ADEX Coyuntura Económica	Medio Impreso		Página	Fecha
	La República		10	31/01/2025
			Valorización	Medida (cm2)
			US $ 2,950.80	644.14 (60.00%)

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN Y/O DIFUSIÓN

Puerto del Callao enfrenta sobrecostos por S/76 millones

COMMODITIES. La escasez de contenedores vacíos y el colapso logístico global han puesto en jaque las exportaciones peruanas, mientras las importaciones se encarecen.

Dax Canchari



RECARGO. En 2024 se sumó una penalidad de alrededor de S/19 millones en el sector de graneles.

APM Terminals Callao, operador del Muelle Norte del Puerto del Callao, reportó que la progresiva reducción en los precios internacionales de productos básicos (hidrocarburos, metales, fertilizantes, químicos, trigo, maíz y cebada) ha incrementado la llegada de embarcaciones. Como resultado, los tiempos de espera para la descarga de mercancías se han extendido hasta 15 días, generando congestión en el puerto debido a la alta demanda operativa.

"La crisis logística agravada por factores internacionales y locales que han generado sobrecostos superiores a los US$20 millones (alrededor de S/76 millones) solo en enero", detalló Juan Carlos León Siles, experto en Transporte y Logística Internacional, a La República.

La caída en el precio de los commodities, sumada a la presión por adelantar importaciones ante la llegada de Donald Trump al poder en Estados Unidos y la congestión en rutas clave como el Canal de Suez y el Canal de Panamá, han contribuido al desorden en Europa y Latinoamérica.

Problemas logísticos

Los contenedores vacíos son fundamentales para la logística del comercio internacional porque permiten equilibrar el flujo de mercancías entre regiones. En el puerto del Callao, donde se importan más contenedores de los que se exportan, es clave contar con vacíos disponibles para que los exportadores puedan cargar sus productos y enviarlos a sus destinos.

El problema surge cuando, debido a la alta demanda de espacio en los buques, las navieras priorizan transportar contenedores llenos y dejan vacíos en otros países, como Ecuador, Perú y Chile.

"El puerto del Callao enfrenta limitaciones en su capacidad operativa", afirmó el experto en comercio exterior.

Y es que DP World, especializado en contenedores, mantiene alta eficiencia en sus operaciones, mientras que APM Terminals, que maneja carga diversa como granos y fertilizantes, enfrenta complicaciones debido a su carácter multipropósito y problemas con el concesionario.

La crisis logística ha resultado en demoras en la descarga de buques, generando penalidades de "demurrage" (sobrestadía) que en el último año han sumado más de S/19 millones en el sector de graneles.

Impacto en Perú

Según Juan Carlos León, el escenario ha provocado que la exportación peruana disminuya, afectando los ingresos de las empresas y del país. En el caso de las importaciones, los sobrecostos se trasladan al consumidor final, encareciendo productos básicos como trigo, maíz, soya y materiales de construcción, lo que afecta directamente a la población.

A esto se le suma, a su juicio, el problema del transporte terrestre en el Callao, complicado por las obras de la Línea 2 del Metro y decisiones municipales que han restringido el acceso al puerto. ❖

Se necesitan más rompeolas

- Los puertos de la costa del Pacífico han experimentado un aumento en el número de cierres debido a las marejadas, lo que ha generado retrasos en la carga y descarga de mercancías.
- Se presentaron iniciativas para la construcción de rompeolas en Paita, al ser un puerto clave para la exportación de productos perecibles.
- Y en Ilo, que con su mar más agitado y la ausencia de una terminal de contenedores en el sur del país, obliga a los exportadores a trasladar sus mercancías hasta el Callao, incrementando costos logísticos y afectando la competitividad.

"El Congreso aprobó extender 30 años más los contratos de concesión, sin incorporar lecciones aprendidas".