LITORALPRESS

Fecha: 31-05-2026
Medio: El Líder
Supl. : El Líder
Tipo: Noticia general
Título: Así enfrenta la crisis del petróleo el ecosistema logístico-portuario nacional

Pág. : 6
Cm2: 572,9
VPE: $ 523.615

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: No Definida

SHUTTERSTOCK / VLADSV

Así enfrenta la crisis del petróleo el ecosistema logístico-portuario nacional

Optimización de rutas, recorte de recorridos e inversión en tecnología de gestión de flotas son parte de las estrategias a corto plazo, al tiempo que la situación actual obliga a acelerar el rumbo hacia la electromovilidad y el uso de nuevas energías.

El alza sostenida del petróleo y las disrupciones en rutas estratégicas como el Estrecho de Ormuz y el Canal de Panamá, junto con la creciente competencia por combustibles, afecta en forma grave la cadena logística y portuaria de Chile. Los fuertes incrementos de costos han impactado directamente a las operaciones de transporte de carga y distribución, elevando los precios de los productos y generando estados de alerta sindical, al tiempo que, para mitigar el impacto, las empresas de transporte y logística están optimizando rutas, recortando recorridos y acelerando la inversión en tecnología de gestión de flotas.

Julio Villalobos, director del Centro de Transporte y Logística (CTL) de la Universidad Andrés Bello, explica que "el petróleo y sus derivados son la principal energía que utilizan las cadenas logísticas. Chile es dependiente en un 100% del petróleo extranjero, entonces los problemas que tenga este energético y su alza de precio afectan directamente el movimiento de todos los productos que se consumen y se producen en nuestro país. En el caso del transporte de carga por camión, entre un 35% y hasta un 50% de los costos totales de operación, son el consumo de combustible. Es el principal insumo e ítem de costo operativo y, por lo tanto, el alza internacional y la incertidumbre de esto afecta directamente el movimiento de todos los productos. Por ello, la crisis de petróleo y su alza de precio viene directamente a las cadenas logísticas encareciéndolas en porcentajes relevantes".

Este aumento histórico del precio de los combustibles, con el diésel registrando incrementos drásticos de hasta $580 por litro, está elevando los costos logísticos en el país hasta en un 20%, impactando los fletes marítimos, los gastos de carga, los precios de combustible para embarcaciones, hasta los costos de transferencia en puertos, cadenas de suministro y servicios en tie
crisis tensiona directamente a los puertos, ya que el transporte terrestre absorbe hasta el 40% de los costos operativos. El movimiento de carga desde y hacia los puertos (como Valparaíso y San Antonio) se ha encarecido fuertemente, reduciendo los márgenes de las empresas transportistas. El aumento responde tanto a la escalada internacional del precio del crudo por el conflicto en Medio Oriente, como a los ajustes realizados al mecanismo MEPCO para reducir la carga fiscal.

Villalobos detalla que "si bien existen energías alternativas, por ahora en la inmensa mayoría de los movimientos de la carga, el principal combustible es petróleo. Por lo tanto, el impacto es directo en todas estas operaciones. Y el mecanismo en que esto llega a los precios finales es el alza de las tarifas de estos servicios. Si un transportista tiene como principal ítem de costo un 40%, pudiendo llegar hasta un 50%, dependiendo de los segmentos, si sube, lo que debe hacer es llevarlo a tarifa, ya sea porque en los contratos hay polinomios de reajustabilidad que consideran el valor del petróleo de manera importante en eso, o negociando con sus clientes esta alza. Si suben las tarifas de transporte, eso se ve reflejado y transmitido al precio final de los productos. Lo que estamos viendo en todas partes del mundo es que la inflación se está disparando y esencialmente por el alza de los combustibles, en este caso petróleo, pero en otras latitudes también por alzas importantes en la energía".

Ricardo Tejada, gerente general de la Asociación Nacional de Armadores (ANA), sostiene que "los más afectados son los buques pequeños, como los remolcadores, que ocupan diésel, porque ya no se recupera el impuesto específico a ese combustible. Es un costo que están teniendo que asumir, a diferencia de los buques más grandes, que ocupan petróleo y sí recuperan impuesto. Sin embargo, el alza tiene un impacto para todos y que se ve en reflejado en toda la cadena logística. Si el costo del combustible tiene un alza de un 30%, que es impacto que pega fuerte, el flete sube en la misma proporción. Los dos costos más importantes para una operación de un buque son la dotación y combustible".

Respecto a la forma en que está respondiendo el ecosistema logístico-portuario nacional, Tejada dice que "siempre se ha buscado tratar de ser eficiente, navegar a velocidades eficientes, no a máximas velocidades, porque eso se contamina más también, pero cumpliendo con los tiempos. Pero cada empresa tiene su cadena operativa y dependiendo cómo progrese la situación geopolítica, hay que ver cómo enfrentamos esto, a través de la eficiencia energética, porque el país tiene que seguir funcionando".

INCERTIDUMBRE DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Según advierte Felipe Serrano, presidente de la Cámara Aduanera de Chile, "nuestro país depende fuertemente del transporte marítimo y cualquier tensión internacional que afecte combustibles o rutas navieras termina impactando directamente nuestra cadena logística. Hoy ya estamos viendo aumentos de tarifas, recargos operacionales y mayores costos asociados al transporte internacional. Como agentes de aduana somos uno de los primeros actores que detecta estos efectos, porque vemos diariamente cómo las operaciones comienzan a encarecerse y cómo aparecen costos adicionales que muchas veces no son suficientemente claros para los usuarios del sistema".

El presidente de la Cámara Aduanera de Chile señala que impacto de esta crisis "es transversal. Aumentan los costos de combustibles marítimos, seguros, servicios portuarios y transporte terrestre, pero además comienzan a producirse retrasos, modificaciones de rutas y menor estabilidad en las frecuencias marítimas. La logística mundial hoy está operando bajo estrés y eso afecta directamente los tiempos de tránsito, la disponibilidad de espacios y la planificación de las empresas. A eso se suma la volatilidad del dólar, que genera aún más incertidumbre sobre los costos finales de importación y exportación".

LITORALPRESS

Fecha: 31-05-2026
Medio: El Líder
Supl. : El Líder
Tipo: Noticia general
Título: Así enfrenta la crisis del petróleo el ecosistema logístico-portuario nacional

Pág. : 7
Cm2: 280,5
VPE: $ 256.413

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: No Definida

Serrano sostiene que "los agentes de aduanas trabajan directamente sobre la operación real del comercio exterior y hoy lo que vemos es una creciente complejidad operacional. Las empresas necesitan mayor certeza, rapidez y previsibilidad, pero el escenario internacional está generando exactamente lo contrario. Nosotros vemos cómo aumentan las dificultades para planificar costos, tiempos de llegada y disponibilidad logística. El problema no es solamente el alza de precios, sino también la incertidumbre permanente con la que hoy está funcionando el comercio internacional".

TRANSPORTISTAS EN ALERTA

Desde la Federación de Dueños de Camiones de la Quinta Región (Fedequinta), su presidente, Iván Mateluna, detalla que "el encarecimiento del diésel ejerce una presión asfixiante sobre el capital de trabajo de los transportistas, especialmente en el caso de las pequeñas y medianas empresas, que constituyen cerca del 80% de las flotas a nivel global. El diésel se debe pagar en efectivo o mediante tarjetas de crédito con ciclos de pago inmediatos en las estaciones de servicio. Sin embargo, los generadores de carga (clientes) suelen pagar las facturas de fletes a plazos de 30, 60 o hasta 90 días. Cuando el combustible se encarece drásticamente (como el aumento del 61% registrado en marzo de 2026), muchos transportistas independientes se quedan sin liquidez para cargar combustible antes de completar sus rutas activas, lo que provoca la paralización de flotas enteras".

"Para mitigar esta parálisis operativa -añade-, las empresas transportistas se han visto forzadas a traspasar una porción sustancial de estas alzas a las tarifas finales de flete. No obstante, dado que no ha sido viable transferir el total del incremento debido a la fuerte presión competitiva y la rigidez del mercado, el margen de utilidad remanente de los operadores se ha erosionado casi por completo. Como consecuencia directa, una fracción crítica del gremio se ha visto obligada a ampliar de emergencia sus líneas de crédito con distribuidores de combustible y a recurrir a financiamiento bancario complementario para sostener su flujo de caja mínimo operativo".

> **"Las empresas necesitan mayor rapidez y previsibilidad, pero el escenario internacional** está generando exactamente lo contrario".
>
> **Felipe Serrano**
> Presidente Cámara Aduanera de Chile

El presidente de Fedequinta explica que "la crisis del petróleo no es un problema aislado de las refinerías; es un multiplicador de costos que afecta de manera transversal a toda la economía real. Un incremento sostenido del diésel por carretera presiona el flujo de caja de los transportistas pequeños, reduciendo la oferta de camiones disponibles en el mercado; eleva las tarifas de fletes contractuales y spot por medio de recargos que pagan los dueños de la mercancía; encarece las operaciones portuarias y el arrastre (drayage), restando competitividad al comercio exterior, y alimenta la espiral inflacionaria, ya que casi todos los bienes que consumimos (desde alimentos frescos hasta insumos industriales) se movieron en algún punto a bordo de un camión impulsado por diésel".

Iván Mateluna advierte que "la resiliencia de la cadena de suministro dependerá, por tanto, de la capacidad de los operadores de flexibilizar sus tarifas de flete, optimizar el uso de sus flotas y diversificar las fuentes de energía para el transporte de carga terrestre".

LO QUE VIENE

Ante un escenario incierto y un alza constante del petróleo, el director de la CTL de la UNAB propone "en el largo plazo diversificar la matriz de consumo energético de las cadenas de suministro. Todas las tendencias hacia la electromovilidad y hacia el uso de energías alternativas al petróleo son estrategias que van avanzando un paso firme, pero lento. Hay certeza de que el consumo energético del sector transporte debe diversificarse, pero aún persisten numerosas barreras y dificultades para que eso suceda, pero ahí hay un paso, todo lo que son estrategias de electromovilidad tanto de las empresas como del sector público apuntan a diversificar esta matriz energética y disminuir la dependencia del combustible fósil".

Y en el corto plazo, el académico plantea que las "estrategias de eficiencia energética en las operaciones de transporte, en las operaciones logísticas, en las cadenas de suministro son la principal fuente de ahorro de recursos, de competitividad y sostenibilidad. En eso existen múltiples actividades que se pueden hacer, tanto a la hora de configurar y gestionar una flota como de consolidar la carga y capacitar a los conductores para una conducción eficiente. Son una serie de medidas y ámbitos en los cuales las empresas están trabajando aceleradamente para avanzar en la eficiencia energética, es decir, reducir el consumo de combustible por tonelada kilómetro transportada. Existen brechas muy grandes en las empresas y hay mucho que hacer, pero los ahorros potenciales de trabajar profesionalmente la eficiencia energética en las operaciones de transporte o en las cadenas logísticas, son un potencial enorme".

Felipe Serrano puntualiza que "Chile tiene experiencia logística importante, pero estas crisis internacionales dejan en evidencia que todavía existen brechas relevantes en coordinación, digitalización y capacidad de reacción frente a escenarios complejos. El comercio exterior hoy requiere procesos mucho más ágiles y sistemas más integrados".

China sanciona a navieras internacionales

El Ministerio de Transporte de China ha impuesto sanciones administrativas a nueve navieras internacionales de contenedores y a siete operadores NVOCC por irregularidades vinculadas al registro y aplicación de tarifas de flete distintas a los previamente comunicados. Entre las compañías señaladas figuran algunos de los principales actores del mercado global, como MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE) y Evergreen Marine. Las inspecciones se realizaron durante los meses de agosto, septiembre y noviembre de 2025 en los puertos de Guangzhou, Qingdao y Ningbo. La situación se produce en un contexto de volatilidad en los precios del transporte marítimo, marcado por recargos, ajustes de combustible y tensiones geopolíticas que han elevado la complejidad de los costes logísticos para exportadores e importadores.