

DIARIO FINANCIERO

SUPLEMENTO  
diariofinancieroSANTIAGO DE CHILE  
MIÉRCOLES 13 DE OCTUBRE DE 2021


# LA RESILIENCIA DEL SECTOR Y LOS DESAFÍOS QUE VIENEN

**Mientras el intercambio comercial retoma el buen camino, los expertos alertan que la cadena logística continuará enfrentando complejidades incluso tras el fin de la pandemia.**

POR CONSTANZA GARÍN L.

**E**l comercio exterior chileno concretó un intercambio comercial de US\$ 125.201 millones para el período del 1 de enero al 30 de septiembre de 2021, lo que se tradujo en un alza del 40,1% en comparación al mismo período de 2020, según el reporte mensual del Servicio Nacional de Aduanas.

En el Puerto de San Antonio, por ejemplo, al considerar todos sus terminales, entre enero y agosto de este año se apreció un movimiento total de 16.477.037 toneladas, es decir, un incremento de un 12,1% en el acumulado en relación a los primeros ocho meses de 2020. Rodrigo Ogalde, jefe de Comunicaciones del puerto, precisó en un comuni-

cado que en estos últimos 12 meses, hubo una transferencia cercana a los 24 millones de toneladas, por lo que prevé un "auspicioso" cierre para 2021.

Y es que la apertura gradual que han tenido los países gracias a la exitosa vacunación, ha llevado a que la situación se mantenga estable en los últimos meses, reactivando la economía. Sin embargo, la semana pasada Bloomberg alertó que los nuevos brotes de Covid-19 han dejado inactivos algunos terminales portuarios y que aún no hay suficientes contenedores de carga, "lo que hace que los precios se

MÁS DE  
US\$ 125  
MILLONES

ALCANZÓ EL INTERCAMBIO COMERCIAL ENTRE ENERO Y SEPTIEMBRE DE 2021.

multipliquen diez veces respecto al año anterior".

Esta situación ha afectado a distintos eslabones de la cadena logística, poniendo gran presión a las operaciones de las empresas y de los distintos actores que intervienen, apunta Boris Alarcón, gerente de Proyectos en InvasWMS y vicepresidente de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog). En lo relativo a Chile -además de los mayores tiempos de entrega, falta de contenedores y poca producción-, el ejecutivo agrega el factor climatológico, un desafío que ha generado desvíos de

cargas a otros puertos o bien "el retardo en la descarga, lo que provoca un aumento sustancial en los costos de transportes y oportunidad para la disponibilidad de esos inventarios".

Sobre lo anterior, Doris Silva, directora Aplog, añade que el transporte marítimo "está en crisis tanto en la importación como exportación", una situación que está afectando a las empresas y principalmente a las PYME. "El gran problema es la incertidumbre de poder contar con disponibilidad de espacios o equipos para poder traer sus productos para las fechas requeridas, y por otro lado los retrasos de naves en China", analiza.

Es por eso que algunos productos o materias primas

➔ CONTINUA PÁG. 20



en ciertos momentos faltaron, como en el caso de los materiales de construcción, packaging de plástico o botellas de vidrio, ejemplifica Daniela de Luca, académica de la Escuela de Ingeniería en Negocios Internacionales de la Universidad de Valparaíso y directora de Aplog. Y añade: "De a poco estos problemas se han ido subsanando, pero producto de nuevos eventos es muy probable que se siga sintiendo la falta de algunos productos en algunas temporadas producto de los flujos de las cargas o los hábitos de consumos en otras partes del mundo", prevé.

#### Impacto en el consumidor

Cuando existe mayor demanda y menos oferta, los precios aumentan y es justamente lo que está ocurriendo. "La necesidad de compra frente a la poca capacidad de contenedores, provoca un aumento en los fletes marítimos de aproximadamente 500%, impactando al producto final", apunta Doris Silva, de Aplog.

Esto provocó, entre otras cosas, que algunas PYME tuvieran que parar sus importaciones o rein-

ventar sus estrategias debido al alza en los costos. "Si el valor de la carga es bajo, soportar un flete alto golpea al costo del producto, con el riesgo de no vender; sin embargo, al traer carga de valor alto el flete de alguna forma se puede compensar", explica la especialista.

Por otro lado, también se deben considerar los costos que se generan en puerto. Por ejemplo, "los días de demurrage han disminuido", agrega Silva, y al

**LOS EXPERTOS  
VISUALIZAN QUE  
EL COMERCIO  
LOCAL YA HA  
ORGANIZADO  
EL STOCK PARA  
NAVIDAD, PERO  
ADVIERTEN QUE  
PUEDE HABER UN  
SOBREPRECIO  
DEBIDO A LA  
SITUACIÓN GLOBAL  
EN LOS PUERTOS.**

encontrarse los puertos congestionados esto puede provocar no poder sacar el contenedor en tiempo, provocando un costo extra para el importador. "Este tipo de situaciones nos demuestra la falta de infraestructura", acota.

Ahora, ¿qué pasará para las ventas de navidad? Según Daniela De Luca, de la Universidad de Valparaíso, los grandes retailers ya han organizado la llegada de los productos a vender en esta época, por lo que "sin lugar a dudas stock habrá, el punto será el precio a los que estos se pondrán a la venta".

Para los pequeños importadores, De Luca visualiza el camino más complejo, pues no solo tienen que asumir fletes mayores, sino que "constantemente sufren cambios de sus embarques y deben asumir costos locales no considerados en las estimaciones iniciales, y sus embarques se demoran cada vez más".

Por último, la omnicanalidad para las compras sigue siendo demandada debido a la incertidumbre frente a los rebotes de Covid-19, por eso la recomendación de Silva es tener cubiertos los canales de compra físicos y de e-commerce, pues "las empresas deben anticiparse y planificar, aprovechar la tecnología y las buenas alianzas con empresas que realicen las entregas".