

DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Industria

Industria

Problemas en la cadena logística se alargarán durante 2022 y abastecimiento de la canasta básica podría verse afectado

Los retrasos en los puertos por la pandemia fueron presionados por la mayor demanda de productos. En Chile, se suman factores propios como la mayor dificultad para atracar por las marejadas.

Por: Valentina Osorio | Publicado: Martes 26 de octubre de 2021 a las 13:19 hrs.



Foto: Bloomberg

Compartir





Edición Especial Primer Click 26 de octubre | Cadena de s...

26 oct. •
Primer Click | Edición Especial

Seguir

22:07



En una edición especial del podcast Primer Click se abordó la crisis en la cadena de suministro que afecta al mundo y su impacto en Chile. Una menor capacidad del sector marítimo ante una fuerte demanda de productos, entre otros factores, ha hecho que el fenómeno se alargue en el tiempo, y **los actores de la industria estiman que sus efectos se mantendrán durante 2022.**

El director de Maersk para la Costa Oeste de Sudamérica, Francisco Ulloa, **entrega una visión general del tema y explica que al desatarse la pandemia los puertos se vieron con complicaciones para operar por temas sanitarios.**

US\$ **10.000**
CUESTA TRANSPORTAR UN CONTENEDOR

"Hubo épocas en que había falta de personal para trabajar en los puertos, en los aviones, en cualquier parte del ámbito logístico que se ha ido recuperando, pero todavía hay protocolos que se cumplen y eso hace que en forma artificial la demanda o mejor dicho la capacidad se ve reducida", sostiene Ulloa, añadiendo que **estima que la capacidad portuaria se visto disminuida en un 20%.**

Junto con eso, se sumó **la mayor demanda por parte de las personas, ante los estímulos monetarios entregados por sus países.** Señala que "el tipo de gasto que realizaron los consumidores fue diferente, ya no habían viajes en avión, no había restaurantes, y en general la mayoría de la gente empezó a gastar en bienes de mejoramiento del hogar".



El eslabón más débil de la cadena estaría siendo la logística terrestre. El ejecutivo plantea que, "si es que alguien no tiene bodega, probablemente va a tener que guardar su mercadería dentro del contenedor. Si no vuelve al puerto, si no vuelve al puerto no lo podemos enviar de nuevo a China y la exportación china está limitada por los contenedores disponibles. Ese es el círculo que estamos viendo en estos tiempos".

Por su parte, el presidente de Cámara Marítima y Portuaria (Camport), Daniel Fernández, coincide que ese punto está siendo una presión importante en la cadena de suministros. Cuenta que en Chile, en promedio, el costo de la logística terrestre en función del valor del producto es de 18%, mientras que la OCDE es cerca de 9%, y eso es producto de mucha ineficiencia en la cadena logística terrestre.

"No hay ferrocarril o muy poco y además los camiones no trabajan el tercer turno hoy día en la noche por la seguridad de ellos y de la carga", relata.

Explica que los puertos "están cumpliendo sus funciones", pero que se están viendo muy demandados por la llegada de naves y "estresados por la necesidad de sacar los contenedores del puerto y para eso no hay suficiente capacidad logística". Además de los problemas terrestres, Fernández indica que en el país se suman los cierres de puertos por marejadas, lo que genera más atraso en las descargas.

Estima que las demoras alcanzan semanas e incluso meses, especialmente en los materiales de construcción.

Consultado si considera que hay una "guerra de contenedores", indicó que "hay una disputa por conseguirlos" y que también hay déficits de naves, ya que el 99% se encuentra en el mar, y antes ese porcentaje alcanzaba el 90%, por lo que quedaban buques disponibles.

¿Cuándo termina la crisis?

El ejecutivo de Maersk plantea que no hay margen de error en la cadena logística, ya que "un pequeño brote de virus en cualquier puerto del mundo puede hacer que se cierre un terminal y ese volumen queda ahí, se va hacia otro terminal y eso genera congestión de nuevo".

Comenta que en la industria se plantea aumentar el número de buques ante la mayor demanda,

Ulloa plantea que **es difícil estimar cuándo se termina esta crisis, pero dijo que ven que no se verán grandes cambios a inicios del primer trimestre de 2022.**

Fernández de Camport estima que **"yo creo que vamos tener efectos de este fenómeno todo el próximo año".**

La "amenaza" de Navidad y de la canasta básica

Un tema que ha resonado en la industria es si el **abastecimiento para Navidad** se va a ver afectado. Fernández señala que "hay productos que no estarán; no hemos querido sembrar alarma, pero sí está la recomendación de hacer las compras lo antes posible". Sin embargo plantea que "si tenemos una estampida de compras navideñas va a agravar el conflicto también; entonces **creo que hay que tener calma y ponerse en un punto en que este año las compras navideñas van a ser menores y regalar menos cosas**".

Asegura que **le preocupa más el abastecimiento de la canasta básica**, ya que en Chile la mayoría de los productos que la componen son importados.

Considera que en el país había un stock razonable de trigo, pero igualmente hay impactos en el precio del pan del orden del 5% al 10%, por las naves que no pudieron atracar.

"El aseguramiento de esa canasta básica y los insumos para la construcción que es muy importante para el empleo. Esas son las preocupaciones más grandes", apunta.