

Beyond



Javier Díaz

Presidente de Analdex

"Hay pocos contenedores vacíos en Buenaventura tras la crisis naviera, lo que obliga a empresarios a transportar buques vacíos desde Medellín y pagar un flete terrestre extra para mercancías".



Gustavo Gómez

Presidente Asociación de Exportadores de Café de Colombia

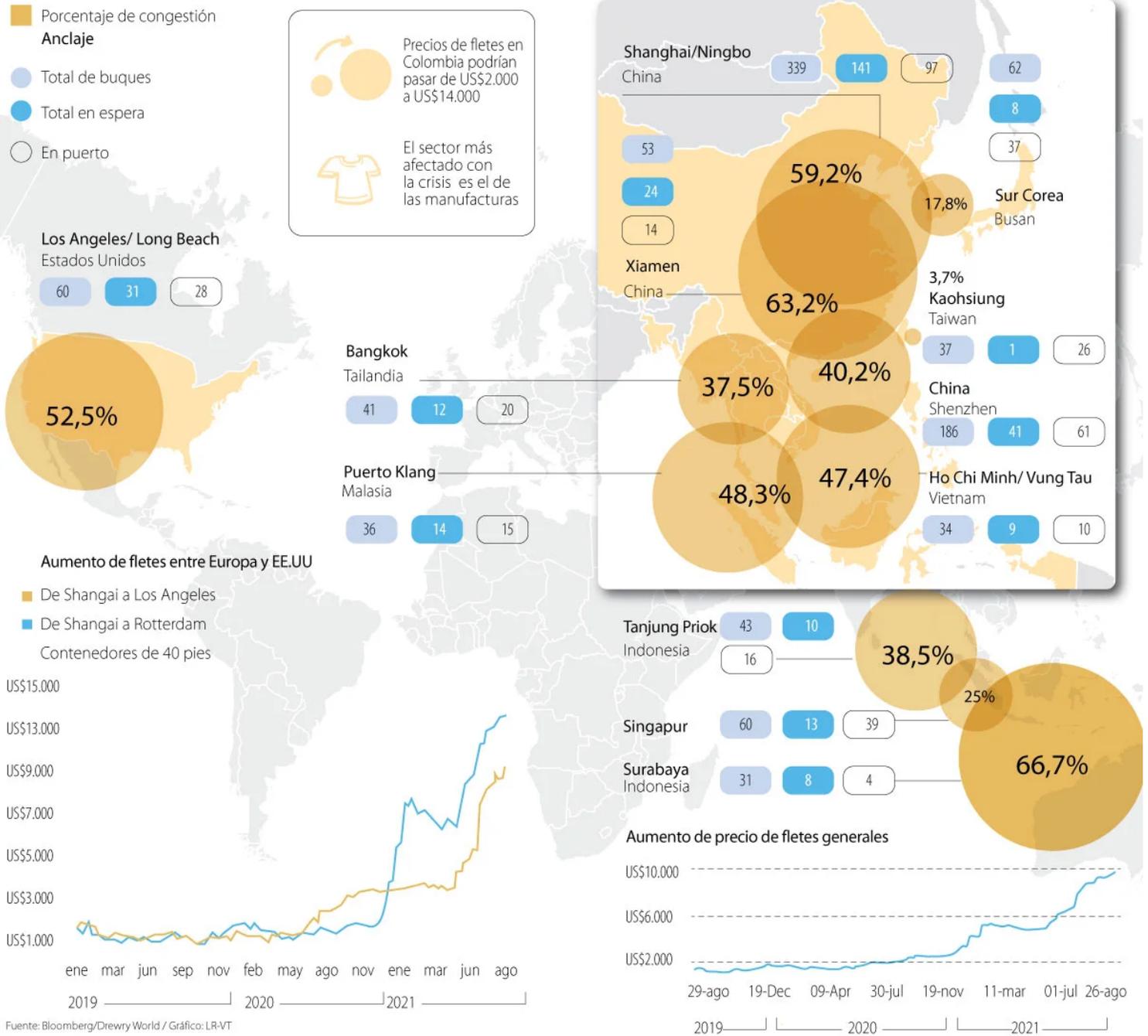
"La crisis de cierre afecta la disponibilidad de contenedores vacíos, que no solo afectan las exportaciones de café sino de

Crisis marítima en puertos de China y EE.UU. cuadruplicó los precios de los fletes

Se estima que los costos de alquiler de las embarcaciones tras el cierre de puertos en el mundo puede pasar de US\$2.000 a US\$14.000, un aumento de 600%.

El comercio mundial y los principales puertos de exportación están pasando por una de las peores crisis, tras los recientes cierres prolongados de diferentes puertos clave en el mercado, principalmente, en la zona asiática y de Norteamérica.

CONGESTIÓN DE PUERTOS CONTENEDORES



Esto, por cuenta de los brotes de covid, que han obligado a las empresas a aislar estrictamente a sus trabajadores, cerrar operaciones y dejar buques cargados frenados. Como consecuencia se ha cuadruplicado el costo de los fletes que pagan quienes adquieren este servicio de transporte, según el índice de contenedores de Drewry.

Los incrementos son evidentes, pues entre el año pasado y este se estima que los precios en fletes, para un contenedor de 40 pies, pasaron de estar, en julio de 2020 a US\$2.000, a un valor de US\$10.000 en agosto de este año.

Entre los puertos que más han tenido congestiones y buques apresados por los cierres, según datos de Bloomberg, se encuentra Ningbo, uno de los centros operativos más grandes de Asia y que retiene 141 buques de los 339 que han ingresado, manteniendo una congestión de 59,2% en sus operaciones (ver gráfico). Otro que presenta mayores

números es el de Shenzhen en China, que tiene en espera a 41 buques, de los 186 que han ingresado, registrando 59% de congestión.

En Estados Unidos la situación no es diferente, pues en el puerto de Los Angeles – Long Beach hay 31 buques en espera para atracar, de los 60 que han ingresado, con una congestión de 52% de toda la operación. Se estima que la totalidad de buques frenados en los 12 puertos principales, entre Asia y Estados Unidos, es de al menos 312.

De acuerdo con Maximiliano Rodríguez, experto en derecho laboral, se estima que los costos en los fletes en distintos países han subido entre 500% y 600%.

“La industria manufacturera es la más afectada con la crisis pues es la que más se transporta por medio de contenedores, en contraste, la de menor afectación puede ser la carga de granel, que cuenta con puertos diferentes y manejos de la mercancía disímiles de las manufacturas”, agregó.

Según la firma investigadora, Sicex Promoting Global Trade, se cree que el panorama marítimo tendrá cierta incertidumbre en lo que queda del año y la pandemia, pues se ha pronosticado una escasez de contenedores, por lo que las tarifas de fletes y el manejo de carga ralentizada puede ser una constante durante este año. Además, el índice mundial de contenedores contrasta que en la última semana este aumentó US\$204, y aunque las cifras son volátiles, pues seguirá cambiando conforme al desarrollo del mercado, lo cierto es que ya se ve un daño en el comercio, pues solo en una semana el costo del flete de un contenedor entre Shanghái y América del sur subió de US\$2.000 a US\$7.000.

Javier Díaz Molina, presidente de Analdex, aseguró que la crisis naviera ya toca al país debido a que existe muy poca disponibilidad de contenedores en los puertos, situación que obliga a los empresarios a gastar mayores cantidades de dinero en temas de alquiler y nuevos transportes de estos almacenadores de mercancía.

“Toda la logística se ha visto afectada, pues en la medida que hay escasez de contenedores, por ejemplo, en Buenaventura, los empresarios han tenido que tomar los contenedores vacíos de Medellín y pagar el flete para llevar el contenedor hasta el puerto, entonces no solamente está el aumento del flete marítimo que ha crecido 600%, pasando de US\$2.000 a US\$14.000, sino también el terrestre que sin duda se ha afectado”, agregó.

En esta misma idea coincidió Gustavo Gómez, presidente de Asoexport, asegurando que pese a que hubo una crisis por el covid en este sector, las repercusiones no se habían sentido tanto como en este momento, pues por las demoras muchas importadoras decidieron atracar en otro destino diferente al Puerto de Buenaventura, por lo que empezaron a escasear los contenedores para transportar los productos.

“Como exportadores de café vemos que no hay suficientes contenedores sobre todo en Buenaventura y aunque solo nos enfocamos en este tipo de producción es evidente que con los otros artículos comercializados, que entran o salen por el Puerto de Buenaventura, están viviendo exactamente lo mismo”, dijo.

Además, aseguró que para los exportadores la única solución es descartar el transporte que se hace por Buenaventura y tratar de enviar productos por la Costa Caribe y aunque la estrategia es viable, lo cierto es que puede representar un alza de entre 40% y 50% del valor normal que se cobraba en Buenaventura.

Afectación en China se debe en mayor medida al cierre del puerto de Ningbo

De acuerdo con Ana María González, economista de la Universidad Externado de Colombia, el puerto de Ningbo en China es uno de los mayores centros de exportación en el mundo, por lo que su cierre afecta todo el mercado de exportación mundial pues aunque existe el puerto de Shanghai y el de Hong Kong, estos no tienen las mismas capacidades, generando congestiones no solo en los procesos de carga y descarga sino en los de nacionalización, depósitos, registrando mayores costos fijos de importación.

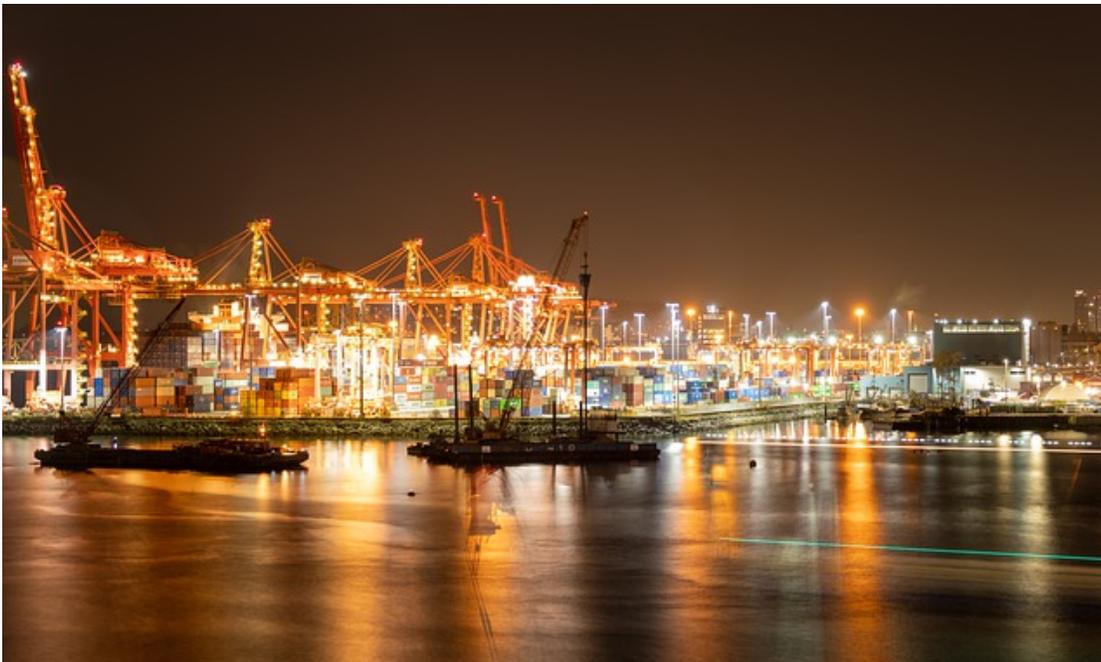
Tomado de: [La República](#)

Artículo Anterior/Posterior

← [Continua el crecimiento de las exportaciones, julio reporta la cifra más alta en 4 meses](#)

[Empresarios advierten que aún falta bastante camino para llegar a cifras de desempleo de prepandemia](#) →

Artículos Relacionados



Ideas para contribuir a definir una hoja de ruta frente a la inserción internacional de Colombia



Informe de comercio exterior colombiano enero-septiembre 2020

Próximos Eventos

A promotional banner for the XXXIII Congreso Nacional de Exportadores. At the top center is the Analdex logo, which consists of a stylized 'A' made of colorful geometric shapes (yellow, red, blue) and the text 'ANALDEX' in bold black letters, with 'AÑOS CRECIENDO JUNTOS' underneath. Below the logo, the banner is split into two main sections. On the left, a white rounded square contains the text '8 al 10 Septiembre' in large white font. On the right, a white rounded rectangle contains the text 'XXXIII Congreso Nacional de Exportadores' in bold black font. Below this, the slogan 'Reinventando el presente y modelando el futuro' is written in bold white font. The background of the banner features a pattern of light gray wavy lines.

Twitter

participar en los expertos del
Observatorio Aduanero Regional.
Inscríbase sin costo: bit.ly/CNE_21
pic.twitter.com/1J5fLuFFw5

 Contactenos

 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) 794 2122
Email: analdex@analdex.org

Todos los derechos reservados

Analdex @ 2018