

Crisis en estrecho de Ormuz recompone hoja de ruta para empresas colombianas

Son tres las consecuencias inmediatas para las empresas: un choque de oferta por el alza de materias primas que eleva costos y desgasta el poder adquisitivo; segundo, el riesgo de aumentos en precios-salarios que empeoran la inflación; y tercero, un endurecimiento de las condiciones financieras globales, marcado por la apreciación del dólar y una revalorización de riesgos que frena la demanda agregada.

Estos serán temas que se abordarán en la versión XV del Congreso Internacional de Supply Chain y Logística de Analdex, que llevará a cabo los próximos 14 y 15 de mayo, en el hotel Estelar de Cartagena. Precisamente, el conflicto en Medio Oriente ha recompuesto las distintas cadenas de suministro, con un efecto clave en productos como hidrocarburos y fertilizantes.

De acuerdo con cifras de la UNCTAD, existe una alta dependencia del comercio marítimo global respecto al estrecho de Ormuz. En términos de composición, se observa que el mayor volumen corresponde al petróleo crudo, con una participación del 38% del comercio marítimo global que transita por este paso.

Le siguen el gas licuado de petróleo (LPG) con 29%, y tanto el gas natural licuado (LNG) como los productos refinados de petróleo con 19% cada uno.

Así mismo, cerca de un tercio del comercio marítimo mundial de fertilizantes transita por el estrecho de Ormuz, lo que lo convierte en un punto crítico para la seguridad alimentaria global.

Para Javier Díaz Molina, presidente ejecutivo de Analdex, teniendo en cuenta el conflicto en el Medio Oriente y el cierre del Estrecho de Ormuz que ha interrumpido abruptamente el suministro de hidrocarburos, la magnitud del impacto económico final dependerá de la duración de los enfrentamientos.

“Este choque se transmite mediante tres canales críticos para las empresas de Colombia: primero, un choque de oferta por el alza de materias primas que eleva costos y desgasta el poder adquisitivo; segundo, el riesgo de aumentos en precios-salarios que empeoran la inflación; y tercero, un endurecimiento de las condiciones financieras globales, marcado por la apreciación del dólar y una revalorización de riesgos que frena la demanda agregada”, señaló Díaz Molina.

El dirigente gremial complementó que, en el XV Congreso Internacional de Supply Chain y Logística de Analdex, se abordarán soluciones basadas en tecnología, para superar este tipo de reconfiguraciones logísticas a nivel mundial.

La instalación del evento estará a cargo del presidente de Analdex, con la conferencia 'Impactos Logísticos en un contexto internacional incierto' y acto seguido estará la charla 'La reconfiguración del transporte marítimo global: tensiones internacionales y el desafío de gobernanza logística en América Latina, del chileno Octavio Doerr Núñez, fundador y consultor internacional en puertos, logística y gobernanza portuaria.

La agenda del Congreso internacional también contempla temas como megaproyectos de infraestructura, IA, robótica, analítica, automatización, entre otros.

Contexto Colombia

Adicional a los problemas geopolíticos, la hoja de ruta interna de la cadena logística en Colombia pasa por varios puntos esenciales.

En temas de costos logísticos y panorama del transporte de carga en Colombia, Javier Díaz concluye que hay cinco puntos a trabajar: primero, la contradicción con el plan nacional de desarrollo, al tener el SICE-TAC como piso, se genera una restricción a la libertad de precios y competencia, riesgo de ineficiencia del mercado, falta de análisis técnico amplio que incluya todos los actores y efectos económicos.

Segundo, en el registro de horas logísticas de los sistemas de monitoreo de flota, hay falta de claridad del mecanismo de registro y medición de tiempos a través de sistemas de monitoreo de flota.

Los otros tres factores pasan por la hiperregulación, los bloqueos viales y técnico, y el mecanismo del uno a uno, que, además de ser violatorio de los acuerdos internacionales del país, la presión de los transportadores por mantener restricciones para el ingreso de nuevos vehículos, generará menor competitividad en la cadena de transporte.