

AGENDA 2024:

Desde encuentros internacionales hasta la apertura de terminales portuarios.

| PÁGINA 2



PUERTOS DE SHANGHAI Y ROTTERDAM:

los principales destinos de carga chilena.

| PÁGINA 4



RUTAS MARÍTIMAS PELIGROSAS:

piratería, tensiones geopolíticas y narcotráfico dificultan el transporte de carga.

| PÁGINA 5



EL MERCURIO

LOGÍSTICA

Bodegaje y Transporte

SANTIAGO DE CHILE, MARTES 30 DE ENERO DE 2024

AÑO II / N° 14

logistica@mercurio.cl

GRACIELA ALMENDRAS

Importantes avances en materia de sostenibilidad y digitalización de procesos por parte de las empresas logísticas que participan en procesos de importación y exportación de productos evidenció el Barómetro de Logística de Comercio Exterior 2023, desarrollado por Conecta Logística y el Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

Esta medición, que se aplica desde 2020, considera una serie de indicadores de rendimiento a nivel nacional, como eficiencia, eficacia, uso de infraestructura, información, coordinación entre los agentes involucrados y sostenibilidad.

En esta última versión, más de 340 empresas operadoras, importadoras y exportadoras, participaron en las encuestas que midieron dichas dimensiones y cuyos resultados, estadísticamente representativos, permiten contar con un diagnóstico del funcionamiento del sector.

Los datos muestran que el 39% de las empresas logísticas operadoras declara estar midiendo su huella de carbono o que está en proceso de hacerlo, lo que representa un aumento de 21 puntos porcentuales respecto de 2022 (18%). En el caso de las empresas importadoras y exportadoras, este incremento va del 24% al 27%.

En cuanto a la certificación ambiental, las empresas operadoras que cuentan con este sello se duplicaron, pasando del 6% al 13%. Si bien se observa esta mejora en materia de sostenibilidad, las empresas indican que aún les falta por avanzar: solo el 28% expresa satisfacción con la responsabilidad ambiental del sector.

En temas de digitalización, cerca del 70% de las empresas está digitalizando sus procesos y el 60% de ellas, optimizando sus operaciones por medio de capacidades digitales. Además, más de la mitad de las compañías indicó tener capacidades propias para realizar la digitalización.

No obstante, las empresas manifiestan que aún existe espacio para mejorar. El 49% dice estar satisfecho con el nivel de digitalización del sector; la mitad aún no tiene sistemas de información integrados con los de otros actores, y un 47% de las exportadoras e importadoras indica que tiene acceso a algún sistema de trazabilidad de carga.

"Como Gobierno y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estamos trabajando para avanzar hacia una logística sustentable y mucho más eficiente. Estos resultados demuestran que vamos bien encaminados, existen acciones concretas por parte de las empresas para hacer sus operaciones más amigables con el medio ambiente. Además, nos muestran una tendencia hacia la digitalización para optimizar y agilizar sus procesos", afirmó el ministro de la cartera, Juan Carlos Muñoz.

"Esta cuarta versión del Barómetro de la Logística de Comercio Exterior de Chile nos muestra no solo los avances en términos de sostenibilidad y tecnología que ha tenido el sector logístico, sino que también da cuenta de una fuerte autorregulación que realiza el sector en estas componentes, demostrando así la preocupación e interés por seguir avanzando en ellas", señala la directora ejecutiva de Conecta Logística, Mabel Leva.

MEJORAN LAS ENTREGAS A TIEMPO

Esta última versión del barómetro incorporó un nuevo índice: ILCE (Índice de la Logística de Comercio Exterior), que conjuga las dimensiones de "Calidad de servicio e infraestructura", "Tecnología y capital humano" y "Sostenibilidad".

La mejor nota la obtuvo "Calidad de servicio e infraestructura", cuyos resultados revelan que las entregas a tiempo y calidad adecuadas llegaron al 89%, lo que implica un aumento de 13% respecto del año 2022.

A juicio de las empresas, las

BARÓMETRO DE LOGÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR 2023:

Aumentan las empresas logísticas que miden su huella de carbono y cuentan con certificación ambiental

Las compañías operadoras que cuentan con sello ecológico se duplicaron, pasando de 6% a 13%. Sin embargo, la mayoría asume que falta mucho por avanzar y solo el 28% está satisfecho con la responsabilidad ambiental que ha asumido el sector.



La mejor nota en infraestructura la obtuvo el sector ferroviario, que subió de 3,8 a 4,4 (con un máximo de 5).



Las entregas a tiempo y calidad adecuadas llegaron al 89%, lo que implica un aumento de 13% respecto del 2022.



En promedio, la participación de las mujeres en la industria no supera el 30%, siendo levemente mayor en las empresas operadoras.

principales causas de demoras son los transbordos marítimos y la inspección física de la carga.

En cuanto a la infraestructura, la mejor nota fue para el sector ferroviario, que subió de 3,8 a 4,4 (con un máximo de 5) en comparación con 2022. En tanto, la infraestructura de puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres obtuvo una evaluación ligeramente más baja en comparación con el año pasado (de hasta un 17% menos en el caso de los pasos terrestres).

"Es destacable el posicionamiento que está logrando el modo ferroviario, aumentando así las oportunidades de colaboración intermodal, lo que demuestra la ne-

cesidad de seguir potenciando el desarrollo de proyectos que fortalezcan el servicio ferroviario", agregó Mabel Leva.

INVERSIÓN EN TALENTO

Respecto al capital humano, los resultados arrojan que en 2023 aumentaron las inversiones en capacitación, donde la mitad de las empresas operadoras declaró haber concretado este tipo de iniciativas.

De acuerdo con el nivel educacional de los trabajadores del sector, un 48% tiene el grado académico de educación superior o técnico-profesional, y un 5% de sus empleados presenta posgrados.

MUJERES EN EL RUBRO

Sobre la participación femenina en el sector, en promedio, no su-

La medición evidenció importantes avances en sostenibilidad en las firmas ligadas al comercio exterior en comparación con el 2022.

Cerca del 70% de estas está ejecutando el proceso de digitalización con el fin de agilizar sus servicios.

El 90% de las entidades proyecta para 2024 un aumento o mantención de sus bienes de capital y niveles de contratación estables o mayores.

El 48% de los trabajadores del sector tiene el grado académico de educación superior o técnico-profesional.

para el 30%, siendo levemente mayor en las empresas operadoras en comparación con lo que se observa en las áreas logísticas de las importadoras y exportadoras.

"Los desafíos en materia de diversidad e inclusión de la mujer en la industria son sociales y sectoriales. Primeramente, es necesario derribar barreras y estereotipos de género, y luego, abrir oportunidades desde el Estado y las empresas", sostiene Angélica María Barria, académica de la U. de Valparaíso y directora de la Asociación de Profesionales en Logística (Aplog) y de Winlog.

Asegura que los impedimentos son fundamentalmente culturales y educacionales: "Para que las mujeres también lleguen al mundo laboral, primero, deben tener acceso a una educación continua; luego, perfeccionamiento en las nuevas tecnologías, que les permita ejercer y ser competitivas en cualquier rubro. Esto es clave para lograr paridad laboral".

Barria enfatiza que las empresas pueden hacer más para que la presencia de las mujeres en el sector sea un hecho. Por ejemplo, impulsar acciones como: fases de reclutamiento que estén centradas en competencias, experiencia, valores y personalidad de los talentos, independientemente del género; retribuciones salariales que no contemplan el género del trabajador; políticas de paridad de género en cada área de la empresa; creación de un manual de convivencia organizacional que promueva conductas libres de acoso, discriminación y violencia de todo tipo, y extensión de la licencia por nacimiento, horarios flexibles para madres y padres con niños en edad escolar, licencias especiales por enfermos a cargo, entre otras.

CAPACIDAD DE RESPUESTA

Respecto a la capacidad del sector logístico, más del 95% de las empresas sostiene que el mercado logístico de comercio exterior fue capaz de satisfacer los requerimientos de sus clientes.

Las empresas encuestadas también entregaron sus expectativas para 2024. Más del 90% proyecta un aumento o mantención en bienes de capital; el 90% anticipa niveles de contratación estables o mayores; y el 80% proyecta un aumento o mantención en los niveles de ingresos.



El Canal de Panamá es una arteria vital, que facilita el tránsito entre los océanos Atlántico y Pacífico, con un tráfico anual de hasta 14.000 barcos. Hoy, a causa de la sequía, las autoridades del canal han advertido para febrero de 2024 una reducción gradual de transitos diarios.

DESDE ENCUENTROS INTERNACIONALES HASTA LA APERTURA DE NUEVOS PUERTOS:

Hechos que marcarán a la industria logística este 2024

Soluciones para cadenas de suministro, incorporación de inteligencia artificial, innovación en gestión de procesos y sostenibilidad son parte de los temas que se tratarán en los diferentes eventos que se realizarán a nivel global.

GRACIELA ALMENDRAS

El escenario logístico que se avienta para este año cuenta con varios episodios ya programados. Aquí, algunos de ellos.

✓ En el transporte marítimo internacional, la entrada en vigor del Emissions Trading System (ETS) de la Comisión Europea avienta cambios relevantes. Este es un sistema diseñado para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El ETS impone regulaciones sobre emisiones de carbono, afectando las operaciones y gastos de envío globales. Por lo mismo, su llegada ha generado diversas reacciones, principalmente incertidumbre en los puertos del sur de Europa, considerando que algunos detractores estiman que se podría perder competitividad y conectividad marítima con terminales de países no sujetos a dicha normativa.

✓ La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) anunció estimaciones para la producción de combustible de aviación sostenible (SAF, por sus siglas en inglés). En 2023, los volúmenes de SAF alcanzaron más de 600 millones de litros, y para este 2024 se espera que la producción se triplique hasta los 1.875 millones de litros, cifra que representa el 0,53% de las necesidades de combustible de la aviación y el 6% de la capacidad

La entrada en vigor del Emissions Trading System (ETS) de la Comisión Europea, sistema diseñado para reducir emisiones de gases de efecto invernadero, impone regulaciones que afectarán las operaciones y gastos de envío globales.

de combustible renovable global.

✓ La sequía mantuvo complicado al Canal de Panamá todo 2023. La caída en las precipitaciones obedece a las elevadas temperaturas en el Océano Atlántico, agravadas por la presencia del fenómeno de El Niño, y el retraso en el inicio de la temporada de lluvias. Luego de revisar todas las opciones disponibles para minimizar el impacto en sus operaciones a raíz del descenso en los niveles de agua, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha advertido una reducción gradual de transi-

tos diarios para este mes que viene.

✓ Se prevé que entre octubre y diciembre, Perú inaugure la nueva Terminal Portuaria Multipropósito de Chancay, lo que debiese ocurrir durante la celebración de la Cumbre Presidencial del Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC), instancia en la que además este país asumirá la presidencia pro tempore del organismo. Este puerto aspira a convertirse en una puerta de salida de la agroexportación de ese país a Asia.

ALGUNOS EVENTOS

✓ En Nueva Orleans, Estados Unidos, entre el 4 y 7 de marzo se llevará a cabo el TMC's Annual Meeting, el evento más importante para los profesionales de tecnología de flotas y gestión de mantenimiento de ese país. Allí se realiza una de las conferencias técnicas de camiones más relevante de EE.UU.

✓ Entre el 11 y 14 de marzo se realizará el encuentro Modex 2024 en Atlanta, EE.UU. La instancia promete reunir a todo el ecosistema de cadena de suministros, a "quién es quién" en automatización de almacenes, software y robótica.

✓ En Birmingham, Reino Unido, el 19 y 20 de marzo se llevará a cabo el evento IntraLogistix, que mostrará los movimientos más inteligentes en almacenamiento logístico.

✓ En paralelo, entre el 19 y 21 de marzo se realizará en Stuttgart, Alemania, la feria internacional LogiMAT, que muestra soluciones intralogísticas y gestión de procesos.

✓ Los días 10 y 11 de abril se realiza-

rá The Logistics World Summit & Expo 2024, en el Centro Citibanamex de Ciudad de México. El encuentro reúne a importantes representantes latinoamericanos de la industria logística, cadena de suministros y comercio electrónico.

✓ En Singapur, el 15 y 16 de mayo se celebrará el LogiSYM Asia Pacific, que tratará sobre agilidad, sostenibilidad y digitalización de la cadena de suministros con inteligencia artificial.

✓ Entre el 20 y 23 de mayo, Las Vegas, EE.UU., albergará a más de 300 expositores, con más de 250 vehículos comerciales de bajas y cero emisiones, en el Advanced Clean Transportation Expo (ACT Expo), conocida como la mayor feria de tecnología avanzada para vehículos comerciales, enfocada en soluciones para flotas sustentables.

✓ En España, entre el 5 y 7 de junio se llevará a cabo la feria SIL Barcelona, un encuentro líder de logística, transporte, intralogística y cadena de suministros del sur de Europa.

✓ En Hannover, Alemania, la IAA Commercial Vehicle celebrará su evento anual, del 17 al 22 de septiembre. Es una plataforma internacional de logística y transporte, que en esta edición presentará tecnologías innovadoras en vehículos, como nuevos tipos de propulsión: eléctricos, hidrógeno y combustibles alternativos.

✓ Del 5 al 8 de noviembre se desarrollará en Shanghai, China, el evento CeMAT Asia, sobre manipulación de materiales, tecnologías de automatización, sistemas de transporte y logística.

BREVES

Análisis del mercado en Latinoamérica

Impulsado por el aumento del comercio electrónico, la globalización y la urbanización, el mercado logístico está en constante crecimiento en América Latina, lo que se ve en el auge de las cadenas de suministro regionales y la creación de nuevos centros de consumo y producción en las ciudades.

Según cifras y pronósticos publicados por el portal The Logistics World, el valor del mercado logístico en el continente alcanzó US\$ 250 mil millones en 2023 y se espera que crezca a una tasa anual de 6.5% hacia 2028. Apuntan a que el crecimiento irá de la mano con la consolidación del comercio electrónico, el desarrollo de la logística inversa y la aplicación de tecnología.

Para 2028, se estima que el comercio electrónico represente el 15% del comercio minorista total en la región.

República Dominicana se beneficia del nearshoring

Su ubicación estratégica en el corazón del Caribe y un atractivo marco fiscal convierten a República Dominicana en un destino ideal para la deslocalización. Por eso, distintos negocios están reubicando sus plantas de producción en ese país.

La legislación nacional otorga exenciones fiscales complejas, con cero impuestos sobre la renta y cero impuestos a la construcción.

Entre los factores que benefician la práctica de nearshoring en ese país, destaca la proximidad a mercados clave en Estados Unidos y Europa y la conectividad de sus aeropuertos, tanto el Internacional de Las Américas (en Santo Domingo) como el Internacional de Punta Cana.

También, la capacidad de sus puertos Haina y Caucedo, que facilitan operaciones eficientes de importación y exportación.

Varias empresas multinacionales, como Rockwell Automation, Eaton, Jabil, Fresenius Kabi y Cosmed Group, ya han apostado por este destino.

USO DE IA Y MACHINE LEARNING ES CASI UNA OBLIGACIÓN:

Tendencias en última milla

Desde la adopción de prácticas sostenibles hasta la integración de tecnologías avanzadas redefinirán la entrega de productos.

GRACIELA ALMENDRAS

Un mercado en constante evolución es, sin duda, el comercio electrónico. El incremento de ventas, el requerimiento de los consumidores por tiempos cada vez más cortos de entrega y el desafío de llegar a zonas aisladas son algunos de los retos que enfrenta la logística de última milla día a día. También está el volverse más sostenible. En medio de estas exigencias, la adopción de tecnologías como la inteligencia artificial y prácticas como el nearshoring se consolidan para la optimización de procesos.

La compañía de tecnología de última milla DispatchTrack destacó las tendencias emergentes en el sector en JC Magazine.

MAYOR SOSTENIBILIDAD EN LAS ENTREGAS: aunque suele asociarse a iniciativas ecológicas que implican un incremento en los costos y una inversión considerable, existe tecnología que fusiona eficazmente la sostenibilidad con la eficiencia operativa. Precisamente, la implementación tecnológica tiene como resultado ahorros significativos. Según dicha compañía, este 2024 el enfoque estará en optimizar las rutas de entrega para reducir el tiempo en tránsito y los costos asociados, como consumo de gasolina y mantenimiento de equipos. Así, es posible reducir costos en un 20%.

ROL DE LA IA Y EL MACHINE LEARNING: el avance de soluciones más sofisticadas, impulsadas



Todas las estrategias apuntan a satisfacer los cada vez más exigentes demandas de los consumidores finales.

especialmente por el aprendizaje automático, asegura una era de mayor automatización y eficiencia en los procesos de entrega. Los desarrolladores de software como servicios están intensificando su inversión y desarrollo en machine learning, tecnología fundamental para optimizar rutas, tomando en cuenta variables como tráfico, volumen y tamaño del vehículo, y tipo de carga, gracias a su habilidad para aprender y mejorar continuamente a través de la repetición de rutas.

INVERSIÓN EN TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN: permite a las empresas mejorar la eficiencia y la precisión en la gestión de inventario, la planificación de rutas y la comunicación con los clientes. Además, la implementación de sistemas de seguimiento y rastreo en

tiempo real ayuda a los clientes a tener visibilidad sobre el estado de sus entregas, lo que genera confianza y satisfacción en el servicio.

EL NEARSHORING TRANSFORMA EL MODELO DE NEGOCIO: el trasladar la producción y distribución de productos a ubicaciones más cercanas al mercado objetivo garantiza tiempos de entrega más rápidos y reducción de costos.

AUGE DEL QUICK COMMERCE: entregas rápidas y eficientes en 30 minutos es una de las metas más ambiciosas. La clave no solo tiene relación con la adopción de tecnologías, sino también con la construcción de una cadena logística eficiente y bien planificada, que ha derivado en la creación de pequeños centros de distribución.

CLAVE PARA EL DESARROLLO DEL RUBRO:

¿Dónde comenzar una carrera en comercio exterior?

Para una gestión efectiva en logística, se requiere conocimiento de las operaciones comerciales internacionales, y viceversa. Finalmente, todo repercute directamente en el costo de los bienes.

TRINIDAD VALENZUELA

Institutos y universidades en Chile dictan carreras enfocadas en comercio exterior. "Quien desee desarrollar una carrera en comercio exterior debe tener profundos conocimientos en logística, ya que el factor crítico de éxito y la actividad que más participa en el costo de los bienes es la logística, más todo lo que esta implica: almacenamiento, distribución y transporte", dice Luis Leyton, docente de la Escuela de Administración y Negocios de Duoc UC.

A su vez, hay una amplia oferta internacional para posgrados. A continuación, algunas opciones de pregrado.

- Técnico en Comercio Exterior, IP Virgilio Gómez.
- Técnico en Comercio Exterior y Mercados Digitales, CFT Enc.
- Ingeniería en Comercio Exterior, IP Santo Tomás.
- Técnico en Comercio Exterior, CFT Santo Tomás.
- Técnico en Comercio Exterior, CFT Manpower.
- Técnico de Nivel Superior Comercio Exterior mención Comercio Electrónico, IP IPG.
- Técnico en Comercio Exterior, IP IPG.
- Técnico de Nivel Superior en



En el extranjero se pueden cursar posgrados como un Máster Oficial en Logística y Comercio Internacional en la Universidad Abat Oliba CEU, en Barcelona, España (en la foto), y una Maestría en Comercio Internacional y Logística en el Kedge Business School, en Francia.

"Quien desee desarrollar una carrera en comercio exterior debe tener profundos conocimientos en logística", asegura Luis Leyton, docente del Duoc UC.

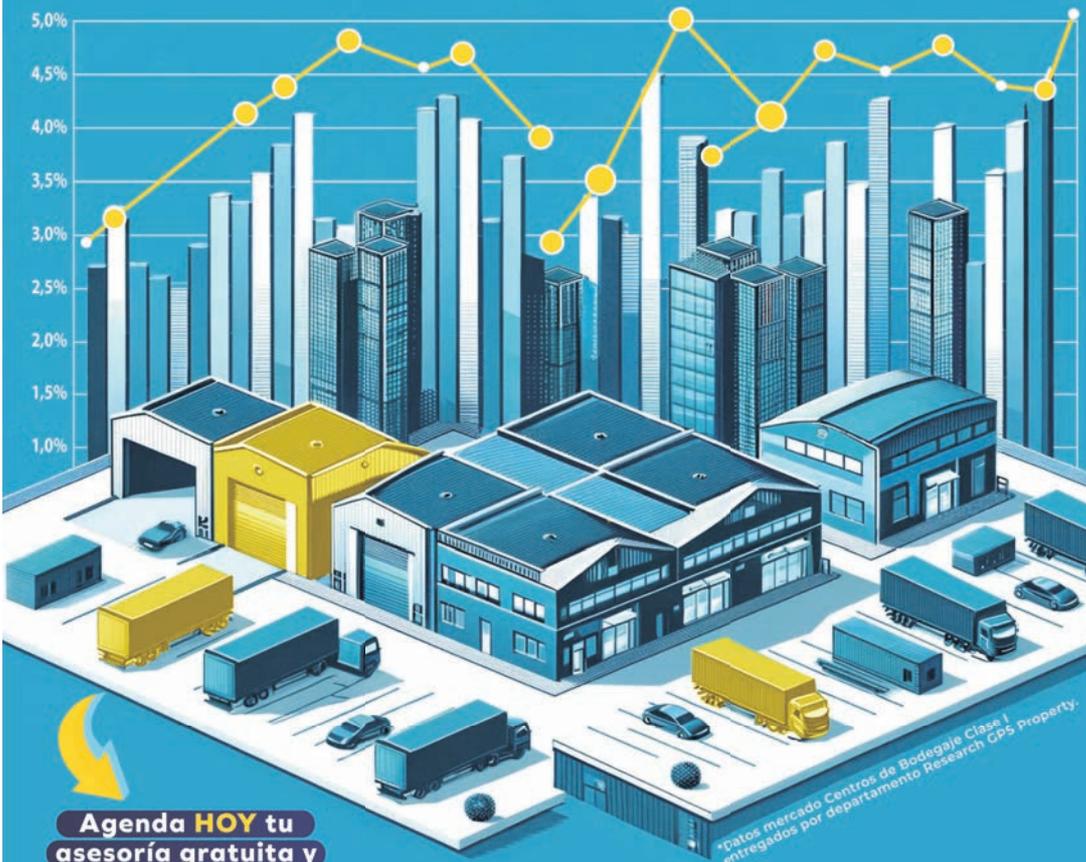
- Comercio Exterior y Mercados Digitales, IP Chile
- Ingeniería Comercial mención en Gestión y Comercio Exterior, CFT Cenco.
- Ingeniería Comercial mención en Gestión y Comercio Exterior, Universidad de Tarapacá.
- Ingeniero en Comercio In-

- ternacional, Universidad Arturo Prat.
- Ingeniería en Comercio Exterior, Duoc UC.
- Técnico en Comercio Exterior, Duoc UC.
- Ingeniería en Comercio Exterior, Inacap.
- Técnico Nivel Superior en Comercio Exterior, Inacap.

TRANSFORMA TU BODEGA EN BENEFICIOS

Vende, Arrienda, y Prospera con el Reciclaje Inmobiliario Industrial

2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vacancia 6,7%	Vacancia 5,0%	Vacancia 4,6%	Vacancia 0,5%	Vacancia 0,4%	Vacancia 2,5%



Agenda **HOY** tu asesoría gratuita y descubre el potencial de tu Inversión:



O descubre más en:

www.gpsproperty.cl

Tendencias 2^{do} Semestre 2023

 STOCK	 PRODUCCIÓN	 PRECIO	 VACANCIA
5.612.776 m ²	142.892 m ²	0,15 UF/m ²	2,5 %

LA CLAVE DEL ÉXITO ES LA CORRECTA DEFINICIÓN DEL PRECIO
BROKERAGE • FINANCIAMIENTO • LICITACIONES • CONSULTORÍA • ESTUDIOS • SEGUROS

LA LOGÍSTICA EN NÚMEROS

PAQUETERÍA INTERNACIONAL RECIBIDA EN EL AEROPUERTO DE SANTIAGO

Cada envío es una operación de recepción de la carga, que puede contener uno o más paquetes.

La cantidad de envíos recibidos hasta octubre de 2023 supera en un 51% la cifra de 2019 y en un 39% la de 2022 con respecto a los mismos periodos. En septiembre de 2023, los envíos *courier* superaron por primera vez en cinco años a los envíos postal.

LO RELEVANTE EN ESTA MEDICIÓN, SEGÚN EL OBSERVATORIO LOGÍSTICO, ES EL AUMENTO GENERAL DE ESTE TIPO DE CARGA, MUY PROBABLEMENTE RELACIONADO AL E-COMMERCE INTERNACIONAL.

TAMBIÉN LLAMA LA ATENCIÓN EL AUMENTO CONSISTENTE DE LA CARGA *COURIER*, QUE ES LA QUE MUEVEN EMPRESAS PRIVADAS, A DIFERENCIA DE LA POSTAL, QUE ES OPERADA POR CORREOS DE CHILE.

Fuente: Aduanas - Observatorio Logístico.

BREVE

Revolución tecnológica en la gestión aduanera de Chile

Procesos manuales, largas esperas en las fronteras y alta probabilidad de errores humanos han sido históricamente obstáculos constantes en la gestión aduanera a nivel mundial. Hoy, con los avances de la tecnología, existe un cambio transformador que está aportando a la eficiencia de las operaciones. Por ejemplo, los trámites digitales como la corrección de BL (Bill of Lading, documentos propios del transporte marítimo), endosos, canjes digitales y pagos vía páginas web han agilizado eficazmente el proceso aduanero. En el caso de las exportaciones y el ingreso de contenedores a *stacking*, todo se gestiona *online* entre el agente de aduanas y el puerto, facilitando el ingreso del transporte al recinto portuario.

"Para nosotros, los operadores logísticos, estos avances significan una revolución", dice Felipe Quinteros, CEO de Intermodal Line. "La reducción en los tiempos de procesamiento nos permite planificar con mayor precisión, disminuir costos y mejorar el servicio al cliente; además, la minimización de errores humanos en la clasificación y el procesamiento de mercancías garantiza una cadena de suministro más fluida y confiable", explica.

Sin embargo —precisa— todavía existen áreas susceptibles de mejora: "La integración completa de sistemas de inteligencia artificial podría ser el siguiente paso; además, se requiere invertir tanto en lo económico como en la capacitación del personal que utiliza estas tecnologías para maximizar su potencial. La colaboración transfronteriza entre aduanas utilizando plataformas tecnológicas comparadas podría mejorar aún más la eficiencia y agilidad en los procesos".

También reciben grandes embarques los puertos del Pacífico de Estados Unidos, como Los Ángeles y Palm Beach. Y el Medio Oriente, por su parte, se está convirtiendo en un importante receptor de mercancía nacional.

RICHARD GARCÍA

Chile exportó 64,5 millones de toneladas de carga el año pasado, según cifras estadísticas de Aduanas, de las cuales la mayor parte se transportó en barcos.

El principal destino de las exportaciones fue China, que recibió casi 30 millones de toneladas, y el protagonista indiscutido de esos desembarques fue Shanghai. "Es un puerto muy relevante, es donde recalcan los megacarrier que hacen los tráficos desde Estados Unidos, Centroamérica y Asia", detalla Carlos Vera, académico de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la U. de Chile, especializado en logística y planificación estratégica de operaciones portuarias.

En el caso de las exportaciones chilenas, ese puerto es el principal lugar de desembarque de productos agrícolas, minerales y productos manufacturados. Le siguen Hong Kong, Qingdao, Tianjin y Ningbo-Zhoushan, todos en Asia.

El producto más exitoso en los últimos años ha sido la fruta chilena, especialmente las cerezas, de las que se enviaron 387 mil toneladas solo en 2023. "Estamos hablando de 35 mil a 40 mil pesos que llegan a pagar por el kilo de cerezas, mucho más de lo que vale acá", destaca Francisco Gajardo, técnico en comercio exterior y jefe de carrera en la Escuela Nacional de Capacitación (ENAC). No es raro que algunas empresas destinen hasta 95% de su producción al mercado oriental.

En cuanto a volumen, los productos que más se desembarcan en los puertos chinos son minerales de hierro y sus concentrados (13 millones de toneladas), minerales del cobre y sus concentrados (8 millones de toneladas) y celulosa (3 millones de toneladas), detalla Salvador Aravena, ingeniero en comercio exterior y académico en Dujo UC.

Y apenas es el principio. "Si los chinos aprenden a tomar vino, también va a venir un auge brutal de exportaciones", pronostica Gajardo.

Aravena indica que en la ruta asiática les siguen en importancia el complejo Tokio-Yokohama de Japón, con 4 millones de toneladas recibidas, principalmente de maderas y minerales, y Busan, en Corea del Sur, con 2 millones de toneladas, correspondientes a minerales y maderas.

En los últimos años también ha irrumpido como importante receptor de carga chilena el puerto de Beirut, en el Golfo Pérsico, con un millón 380 mil toneladas, conformadas prioritariamente por minerales, maderas, manzanas y kiwis.

EN ASIA Y EUROPA, RESPECTIVAMENTE:

Shanghai y Rotterdam son los puertos que reciben más carga desde Chile



El puerto de Shanghai es uno de los más grandes del mundo y el mayor receptor de carga chilena en China.

En Estados Unidos, el complejo portuario Long Beach-Los Angeles, en la costa oeste, es donde recalca la mayor cantidad de exportaciones chilenas. En América del Sur, en tanto, son los puertos de El Callao, en Perú, y de Santos, en Brasil.

EN EUROPA

En cuanto al continente europeo, el puerto de Rotterdam, el más grande de Europa y uno de los más importantes del mundo, recibe una amplia gama de carga desde Chile, incluyendo productos agrícolas, minerales, manufactura-

dos y forestales.

El año pasado, la cantidad de carga chilena que llegó a Europa principalmente a través de este puerto neerlandés ascendió a poco más de 717 mil toneladas, destacando la celulosa, sal, cobre, uvas, vinos y paltas.

El Puerto de Hamburgo es otro destino clave en Europa y recibe también una cantidad significativa de carga desde Chile, desde alimentos hasta productos industriales y minerales.

Otros puertos europeos que reciben volúmenes significativos de exportaciones chilenas son Amberes, en Bélgica; Le Havre, en Francia; y Felixstowe, en el Reino Unido, que está a orillas del Mar del Norte y que cuenta con la mayor capacidad de contenedores de ese país.

"Rotterdam y Amberes son puertos que reciben mucha fruta", afirma Vera. "Son el enlace con el resto del continente, ya que desde

allí la fruta se distribuye vía transporte terrestre a otros países", agrega.

EN AMÉRICA

Estados Unidos recibió el año pasado casi 10 millones de toneladas de carga procedente desde Chile. Allí, el mayor receptor es el complejo portuario Long Beach-Los Angeles, en la costa oeste; mientras que en la costa este destacan New York y New Jersey. En tanto, en el Golfo de México, resalta Houston.

Las principales exportaciones a ese país fueron cobre y fruta. De hecho, Estados Unidos se convirtió el año pasado en el mayor importador de fruta fresca.

En cuanto a América del Sur, los receptores más importantes de carga nacional son los puertos de El Callao, en Perú, y de Santos, en Brasil, destaca Aravena.

ES TENDENCIA:

Claves para implementar un exitoso nearshoring

Con el objetivo de reducir costos, las empresas buscan nuevos horizontes de inversión para acercarse a su mercado destino.

IVÁN SILVA

La estrategia de relocalización de cadenas de valor, manufactura, producción o procesos comerciales en otros países cercanos, conocida como *nearshoring*, ha tenido un fuerte auge en los últimos años. Esto surge como respuesta a que varios agentes económicos se han visto en la necesidad de buscar ventajas comerciales y de logística, así como de contar con mejores productos y crear nuevas relaciones de negocio.

Para lograr un exitoso *nearshoring*, "deben implementarse procesos de búsqueda, adjudicación y control de calidad eficientes, porque la promesa de costos más baratos puede esfumarse si la relación entre la empresa y su proveedor en un país cercano es complicada", asegura Marcos Singer, director del MBA de la U. Católica de Chile. Además, explica, "deben encontrarse los socios adecuados, que correspondan competitivos a una alta confiabilidad; eso significa probar y equivo-



Esta práctica aumentará las exportaciones globales de Latinoamérica en US\$ 78 mil millones cada año, estima el BID.

car, y volver a probar".

Al respecto, subraya Patricio Durán, profesor del Diplomado en Dirección Estratégica de Operaciones y Logística de la U. de Chile, "existen algunos puntos clave a tener en cuenta y que son el costo y calidad;

afinidad cultural y zonas horarias similares; competencia lingüística y educación; operaciones rentables; fuerza laboral capacitada; seguridad de datos y cumplimiento; desarrollo ágil, y colaboración".

Según estimaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), esta práctica comercial puede aumentar las exportaciones globales de Latinoamérica en 78 mil millones de dólares cada año.

Sin embargo, a juicio de Marcos Singer, es difícil que Chile sea receptor de actividades provenientes de países desarrollados, "porque está lejos y tiene una mano de obra relativamente cara"; a diferencia de, por ejemplo, Argentina o Venezuela.

Ahora, de avanzar la implementación de *nearshoring* en Chile, Patricio Durán dice que los principales beneficios serían "el incremento de la inversión extranjera directa, nuevos empleos formales, aumento de la manufactura, crecimiento de las exportaciones y, obviamente, mayor crecimiento económico".

FUNDAMENTALES PARA EL COMERCIO EXTERIOR:

Las startups están redefiniendo la logística cross border

Las innovaciones que presentan prometen transacciones más ágiles, transparentes y más conectadas al comercio global.

TRINIDAD VALENZUELA

El *cross border*, como se conoce al intercambio de mercancías a través de fronteras, es una de las áreas de la logística que más ha ganado terreno por el aumento del comercio a nivel global. Este escenario ha creado grandes oportunidades de internacionalización para compañías de todos los tamaños. Para gestionar de manera efectiva esta tendencia, algunas startups han sentado las bases en el uso de la tecnología. Mientras unas ayudan a otras empresas a adquirir fácilmente productos extranjeros para vender, otras se enfocan en implementar soluciones de beneficios y pagos transfronterizos para garantizar políticas de retención más competitivas.

Aquí, algunas startups pioneras en *cross border*.

⇒ **Flexport**: fundada por Ryan Petersen en 2013 y con sede en California, destaca al simplificar y optimizar la cadena de suministro global. Su enfoque tecnológico

permite a las empresas gestionar de manera eficiente el transporte y la logística internacional en más de 100 países.

⇒ **Nowports**: con sede en México y fundada por Alfonso de los Ríos y Maximiliano Casal en 2019, emerge como el primer agente digital de carga en Latinoamérica. Ofrece una plataforma integral para digitalizar la cadena de suministro, aumentando la visibilidad operativa y proporcionando inteligencia de negocios a clientes en más de 10 países.

⇒ **Meru Logistics**: desde su sede en Reino Unido, despliega una red global potente, abarcando transporte de carga internacional, logística integrada, envío global y más. Con presencia en diversos sectores, incluyendo carga fuera de medida y mercancías perecederas, se erige como un actor destacado en la escena internacional.

⇒ **Panda Group**: con trayec-

toria desde 1989 y sede en Taipei, Taiwán, ofrece servicios logísticos integrados en Asia, África, Europa, América y Oceanía. Especializada en transporte, entrega urgente y servicios de exhibición de carga.

⇒ **Shippo**: fundada en 2013 por Laura Behrens Vwu y Simon Kreuz, destaca por mejorar el envío en el ecosistema de comercio electrónico. Proporciona a los comerciantes acceso a herramientas y tecnologías avanzadas, redefiniendo la experiencia de envío para empresas de todas las escalas.

⇒ **ShipBob**: con sede en Chicago y fundada en 2014 por Dhruv Saxena y Divy Gulati, ha establecido una red de cumplimiento internacional en regiones. Su tecnología patentada fusiona la gestión de pedidos, inventario y mercancías con datos predictivos, análisis y envíos optimizados, sirviendo a empresas de comercio electrónico en USA, Canadá, Reino Unido, la UE y Australia.



Las comunidades logísticas comunales favorecen la relación de los vecinos con las industrias e instalaciones logísticas de su comuna.

DESARROLLO URBANO:

Guías sobre logística dan valor a la participación ciudadana

Estos instrumentos de apoyo pretenden ayudar a los municipios a desarrollar comunas sustentables y con mejor calidad de vida.

GRACIELA ALMENDRAS

BUENAS PRÁCTICAS

Con el propósito de entregar instrumentos para que los municipios y sus comunidades locales puedan diseñar y ejecutar acciones que impulsen una logística urbana más eficiente y amigable, Conecta Logística, en conjunto con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), y con el apoyo de Corfo, han desarrollado dos guías: la primera, sobre recomendaciones de logística urbana para municipios, y la segunda, sobre buenas prácticas para la conformación de comunidades logísticas comunales.

De forma didáctica, la guía de recomendaciones de logística urbana para municipios "permitirá evaluar el desarrollo e implementación de iniciativas que apuntan a la eficiencia de la logística urbana y, por ende, a una mejor calidad de vida para los vecinos y la población flotante de las comunas", dice Leva.

La guía presenta 10 iniciativas que permiten mejorar las condiciones de habitabilidad, desarrollo económico y sostenibilidad de las ciudades. Se basan en cinco ejes de la logística urbana: medioambiental, seguridad vial, congestión, estructura territorial y actividad económica.

La guía de buenas prácticas para la conformación de comunidades logísticas comunales (CLC), en tanto, se compone de 12 herramientas: atracción de empresas e instituciones conformadoras de la CLC, levantamiento de brechas y oportunidades; compromiso de participación en la CLC; hito de conformación de la CLC; definición del propósito común de la CLC; modelo de gestión y liderazgo; creación de grupos de trabajo; metodología para el desarrollo de proyectos; fidelización; encuesta de percepción y satisfacción; sentido de pertenencia, y reconocimiento a la participación.

Se invita a los municipios a crear una coordinación público-privada constante para abarcar proyectos de forma colaborativa.

LAS RUTAS MÁS RIESGOSAS:

Piratería, tensiones geopolíticas y narcotráfico dificultan el transporte de carga marítimo

Los ataques terroristas en el trayecto al Canal de Suez son apenas uno de los puntos de riesgo que enfrentan las navieras en sus desplazamientos por las aguas del planeta.

RICHARD GARCÍA

El transporte de carga marítimo enfrenta desafíos y riesgos en diversas rutas alrededor del mundo, poniendo en jaque los tiempos de desplazamiento y el valor de los productos.

Un ejemplo es lo que está ocurriendo en el Mar Rojo, donde los rebeldes huties—un movimiento chiita que lleva luchando contra el gobierno yemení, de mayoría suní, desde principios de la década de 2000—han lanzado una serie de ataques contra las embarcaciones de carga occidentales como consecuencia de la invasión de Israel a Gaza que comenzó en octubre.

"La ruta marítima del Mar Rojo es esencial para el transporte de mercancías, con el Canal de Suez como una vía clave para el comercio global", advierte el especialista en logística Roberto Rosales, miembro del Grupo de Expertos Latinoamericano IncoTerms. "Cualquier interrupción en esta área, ya sea por conflictos, tensiones geopolíticas o desafíos de seguridad, puede tener un impacto significativo en el comercio internacional", recalca. Y eso ya está ocurriendo.

petroleros, graneleros y gaseeros que tenían destino el Canal de Suez han optado por virar hacia el Cabo de Buena Esperanza, lo que se prevé provocará un alza de los fletes.

La ruta que lleva al Canal de Suez no es la única que preocupa a las navieras. También no pierden de vista lo que ocurre en el Estrecho de Hormuz (entre Irán y Omán), un área donde se han reportado incidentes de piratería y tensiones geopolíticas.

De igual manera, es compleja la situación en el Mar del Sur de China. Esta ruta marítima es una de las más transitadas del mundo, pero está sujeta a disputas territoriales entre varios países ribereños. Las tensiones geopolíticas pueden estallar en cualquier momento, debido a una presencia militar en sus aguas.

Los barcos que están siguiendo la ruta del Cabo de Buena Esperanza, después de desplazarse bordeando África, pero lejos de la costa de Guinea. Esta área, especialmente cerca de las costas de Nigeria, Guinea Ecuatorial y Ghana, es conocida por su alto riesgo de piratería y robos a mano armada.

También hay inestabilidad en lo que se conoce como el Océano Índico Occidental, en las aguas cercanas a Madagascar y las Islas Comoras, las que han sido históricamente propensas a la piratería. En la ruta asiática, otro de los puntos que intranquiliza a las navieras es el Estrecho de Malaca. Ubicado entre Indonesia, Malasia y Singapur, es una de las rutas marítimas más importantes del mundo, pero también ha experimentado hechos de piratería y ataques a embarcaciones.

"El tema es complejo en las rutas sensibles internacionales, porque las empresas están obligadas a pasar por allí y muchas veces no hay alternativas. Por eso tienen que contratar seguros especiales para las naves y también para la tripulación", explica Carlos Vera, profesor de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la U. de Chile, especializado en el tema marítimo.

Reconoce que en Sudamérica lo que preocupa es el narcotráfico: "Hay que tener cuidado cuando se pasa por Buenaventura en Colombia y otros puertos donde el narcotráfico es fuerte; de hecho, las líneas evitan pasar por allí, porque pueden 'contaminar' la carga, es decir, embarcar drogas".

Comenta que la embarcación que tiene que ir por obligación, recalca, pero por poco tiempo. "Los seguros y la tarifa de flete es altísimo, justamente, para desincentivar que pasen por allí", admite. Los operadores de transporte marítimo suelen tomar medidas de seguridad adicionales y seguir recomendaciones de organizaciones internacionales y locales al planificar sus operaciones.

ALZA DE COSTOS

A más de 40 días del inicio de la crisis en el Mar Rojo, los buques

La ruta del Mar Rojo es la que ha experimentado más problemas en los últimos meses.



El "CMA CGM Palais Royal", el mayor portacontenedores del mundo propulsado por gas natural, navega en la bahía de Marsella, sur de Francia, en diciembre pasado. El gigante naviero francés CMA CGM anunció hace un mes que, al igual que Maersk y Hapag-Lloyd, suspenderá las travesías de portacontenedores por el Mar Rojo tras los ataques a buques por parte de los rebeldes huties de Yemen.

El ingreso de otras 30 hectáreas al mercado alivia en algo la escasez de terrenos para instalación de empresas, cuya vacancia ronda el 4%.

CRISTIAN MÉNDEZ

A 25 minutos de Santiago Centro se desarrolla un nuevo polo industrial: Parque Empresarial Portal Norte, ubicado en Alto El Mirazno, frente a la Ruta 5 Norte, en la comuna de Tiltill. Con una superficie de 30 hectáreas destinada al desarrollo industrial, este proyecto del Grupo Hispano incluye la fusión y subdivisión de terrenos, urbanización y recepción de obras, con servicios básicos como electricidad, agua potable y alcantarillado. Su objetivo es erigirse como un centro industrial y empresarial para actividades productivas y de servicios infonivos.

La primera etapa contempló la venta de más de 155.000 m² de terreno, "que ya cuentan con recepción de las obras de urbanización y con los permisos para enajenación de los diferentes lotes", detalla Benjamin Mac Donald, broker senior industrial de GPS Property.

El interés del mercado por este centro ha sido tal, que ya hay más de 100.000 m² prometidos. "Como GPS Property estamos en pro-

PARQUE EMPRESARIAL PORTAL NORTE: Nuevo polo industrial surge en Tiltill



La primera etapa ya cuenta con los permisos de urbanización requeridos.

ceso de comercialización de la etapa dos, en fase de venta en verde", comenta el ejecutivo.

FALTAN TERRENOS

De acuerdo con el reciente informe de GPS Property, correspondiente al primer semestre de 2023, el stock de parques industriales en el Gran Santiago es de 2.131 hectáreas, distribuidas en 64 proyectos. Del total de hectáreas, 959 se encuentran en el sector

norte, con precios promedio de 3,52 UF/m², con una vacancia que se mantiene en torno al 4%.

"Nos encontramos en un mercado con casi nula producción de parques industriales, por lo que este nuevo polo industrial, que cuenta con una superficie de 15,31 hectáreas en una primera etapa y 12,28 hectáreas en una segunda etapa, es una gran oportunidad para empresas logísticas y de transporte a un precio bajo (las 3 UF/m²", destaca Mac Donald.

COMPAÑÍA NACIONAL INVERTIRÁ US\$ 70 MILLONES:

Perú continúa atrayendo capitales logísticos chilenos

El mercado de las bodegas va al alza, impulsado por complejos industriales clase A. Se proyecta un 25% de crecimiento anual.

CRISTIAN MÉNDEZ

Perú es un foco atrayente de inversión para empresas chilenas del rubro logístico. A través de su filial en el país vecino, Megacentro anunció la inversión de US\$ 70 millones en dos años para el desarrollo de la cuarta, quinta y sexta etapa de su proyecto Megacentro Industriales Sur, ubicado en Lima.

Según explicó José Miguel Sáenz, gerente general de Megacentro Perú, el mercado del almacenaje está en alza. Actualmente, cuenta con 1.600.000 m² de bodegas, "con una tasa de crecimiento mayor al 14%, principalmente impulsado por el desarrollo de bodegas industriales clase A o de alto estándar, mercado que en específico tiene



Proyecto desarrollará tres nuevas etapas de su centro ubicado al sur de Lima.

más de 600.000 m² y proyecta crecimientos cercanos al 25% anual".

AUMENTANDO LOS M²

Megacentro Perú tiene 195.000 m² de áreas arrendables de bodegas, con una tasa de ocupación cercana al 100% en sus cinco centros: dos en Lima, uno en Chiclayo y dos en Arequipa. Además, se encuentra en estudio un sexto centro cerca del puerto del Callao.

De acuerdo con las proyecciones, agregó José Miguel Sáenz, en el primer trimestre de 2024 crecerán un 21% en área arrendable. "Esto corresponde a las nuevas implementaciones en curso, de 40.000 m², en Megacentro Industriales Sur, con un avance del 70% de construcción a la fecha".

Gran parte de esa área ya está comprometida. "Cerraremos 2024 con 235.000 m² de área arrendable de bodegas, posicionándonos como líderes en la implementación y operación de centros logísticos clase A", asegura.



MEGACENTRO

SUEÑA SIN LÍMITES DEL ESPACIO NOS ENCARGAMOS NOSOTROS

Somos líderes en soluciones inmobiliarias industriales, con la más amplia, diversa y flexible oferta de infraestructura y bodegaje, con presencia en Chile, Perú y Estados Unidos.



Empresa



Certificada

www.megacentro.cl

 Megacentrocl

 Megacentro