

Beyond



Crisis en Colombia: colapso en Buenaventura genera importantes sobrecostos al comercio exterior

El alto precio de los fletes marítimos a nivel global y la interrupción del transporte logístico por el paro generaron un problemático cóctel para el comercio exterior colombiano. El resultado: los sobrecostos adicionales para la industria han elevado un 500% los precios logísticos normales en el puerto de Buenaventura.

Desde comienzos de año el sector de comercio exterior colombiano tenía claro que tenían ante sí meses complicados por el incremento del precio de los fletes marítimos, especialmente en las importaciones desde Asia. Lo ocurrido desde finales de abril y durante mayo y junio –con el inicio de las protestas sociales en el país en las terminales del puerto de Buenaventura– sin embargo, excedió cualquiera de sus previsiones. Y no solo por los altos precios para importar mercancías. Las cancelaciones de llegadas de buques al puerto, la imposibilidad de sacar las mercancías de las terminales y el bloqueo de las carreteras para llevarlas a destino se convirtieron en la tónica del sector durante semanas, poniendo patas arriba a la cadena logística. Y las secuelas aún perduran.

“Desafortunadamente vivimos unas semanas muy complejas”, resume **Miguel Ángel Espinosa, presidente ejecutivo de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (FITAC)**, quien explica que en las terminales del puerto de Buenaventura estuvieron sin poder moverse 600.000 toneladas de mercancías.

Los bloqueos de los accesos a las terminales de las tres sociedades que operan en el puerto de Buenaventura –Sociedad Portuaria Buenaventura (SPB), Sociedad Puerto Industrial Aguadulce (SPIA) y Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN), generaron un colapso en sus instalaciones, que conllevó

Beyond

Automotriz y sus Partes (ASOPARTES).

Cuando un importador contrata los servicios de una naviera para el transporte de mercancías, el flete o tarifa incluye una larga lista de subservicios, entre ellos “el alquiler” del contenedor, que debe devolverse vacío a la compañía en un número determinado de días. Cuando eso no sucede, sin embargo, la naviera cobra lo que en el mundo marítimo se conoce como ‘moras de contenedores’ y que ha sido uno de los factores que ha elevado el costo para las empresas importadoras y exportadoras. Y se trata de un sobrecosto que supone entre US\$ 2.700 y US\$ 5.250 al mes por contenedor de 20 pies, dependiendo de la naviera. “Estamos hablando de hasta US\$ 175 al día por contenedor. Si lo multiplicas para una empresa de consumo masivo que tenga cargas en 20 contenedores que no se pueden mover y han agotado los días de prenegociación con la naviera, ese taxímetro tiene unos costos impresionantes”, dice Miguel Ángel Espinosa.

Agente Marítimo / Naviera	ACP		E. GERLEIN			CIA TRANSP.	NAVENAL		MARITRANS	OCEANICA	ROLCO	NAVES		MSC
	CMA CGM	APL	HAMBURG SUD	MAERSK	ARAS	ONE	EVERGR.	HAPAG LL.	PIL	COSCO	YANG MING	WAI HAI	HYUNDAI	
Demoras de contenedor de 20 pies / Mes (en US\$)	3.600	3.150	5.250	5.250		4.200	2.700	3.900	1.950	2.700	3.900	2.700	3.300	4.350
Demoras de contenedor de 40 pies / Mes (en US\$)	4.500	3.600	5.250	5.250	4.680	4.200	3.450	4.050	2.700	3.300	4.500	2.700	3.900	4.950
Demoras de contenedor refrigerado / Mes (en US\$)	6.000	4.500	5.700	6.750		5.100	4.500	5.790	3.600	4.200	5.100	4.950	4.800	6.000

Fuente: FITAC

La sobreestadía del contenedor en el puerto, además, supone el pago de un bodegaje extra por parte de los importadores a las terminales portuarias de las operadoras del puerto.

Y es que en circunstancias normales las empresas tienen tres días libres de bodegaje, es decir, para mantener en sus instalaciones la carga. Pero, al excederse largamente generaron un nuevo sobrecosto, de entre US\$ 48 y US\$ 65 dependiendo del tipo de contenedor, y que al mes representa entre US\$ 1.500 a US\$ 2.500, según FITAC.

“Tengo un paro de 48 días que me impide sacar el contenedor, pero la naviera desconoce la fuerza mayor y dice ‘me tiene que pagar la sanción’. El cálculo en números muy redondos es que entre bodegaje y sanción de la naviera por no devolver el contenedor el importador colombiano está pagando 1 millón de pesos colombianos (US\$ 266,82) diarios por contenedor. Si decimos que en Buenaventura los terminales tenían 45.000 contenedores eso significa que diario los importadores tuvieron que pagar 45.000 millones de pesos (alrededor de US\$ 12 millones)” dice **Javier Díaz Molina, presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Comercio Exterior de Colombia (Analdex).**

Beyond

Concepto	Sociedad Portuaria Buenaventura (SPB)	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN)	Sociedad Puerto Industrial Aguadulce (SPIA)
Almacenaje contenedor 20 pies / Mes (en US\$)	1.500	1.650	1.500
Almacenaje contenedor 40 pies / Mes (en US\$)	1.650	1.950	1.650

Fuente: FITAC

Los líderes gremiales explican que ante el colapso de las terminales diversas navieras cancelaron sus escalas en Buenaventura, dejando la carga en otras terminales de la región, como Callao o Guayaquil, o incluso el puerto panameño de Colón o el mexicano de Lázaro Cárdenas lo que a su vez les generó la necesidad de pagar un nuevo flete para llevar la mercancía a Colombia.

Y la salida para algunas empresas, desesperadas por recibir su carga, fue cargarla de nuevo en buques de cabotaje hacia puertos como Cartagena y Santa Marta, gracias a la reglamentación del cabotaje especial por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). “Ese tipo de operaciones no sirve para todo tipo de carga, sino para una máquina, un repuesto o una turbina sin la cual la industria nacional estaría perdiendo muchísimo dinero. Tuvimos casos de compañías que nos decían ‘el cabotaje me sirve, cóbreme lo que sea porque tener mi planta parada me cuesta US\$ 1 millón al día’”, dice el presidente ejecutivo de FITAC.

Espinosa reconoce los esfuerzos de la DIAN en cuestiones como la ampliación del área para almacenar contenedores en las terminales. Matiza, sin embargo, que al generarse más “torres” de contenedores en los patios, encontrar un contenedor en semejante tetrís se convirtió en una ardua tarea e implicó en muchos casos movimientos extras de las grúas, las que también se cobraron extra a los importadores.

Rutas imposibles

Más allá del puerto, al complejo escenario se sumó el corte de carreteras y los ataques a camiones de carga que salían de las instalaciones portuarias, ante lo cual el gobierno local puso en marcha un sistema de escolta con la policía y el ejército nacionales. Sin embargo, según los gremios, pocos transportistas asumieron el riesgo de lanzarse a la carretera, y escasearon los conductores, lo cual de nuevo llevó a que los precios de los fletes de transporte terrestre se elevaran. Eso se tradujo, según Carlos Andrés Pineda Osorio, en que el precio del flete pasara para un transporte de Buenaventura a Bogotá de unos US\$ 650 a US\$ 2.000.





[Quiénes Somos](#) ▾ [Noticias](#) [Eventos](#) [Publicaciones](#) ▾ [Proyectos](#) ▾

Beyond

Exterior y Turismo y Transporte para que no haya un abuso de la posición dominante de las navieras. Y su presidente menciona que la resolución gubernamental para ampliar de tres a cinco días libres de bodegaje en los puertos públicos es una ayuda.

Hasta ahora, cada importador negocia con la naviera una posible revisión de sus sobrecostos, algo que para Miguel Ángel Espinosa ha llevado a descuentos importantes. “Las navieras nos han dicho, y nos consta, que por temas corporativos y gremiales no pueden negociar todas con todos los importadores. Eso sería un tema de cartelización bastante delicado”, dice el ejecutivo de FITAC.

Espinosa reconoce, sin embargo, que el gobierno colombiano no tomó las medidas necesarias en el momento justo para evitar que se presentaran los bloqueos de manera reiterada. Y desde su gremio han propuesto que se creen una especie de pólizas que cubran los extracostes de bodegajes y moras de contenedores, en el caso de que surjan nuevos paros.

“Desafortunadamente tanto nosotros como todo el sector empresarial y el gobierno sabemos que no va a ser el último paro, y tenemos que prepararnos para el siguiente”, dice.

Tomado de: [América Economía](#)

Artículo Anterior/Posterior

[← Perú abre nuevamente sus puertas a la carne bovina y porcina de Colombia](#)

[Se mantiene la tendencia de recuperación de las exportaciones en Colombia. En el mes de mayo crecen en 39,4% →](#)

Artículos Relacionados



Beyond



Memorias del ComexTalks: Una mirada global a la situación del transporte marítimo.





- Quiénes Somos ▾
- Noticias
- Eventos
- Publicaciones ▾
- Proyectos ▾

Beyond



Informe de comercio exterior colombiano enero-septiembre 2020

Próximos Eventos

▶



Crowe



14
Julio

Webinar

Colombia hacia una reforma fiscal sostenible

Reflexiones empresariales

▶





- [Quiénes Somos](#) ▾
- [Noticias](#)
- [Eventos](#)
- [Publicaciones](#) ▾
- [Proyectos](#) ▾

Beyond

AGOSTO

COLOMBIA

Twitter

<https://twitter.com/ANALDEXCO>

Hace alrededor de 4 horas del Twitter de Analdex Colombia vía Twitter Web App

 [Contáctenos](#)

 [Twitter](#)

 [Facebook](#)

 [LinkedIn](#)

Recaudos Online

Pague aquí



Analdex - Asociación Nacional de Comercio Exterior
Calle 40 No. 13-09 piso 10 Edificio UGI Bogotá
Teléfono: (57-1) 7000000-22
Email: analdex@analdex.org



[Quiénes Somos](#) ▾ [Noticias](#) [Eventos](#) [Publicaciones](#) ▾ [Proyectos](#) ▾

[Beyond](#)

