que dependen en gran medida de las exportaciones de productos básicos. Adicionalmente, los riesgos de seguridad se han intensificado y en las carreteras se libra la batalla contra el robo de carga. Luego llega lo más complejo; lo feo. Las

complicaciones del mar Rojo, los desvíos por el cabo de Buena Esperanza y las restricciones del canal de Panamá que amenazan con alterar los itinerarios de los puertos, lo que deja a los exportadores de productos perecederos de América del Sur a la merced de climas impredecibles.

El drama de la Madre Naturaleza, alimentado por el cambio climático y El Niño, emerge como el antagonista definitivo,

colocando a toda la cadena de suministro en un estado de caos. A medida que las empresas navegan por estas aguas peligrosas, el mantra de la adaptabilidad se convierte en un factor imprescindible para la supervivencia en este 2024. Entremos en detalle: **Lo Bueno**

ECONOMÍAS RESILIENTES DE ESTADOS UNIDOS Y AMÉRICA LATINA

En 2023, el desempeño del mercado estadounidense se destacó como uno de los más sólidos entre las economías desarrolladas a nivel global. Sin embargo, para 2024 se prevé una desaceleración más pronunciada en comparación con el promedio global. Se proyecta que el crecimiento real del PIB disminuirá de 2,4% en 2023 a tan sólo 1,0% en 2024, aunque se está evitando la contracción que se anticipó hace un año. La principal fuerza impulsora de la actividad económica estadounidense seguirá siendo la resiliente demanda de los consumidores, respaldada por una recuperación de la inversión privada, a su vez generada por la concreción en 2024 de proyectos de ley en materia de inversión pública. Se espera que esto tenga un impacto positivo en la demanda de productos exportados desde Centro y Sudamérica a Estados Unidos.

En cuanto a la economía y las políticas monetarias, 2024 será testigo de un cambio en las políticas de la Reserva Federal y de los bancos centrales de toda América Latina, con lo que se dará inicio a recortes en las tasas de interés a medida que las tasas inflacionarias disminuyan a niveles más manejables. En América Latina, los recortes en las tasas realmente comenzaron en el cuarto trimestre de 2023 y es probable que hayan ocurrido 12 meses antes de posibles recortes en los Estados Unidos.

Se espera que el abaratamiento del crédito estimule las inversiones en los sectores privado y de consumo en toda América

Latina. Sin embargo, una economía estadounidense robusta, sumada a un dólar estadounidense más fuerte, podría provocar fugas de capital en los Estados Unidos en busca de activos menos riesgosos. El escenario previsto se alinea con la visión de la Economist Intelligence Unit (EIU), que predice una desaceleración en el crecimiento real del PIB de América Latina de un estimado de 2,4% en 2023 a 1,6% en 2024, a medida que el crecimiento se vaya desacelerando en Estados Unidos y China.

Se espera que entradas importantes de inversión extranjera directa (IED) apoyen la actividad económica en 2024. Dichas entradas deberán estar impulsadas por la deslocalización (nearshoring) en México y el desarrollo de minerales críticos en América del Sur, junto con fuertes remesas de trabajadores en México, América Central y el Caribe, así como una recuperación continua del turismo en el Caribe. México está posicionado para continuar como el principal destino de inversión en el ámbito de nearshoring debido a sus capacidades manufactureras diversificadas, su mano de obra asequible y las ventajas con las que cuenta conforme al Tratado comercial entre México, Estados Unidos y Canadá (TMEC).



Diego Rodríguez
Director de la División de
Logística Americas Market
Intelligence (AMI)

En Centroamérica y el Caribe, las oportunidades de nearshoring se concentran en los sectores textil y de manufactura ligera, excepto en Costa Rica y Panamá, dos países que tienen la intención de integrarse con Estados Unidos en la industria de alta tecnología a través de incentivos fiscales y zonas francas.

A medida que los ejecutivos globales se están esforzando por optimizar y eliminar riesgos de las cadenas de suministro globales y al mismo tiempo minimizar su huella de carbono, no se puede subestimar la importancia del nearshoring en

el panorama económico de la región. En Brasil, se espera que el tenue crecimiento global y la menor producción agrícola y ganadera provocada por el fenómeno de El Niño contribuyan a una desaceleración del crecimiento económico de un estimado de 2,9% en 2023 a 1,7% en 2024. La reforma fiscal brasileña que se aprobó en 2023 servirá como un catalizador positivo para toda la economía del país. Aunque los detalles específicos relativos a las tasas impositivas y su impacto en la industria aún siguen siendo poco claros, existe un sentimiento general de optimismo en Brasil.

En Centroamérica y el Caribe, las oportunidades de nearshoring se concentran en los sectores textil y de manufactura ligera, excepto en Costa Rica y Panamá, dos países que tienen la intención de integrarse con Estados Unidos en la industria de alta tecnología a través de incentivos fiscales y zonas francas.

Este cambio regulatorio tiene por objeto simplificar el sistema tributario brasileño mediante la consolidación de cinco impuestos en uno solo para fomentar el crecimiento económico, mejorar la competitividad empresarial y trasladar la carga tributaria de la producción al consumo. La expectativa es que la comisión de sistematización y los 19 grupos técnicos establecidos por el gobierno nacional con los estados y municipios finalicen todos los detalles y leyes complementarias en 2024.

MAYOR ADOPCIÓN DE TECNOLOGÍA

En el sector logístico de América Latina hay un impulso creciente hacia la adopción de avances tecnológicos, como la inteligencia artificial y blockchain. En 2024, las grandes corporaciones multinacionales le estarán dando prioridad a mejorar la eficiencia, la visibilidad y la seguridad. Una tendencia predominante en toda la región es la insistencia por parte de las empresas en incorporar flexibilidad, reportes de rastreo e indicadores clave de desempeño (KPI) en sus contratos con proveedores de servicios logísticos. Dada la incertidumbre que existe en torno al gasto de los consu-

midores y las interrupciones en el transporte marítimo que se prevén para 2024, la implementación de soluciones robustas en administración de inventarios y sistemas de administración de almacenes (WMS) se ha convertido en un factor crucial para evitar los errores de excedentes de existencias que se observaron en 2022.

La utilización de drones para el control de inventarios, el almacenamiento vertical y los sistemas de administración de inventario vertical para agilizar las tareas de almacenamiento y facilitar las operaciones de distribución son nuevos requisitos que

están cobrando cada vez mayor importancia entre los minoristas y las marcas de lifestyle en América del Sur. Algunas empresas peruanas y brasileñas ya han adoptado la inteligencia artificial para predecir la demanda de productos en función de eventos deportivos y condiciones climáticas en lugares específicos. Sin embargo, los administradores de cadenas de suministro en América Latina reconocen que los datos de la cadena de suministro no se están utilizando tanto como les gustaría para la toma de decisiones estratégicas.

Lo Malo

DESACELERACIÓN DE LA DEMANDA DE CHINA

La economía china está mostrando signos de tensión, por lo que se espera que las tasas de crecimiento se desaceleren y se mantengan por debajo de 4% hasta 2028. Son varios los factores estructurales que están contribuyendo al menor potencial de crecimiento de China. Entre ellos, el envejecimiento de la población, los esfuerzos por parte de empresas globales dirigidos a diversificarse y mitigar

los riesgos en las cadenas de suministro mediante la reducción de su dependencia de China, así como un mercado doméstico debilitado debido a la recesión del sector inmobiliario residencial. Estos factores plantean riesgos que darán una nueva forma a la trayectoria de crecimiento en las cifras de comercio entre América Latina y China, dado el doble papel que desempeña China como comprador de productos básicos y proveedor de bienes y capital a la región.

Por ejemplo, nuestra estimación indica que, en 2023, las exportaciones totales de Chile a China registraron una disminución por primera vez en tres años al sumar un total de USD 37 mil millones. En particular, China ha ocupado la posición del mayor socio comercial de Chile desde 2009, un estatus que es especialmente evidente en el sector de productos agrícolas.

Chile, el país que ha desarrollado la relación comercial más extensa con China de todos los países de la región, se verá particularmente afectado por cualquier desaceleración de la economía asiática. Por ejemplo, nuestra estimación indica que, en 2023, las exportaciones totales de Chile a China registraron una disminución por primera vez en tres años al sumar un total de USD 37 mil millones. En particular, China ha ocupado la posición del mayor socio comercial de Chile desde 2009, un estatus que es especialmente evidente en el sector de productos agrícolas.

En el caso de otros grandes exportadores de productos básicos como Brasil y Argentina, la demanda china de materias primas brasileñas y argentinas sigue siendo un factor incierto que influirá en el desempeño económico de estos países en 2024. En última instancia, una caída en las cifras de comercio se traducirá en un menor volumen de contenedores y aviones que faciliten el movimiento de carga entre las dos regiones.

MAYORES RIESGOS DE SEGURIDAD

En Colombia, Perú, Chile y Ecuador han ido en aumento las inquietudes de segu-

ridad relacionadas con el robo, el daño y la contaminación de carga. En el caso específico de Brasil, São Paulo y Río de Janeiro se destacan como los estados que se encuentran en la situación más crítica, puesto que ahí es donde se ha registrado el 74% de los todos los incidentes de robo de carga. El promedio histórico de robo de alimentos, bebidas y tabaco de 13% se disparó a 18% en 2023, lo que resultó en aproximadamente 18.000 robos de carga. Lamentablemente, se espera que esta

preocupante tendencia persista e incluso empeore en 2024.

El aumento pronunciado de robos en carreteras hace necesario incrementar el gasto en medidas de seguridad por parte tanto de clientes como de proveedores de servicios. En consecuencia, las pólizas de seguros están presentando una continua tendencia al alza en América del Sur.

Chile está presenciando una escalada importante en los niveles de delitos en el transporte de mercancías, los cuales se han incrementado en 27% en comparación con los niveles anteriores a la pandemia. Este incremento va acompañado de un aumento notable en la frecuencia de las reclamaciones de seguros. El secuestro de vehículos se está convirtiendo en el modus operandi preferido para incidentes delictivos relacionados con cargamentos, cuyo blanco favorito parecen ser los cargamentos de productos electrónicos, alimentos y prendas de vestir de alta gama, según análisis de AMI y entrevistas realizadas a diferentes empresas de la región.

En respuesta, las empresas de logística responsables de transportar y distribuir productos están implementando múltiples capas de seguridad, incluidos convoyes de seguridad y un monitoreo riguroso

que incluye rastreabilidad. Pese a estos esfuerzos, la alta incidencia de robos de carga ejerce presión sobre el gasto en transporte, lo que lleva a mayores gastos por concepto de seguridad y seguros. Motivadas por la escalada de problemas relacionados con la seguridad que se observaron a lo largo de 2023, las empresas multinacionales actualmente están reevaluando los criterios que se usan como base para determinar si una carga requiere o no una escolta de seguridad. **Lo Feo**

SE AVECINAN MARES TORMENTOSOS EN 2024 DEBIDO A PROBLEMAS EN LAS RUTAS MARÍTIMAS

Las condiciones de viento en popa que se observaron en el sector de logística durante 2023 darán un giro que los obligará a navegar por mares tormentosos en 2024. Como resultado, tendrán que prepararse para lidiar con turbulencias causadas por las complicaciones del mar Rojo, el redireccionamiento a través del cabo de Buena Esperanza y las restricciones del canal de Panamá.

Lo más probable es que estos obstáculos desaten una marejada de incertidumbres, plazos de entrega prolongados y interrupciones en los itinerarios de puertos y buques. ¿Y adivinen quiénes quedarán atrapados en medio del fuego cruzado? Los exportadores de productos perecederos de América del Sur, especialmente cuando llegue su temporada alta en los meses de febrero, marzo y abril.

Pero eso no es todo. El canal de Panamá se está convirtiendo en una verdadera teatrera, gracias a los bajos niveles de agua provocados por el cambio climático y las sequías causadas por El Niño en América Latina. Es como si la Madre Naturaleza nos estuviera presentando un avan-

ce de lo que ocurrirá en años venideros. En respuesta a dos miserables semanas de lluvia en diciembre, la Autoridad del Canal de Panamá decidió aumentar los tránsitos diarios de 20 a 24 en enero de 2024. Pero lo que verdaderamente está para morderse las uñas es el impacto a largo plazo del cambio climático que amenaza con limitar permanentemente el número de tránsitos diarios.

Las empresas están haciendo absolutamente todo lo posible por navegar por estas aguas turbulentas; por ejemplo, usando rutas alternativas y nuevos modos de transporte como ferrocarril y transporte transfronterizo por carretera. En otras palabras, están haciendo todo lo que se les ocurre para evitar los retrasos que están plagando al tránsito marítimo. ¡La adaptabilidad es la clave!

La sequía en el canal de Panamá y el caos en el mar Rojo están generando una pesadilla logística para los transportistas de las costas de América del Sur, especialmente en lo relativo a la importación de materias primas de embalaje y la exportación de productos terminados hacia y desde Asia y la costa este de Estados Unidos. Las empresas están haciendo absolutamente todo lo posible por navegar por estas aguas turbulentas; por ejemplo, usando rutas alternativas y nuevos modos de transporte como ferrocarril y transporte transfronterizo por carretera. En otras palabras, están haciendo todo lo que se les ocurre para evitar los retrasos que están plagando al tránsito marítimo. ¡La adaptabilidad es la clave!

AMÉRICA LATINA AFECTADA POR EL CAMBIO CLIMÁTICO

América Latina está bajo las garras del perturbador fenómeno de El Niño, que está causando estragos en las condiciones climáticas al intensificar sequías, olas de calor e inundaciones en varios países. Los científicos están haciendo sonar la alarma, puesto que predicen que este fenómeno persistirá durante el primer semestre de

2024, lo que representará una amenaza directa al suministro de alimentos y alterará las redes logísticas que ya de por sí son frágiles. Las repercusiones del caos climático experimentado en 2023 —año en el que Perú tuvo que lidiar con bajos niveles de lluvia y Chile se enfrentó a aguaceros excesivos— han sido severas, especialmente para los cultivos perecederos. Un ejemplo que llama la atención es

la impactante reducción del 70-80% en la producción de mango durante la temporada de 2023-2024 en comparación con el año anterior.

El inminente shock a la producción agrícola sin duda repercutirá en la disponibilidad y el precio de los alimentos. El sector más afectado es el agrícola, que abarca cultivos, ganadería, bosques, pesca y acuicultura, al absorber el 26% del total de daños y pérdidas directas sufridas durante dichos fenómenos climáticos, cifra que aumenta a un impactante 82% en el caso de sequías. La dura realidad es que las empresas de América Latina tendrán que lidiar con crecientes costos de transporte en 2024 debido a los impactos cada vez más fuertes del calentamiento global. Paradójicamente, todo esto podría tener un lado positivo, ya que es posible que las empresas puedan encontrar tarifas favorables en los servicios de almacenamiento en frío..

Desde 2018 Diego Rodríguez lidera la División Logística e Industrial de AMI, en donde coordina estudios enfocados en análisis competitivo, medición del mercado, generación de prospectos, estrategias para ahorrar en gasto logístico, RFP y mejores prácticas de licitación; estrategias de abastecimiento y más. ■