



La inflación también se nota en el precio del transporte de carga

El precio de movilizar la carga por vía terrestre ha incrementado este año entre un 15% y 30% desde de abril. Así lo indicó Javier Díaz Molina, presidente de la Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex).

En este contexto, los transportadores explicaron que su gremio no ha sido ajeno a los choques que han encarecido el costo de vida en lo corrido de 2021.

De acuerdo con Manfri Parra, director ejecutivo de Camioneros de Colombia, la estructura de costos en este servicio, al igual que en los demás, está determinada por unas obligaciones fijas y otras variables.

Desde hace un tiempo –señaló– el Gobierno implementó el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SISE-TAC). Allí se detalla el tipo de vehículo y el volumen de carga para movilizar. Posteriormente, se define la ruta y los tiempos. Y con base en eso, se obtiene una tarifa que por lo menos –dijo– compense los costos básicos de cumplir con la entrega.

Ahora bien, tal como lo precisó, son las obligaciones variables las que pueden incidir en el alza de los viajes. Allí mencionó, principalmente, el combustible y los peajes (ver gráfico).

Paralelamente, las agremiaciones hacen notar que el 90% de los suministros para mantener los vehículos son importados. De ahí que también se han visto afectados por el precio del dólar, que este año se ha movido entre \$3.800 y \$3.900.

Canasta de precios

De acuerdo con el Dane, el costo de vida en septiembre creció 4,51% interanual en el país. Sin embargo, los insumos vitales para los transportadores de carga se ubicaron por encima del promedio total.

Por ejemplo, el valor del combustible creció 8,6% año a año, siendo este un rubro que puede pesar hasta 45% en el precio final de un viaje, según lo explicó el director de Camioneros de Colombia.

“Una tractomula de Cartagena a Bogotá, fácilmente, puede gastar \$1.800.000 solo en combustible y \$550.000 en peajes. Eso nos da \$2.350.000 en total y el flete hasta allá, sin utilidad, está en \$4.800.000”.

¿Por qué se pone a Cartagena como referencia? Porque los transportadores coinciden en que, tras el paro nacional del 28 de abril, los generadores de carga han migrado la operación al puerto ubicado en la capital de Bolívar.

Incidencia de la ruta

En línea con ello, Henry Cárdenas, presidente de la Federación de Empresarios del Transporte de Carga (Fedetranscarga), enfatizó en que cada kilómetro recorrido vale \$2.500 en posteriores costos de manutención.

En consecuencia, los 1.038 kilómetros entre Cartagena y Bogotá demandarían un mantenimiento por \$2,5 millones. Esa estructura de costos, según aseveró, también se traduce en una presión alcista.

Por ello, “el flete de Buenaventura a Bogotá puede costar \$5.500.000, mientras que desde Cartagena puede totalizar alrededor de \$7.000.000”, calculó.

Y agregó que, en el primer semestre de 2021, los camioneros movieron 65,6 millones de toneladas provenientes del comercio exterior.

Conforme a esas cifras, en el citado lapso, por la ciudad amurallada transitaban 10,4 millones de toneladas, mientras que 8,1 millones lo hicieron por Buenaventura. El resto del volumen se dividió entre los siete restantes puertos del Caribe.

No obstante, el presidente de Fedetranscarga se detuvo en esas métricas para remarcar el protagonismo de Cartagena tras los contratiempos de movilidad derivados del paro nacional.

“Creo que volver a tomar confianza para mover la mercancía por Buenaventura se va a demorar un poco porque Cartagena está brindando un muy buen servicio”, comentó.

Voz de los exportadores

En relación con esto, Javier Díaz Molina afirmó que este último “ha sido tradicionalmente el puerto de exportación de Colombia”.

“En la medida en que Buenaventura ha tenido escasez de contenedores, cargas que salían por allí ahora han buscado salir por Cartagena, un buen ejemplo es el café”, añadió.

Esa misma falta de contenedores ha implicado un factor adicional en el incremento de los fletes terrestres. Toda vez que, tal como lo apuntó, “ahora el exportador, en muchos casos, debe asumir el costo de llevarlos vacíos hasta el puerto”.

Por su parte, el Ministerio de Transporte había notificado recientemente una inversión de \$13 billones para proyectos infraestructurales en Buenaventura. Esto con miras a conservar la competitividad de esta región por la que históricamente, según esta cartera, se ha movido más del 50% de la carga en el país.

 Infográfico

Tomado de: [El Colombiano](#)

Artículo Anterior/Posterior

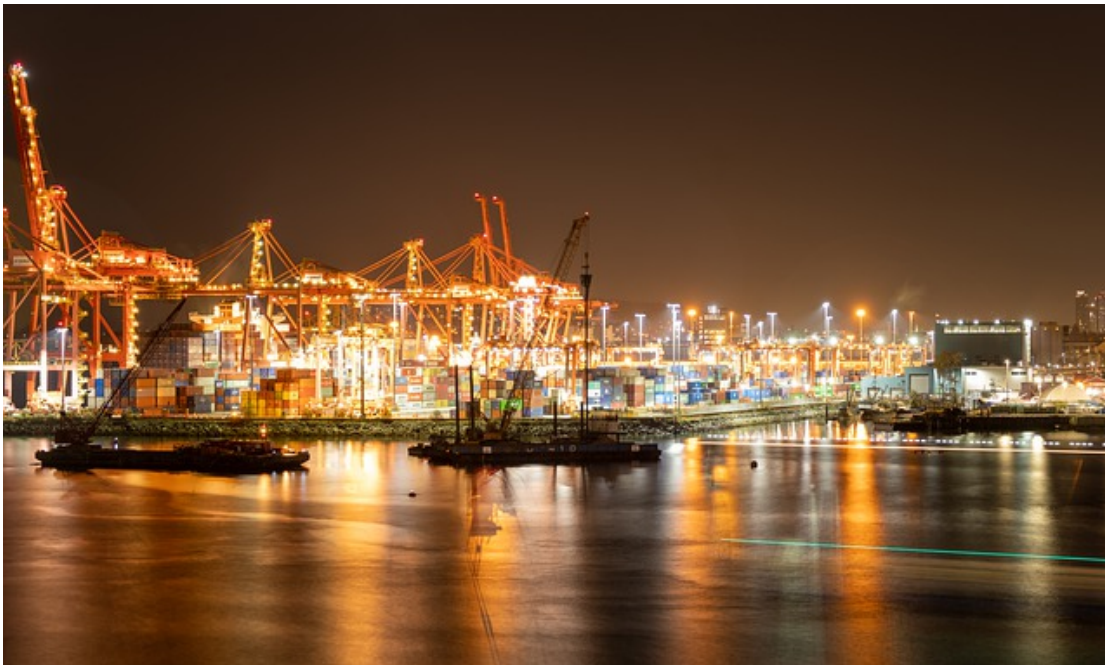
[← Las exportaciones subieron 28,4% en agosto, impulsadas por los productos agropecuarios](#)

[Exponotas No. 65 →](#)

Artículos Relacionados



Fletes marítimos espantan, Analdex advierte inflación mundial



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

Próximos Eventos





19 y 20
OCTUBRE

SEMINARIO

Optimización de costeo
en el transporte marítimo



ASOEXPORT
ASOCIACIÓN NACIONAL DE EXPORTADORES DE CAFÉ DE COLOMBIA



9 y 10
NOVIEMBRE

85
CUMBRE CAFETERA

Twitter

La última edición de la revista #Exponotas ¡Ya está disponible! No te pierdas el editorial de nuestro presidente ejecutivo @javierDiazMo (Pág. 3). Un análisis de la competitividad. la logística

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