

Fecha: 03-09-2025
 Medio: Diario Financiero
 Supl.: Diario Financiero - Inserto
 Tipo: Noticia general
 Título: **LOGÍSTICA: POR QUÉ ES UN RUBRO ESTRATÉGICO PARA LA ECONOMÍA LOCAL**

Pág.: 2
 Cm2: 691,4
 VPE: \$ 6.126.504

Tiraje: 16.150
 Lectoría: 48.450
 Favorabilidad: ☐ No Definida

LOGÍSTICA: POR QUÉ ES UN RUBRO ESTRATÉGICO PARA LA ECONOMÍA LOCAL

Pese a contar con infraestructura y operadores de nivel internacional, los altos costos logísticos, que superan el promedio OCDE, obligan a repensar la eficiencia del sector para lograr mayor eficiencia y competitividad.

POR FRANCISCA ORELLANA

Más que un tema netamente operativo, la logística tiene un impacto relevante en los costos de las empresas y en la economía del país.

"La logística influye en el precio de todos los bienes que consumimos y de todos los productos que se exportan, determinando la eficiencia y la competitividad de cualquier economía. Chile tiene una sólida infraestructura portuaria, aeroportuaria, carreteras con proyectos de crecimiento. Tenemos operadores capaces de manipular, distribuir y entregar todo tipo de productos, tanto en Chile como en el extranjero, proyectos de integración tecnológica y operadores de alto nivel de eficiencia", destaca el director del Centro de Transporte y Logística de la Facultad de Ingeniería de la U. Andrés Bello, Julio Villalobos.

El gerente del área industrial de Colliers, Juan Pablo Amenábar, no duda al afirmar que Chile y su industria logística tienen una gran ventaja respecto a los demás países de la región. "Esto se vio muy potenciado en la pandemia, y hoy en día se encuentran tecnologías y empresas que operan a niveles y estándares muy altos de eficiencia", destaca.

No obstante, el docente del diplomado en Dirección Estratégica de Operaciones y Logística de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile (Unegocios), Rodrigo Ormazábal, agrega que en el país, los costos logísticos se acercan al 18% del PIB, "muy superiores al promedio

de los países OCDE, que bordean el 9% del PIB". Acota que Chile tiene una geografía compleja, de más de 4.300 kilómetros, donde el desafío es el traslado de productos de punta a punta. "Hay mucha concentración. El mayor tráfico portuario, por ejemplo, está centrado en la Región de Valparaíso y los principales centros de bodega están en Santiago, entonces el transporte de carretera, obviamente, es mucho más caro comparado con el de otros países de la OCDE", analiza.

Jorge Aravena, docente del mismo diplomado de la U. de Chile, explica que dentro de los costos logísticos se contempla el traslado del puerto al centro de distribución, el costo de almacenamiento y operación en dicho centro de distribución, y el costo de transporte y distribución de última milla. "Dentro de los costos logísticos propiamente tales, el transporte interno se lleva aproximadamente el 55%, siendo la capa más relevante, especialmente si se trata de productos de consumo final. En aquellos productos

comercializados por e-commerce B2C, este costo suele ser mayor", explica.

Acota que el almacenamiento, en tanto, es responsable de entre el 30% al 40% del costo logístico y dice que los costos de la operación portuaria portuaria "pueden elevarse exponencialmente si la planificación y la ejecución no está totalmente ajustada, pues las multas por carga demoradas, caídas a piso en puerto o estadias en almacenes extraportuarios pueden llegar a tarifas que son

hasta siete veces más caras que las de almacenamiento normal".

Desafíos para avanzar

Un punto importante a tener en cuenta es que la industria es muy vulnerable a factores externos: "Importamos prácticamente el 100% del petróleo que se consume, por lo tanto, cualquier disrupción en los precios, cualquier volatilidad o variación, nos afecta determinadamente. Los costos de nuestra logística están variando semana a semana por la variación de los combustibles, aquí que cualquier shock de variación en esos precios se va a costos directos de la operación logística, particularmente en sus eslabones terrestres", destaca Villalobos.

El académico añade que el cie-

rrer de los puertos por marejadas "les introduce mayores tiempos y mayores costos a las cadenas de suministro". Plantea que es similar lo que pasa en los cruces fronterizos, particularmente en el paso de Los Libertadores cuando hay nevadas, otro tipo de disrupción que va afectando y encareciendo los procesos logísticos en el país.

Por lo mismo, hay una serie de desafíos para avanzar en su quehacer, reducir los costos y aumentar competitividad. "La industria logística está en un proceso de transformación muy radical", dice Villalobos, destacando la necesidad de profundizar la digitalización y uso de más tecnologías como la telemetría en los peajes de carreteras, cámaras en los puertos, que permitan integrar la información capturada, poder tomar decisiones en tiempo real y lograr mayores eficiencias.

Ormazábal agrega que está pendiente desarrollar otras vías de transporte para "no depender solo del transporte terrestre" y subraya la necesidad de seguir con la modernización de los puertos.

Por su parte, la commercial manager de International Line, Erika Sáenz, indica que para hacer que el sector sea más competitivo, es necesario avanzar hacia la intermodalidad: "Combinar carretera, ferrocarril y cabotaje reduce costos, tiempos y variabilidad operativa. Y avanzar hacia la logística verde, con incentivos a flotas eléctricas en carga urbana y eficiencia energética en puertos para reducir huella y costos energéticos".

EL ALMACENAMIENTO
 ES RESPONSABLE DE
 ENTRE EL

30% Y 40%

DEL COSTO LOGÍSTICO, SEGÚN EL PROFESOR DE LA U. DE CHILE, JORGE ARAVENA.