**Covid-19 mantiene a la industria marítima y portuaria navegando sobre aguas inciertas**

*El Puerto de Santa Marta, por su ubicación geográfica, será pieza clave en el cambio que sufriría la logística portuaria internacional con el desplome en la demanda de consumo de Estados Unidos.*

La expansión de la [Covid-19](https://www.who.int/es/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses?gclid=CjwKCAjw9vn4BRBaEiwAh0muDG3lzx0J6cYebRGOleuEzh9IgI_Y2NfrotmI8GJk7zsrkp3eHHPVQRoCywUQAvD_BwE) puso al mundo entero en jaque. Esta situación histórica sin precedentes impacta la economía global, afectado al comercio exterior y poniendo al sector portuario y marítimo a navegar sobre aguas inciertas.

Pero, por increíble que parezca, **el nuevo coronavirus a su vez convirtió al sector portuario y marítimo en pieza fundamental para la superación de la pandemia**, por ser clave para el suministro de bienes vitales como medicamentos y alimentos.

“Estamos en el ojo de la tormenta, es el momento más difícil para imaginar lo que puede ocurrir el resto del año”, señala Ricardo Sánchez, Oficial Superior de Asuntos Económicos y Experto Regional en Infraestructura y Puertos en la Comisión Económica para América Latina y el Caribe ([Cepal](https://www.cepal.org/es)), quien insiste en afirmar que **los puertos se mantienen porque son los canales para el transporte de alimentos**, enfatizando en la disminución a nivel mundial en el movimiento de carga por contenedores.

La pandemia ocasionada por la rápida expansión del coronavirus cambió en un abrir y cerrar de ojos las expectativas económicas y comerciales para 2020. De acuerdo con el informe ‘Efectos de la Covid-19 en las exportaciones y movimientos portuarios en América Latina y el Caribe’ realizado por la Cepal, había un pronóstico de un crecimiento del 3.6% en el comercio mundial de contenedores en el último trimestre de 2019, hasta un 2.5% en enero de 2020, pero las nuevas proyecciones han reducido las expectativas a -4.9%. Esta caída se explica parcialmente, además de la pandemia, por el continuo aumento de las velas en blanco y las restricciones laborales.

El informe de la Cepal señala que a corto plazo el impacto de esta crisis de salud es un gran golpe no solo para el sector portuario, sino también para la logística en todo el mundo.

**Los puertos juegan un papel esencial durante este momento crítico, porque las cargas con alimentos y suministros que salvan vidas no pueden llegar a donde se necesitan si los puertos no son operativos**. Los expertos internacionales analizan dos temas principales: primero, los impactos de la Covid-19 en las exportaciones de granos y minerales en América Latina; segundo, los efectos y el comportamiento de los principales puertos de contenedores en la región durante el primer trimestre de 2020 en comparación con 2019.

“En cuanto a las estadísticas de evolución de los puertos en movimientos de exportación e importación de enero a mayo de 2020 respecto a los mismos meses en 2019, se ve una contracción del comercio internacional en los movimientos de contenedores entre el 4% y 5%”, expone Ricardo Sánchez, Oficial Superior de Asuntos Económicos de la Cepal.

“En febrero, en China se registró el momento más bajo, pero se recuperó en marzo y volvió a caer en abril; pero en mayo volvió a reponerse. Es una caída del 10% respecto a mayo del año anterior. Latinoamérica, a diferencia de Europa y China, está en el momento más álgido de impacto de la pandemia, es de esperar que ocupe una posición más baja”, agrega el experto.

De acuerdo con lo anterior, la Cepal ha informado que, según las últimas estimaciones, se prevé una contracción regional promedio de -5.3% para 2020, conduciendo a la peor contracción que las economías de América Latina y el Caribe han sufrido en 1914 y en 1930.

Según el informe de la Cepal, desde antes de la pandemia, América Latina y el Caribe ya acumulaban casi siete años de bajo crecimiento, con un promedio de 0.4% entre 2014 y 2019. La crisis que sufre la región este 2020, con una caída del PIB de -5.3%, será la peor en toda su historia. Para encontrar una contracción de magnitud comparable hace falta retroceder hasta la [Gran Depresión](https://es.wikipedia.org/wiki/Gran_Depresi%C3%B3n) de 1930 (-5%) o peor aún, 1914 (-4.9%).

El organismo prevé que América del Sur se contraiga -5.2% debido a que varios países de esta zona se verán muy afectados por la caída de la actividad de China, que es un importante mercado para sus exportaciones. En tanto, en América Central la caída sería de -2.3%, afectada por bajos índices del nivel turístico y la reducción de la actividad de Estados Unidos, su principal socio comercial y fuente de remesas; mientras que el Caribe se contraería en -2.5%, debido a la reducción de la demanda de servicios turísticos.

La interrupción de las cadenas de valor producida por la pandemia impactará con mayor intensidad en las economías brasileña y mexicana, que cuentan con los sectores manufactureros más grandes de la región.

En tanto, el valor de las exportaciones de la región caería cerca del 15%. Los mayores impactos se darían en los países de América del Sur, que se especializan en la exportación de bienes primarios y, por tanto, son más vulnerables a la disminución de sus precios. Por su parte, el valor de las exportaciones de Centroamérica, el Caribe y México sufrirá el impacto de la desaceleración de la economía de los Estados Unidos. México, además, se verá golpeado por la caída del precio del petróleo.

**AFECTACIÓN EN LA CARGA MUNDIAL**

Lacadena logística del transporte de mercancía de comercio internacional está significativamente afectada. El presidente de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, Domingo Chinea, considera que **“las líneas navieras y los exportadores e importadores viven un tiempo complejo porque no hay consumo** y se estima que las afectaciones del comercio marítimo están entre 10% y 30%”.

De acuerdo con el Presidente del Puerto de Santa Marta, la afectación de la terminal marítima samaria se encuentra en un 8%. “Somos un puerto exportador de banano, de aceite de palma y de carbón; además, somos importadores de cereales y granos. A la fecha tenemos una afectación del 8% pero podríamos llegar a un 15% ya que hay un decrecimiento del Producto Interno Bruto a nivel mundial”.

**Los puertos desempeñan un rol crítico en asegurar suministros esenciales como alimentos y provisiones** que pueden salvar vidas, por ello, es necesario contar con terminales marítimas plenamente operacionales.

**AFECTACIÓN EN EL VOLUMEN DE CARGA**

La carga de importación que moviliza la terminal multipropósito, administrada por la Sociedad Portuaria de Santa Marta, está representada fundamentalmente en graneles sólidos, como maíz, harina, fríjol, soya, entre otros cereales, y vehículos; mientras que la carga de exportación está constituida por carbón, aceite vegetal y contenedores, fundamentalmente, de banano.

Hasta abril de 2020 no se había registrado un decrecimiento en los volúmenes totales como consecuencia de la Covid-19 comparado con el año anterior. En ambos periodos, enero - abril de 2019 y 2020, los volúmenes movilizados estuvieron en 2.5 millones de toneladas aproximadamente.

**En el orden nacional, el** [**Puerto de Santa Marta**](https://noticiaspuertosantamarta.com/puerto-de-santa-marta-moviliza-millones-de-toneladas-de-carga-en-2020/) **es una de las terminales marítimas con menos afectaciones**, esto debido a que exporta e importa productos agrícolas que hacen parte de la canasta familiar.

Desde el punto de vista de volúmenes, las terminales de carbón movilizaron aproximadamente 47.4 millones de toneladas en el periodo enero - mayo del año anterior (2019), frente a 12,5 millones de toneladas en 2020.

Los volúmenes de exportación de carbón en Colombia empezaron a disminuir desde el año 2019, debido a la reducción en los precios internacionales; y la Covid-19, por su parte, ha contribuido en esta tendencia de disminución de las exportaciones del mineral, dado que algunas minas suspendieron operaciones, otras redujeron sustancialmente su personal, el transporte tanto ferroviario como de camiones se ha afectado por bloqueos de comunidades, además de varias situaciones adversas.

El Ministro de Comercio, Industria y Turismo, José Manuel Restrepo, señaló en entrevista con Portafolio, que el Puerto de Buenaventura, por el origen de la carga, tuvo una reducción de 17% en el volumen durante el primer trimestre de 2020, respecto al mismo periodo del año anterior.

“En exportaciones no ha sido tanta la repercusión, pues solo ha caído un 9%. En el caso de la costa Caribe, el tema es muy disímil, por ejemplo, en la Sociedad Portuaria de Santa Marta se presenta una reducción del 9% de la carga de importación, mientras que en la de exportación ha aumentado este trimestre en 35%”.

En el caso de Cartagena, el descenso en ambos valores es del 20%. “Por tanto, estos valores difieren mucho, en esta ciudad, para Contecar (Grupo Puerto de Cartagena), en el caso del volumen de la carga ha aumentado en importación el 7% y en exportación el 8%”, precisó el funcionario.

Para el segundo semestre del año, los expertos prevén reducciones en los volúmenes de carga del comercio exterior colombiano en general.

**IMPACTO DE LA COVID-19 EN LOS PUERTOS**

Las estrictas medidas de contención impuestas por las autoridades en todo el mundo orientadas a la preservación de la salud, impactan en la desaceleración de la economía e inciden en la disminución del movimiento de mercancías.

En China, el país con mayor movimiento portuario y donde se registró el primer caso de Covid-19, el gobierno reportó una disminución del 6% en el manejo de cargas y 10.6% en el movimiento de contenedores durante el primer trimestre del año, en comparación con el mismo periodo de 2019.

La Asociación Portuaria de China estima que los volúmenes de manipulación de contenedores caigan entre 5% y ​​10% durante el segundo trimestre respecto al año anterior.

Por otro lado, el Puerto de Los Ángeles, la mayor terminal marítima de contenedores de EE.UU. anunció recientemente, que los volúmenes de carga cayeron un 22% para importaciones y en 6% para exportaciones en el mes de febrero en comparación con 2019.

Por su parte, en el Canal de Panamá hasta marzo habían sido cancelados 52 tránsitos: 35 cruceros y 17 buques de otro tipo.

**EN COLOMBIA**

**Durante el primer trimestre del año, los puertos colombianos no mostraron mayor impacto pese a la presencia mundial de la Covid-19**. De acuerdo con datos de la Dirección General Marítima ([Dimar](https://www.dimar.mil.co/)), en enero de 2020 las zonas portuarias de Santa Marta y Barranquilla iniciaron con incrementos del 12.5% y 7.69%, respectivamente.

De acuerdo con información aportada por la viceministra de Infraestructura, Olga Lucía Ramírez, a través de una columna de opinión publicada en el diario El Espectador, en Colombia, a un mes de haberse decretado el cierre de las fronteras marítimas y fluviales, habían arribado 699 barcos internacionales en los diferentes puertos de Colombia, todos procesados bajo estricto cumplimiento de las medidas sanitarias.

“Durante el primer trimestre de 2020 se presentó una reducción del 3.8% en la carga total movilizada en los puertos del país frente al mismo periodo del año pasado, lo que equivale a 1.7 millones de toneladas menos. En cuanto a la carga de exportación e importación, se registró un aumento de 6.8% en las ventas externas, aunque para la carga importada hubo una reducción del 10.6%”.

“Esto demuestra un comportamiento positivo, sobre todo, al considerar que las disminuciones de carga en China han oscilado entre el 10.1% y el 15%; en Estados Unidos, los volúmenes de carga cayeron un 22.5% para importaciones y 5.7% para exportaciones”, precisó la Viceministra.

Se espera que las cifras del segundo trimestre del año muestren una mayor ralentización, sin embargo, se debe tener en cuenta que, pese a las altas probabilidades de disminución en el manejo de cargas, el sector portuario seguirá operando por el bienestar de la nación.

**Un claro ejemplo es el Puerto de Santa Marta, donde las operaciones se desarrollan de forma ininterrumpida y bajo un estricto cumplimiento de los protocolos de bioseguridad**, con el objetivo de garantizar el abastecimiento del país y la exportación de los productos colombianos.

**LA CRISIS EN LA CADENA LOGÍSTICA**

El impacto a corto plazo de esta crisis ocasionada por la Covid-19, es un duro golpe a la actividad no solo en los puertos, sino en toda la cadena logística asociada con el comercio exterior.

Para Octavio Doerr, consultor senior en puertos y logística, enla crisis los puertos han debido enfrentar desafíos y responder rápidamente. Primero, para asegurar la salud y la confianza de los trabajadores y clientes en las medidas sanitarias adoptadas en sus operaciones; en segundo lugar, para lograr grados apropiados de organización del trabajo del personal y mantener operaciones continuas las 24 horas.

Los puertos están enfrentados a la extensión de la duración de la crisis, 100 días supera cualquier pronóstico o contingencia histórica. Todo ello ha puesto a prueba los equipos de las autoridades portuarias, marítimas, servicios fiscalizadores, y de los terminales portuarios, así como a todos los actores de la cadena logística de comercio exterior.

Las situaciones de emergencia requieren de acciones y cierto estado de preparación del gobierno portuario para que actúe en consecuencia y en la dirección correcta. **La actual crisis ha puesto a prueba esta capacidad de reacción, a las autoridades, operadores, la comunidad y cadena logística**, su capacidad de respuesta institucional, gobernanza y habilidades de colaboración.

Los ministerios y autoridades portuarias de varios países de la región han realizado esfuerzos ingentes con el objetivo de asegurar la continuidad de las operaciones de comercio y la cadena de suministro, además de garantizar la salud de las personas que participan en estas operaciones. Los operadores reportan medidas y esfuerzos de colaboración, destinados a reducir y limitar de alguna manera el impacto económico y sanitario del virus en sus comunidades locales y sus empleados.

Estos operadores pretenden garantizar la seguridad y la protección de sus empleados y mantener sus terminales en funcionamiento, razón por la cual han implementado medidas y protocolos dictados por la OMS, la OMI y los gobiernos locales, al aplicar medidas principales como la desinfección de terminales para un entorno de trabajo seguro. El objetivo de las medidas ha sido asegurar continuidad operacional de los servicios portuarios dentro de unos límites de normalidad y mantener a los puertos y los terminales operativos y resguardar la salud y protección del personal de toda la cadena logística.

**CAMBIOS EN LA CADENA LOGÍSTICA MUNDIAL**

La crisis provocará en el mediano plazo cambios estructurales en la organización productiva, el comercio internacional y el actual modelo de globalización. Esto hace parte de la realidad actual que vive la economía mundial con la llegada del nuevo coronavirus, una pandemia que impacta significativamente al sector portuario que ha sufrido cambios drásticos en las operaciones logísticas, los negocios y el comercio exterior. Algunos expertos son optimistas al asegurar que la crisis económica de Estados Unidos fortalecerá de manera positiva a la industria marítima, en especial, a la de Colombia y México.

Para el coordinador para América Latina de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias ([AAPA](https://www.aapa-ports.org/unifying/landing.aspx?ItemNumber=21201)), Rafael Díaz-Balart, **el desplome abrupto en la demanda de consumo estadounidense, le traerá consecuencias importantes a los puertos** que serán pieza clave en el movimiento de cargas.

“Estados Unidos se ha dado cuenta que el 90% de sus medicamentos son fabricados en China, al igual que otros productos. Ellos, desde el punto de vista político, no lo van seguir permitiendo, es decir, que vendrá un cambio en la producción, los norteamericanos traerán la manufactura de regreso a su país, generándose para Colombia y México una gran oportunidad de ser piezas clave en ese cambio que impactará positivamente en la cadena logística de los puertos”, señaló Díaz-Balart.

La Covid-19 disminuyó de forma negativa en el Producto Interno Bruto (PIB) global, pero algunos países podrían sacar ventajas de esta situación, como sería el caso de Colombia, que al tener activo un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, tendría la oportunidad de aprovechar el cambio de la cadena de logística internacional portuaria.

“**Los puertos colombianos pueden aprovechar esta oportunidad**. Estamos estudiando la idea de que el proceso aduanero de las exportaciones de productos colombianos se haga en Estados Unidos y viceversa, para que cuando lleguen, las cargas sean domésticas. En este punto, **Santa Marta tiene una ventaja, porque actualmente tiene acuerdos con instituciones norteamericanas**”, afirmó el experto en economía portuaria.

El cambio en la cadena logística de carga que impulsaría Estados Unidos representaría **oportunidades para los puertos colombianos, especialmente para el de Santa Marta que tiene una privilegiada ubicación geográfica limitante con Norteamérica**. “Los puertos deben ser eficientes, eficaces e innovadores y el Puerto de Santa Marta ha sido líder en la locomotora económica del país, sé que en manos de su presidente Domingo Chinea saldrá más fortalecido y capacitado”, agregó el experto internacional.

**OPORTUNIDADES LOGÍSTICAS**

Los puertos tienen nuevos desafíos a partir de este nuevo contexto de crisis generado por la Covid-19. Para Octavio Doerr, consultor senior en puertos y logística, la actual contingencia es una oportunidad para promover e implementar en forma mucho más rápida en los procesos digitales y sin papel.

Además de proporcionar una mayor disposición de las autoridades relacionadas y de los usuarios; una menor resistencia a estos nuevos procesos, decisiones de inversión tecnológica y un nivel más alto de confianza de los usuarios y operadores sobre el papel clave de la tecnología.

**Se espera, por tanto, que la comunidad tecnológica ofrezca nuevos dispositivos y aplicaciones que sirvan para combatir el coronavirus con hardware, software y análisis de datos** que podrían ayudar a la industria. El desafío será adoptar estas nuevas tecnologías con la mayor cobertura posible en operaciones y personal.

En comunicación corporativa, los tiempos de crisis tornan más relevante estas estrategias. Un buen número de puertos contaban con buenas relaciones y comunicaciones con sus comunidades, pero otros deberán repensar sus estrategias de comunicación. Esto implica una revisión de los modos de enfrentar a sus comunidades. Por último, existen oportunidades para el fortalecimiento de la gobernanza portuaria en varios ámbitos, a niveles nacionales, para lograr mayores grados de modernización y digitalización en los procesos de negocio nacionales de comercio, transporte y marítimos, y a niveles locales, para integrar mejor a los actores y procesos de las comunidades portuarias.

Reforzar la institucionalidad colaborativa en toda la comunidad asegura una eficaz y máxima rapidez en la respuesta y coordinación de todas las operaciones, estándares y prácticas en contingencias.

**LOS PUERTOS SE REINVENTAN**

En tiempos de crisis, tanto los puertos como las cadenas de suministro deben permanecer operacionales. Los servicios de la logística son esenciales para asegurar las provisiones y así sostener la marcha de la industria nacional.

“Me parece que los puertos han sabido responder apropiadamente a los desafíos, adoptando procedimientos rápidos y seguros de aduana para suministros especiales y críticos, asegurando métodos adecuados para proteger al personal y el acceso a las instalaciones. Muchos puertos se han apoyado en sus redes locales, comunidades portuarias o creado grupos de trabajo, comités y comunicaciones en el ámbito social, comunitario y con los trabajadores”, afirmó el consultor senior en puertos y logística, Octavio Doerr.

Por otro lado, algunos puertos se encuentran posicionados para aplicar y utilizar tecnología en forma más extensa, además de promover y alentar procesos electrónicos y servicios digitales.

En estos nuevos escenarios, los puertos han implementado acciones para salir exitosos de la contingencia. **“Si queremos salir adelante en medio de esta pandemia debemos trabajar en equipo: empresarios, gobiernos municipales, regionales y nacional**. Creo que la metodología y el resultado dependerán en gran medida que unamos fuerzas y rememos para un mismo lugar”, resaltó Domingo Chinea, presidente de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

La industria portuaria continúa trabajando eficientemente a pesar de todos los tropiezos que han traído la Covid-19 y los nuevos protocolos que se han tenido que implementar para mantener a flote la economía mundial, convirtiéndose el de Santa Marta en ejemplo mundial.