

## LOGÍSTICA Y TRANSPORTE INTERNACIONAL: LA DISRUPCIÓN ANTE EL COVID-19

Elsa Marinucci\*

### Resumen

Este trabajo describe la disrupción que la pandemia por COVID-19 causó a uno de los pilares de la logística internacional: el transporte. La respuesta inmediata a la pandemia fue el cierre de fronteras, afectando con ello al transporte internacional y, como consecuencia, a todo el movimiento, el almacenamiento y el flujo de mercancías entre países. Si bien el impacto del COVID-19 en la logística internacional se sintió por primera vez en China -debido al papel que este país desempeña en la fabricación mundial-, se extendió rápidamente por todo el mundo. Estas perturbaciones de la cadena de suministros generaron importantes aumentos de costos logísticos que afectaron aún más las ya debilitadas exportaciones de Argentina

**Palabras claves:** Logística – Transporte marítimo – Transporte aéreo - Desempeño logístico – Exportaciones

## LOGISTICS AND INTERNATIONAL TRANSPORT: DISRUPTION IN THE FACE OF COVID-19

### Abstract

This paper will describe the disruption that the pandemic caused to one of the pillars of international logistics, the transportation. To contain the spread of COVID-19, many countries imposed border closures and they have had a significant impact on transport and logistics, which are involved in the movement, storage, and flow of goods. The impact of COVID-19 was first felt in China due to the role it plays in global manufacturing, leading to lockdowns and border closures that restricted the movement of goods and thus transportation. However, it quickly spread around the world, resulting in a significant increase in logistics costs, which further affected Argentina's weakened exports.

**Key words:** Logistics – Sea transport – Air transport - Logistics performance – Exports

TRABAJO RECIBIDO: 27/10/2020 - TRABAJO ACEPTADO: 24/11/2020

---

\* Doctora en Relaciones Internacionales (Universidad Nacional de Rosario). Trabajo realizado dentro del marco del Plan Trienal de investigación de la Universidad Abierta Interamericana. Correo electrónico: [elsa@trans-modal.com.ar](mailto:elsa@trans-modal.com.ar).  
<https://orcid.org/0000-0003-4675-7570>



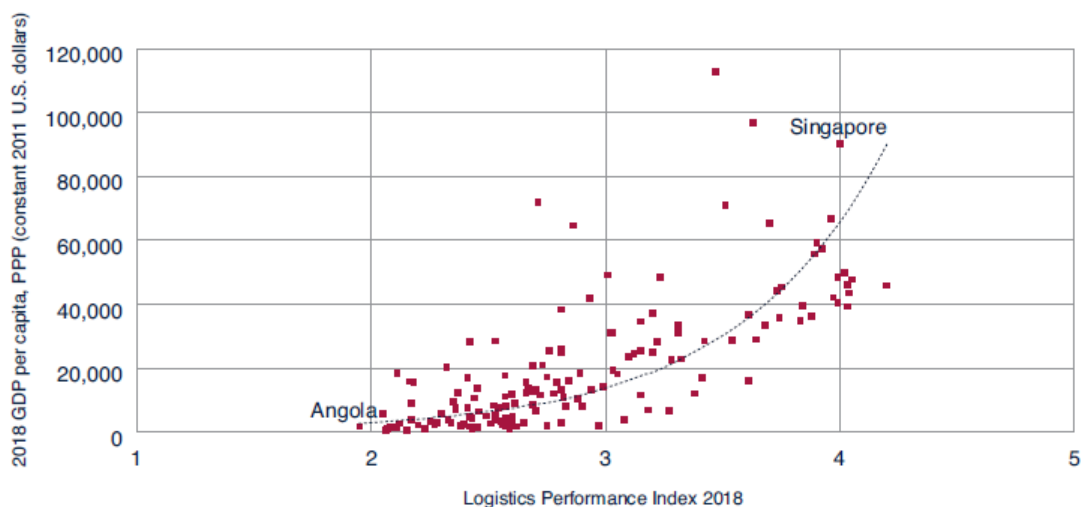
## Introducción

Este trabajo tiene por objetivo examinar los cambios en el desempeño logístico que repercuten en el desarrollo exportador de Argentina, ya sea facilitándolo o dificultándolo y así generar un conocimiento más detallado del desempeño de una de las variables que influyen con más fuerza en el desarrollo exportador de un país. Como sostiene en su informe la Corporación Financiera Internacional (CFI) y según muestra el cuadro I, la relación entre el rendimiento logístico y un mayor PBI per cápita demuestra la contribución del sector a la productividad y al desarrollo económico. El costo de la logística como porcentaje del PBI puede ser de hasta el 25% en algunas economías en desarrollo, en comparación con el 6-8 % en los países de la OCDE. Por consiguiente, una mayor eficiencia en el sector puede impulsar la competitividad y estimular el crecimiento económico en los mercados emergentes (IFC, 2020:1)<sup>1</sup>.

Como se desprende del cuadro mencionado, aquellos países con mejor desempeño logístico y que, por tanto, logran que sus productos fluyan más eficientemente tanto dentro como fuera de sus fronteras y se insertan más eficazmente a las cadenas globales de valor, son los que experimentan el mayor PBI per cápita, lo que indica la relación estrecha entre ambos indicadores.

Cuadro I

Desempeño logístico y PIB per cápita en países seleccionados



Fuente: Banco Mundial, Índice de desempeño logístico 2018

Si bien los trabajos anteriores de la autora (Marinucci, 2016) fueron mostrando la dinámica del desempeño logístico en períodos de dos años, la irrupción, a partir de diciembre de 2019, del virus Covid-19, su rápida propagación y las medidas adoptadas por los gobiernos para minimizar sus consecuencias sobre las personas, influyeron fuertemente sobre el comercio y la logística internacional. En función de esto, en este

<sup>1</sup> Para más detalles sobre la vinculación entre desempeño logístico y competitividad ver International Finance Corporation -IFC- World Bank, The impact of COVID-19 on Logistics en: [https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final\\_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5](https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5).



trabajo se realizará una descripción de la disrupción que el COVID-19 causó en uno de los pilares de la logística internacional, el transporte y, dentro del mismo, se analizará el desempeño del transporte marítimo de contenedores y el transporte aéreo, por razones de similitud y amplitud<sup>2</sup>, durante el primer semestre de 2020.

Las disrupciones mencionadas afectaron a la logística, al tratarse el transporte de un componente fundamental entre todas las demás actividades que la comprenden. Se entiende por logística a la actividad que el *Council of Supply Chain Management professionals* (CSCMP), define como “el proceso de planeación, implementación y control de los procedimientos para la eficiencia y efectividad del transporte y almacenaje de mercaderías, incluyendo servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de destino de consumo, con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente” (CSCMP, 2013:117)<sup>3</sup>. Sin embargo, en este trabajo preferimos hablar de una logística más estrictamente comercial y focalizada en el comercio y transporte internacional, ya que, tal como sostiene la Comisión Económica para América Latina y Caribe (CEPAL), “en algunos ámbitos especializados se está comenzando a utilizar el término facilitación de la logística comercial, es decir, la gestión del flujo de bienes, documentos y pagos relacionados en una operación logística, tendiente a reducir los costos directos e indirectos” (CEPAL, 2019:3).

Desde la aparición y propagación del Covid-19<sup>4</sup>, una de las medidas adoptadas por los gobiernos para frenar los contagios fue el cierre de las fronteras y de la mayoría de las actividades productivas, lo que interrumpió la circulación de personas y, supuestamente con ello, la transmisión del virus. Estas interrupciones comenzaron en Asia y posteriormente se replicaron en Europa, América del Norte y el resto del mundo. Rápidamente, estas medidas impactaron en el transporte y en el comercio mundial, y la Argentina no fue una excepción.

La logística es uno de los pilares sobre los que se construye el comercio internacional de bienes, al permitir su conectividad global e influir sobre el costo y la fluidez del envío, afectando, por tanto, su competitividad. La capacidad que poseen los países de trasladar eficientemente sus mercaderías y conectar sus producciones con los mercados mundiales de consumidores, es un aspecto central para lograr su inserción a las cadenas globales de valor y aumentar sus exportaciones, algo que genera un genuino ingreso de divisas y ocupación de su mano de obra. Si bien en la Argentina dicha capacidad ha ido mejorando a través del tiempo, los avances fueron lentos y no siempre

<sup>2</sup> Cuando hablamos de similitudes, refiere al tamaño y concentración de las empresas prestadoras del servicio (grandes compañías como son las líneas marítimas y líneas aéreas) y a la cobertura global de los servicios que prestan, mientras que los servicios de transporte terrestre internacional son prestados, en muchos casos, por empresas PYMES que tienen cobertura regional.

<sup>3</sup> El *Council of Supply Chain Management Professionals* se originó en 1963 como una asociación sin fines de lucro de profesionales de Cadenas de Suministros, dedicada a la promoción y difusión de la investigación y el conocimiento sobre la gestión de dichas cadenas. Su objetivo es apoyar a sus miembros en la gestión de cadenas de suministros. Cuenta con más de 9.000 miembros, y es la primera Asociación Mundial de Profesionales del sector. Tiene su base central en Estados Unidos y cuenta con delegaciones en 71 países.

<sup>4</sup> Los primeros brotes de la enfermedad se dan en Wuhan, China, en diciembre de 2019, allí comienzan las primeras medidas de aislamiento y distanciamiento que derivan en enero de 2020 con las primeras congestiones en los puertos de dicho país. Sin embargo, será recién el 11 de marzo cuando la Organización Mundial de la Salud (OMS) preocupada por los alarmantes niveles de propagación de la enfermedad y por su gravedad, determina en su evaluación que la COVID-19 puede caracterizarse como una pandemia. Para más detalles de la evolución del virus ver OMS, Cronología de la evolución del virus en <https://www.who.int/es/news/item/27-04-2020-who-timeline---covid-19>.



acompañaron la dinámica de los requerimientos de los mercados consumidores. Tales avances son sumamente necesarios para cerrar la brecha entre los países con mejor desempeño y aquellos que aún permanecen lejos de la meta, y esto requiere de complejos cambios, en ámbitos tanto privados como de aquellos que están bajo la órbita de las políticas públicas, como inversiones en infraestructura, servicios y facilitación del comercio a través de las aduanas. Sin embargo, muchos de esos cambios se interrumpieron a causa de la pandemia, volviendo hacia atrás los frágiles avances.

La importancia de la logística en la competitividad de las exportaciones la podemos apreciar también en los dichos de Pérez y Sánchez al sostener que

las estrategias de competitividad en los países de América Latina y el Caribe se han focalizado frecuentemente en la apertura de nuevos mercados, reducción de aranceles y en la facilitación de los procesos aduaneros. Sin embargo, la falta de infraestructura física y tecnológica, así como fallas regulatorias en la competencia de los servicios logísticos (incluido por cierto el transporte) también puede afectar significativamente la competitividad del comercio, al incidir en el costo y la fluidez de los bienes y servicios exportados, así como en los precios finales de los bienes y productos que la población consume (Pérez y Sánchez, 2019:3).

Si bien Argentina tiene debilidades logísticas que se están intentando solucionar a través de diferentes proyectos, la pandemia paralizó algunas de estas iniciativas y la misma volvió a enfrentarse a severas interrupciones, ya no solo en dicho país, sino en todo el mundo globalizado.<sup>5</sup>

## 1. La disrupción del comercio global ante el COVID-19

El año 2020 comenzó con los efectos sociales y económicos del COVID-19, que afectó no solamente a la salud de las personas -la consecuencia más trágica de la enfermedad-, sino también, y fuertemente, a las diferentes actividades económicas. A partir del brote inicial en la ciudad de Wuhan, China, el virus se propagó rápidamente por el resto del mundo y los efectos negativos sobre el comercio internacional no tardaron en aparecer. Las medidas de aislamiento social adoptadas por los gobiernos -también llamadas medidas de bloqueos o cuarentena según el país-, incluyeron cierre de actividades económicas no esenciales, restricciones a la circulación de personas y cierre de fronteras, tanto en los países afectados por el virus como en aquellos que buscaban prevenir sus efectos. Tales medidas generaron efectos económicos adversos como caída de ventas, cierre de comercios, industrias o caída en la producción. Según informó la Organización Mundial de Comercio (OMC), “en el primer trimestre de 2020, la incertidumbre fue un 60% más alta que los niveles desencadenados por la guerra de Irak y el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SARS) en 2003” (OMC, 2020:1). Si bien las actividades relacionadas al comercio internacional y a la logística permanecieron funcionando, no estuvieron exentas de los problemas que el virus ocasionó. A la caída de

<sup>5</sup> Las medidas de cuarentena o bloqueos implicaron, según la intensidad con la que se aplicaba, la completa suspensión de las obras de infraestructura en ejecución o bien su ralentización, según si estaban prohibidas o habilitadas pero con menor cantidad de personal. En el caso de Argentina en particular, un ejemplo de ello fue la paralización de las obras del ferrocarril Belgrano cargas en Salta, cuya finalidad fuera la de proveer de un nodo logístico a las empresas del norte argentino para llevar los productos de la región a Chile, a Bolivia, al puerto de Barranquera y a los puertos santafesinos.



la demanda se sumó el problema de la falta del personal en las empresas debido a la enfermedad o a la necesidad de aislamiento por haber estado en contacto con alguien que hubiera contraído el virus<sup>6</sup>. Además de lo anterior, la aplicación de los nuevos protocolos COVID-19, así como los controles para su cumplimiento, dieron origen a demoras y congestiones, por lo que todas las actividades del comercio y la logística internacional se vieron ralentizadas y obstaculizadas.

Predicciones del Banco Mundial, estiman que la contracción del PBI mundial en 2020 podría llegar al 5,2 %, con lo cual sería la recesión más profunda en ocho décadas y casi tres veces tan pronunciada como la recesión mundial de 2009 (Banco Mundial, 2020:5).

Conforme el Barómetro sobre el Comercio de Mercancías de la OMC<sup>7</sup>, el índice del primer semestre fue de 84,5 puntos, situándose por debajo de la tendencia debido a las estrictas medidas de bloqueo implementadas a causa del Covid-19. Dicho índice representó 15,5 puntos por debajo del valor de referencia del índice (100), fue 18,6 puntos inferior al del mismo período del año 2019 y fue el más bajo registrado desde 2007, equiparable al punto más bajo de la crisis financiera de 2008-2009. Estos datos concuerdan con las estadísticas de la OMC, según las cuales y durante el segundo trimestre de 2020, el volumen del comercio mundial de mercancías cayó 14,3%, las exportaciones cayeron 15% y las importaciones 13,6%, con respecto al primer trimestre del mismo año<sup>8</sup>.

Según concluyó la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI),

el agravamiento de la situación sanitaria y las medidas destinadas a combatirla tuvieron un impacto negativo muy importante sobre el nivel de actividad a nivel mundial y en las economías de América Latina, en particular. El FMI estima que, en 2020, la producción de bienes y servicios finales a nivel mundial disminuiría 4,9% mientras que en América Latina y el Caribe, el descenso sería de 9,4% (ALADI, 2020:12).

A partir de estas repercusiones que las medidas implementadas generaron en el comercio internacional y según informa el Banco Mundial,

<sup>6</sup> De acuerdo con la OMS, la cuarentena significa restringir las actividades o separar a las personas que no están enfermas pero que pueden haber estado expuestas a la COVID-19. El objetivo es prevenir la propagación de la enfermedad en el momento en que las personas empiezan a presentar síntomas. El aislamiento significa separar a las personas que están enfermas con síntomas de COVID-19 y pueden ser contagiosas para prevenir la propagación de la enfermedad. El distanciamiento físico significa estar físicamente separado. La OMS recomienda mantener una distancia de al menos un metro con los demás. Es una medida general que todas las personas deberían adoptar incluso si se encuentran bien y no han tenido una exposición conocida a la COVID-19.

<sup>7</sup> El barómetro de la OMC es un indicador desarrollado por la organización cuyo fin es proporcionar información "en tiempo real" sobre las tendencias del comercio mundial. El Barómetro sobre el Comercio de Mercancías, antes denominado Indicador de las Perspectivas del Comercio Mundial, es un índice que muestra los cambios del crecimiento del comercio mundial entre dos y tres meses antes que las estadísticas sobre el volumen del comercio de mercancía.

<sup>8</sup> Según las estadísticas de la OMC, todas las regiones registraron descensos, aunque las exportaciones cayeron más marcadamente en América del Norte (-24,5%) mientras que las de América del Sur, Central y Asia fueron las que menos cayeron (-5,3% y -6,1%). Asia comenzó a resurgir de los bloqueos impuestos y la demanda de sus insumos aumentó. Para más detalles ver Estadísticas de la OMC, Comercio de mercaderías segundo trimestre de 2020, actualizado al 23 de septiembre. Disponible en [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/daily\\_update\\_e/merch\\_latest.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/merch_latest.pdf). Fecha de consulta 30 de septiembre.



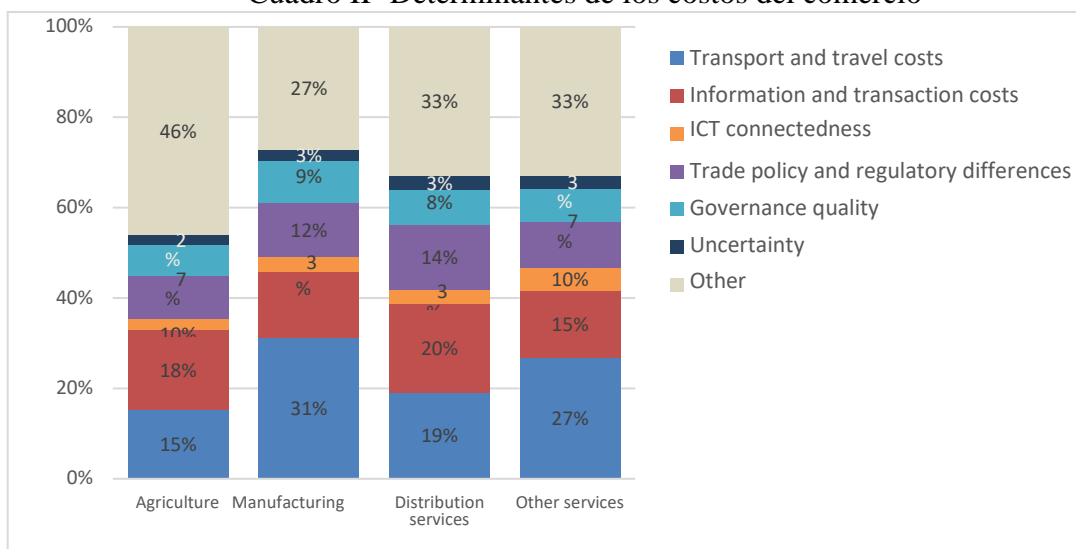
las condiciones económicas en América Latina y el Caribe han empeorado drásticamente a medida que toda la región se ha visto afectada por la pandemia. Los recientes brotes en la región se han propagado con rapidez, y el impacto económico provocado por el cierre de los negocios y las restricciones para circular a nivel nacional ha sido abrupto y grave (Banco Mundial, 2020:82).

En el caso de Argentina en particular, el Banco Mundial asevera que las estrictas medidas de atenuación del COVID-19, junto a otras como la caída de la demanda de bienes de exportación y los impactos generados por la incertidumbre de la deuda en curso, llevarían a una caída del PBI del 7,3% en 2020 (BANCO MUNDIAL, 2020:83).

## 2. El impacto en el transporte internacional

En referencia a la logística internacional de cargas, se generaron disrupciones en el transporte internacional de bienes, en los viajes de negocios y en la provisión de servicios portuarios, aeroportuarios, de almacenaje y de aduanas. Dichas disrupciones, elevaron los costos del transporte, golpeando directamente a las cadenas de valor globales. Como lo muestra el cuadro II, las tarifas del transporte son un elemento muy significativo de los costos de las cadenas globales de valor, por lo que todas las operaciones comerciales internacionales se vieron negativamente afectadas por la pandemia por COVID-19.

Cuadro II -Determinantes de los costos del comercio



Fuente: OMC 2020, Informe Trade costs in the time of global pandemic

Sin embargo, así como la pandemia generó disrupciones, también mostró la trascendencia de las cadenas de suministro para el abastecimiento de los productos esenciales de alimentación, higiene o salud necesarios en ese contexto, donde se pudo apreciar la importancia de garantizar la fluidez del transporte, así como la facilitación de los procedimientos en frontera para impedir retrasos y, por consiguiente, extra-costos en la provisión de estos bienes. A los fines de mitigar los efectos de estas disrupciones, la



Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), instó a los gobiernos a promover acciones para mejorar la logística diciendo que, “los responsables de la formulación de políticas deben tomar una serie de medidas para garantizar la facilitación del comercio internacional y el transporte de mercancías” (UNCTAD, 2020:1). En función de esto, la organización ha divulgado un plan de acción de diez puntos con propuestas de actividades concretas para que gobiernos y organismos internacionales logren ese objetivo. Dichos puntos son los siguientes:

1. Asegurar envíos ininterrumpidos, donde los gobiernos garanticen los servicios para que los transportistas sigan operando.
2. Mantener los puertos abiertos, con medidas adoptadas por los gobiernos que garanticen la implementación de medidas de salud.
3. Proteger el comercio internacional de bienes críticos y acelerar las gestiones aduaneras y la facilitación del comercio.
4. Facilitar el transporte transfronterizo, de camiones, trenes, aviones y sus trabajadores que deben cruzar la frontera para mantener en funcionamiento las cadenas de suministros.
5. Garantizar el derecho a tránsito, a los países sin litoral y de tránsito que necesitan mantener la salida al mar.
6. Salvaguardar la transparencia y la información actualizada.
7. Operar sin papel, para evitar el contacto físico entre personas, incrementando los procesos vía electrónica.
8. Abordar rápidamente los problemas legales derivados de la pandemia, como retrasos, fallas en el desempeño, responsabilidad por incumplimiento de contratos y otros que están generando conflictos entre partes del comercio.
9. Proteger a transportistas y proveedores de servicios por igual, ya que las medidas de emergencia económica y protección social deben incluir a la industria logística internacional entre sus prioridades.
10. Priorizar la asistencia técnica con inversiones en infraestructura, capacidades humanas, institucionales y tecnológicas.

Si bien, todos los modos de transportes se han visto negativamente afectados por el COVID-19, los efectos no fueron iguales para todos, por lo que realizaremos un breve recorrido por las consecuencias en el modo aéreo y acuático, dos de los modos que, tanto por la amplitud de su alcance, como por su participación en el comercio internacional, sufrieron un mayor impacto.

### **3. El transporte aéreo**

Este tipo de transporte ha sido el que ha sufrido los efectos del Covid-19 con mayor severidad. Habitualmente y sobre todo antes de la irrupción del virus, la carga aérea se realizaba principalmente adaptándose a la disponibilidad de rutas y bodegas en aviones de pasajeros o mixtos, los cuales representan el 92% de la flota mundial, según

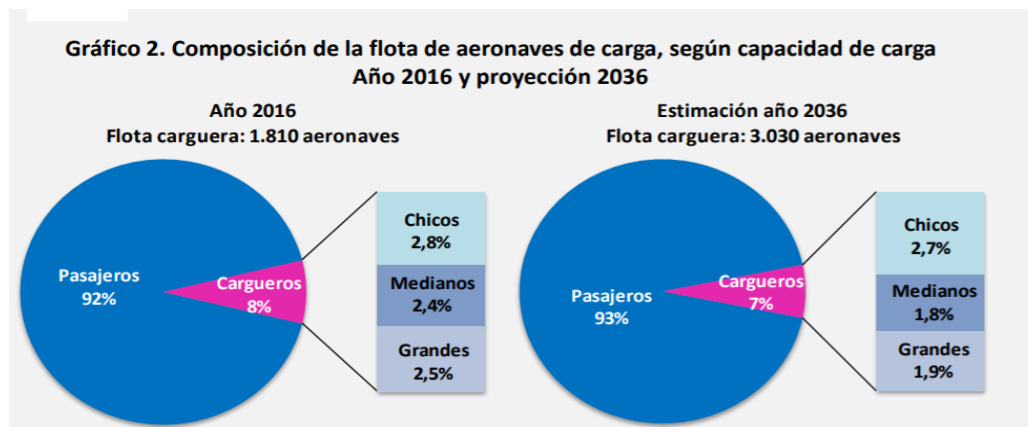
muestra el cuadro III y transportan más del 50% de la carga<sup>9</sup>. Como se puede apreciar, en la vía aérea y tal como sostiene Cabrera Cánovas,

la mayor parte de la mercancía se transporta en aviones de línea regular de pasajeros (negocio principal de las aerolíneas más grandes). Por consiguiente, la oferta de espacio para carga y todos los demás aspectos de la oferta de transporte de mercancías vienen condicionados principalmente por la demanda del tráfico de pasajeros (Cabrera Canovas, 2016:9).

Los bloqueos en frontera y las fuertes restricciones a los viajes del comienzo de la pandemia, dieron lugar a que las aerolíneas sacaran de circulación la mayoría de los aviones de pasajeros, inactivando ese tipo de vuelos y quedando para las mercaderías únicamente la opción de aviones cargueros, que constituyen solo el 8% de la flota total de aeronaves. Dicha flota no solo es mucho menor que la de pasajeros, sino que está en descenso como muestra el cuadro III, por lo que esa falta de vuelos generó congestiones en los pocos cargueros y, ante la menor oferta de espacio, las tarifas subieron. Así, tal como lo afirma la Asociación Internacional del Transporte aéreo (IATA),

la capacidad de bodega en los mercados internacionales de carga se contrajo un 70% interanual en junio a raíz de la interrupción del transporte aéreo de pasajeros durante la crisis sanitaria por COVID-19, algo que fue solo parcialmente compensado por un aumento del 28,8% en la capacidad a través de un mayor uso de aviones cargueros para transportar los insumos médicos necesarios para el hacer frente a dicha crisis (IATA, 2020a: 1).

Cuadro III



Fuente: Secretaría de Política Económica, Subsecretaría de Programación Microeconómica en base a datos de Boeing

En función de lo anterior, al finalizar el primer semestre de 2020, la IATA manifestó que

<sup>9</sup> Para más detalles sobre las características de la carga aérea, tipos de aviones y flotas ver Informes de cadenas de valor, transporte aéreo de cargas de la Subsecretaría de Programación Microeconómica de la Secretaría de Política Económica del Ministerio de Hacienda, Año 3 N° 36, marzo de 2018.



uno de los mayores desafíos sigue siendo satisfacer la demanda de carga aérea con una capacidad muy reducida de aviones. Mientras que los vuelos de pasajeros no vuelvan a la normalidad y la flota de aviones de ese tipo continúe permaneciendo en tierra con las fronteras restringidas o cerradas, la capacidad de la carga aérea para mantener la economía mundial en movimiento utilizando sólo el bajo porcentaje de aviones cargueros, se verá desafiada (IATA, 2020b:1).

Si bien muchos gobiernos implementaron variadas medidas para mantener el flujo del comercio<sup>10</sup>, no lograron modificar las graves perturbaciones que las restricciones de viaje tuvieron sobre este tipo de transporte. Las compañías aéreas comenzaron a enfrentar graves problemas financieros por tener la mayor parte de su flota en tierra y la industria se fue debilitando.

El período invernal en el hemisferio norte es tradicionalmente menos rentable para las aerolíneas por la menor cantidad de viajes que realizan las personas, por lo que estos transportistas habitualmente dependen de los fuertes ingresos del verano para afrontar los costos del invierno. Dado que el COVID-19 se extendió en dicho hemisferio durante la primavera y verano, el sector no pudo recuperar sus pérdidas. Tal como afirma Fickling (2020), de las ganancias de la industria aérea del hemisferio norte, generalmente el 40% se obtienen en el tercer trimestre calendario, ya que el aumento en los viajes brinda a las aerolíneas la oportunidad de obtener ingresos que cubren sus costos de funcionamiento del resto del año. Con todo este escenario y según proyecciones de la IATA realizadas en junio del 2020, las aerolíneas registrarían al finalizar el año 2020 pérdidas de más de 84 mil millones de dólares, por lo que el apoyo financiero de los gobiernos es considerado fundamental para mantener al sector (IATA, 2020c:1). Esta situación irregular, dio como resultado un aumento generalizado de costos aéreos y, la característica de internacionalidad propia de este modo de transporte, provocó que dichos aumentos se extendieran globalmente, afectando también a la logística de las exportaciones argentinas que se realizan por esta vía<sup>11</sup>. Según informa la OMC, dada la reducción de la capacidad mundial de carga aérea, si bien algunas aerolíneas mantuvieron sus vuelos de pasajeros solo para transportar cargas, los precios pasaron a ser históricamente altos (OMC, 2020:5).

Algunos datos nos muestran el desempeño del transporte aéreo al finalizar el primer semestre de 2020. A nivel global, la carga aérea medida en cantidad de toneladas-kilómetros (CTK) cayó 13,5% interanual en julio, el cual fue el descenso más lento desde febrero, cuando el COVID-19 todavía estaba impactando mayormente en Asia, un importante demandante de transporte de carga por esta vía.

Para el caso de América Latina y como muestra el cuadro IV, el volumen de carga aérea internacional bajó el 32,1% interanual en julio, una caída mayor a la

<sup>10</sup> Entre las medidas adoptadas podemos mencionar subsidios, créditos blandos, plazos de espera para el pago de impuestos, congelamiento de tarifas de servicios públicos, otras. Para conocer algunas de las medidas adoptadas por el gobierno de Argentina en particular ver Ministerio de Economía “Medidas económicas COVID-19” en <https://www.argentina.gob.ar/economia/medidas-economicas-COVID19>.

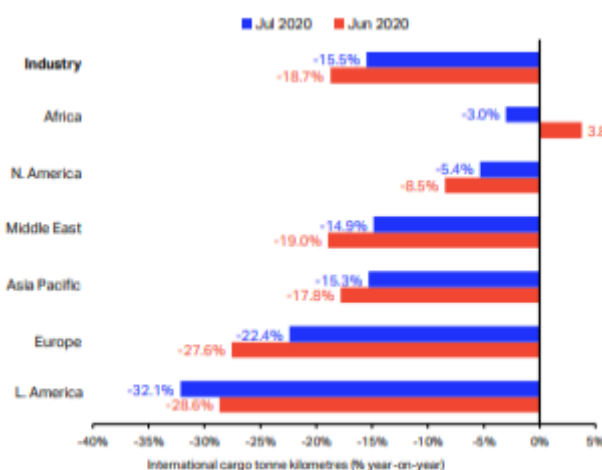
<sup>11</sup> Como referencia, una tarifa aérea para carga general desde Milán, Italia a Buenos Aires, Argentina, para cargas de más de 100 kgs, en noviembre de 2019 oscilaba entre Eur 1,85 a 3 x KG según la aerolínea, mientras que, en junio de 2020, oscilaba entre Eur 5,25 y 9 x KG. Información brindada por el agente de carga internacional Transmodal Worldwide Logistics en base a datos de Iberia, Lufthansa, Air Europa, Turkish Airlines y Alitalia.



experimentada en junio, que fue de un 28,6%. Si bien dicha caída fue consecuencia de las restricciones de la pandemia, también es menester destacar que existieron otros factores que ejercieron influencia y, tal como informa la IATA, la crisis preexistente en los mercados latinoamericanos más grandes de carga aérea, como es el caso de Brasil y de México, importantes exportadores de bienes de mayor valor agregado especialmente aptos para esta vía, tuvo su aporte (IATA, 2020d:3).

Según Euronews, las previsiones de recuperación del sector serán recién para el año 2024, donde se alcanzarían los niveles previos a la crisis del Covid-19. Si bien el movimiento aéreo doméstico y regional evolucionó más favorablemente que el de largo alcance, igualmente tiene previsiones de volver a los niveles de 2019 recién en el año 2023. A pesar de que, debido a la pandemia, en el primer semestre se observaron oportunidades de transporte por esta vía para los productos de protección frente al COVID-19 -donde muchos aviones de pasajeros fueron transformados en aviones cargueros- dicha demanda se estabilizó y no fue suficiente para mantener los niveles de vuelos necesarios para las compañías. Además, la carga aérea de otros bienes de consumo no logró, durante el primer semestre, volver a sus niveles habituales, ya que los exportadores o importadores prefirieron el transporte marítimo o ferroviario al transporte aéreo por sus costos en momentos de crisis generalizada (EURONEWS, 2020:1).

Cuadro IV



Fuente: IATA, estadísticas mensuales

#### 4. El transporte marítimo de contenedores

Con respecto al modo acuático, se trata del transporte de mayor uso en el mundo, donde más del 80% de los productos circulan utilizando buques. Como sostiene la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), “el transporte marítimo sigue siendo la espina dorsal del comercio globalizado y la cadena de suministro del sector manufacturero, ya que más de cuatro quintas partes del comercio mundial de mercancías por volumen se mueven por mar”, por lo que, cualquier disrupción dentro del sector, influye considerablemente sobre el comercio internacional (UNCTAD, 2019:4).

Como en el resto de las actividades comerciales, a partir de la pandemia por

COVID-19, tanto las empresas marítimas, como las terminales portuarias y las aduanas que ejercen el control dentro de ellas, operaron con *staff* limitado, tanto por razones de enfermedad, como por problemas para que el mismo llegara a sus lugares de trabajo por las restricciones impuestas por los gobiernos en el transporte público de pasajeros. Incluso en ciertos casos, las medidas incluyeron el cierre completo de edificios de oficinas o restricciones en los horarios de trabajo, como forma preventiva contra la propagación del virus. Si bien muchas empresas implementaron el trabajo remoto, las restricciones mencionadas afectaron el normal funcionamiento del sector, con retraso en la confección, presentación y/o entrega de documentación de embarques, perturbando la logística en los puertos de carga, descarga y transbordo. Las terminales portuarias, fundamentalmente con los contenedores refrigerados, comenzaron a congestionarse por la alta utilización de la capacidad de este tipo de equipos esperando en los puertos. Según informaban las líneas marítimas, a raíz de estas congestiones, muchos contenedores debieron ser desviados a puertos alternativos para descomprimir aquellas terminales que excedían su capacidad, y si bien dichas líneas en muchos casos extendieron el plazo libre de demoras de los equipos, no sucedió lo mismo con el costo del almacenaje en las terminales, por lo que dicha congestión generó importantes extra-costos a exportadores e importadores<sup>12</sup>. Asimismo, y sobre todo a comienzos de la pandemia cuando existía poca legislación sobre las acciones permitidas, condicionadas o restringidas, algunas terminales portuarias establecieron limitaciones al arribo de buques que habían transitado por puertos muy afectados por Covid-19, generándose así más congestión en aquellas que no establecían tales restricciones.

A partir de todo lo anterior, los incrementos de precios de fletes han caracterizado al primer semestre, en el cual se registraron aumentos de hasta el 80% al finalizar dicho período, con respecto a los valores existentes en enero de 2020. Dichos aumentos se originaron, en parte, por las restricciones y disminución de operaciones debido al Covid-19 ya mencionadas, pero, por otro lado, también se debieron a la singular concentración de la industria naviera, donde los transportistas, ante la caída de la demanda, eliminaron rutas con el objetivo de reducir costos operativos y esa falta de oferta, elevó los precios. En los últimos años, la concentración de esta industria se fue acentuando a través de un proceso de fusiones que aumentó el poder sobre las reglas del mercado.

---

<sup>12</sup> El 24 de febrero, las líneas marítimas informaron la implementación de un Recargo por congestión en puertos de Shanghai y Xingand, China, para contenedores refrigerados alegando que, debido a prolongación de la extensión del Año Nuevo Lunar por COVID-19, la congestión de las terminales para contenedores refrigerados había alcanzado niveles críticos en las terminales de Shanghai y Xingang. Como resultado de la escasez de enchufes para refrigeración, se veían obligados a desviar la carga refrigerada de importación a puertos alternativos y recomendaban a sus clientes, cuando sea posible, enviar la mercadería a otros destinos chinos para evitar tal congestión. Por tanto, informaron que seguirían aceptando reservas refrigeradas a Shanghai y Xingang bajo las siguientes condiciones:

- 1) La carga que llegue a los puertos de Shanghai y Xingang sería desviada a ubicaciones alternativas hasta que los puertos puedan recibir carga refrigerada nuevamente.
- 2) Para cualquier reserva en el lugar donde el contenedor no ha sido recogido antes del viernes 7 de febrero, o para nuevas reservas a partir de la misma fecha, aplicarían, a partir del viernes 7 de febrero de 2020, un recargo por congestión de USD 1,000 por contenedor para toda la carga refrigerada reservada a Shanghai y Xingang para cubrir el costo adicional del cambio de ruta.

El 26 de febrero, volvieron a informar que, debido a haber empeorado la escasez de enchufes en Shanghai y Xingang y a que también se comenzaba a manifestar el mismo problema en puertos circundantes, ampliaban el alcance del recargo por congestión también al puerto de Ningbo. La tarifa aplicable sería la misma (USD 1,000 por contenedor) y la fecha de vigencia, el 28 de febrero de 2020.



Una forma de medir el desempeño de las tarifas en este tipo de transporte es a través de las rutas que cubren las corrientes comerciales entre los dos más grandes exportadores e importadores mundiales: China y Estados Unidos. En comparación con el año 2019, el volumen de carga en contenedores desde uno de los principales puertos de China, Shanghái, hasta la costa oeste de los Estados Unidos en mayo de 2020, se redujo en 10% con respecto al mismo mes del año anterior, pero se revirtió a tasas de crecimiento del 2.8% y 1.9% respectivamente en los dos meses siguientes -junio-julio-, mientras que los contenedores que transportaban carga en la misma ruta crecieron durante el mes de julio un 4%. A los fines de evitar la caída en los fletes, las líneas marítimas gestionaron sus operaciones para evitar el exceso de capacidad y, ante la disminución de la demanda del comienzo de la pandemia, cancelaron escalas y retiraron buques de sus itinerarios, alterando con esto la frecuencia, y generando significativos aumentos<sup>13</sup>. Como sostienen Sánchez y Weikert, frente a la crisis originada por la pandemia en 2020, como ya había hecho en 2009, la industria del transporte marítimo tomó medidas de ajuste en cuatro esferas: 1) recorte de los costos de operación; 2) administración de la oferta efectiva, 3) reajuste de los compromisos financieros y 4) reorientación de las estrategias de mercado (Sánchez y Weikert, 2020:74). Estos ajustes se orientaron primero a disminuir las pérdidas ocasionadas por los inconvenientes generados por la pandemia, pero después, y cuando varios de dichos problemas comenzaron a subsanarse, buscaron elevar la rentabilidad de las empresas con la finalidad de preservarlas financieramente.

En cuanto al tráfico desde China hacia América Latina, las tarifas de los fletes en contenedores sufrieron, mayores descensos dado el acentuado derrumbe de la demanda por los efectos nocivos de la pandemia en la región, por lo cual, ante la caída inicial de tarifas de más del 70% a mediados del primer semestre de 2020; las líneas marítimas retiraron más buques para generar aumentos de precios que han llegado al 100% al finalizar dicho semestre, continuando mes a mes hasta superar ampliamente ese porcentaje en octubre del mismo año<sup>14</sup>. Si consideramos que la vía acuática es el principal modo de transporte en el comercio internacional y el más utilizado por los exportadores de manufacturas en Argentina, notamos el impacto negativo en los bienes de la canasta exportable, sobre todo por su baja o media sofisticación, donde el flete constituye un porcentaje más alto del valor final que en un producto de alta sofisticación<sup>15</sup>.

## Conclusiones

La brecha logística entre los países con mejor desempeño y aquellos que aún permanecen lejos de la meta como Argentina, es significativa y los frágiles avances logrados fueron interrumpidos a causa del COVID-19 durante el primer semestre de 2020.

<sup>13</sup> How carriers won the rates war. Splash247.com, Asia Shipping Media Pte. Ltd, Disponible en <https://splash247.com/how-carriers-won-the-rates-war/>, Singapur, 22 de septiembre de 2020.

<sup>14</sup> Tomando como base el puerto de Ningbo en China, hasta el puerto de Buenos Aires, Argentina, una tarifa promedio para un TEU, en enero de 2020 era de USD 1900, en abril baja por la caída de demanda producto de la pandemia a USD 1450, y en junio ya con la retirada de buques de los itinerarios, sube a USD 2600, hasta llegar a USD 4500 en el segundo semestre. Información provista por el agente de carga internacional Transmodal Worldwide Logisitics en base a datos de las líneas marítimas que operan el tráfico de línea regular entre China y Argentina.

<sup>15</sup> Según Hausmann, Hwang y Rodrick (2005), los países de ingresos más altos suelen tener una canasta de exportación integrada por productos de características más sofisticadas o de mayor complejidad tecnológica, dado que éstos cuentan con una dotación relativa superior en niveles de tecnificación, capital humano y gasto en I & D.



Reforzar las mejoras es sumamente necesario para cerrar esa brecha y esto requiere de complejos cambios, en ámbitos tanto privados como de aquellos que están bajo la órbita de las políticas públicas, como inversiones en infraestructura, servicios y facilitación del comercio a través de las aduanas.

Las medidas que afectaron el desempeño del transporte internacional de acuerdo a lo analizado han generado problemas logísticos por disminución de oferta y aumentos de tarifas, repercutiendo negativamente sobre las exportaciones, ya sea sobre la competitividad de su precio, como sobre los plazos de entrega. Así es que, en momentos en que países de la región y particularmente Argentina, necesitan imperiosamente exportar para aumentar el ingreso genuino de divisas, se enfrentan no solo con una caída de la demanda mundial de bienes producto de la pandemia, sino también a cuestiones logísticas que afectan su ya endeble competitividad. Como sostiene la CEPAL, “al menos en América Latina y Caribe, los efectos económicos de la crisis de 2008-2009 nunca se resolvieron por completo y, por lo tanto, el COVID-19 golpeó con más fuerza porque actuó sobre un cuerpo relativamente débil” (CEPAL, 2020a:1).

Por un lado, y como señala Merodio López, miembro por México del Comité Marítimo Internacional,

para que el comercio continúe durante estos tiempos críticos, es necesario mantener los buques en movimiento, los puertos abiertos y el comercio transfronterizo fluyendo, al mismo tiempo que se garantice que los organismos fronterizos puedan llevar a cabo con seguridad todos los controles necesarios (Merodio López, 2020:1).

Esto posibilitaría que el comercio siga fluyendo a través de las fronteras y con ello, los servicios de transporte necesarios para su traslado, contribuyendo a la estabilidad de precios de la logística.

Por otro lado, la pandemia deja más al descubierto la fragilidad de nuestro comercio exterior, con base en exportaciones de bienes de baja sofisticación, diferenciación, dotación de tecnología o de innovación necesarias para una mejor absorción de los aumentos de los costos logísticos. Los aumentos manifestados en el transporte internacional también atentaron contra la posibilidad de que esas mismas empresas exportadoras pudieran acceder a insumos más baratos o de mejor calidad desde proveedores externos.

Las perspectivas actuales para el sector transporte y logística son de una recuperación muy lenta. Los desafíos para revertir estos efectos son muchos y necesariamente deberán realizarse en el marco de sólidas alianzas público-privadas. Las experiencias de anteriores crisis muestran que cualquier medida o acción a adoptar, tiene mejores resultados si se implementan en forma conjunta, regional y globalmente, fundamentalmente por la alta concentración de algunos de los principales jugadores de la logística internacional como es el caso de la industria marítima, que por sí sola, puede direccionar las condiciones del mercado poniendo en jaque a exportadores e importadores. Como sostiene la CEPAL,

la colaboración y la coordinación regionales y nacionales del comercio transfronterizo son vitales durante situaciones de emergencia y crisis para garantizar el flujo ininterrumpido del comercio y el transporte, en particular para los países sin litoral y de tránsito. En este contexto, los

gobiernos deben adoptar con urgencia enfoques comunes para abordar estos problemas en toda la red global de cadenas de suministro para evitar un colapso económico generalizado. Si no se toman medidas urgentes a este respecto, la recuperación económica posterior a la pandemia puede verse seriamente obstaculizada (CEPAL, 2020b:5).

La necesaria colaboración en el corto plazo, a nivel regional y global entre actores públicos y privados vinculados a la actividad logística internacional, pondrá a prueba la solidaridad internacional y de cada uno de los prestadores de servicios relacionados, lo cual será fundamental para superar el desafío mundial sin precedentes que nos plantea el COVID-19, volver al dinamismo anterior a la pandemia y comenzar a crecer desde allí para mejorar lo que había quedado sin concluir.

### Referencias Bibliográficas

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (2020), *Tendencias del Comercio* N° 2. Julio. Montevideo. Recuperado de <http://www.aladi.org/sitioaladi/documentos/tenci/InformeTendenciasdelComercio.pdf>.

BANCO MUNDIAL (2020). *Global Economic Prospects*, June. Washington, DC: World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1553-9. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO. Recuperado de [file:///C:/Users/elsam/Downloads/9781464815539%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/elsam/Downloads/9781464815539%20(4).pdf).

CABRERA CANOVAS, A. (2016). *Transporte aéreo internacional de mercaderías*. Publicaciones ICEX. Madrid.

CEPAL (2019). *Logística para la producción, la distribución y el comercio*. Boletín FAL 369. Número 1. Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44897/1/S1900719\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44897/1/S1900719_es.pdf).

CEPAL (2020a). *Transport and trade connectivity in the age of pandemics*. 30 May 2020 to 30 December 2020. Project/Programme. Recuperado de <https://www.cepal.org/en/projects/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics>.

CEPAL (2020b). *Logística internacional pospandemia: Análisis de la industria aérea y la de transporte marítimo de contenedores*. Boletín Marítimo y Logístico N° 72. 28 de septiembre. Nota informativa. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/notas/logistica-internacional-pospandemia-analisis-la-industria-aerea-la-transporte-maritimo>.

COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS (2013). *Supply Chain Management Terms and Glossary*. Updated August 2013. Recuperado de [https://cscmp.org/sites/default/files/user\\_uploads/resources/downloads/glossary-2013.pdf?utm\\_source=cscmpsite&utm\\_medium=clicklinks&utm\\_content=glossary&utm\\_campaign=GlossaryPDF](https://cscmp.org/sites/default/files/user_uploads/resources/downloads/glossary-2013.pdf?utm_source=cscmpsite&utm_medium=clicklinks&utm_content=glossary&utm_campaign=GlossaryPDF).

EURONEWS (28 julio, 2020). *Global air traffic won't recover from COVID-19 until 2024, says airline body*, Recuperado de <https://www.euronews.com/2020/07/28/global-air-traffic-won-t-recover-from-covid-19-until-2024-says-airline-body>.

FICKLING, D (2020). *Winter is coming for the world's airlines and only a few may survive this crisis*, En *The Economic Times News*, 10 de octubre. Recuperado de



<https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/winter-is-coming-for-the-worlds-airlines-and-only-a-few-may-survive-this-crisis/articleshow/78585916.cms?from=mdr>.

HAUSMANN, R., HWANG, J. and RODRIK, D. (2005). What You Export Matters,. Journal of Economic Growth. Working Paper. National Bureau of Economic Research. Cambridge. December. Recuperado de [https://www.nber.org/system/files/working\\_papers/w11905/w11905.pdf](https://www.nber.org/system/files/working_papers/w11905/w11905.pdf).

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (2020a). La carga aérea mejora en junio, aunque a un ritmo lento. Comunicado de prensa N° 62. 28 de julio. Ginebra. Recuperado de <https://www.iata.org/contentassets/ebe05ea78fb343f3835778f5e66614bd/2020-07-28-01-sp.pdf>.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (2020b). July Air Cargo Demand Stable, Capacity Remains Constrained. Press Release N° 67. Recuperado de <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-08-31-01/>.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (2020c). Continued Government Relief Measures Needed to get Airlines through the Winter. Press Release N° 53. Recuperado de <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-16-01/>.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (2020d). Air Cargo Market Analysis Air cargo recovery continues amid improving economic activity. July. Recuperado de <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis-july-2020/>.

INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION -IFC- WORLD BANK (2020). The impact of COVID-19 on Logistics. June. Recuperado de [https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final\\_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5](https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5).

MARINUCCI, E (2016). La logística y la integración a las cadenas globales de valor. Cuadernos de Política Exterior Argentina. Número 12. Julio-diciembre. Ediciones CERIR. Rosario.

MERODIO LÓPEZ, J. (2020). Retos de transporte y logística en tiempos del COVID-19. En portal Webpicking.com. Recuperado de <https://webpicking.com/retos-de-transporte-y-logistica-en-tiempos-del-covid-19/>.

OMC ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO (2020). Trade cost in the time of global pandemic. Ginebra, 12 de agosto. Recuperado de [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/covid19\\_e/trade\\_costs\\_report\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/trade_costs_report_e.pdf).

PÉREZ G. y SÁNCHEZ, R. (2019). Logística para la producción, la distribución y el comercio. Boletín FAL 369. N.º 1. CEPAL. Santiago. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/44897-logistica-la-produccion-la-distribucion-comercio>.

SÁNCHEZ R. y WEIKERT F. (2020). Logística internacional pospandemia: análisis de la industria aérea y la de transporte marítimo de contenedores. Boletín marítimo y logístico. CEPAL, Naciones Unidas 21 de septiembre. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/notas/logistica-internacional-pospandemia-analisis-la-industria-aerea-la-transporte-maritimo>.



UNCTAD - CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (2019). Informe sobre el comercio marítimo 2019. Publicación de las Naciones Unidas editada por la UNCTAD/RMT/2019. Nueva York. Recuperado de [https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2019\\_es.pdf](https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf).

UNCTAD - CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (2020). COVID-19: un plan de acción de 10 puntos para fortalecer el comercio internacional y la facilitación del transporte en tiempos de pandemia. En Resúmenes de la UNCTAD / PRESS / PB / 2020 / 3 (Nº 79). Abril. Recuperado de [https://unctad.org/es/system/files/official-document/presspb2020d3\\_es.pdf](https://unctad.org/es/system/files/official-document/presspb2020d3_es.pdf).

#### *Cómo citar*

MARINUCCI, E. (2021). Logística y transporte internacional: la disrupción ante el COVID-19. *Revista de Integración y Cooperación Internacional*, 32 (Ene-Jun), 6-21

