

Entorno

2021, el año en que la rotura de la 'supply chain' tensionó el sector de la salud

El crash en la demanda provocado por el Covid-19 puso en jaque la cadena logística, provocando una congestión nunca vista en los puertos, muchos retrasos en los pedidos y falta de trabajadores en sus puestos de trabajo.

J. V.
24 dic 2021 - 05:00



Especial 2021, el año de la vacuna

La recuperación económica mundial ha chocado con un nuevo escollo en 2021. En este caso, no se trata de ninguna variante del Covid-19, sino de la crisis en la *supply chain*. La rápida recuperación de la demanda y una tormenta perfecta en puertos, fábricas y navieras provocó **una ruptura de la cadena de suministro que condicionó la recuperación del comercio mundial**, de la que tampoco escapó el sector farmacéutico. La situación desencadenada por el crecimiento de la demanda tras la apertura de la economía cogió a las navieras en un momento de reorganización, tras acumular en

PlantaDoce.

los últimos años procesos de fusiones y compras, y mientras el precio por transportar un container de una punta a otra del mundo se iba abaratando de forma constante.

La reactivación de la demanda, tras **el parón del inicio de la crisis del Covid-19**, encontró a estas compañías sin haber actualizado sus métodos de trabajo. A consecuencia de esto y después de una concatenación de hechos, en septiembre de 2021 el coste de llevar un contenedor de China a Estados Unidos alcanzó su récord histórico, según Freightos Index.

Concentración en las navieras

Los grandes movimientos en el sector se iniciaron en 2016 con la caída del gigante coreano Hanjin, que había sido una de las mayores compañías de transporte marítimo desde los años ochenta, lo que se tradujo en la mayor bancarrota del sector desde la desaparición en los años sesenta de U.S. Lines. La compañía se declaró en bancarrota tanto en los tribunales surcoreanos como en las cortes estadounidenses, donde contaba con **400 empleados**. Esto generó retrasos en miles de barcos distribuidos por el mundo y también puso en jaque la entrega de artículos de cara a las Navidades de hace cinco años.

La caída de la séptima mayor naviera del mundo generó procesos de fusión entre algunas compañías de Asia, Europa y Oriente Próximo. De hecho, las tres mayores compañías japonesas de transporte de mercancías por mar ya se habían fusionado en 2016 alegando que necesitaban unir fuerzas para sobrevivir. Entonces, nació un grupo llamado Ocean Network Express, valorado en 2.900 millones de dólares, con capacidad para operar con 256 naves y arañar el 7% del comercio mundial. Este hecho marcó un precedente y diversas navieras siguieron el ejemplo del gigante japonés. El resultado fue la creación de un oligopolio y, antes de la pandemia, las siete compañías más importantes controlaban tres cuartas partes de la flota mundial.

Covid-19 y reapertura

Uno de los motivos principales de esta crisis es, paradójicamente, la reactivación del consumo tras los confinamientos. **Este crecimiento ha sido fruto de dos factores:** el fuerte repunte de la demanda de productos y servicios inaccesibles durante las restricciones de la pandemia y el alza del ahorro en los hogares de la eurozona que, según la Deloitte, ascendió a 480.000 millones de euros, una tendencia también vista en Estados Unidos. A partir de aquí, los contenedores empezaron a escasear y aumentó la demanda de envíos, lo que disparó el costo del transporte. Antes de la

PlantaDoce.

pandemia, enviar un contenedor de Shanghái a Los Ángeles costaba unos 2.000 dólares. **A principios de 2021, ese mismo trayecto costaba hasta 25.000 dólares**, y muchos contenedores se quedaban fuera y tenían que esperar, lo que añadía retrasos en toda la cadena de suministro.

Cuellos de botella

En paralelo, la escalada de casos de Covid-19 y, al mismo tiempo, la saturación por la subida de la demanda, provocó cuellos de botella en los puertos. **En puertos como Los Ángeles y Oakland, decenas de barcos se vieron obligados a quedarse anclados** a pocos kilómetros de la costa durante semanas antes de poder cargar y descargar. Al mismo tiempo, los conductores de los camiones de carga y los trabajadores de los muelles estaban en cuarentena, con restricciones a la movilidad o enfermos, una circunstancia que reducía la cantidad de personal que descargaba las mercancías, un hecho que ralentizaba todavía más el proceso. Esta situación se vio empeorada por el cierre del canal de Suez después de que un contenedor gigante se quedara encallado allí y, posteriormente, por el cierre de los principales puertos de China, debido al aumento de nuevos casos y su política de Covid Cero.

La logística buscó alternativas más allá del transporte marítimo, pero el transporte por carretera también plantea sus propias amenazas. Tras años acarreando una falta de conductores, la pandemia ha intensificado también la carestía de camiones.

Tras años acarreando una falta de conductores, la pandemia ha intensificado también la carestía de camiones

El ferrocarril es la tercera vía que se impuso para hacer llegar las mercancías a su destino. Para aligerar la carga, los trenes subieron la velocidad, pero para los operadores no parece una medida suficiente. En Estados Unidos, la Rail Customer Colation (RCC), formada por una serie de empresas del sector manufacturero, agroalimentario y de la energía, urgió al responsable ferroviario del país para implementar nuevas políticas en las vías que permitiera el cambio de vía de los trenes de mercancía.

Para atajar posibles roturas de stock, algunas empresas comenzaron a apostar por el transporte en avión, elevando sus costes y, por tanto, reduciendo sus márgenes. En

PlantaDoce.

este contexto, las empresas también respondieron a la escasez inicial pidiendo más producto, lo cual añadió presiones a los puertos y llenó por completo los almacenes. Con las bodegas repletas, en los puertos se acumularon los contenedores, una situación que, tras tensionar la cadena de suministro, la había roto.

¿Luz al final del túnel?

En otoño de 2021, se produjo una bajada del Baltic Exchange Dry Index, el indicador referencia para los fletes marítimos a granel y que, a diferencia de otros referentes, no está sujeto a la especulación y suele considerarse como un indicador adelantado. Este índice cayó un 60% en octubre, tras alcanzar su máximo desde la crisis de 2008, aunque seguía muy por encima de los niveles de 2019. Aunque de forma más moderada, **también empezaron a normalizarse el índice de precios de contenedores Drewry, con un descenso del 10% desde mediados de octubre.**

La situación en los puertos chinos también comenzó a normalizarse desde mediados de octubre: si el 24 de septiembre había 153 barcos esperando en Shanghái y Ningbó, tres semanas después eran sólo 81, según datos de la consultora danesa especializada en transporte marítimo Eusea recogidos por Freightwaves. Sin embargo, la mejora de la situación se debe en parte a la paralización de las fábricas chinas en el mismo periodo por los cortes eléctricos debido a la escasez de carbón, que ahora también parece haber comenzado a mejorar. Las condiciones de envío deberían empezar a aliviarse de forma más clara a principios de febrero de 2022, después del año nuevo chino, aunque las interrupciones podrían durar al menos hasta mediados del próximo año.

Producir cerca

En Europa, y España concretamente, la crisis de la cadena de suministro ha sufrido el impacto variable: la subida de los costes de la energía, un factor que ha restado rentabilidad a las fábricas justo cuando estaban captando parte de los pedidos desviados de Asia y otros polos en lejanía.

Este incremento de precios que se está dando en el mercado mayorista viene provocado por diversos factores. En primer lugar, esta crisis se debe al incremento de los derechos de emisión. En el precio de la luz influyen los costes de derechos de emisión de CO₂ que impone la Unión Europea, que han pasado de veinte a sesenta euros por tonelada en aproximadamente un año y medio, y se han duplicado en medio año. En la subida del precio de la luz también juega su papel el alto coste del gas natural, uno de los combustibles fósiles que se están utilizando para cubrir la demanda. En mayo,

PlantaDoce.

el principal mercado de gas natural europeo (TTF) registró una subida en su cotización de cinco veces mayor que en 2020.

La crisis en el 'farma'

Las consecuencias de la crisis de la *supply chain* también han llegado al consumidor del *farma* en 2021. La escalada de precios de los fletes y las congestiones en los puertos a lo largo del planeta han generado una subida de costes del aprovisionamiento que acabará repercutiendo en el cliente final. En este sector concreto, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha estimado un incremento de precios al consumo del 7,5% para 2021, si el impacto de la subida de costes logísticos se traslada íntegramente al consumidor final.

Este incremento de los precios registrado por el sector farmacéutico es el mismo que el aumento en el sector del equipamiento eléctrico. En cambio, los motores de vehículos y los productos de metal, muestran crecimientos más discretos, con alzas del 6,9% y 6,8%, respectivamente.

Un ejemplo gráfico de la rotura de la cadena de suministro ha sido el atasco en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, que ha provocado la escasez de todo tipo de bienes. En este rincón del planeta, los hospitales se han mostrado preocupados, ya que los suministros médicos son más difíciles de adquirir ahora o tardan más en llegar. Más de 40.000 contenedores se quedaron en las terminales durante al menos nueve días.

Antes de la pandemia, la espera promedio era de menos de cuatro días, según informes de operaciones portuarias en estas ciudades del sur de California. De hecho, algunos barcos han estado anclados frente a la costa durante más de 30 días mientras esperan un lugar para atracar. Aún así, **el sector de la salud ha podido sortear algunos de los principales golpes de esta crisis**. Un ejemplo de ello es que, en España, la importación de fármacos se incrementó un 72,2% durante el mes de agosto, en comparación con los datos del mismo mes de 2020, hasta alcanzar un valor de 1.893 millones de euros, según se desprende de los últimos datos publicados por Icesx España Exportaciones e Inversiones.

En España, la importación de fármacos se incrementó un 7,2% en agosto de 2021 en comparación con el mismo mes de 2020

PlantaDoce.

¿Qué ha pasado con los suministros médicos?

El tapón en las instalaciones portuarias de Estados Unidos es el epílogo de un largo cúmulo de circunstancias durante la pandemia. La demanda de equipos de protección personal, además de otros aparatos como los respiradores, se multiplicó a escala mundial al mismo tiempo que los fabricantes extranjeros cerraban temporalmente sus instalaciones con el objetivo de reducir la propagación del virus entre sus trabajadores. Ahora, los equipos especializados como andadores, bastones, sillas de ruedas, muletas, jeringas, agujas, catéteres, guantes quirúrgicos, sondas de alimentación o botes de succión cada vez son más difíciles de adquirir. **El problema se agravó en la primera mitad de 2021**, cuando los hospitales admitieron un número superior de pacientes del que estaban preparados para recibir.

Los precios aumentan mientras que el acceso disminuye

La situación vivida en los puertos de todo el mundo también y el aumento de precios de los contenedores también amenazan con una inflación en toda la cadena de valor. El alquiler de una unidad de transporte de mercancías **ha pasado de 2.000 dólares para alquiler a hasta 20.000 dólares**. Los expertos consideran que la inflación en los suministros médicos acabará resultando en mayores costes de atención médica para pacientes, ya que los hospitales, las empresas y otros proveedores lucharán por mantener sus márgenes de beneficio.

A pesar de las reformas implementadas por los distintos actores, la crisis en la cadena logística se mantendrá en el medio plazo y no se prevé que ni el colapso en los puertos ni la falta de contenedores se solucione totalmente en los próximos meses.

El desajuste persistirá en a lo largo de todo el ejercicio 2022 y sólo se vislumbra una solución a partir de 2023, según la asociación American Fuel&Petrochemical Manufacturers (Afmp). El impacto se traslada también a las previsiones económicas: “la pandemia ha afectado más de lo esperado en muchos eslabones de la cadena mundial de suministro con interrupciones más prolongadas de lo previsto, lo que ha alimentado aún más la inflación en muchos países”, decía en octubre el FMI en sus últimas previsiones.