

7.083,10

SP IPSA 4.387,87

BOVESPA 118.952,00

DÓLAR US \$7

VER MÁS

DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

Falta de contenedores y marejadas: la tormenta perfecta que afecta a la cadena logística local

Exportadores se han visto complicados por la falta de contenedores, mientras que quienes traen productos al país deben hacer frente a mayores costos por los cierres de puertos por factores climáticos.

Por: Valentina Osorio | Publicado: Jueves 19 de agosto de 2021 a las 13:30 hrs.



Compartir



Una suerte de tormenta perfecta, que une factores como alza en la demanda mundial -y por consiguiente de tarifas-, escasez de contenedores y restricciones en la cadena logística local, en parte por factores climáticos, están presionando a la industria que se mueve con las importaciones y exportaciones de productos en el país.

El fenómeno mundial, que se ha traducido en alza de más de 200% en los valores de los fletes, está golpeando también en el terreno local. Hay varias aristas que influyen en esto, pero una de las más candentes es cómo se está abordando la falta de contenedores.

236%
HA AUMENTADO EL VALOR DEL
LOS CONTENEDORES.

US\$ 345 MILLONES
ES EL COSTO POR CIERRE DE PUERTOS EN LOS
ÚLTIMOS 12 MESES.

Ante los problemas que está acarreando esto para el sector exportador, el gobierno ha tenido que empezar a empaparse de la situación para buscar soluciones con las navieras. El coordinador General del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes, Alexis Michea, cuenta que se han planteado dificultades por el alza de los fletes navieros y problemas para contar con contenedores vacíos para el embarque de productos de exportación, **por lo que "estamos recabando información para poder formarnos una opinión sustentada sobre lo que está ocurriendo específicamente en nuestro país".**

Guillermo González, gerente general de Chilealimentos, gremio que reúne a grandes productores de alimentos, dice que **los contenedores están saliendo vacíos de Chile, "sin que los exportadores puedan utilizarlos"**, lo que atribuye a ineficiencias internas en la cadena logística.

La visión no es compartida por Francisco Ulloa, director general para la Costa Oeste de Sur América de la gigante naviera Maersk, quien señala que esto es parte de un panorama mundial, donde se deben enviar contenedores vacíos a Asia, para suplir el gran desbalance entre importaciones y exportaciones de ese territorio.

"Esto no es nuevo, siempre la importación de contenedores a Chile desde Asia ha sido mayor a la exportación", señala. Asegura que **Chile no está exento de la congestión portuaria mundial**, por lo que "es imperativo que se establezcan medidas de planificación en conjunto con

los proveedores logísticos, para mitigar una situación que se ha mantenido con un alto nivel de complejidad desde mediados de 2020".

Ronald Bown, presidente de la asociación de exportadores de Frutas (Asoex), plantea que junto con la falta de contenedores, se suma el alza del valor del flete y los problemas logísticos, que "han provocado en algunos casos, demoras de hasta dos veces en los tiempos de viaje de la carga". Espera que las distintas dificultades se vayan solucionando antes del inicio de las exportaciones de cerezas, arándanos y otros, que comienzan en octubre.

Las dificultades en la importación

Pero no es lo único. Para los importadores también se producen problemas, como el alza de los costos de fletes, así como el cierre de los puertos por condiciones meteorológicas, que este año ha subido fuertemente.

Daniel Fernández, el presidente de Cámara Marítimo Portuaria (Campor), plantea que los cierres de puerto "aumentan los costos asociados al transporte marítimo, porque las naves sufren retrasos o son derivadas a otros terminales".

Según el último reporte de Campor, el costo por cierre de puertos para todo el sistema portuario chileno en los últimos 12 meses fue de US\$ 345,4 millones.

El gerente general de Puerto San Antonio, Luis Knaak, indica que "puede haber situaciones puntuales asociadas a condiciones meteorológicas, pero el problema más importante de la cadena logística viene de la congestión mundial que se vive y que es consecuencia de la pandemia".

La indisponibilidad de algunos terminales por marejadas, "no es esa la razón más importante de la congestión logística, prueba de ello es que entre enero y julio de este año, el puerto transfirió alrededor de 1,5 millones de toneladas más respecto al mismo periodo de 2020", dice.

La Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) dio cuenta de estas dificultades, cuando hace unos meses informó de problemas para descargar los autos que llegaban al país. Su secretario general, Diego Mendoza, **relata que esto implicó que incluso se desviaran embarques a puertos de Talcahuano, algo inédito en el sector**. Eso mismo les ha sucedido a importadores de otros productos, encareciendo el costo de trasladar a Santiago.

En el caso de los autos, dice que "el trabajo se ha enfocado en mejorar el funcionamiento del puerto principal de nuestro país (San Antonio) por el cual continúan ingresando la mayor cantidad de vehículos".

También cuenta que han habido "dificultades internas por una equívoca interpretación de la altura máxima de olas con las cuales se permite abrir a los distintos puertos del país", para lo que **ya se está trabajando junto a la autoridad marítima**.

Problemas en tierra

Los problemas en la cadena no solo se quedan en el mar, sino que también se sienten a nivel terrestre. Del Puerto San Antonio comentan que el retiro de la carga que ya ha sido descargada también ha sufrido problemas.

"El puerto trabaja 24/7, sin embargo, el otro extremo de la cadena logística no lo hace de igual manera. Este hecho hace menos eficiente los despachos de carga o recepciones", plantean.

Carlos Salazar, gerente de Chiletransportes, gremio que reúne a firmas del sector, señala que "lo que está pasando hoy con los problemas logísticos, ya sea en puerto, cargas marítimas terrestres e incluso última milla, todo está causando un estrés, porque estamos en una nueva realidad que está generando mayor demanda por servicios logísticos".

Explica que "hoy día lo que estamos viviendo en estricto rigor más que un déficit de conductores, es un escenario en el cual la cadena logística completa está estresada".

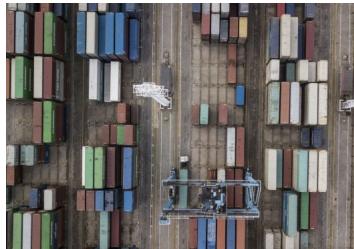
¿Se traspasa a los precios?

Daniel Fernández dice que el estrés de la cadena logística "repercute no sólo en los exportadores e importadores de bienes y los sectores económicos que representan, sino también en los consumidores finales, porque toda la cadena de abastecimiento se ve afectada".

Sobre si es posible alza de precios, Mendoza de ANAC señala en el caso de los autos "no puede sostenerse ese fenómeno porque cada empresa, cada importador y cada concesionario, puede haber pactado condiciones diferentes para el transporte".

"La buena noticia es que, para momentos de afectación general a las cadenas de suministro de todo tipo (no sólo automóviles), los importadores suelen tomar recaudos, seguros y tratativas específicas para resolver las problemáticas en el menor plazo posible y al costo más bajo posible, para **minimizar las repercusiones que puedan sufrir los clientes finales**", concluye.

Te Recomendamos



Los barcos reanudan poco a poco las operaciones en el puerto de Ningbo después de un cierre de dos semanas



Ministro Cerda y propuesta de Boric para que el cuarto retiro de las AFP pague impuestos: "Es difícil que tenga un impacto importante"



Exportadores en alerta por cierre de puerto chino ad portas de temporada de fruta



Puerto de San Antonio descarta que cierres de operaciones afecten los precios de productos básicos



Alerta en la industria automotriz: La escasez de chips agrava los problemas de suministro en los fabricantes



Firma peruana de alimentos ingresa a Chile con comidas listas para consumir