

**PERSPECTIVAS DEL IMPACTO DE LOS PRINCIPALES CAMBIOS EN LA  
ACTUAL SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL EN EL  
COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO**

**TATIANA ALVAREZ RODRIGUEZ**

**ANGELA VITOLA CONEO**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
MINOR EN NEGOCIOS INTERNACIONALES  
CARTAGENA DE INDIAS D.T Y C.**

2006

**PERSPECTIVAS DEL IMPACTO DE LOS PRINCIPALES CAMBIOS EN LA  
ACTUAL SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL EN EL  
COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO**

**TATIANA ALVAREZ RODRIGUEZ  
ANGELA VITOLA CONEO**

**Monografía presentada como requisito para optar él  
Titulo de Profesional en Finanzas y Negocios Internacionales**

**Director  
JOAQUIN ROJAS  
Administrador Marítimo**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
MINOR EN NEGOCIOS INTERNACIONALES  
CARTAGENA DE INDIAS D.T Y C.  
2006**

Cartagena de Indias D.T. Y C. Abril 28 de 2006

Señores:

**COMITÉ EVALUADOR TRABAJOS DE GRADO**  
**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR**  
Ciudad.

Apreciados señores:

Por medio de la presente, nos permitimos someter a su consideración la monografía titulada “**PERSPECTIVAS DEL IMPACTO DE LOS PRINCIPALES CAMBIOS EN LA ACTUAL SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL EN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO.**” Para optar el título de Profesional en Finanzas y Negocios Internacionales.

Atentamente

---

**Tatiana Alvarez Rodríguez**  
**C.C 41.957.102 de Armenia**

---

**Ángela Vitola Coneo**  
**C.C 41.957.102 de Cartagena**

Cartagena de Indias D. T. Y C. Abril 28 de 2006

Señores:

**COMITÉ EVALUADOR TRABAJOS DE GRADO**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR**

Ciudad.

Apreciados señores:

Por medio de la presente, nos permitimos someter a su consideración la monografía titulada "**PERSPECTIVAS DEL IMPACTO DE LOS PRINCIPALES CAMBIOS EN LA ACTUAL SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL EN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO.**" De las estudiantes **TATIANA ALVAREZ RODRIGUEZ Y ANGELA VITOLA CONEO** para optar el título de Profesional en finanzas y Negocios Internacionales, en el que me desempeño cumpliendo la función de asesor.

Atentamente

---

**Joaquín Rojas Armella**

**C.C. 73.130.107 de Barranquilla**

Nota de aceptación

---

---

---

---

Firma del Presidente del Jurado

---

Firma del Jurado

---

Firma del Jurado

*A Dios, por darme la sabiduría y fortalezas  
Para la culminación de este proyecto  
A mis padres, por el sacrificio y el esfuerzo que hicieron para que esto  
fuera realidad y  
por darme el ejemplo para seguir adelante.  
A mi esposo Carlos Andres por el apoyo que me brindo  
En los malos y buenos momentos  
Por su paciencia y constancia*

*Tatiana Alvarez Rodríguez*

*A Dios gracias por darme la sabiduría,  
La salud y las fortalezas Para la realización  
De este trabajo, por hacerme comprender que este el comienzo de  
muchas metas por cumplir, por llenarme de  
Compromiso y persistencia  
A mis padres, por brindarme su apoyo incondicional en todo momento,  
A nuestro asesor por su colaboración y apoyo, por sus consejos  
y dedicación.*

*Angela Vitola Coneo*

## AGRADECIMIENTOS

- a Dios por darnos sabiduría necesaria para la realización de este proyecto
- Al profesor Joaquín Rojas por su asesoría, apoyo y constancia.
- A la sociedad portuaria regional de Cartagena y todos los participantes activos del comercio exterior colombiano y de toda su cadena logística que nos brindaron la información necesaria para el estudio.
- A las instituciones de educación no formal por toda la información y colaboración
- A la **Universidad Tecnológica de Bolívar** por darnos las bases para formarnos como profesionales integrales.



## AUTORIZACION

Cartagena de Indias, D.T y C. Abril 28 de 2006

Nosotras **TATIANA ALVAREZ RODRIGUEZ**. Identificada con cedula de ciudadanía número 41.957.102 de Armenia (Quindío) Y **ANGELA VITOLA CONEO**, Identificada con cedula de ciudadanía número 32.939.129 de Cartagena (Bolívar) autorizamos a la Universidad Tecnológica de Bolívar para hacer uso de nuestro trabajo de grado y publicarlo en el catalogo on line de la Biblioteca.

---

**Tatiana Alvarez Rodríguez**  
**C.C 41.957.102 de Armenia**

---

**Angela Vitola Coneo**  
**C.C 41.957.102 de Cartagena**

## **RESUMEN**

### **1. TITULO**

Perspectivas del impacto de los principales cambios En la actual situación del transporte marítimo mundial en el comercio exterior colombiano.

**2. AUTORES:** TATIANA ALVAREZ RODRIGUEZ Y ANGELA VITOLA CONEO

### **3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION**

Perspectivas del impacto de los principales cambios En la actual situación del transporte marítimo mundial en el comercio exterior colombiano. Para sugerir estrategias que minimicen los impactos desfavorables.

### **4. METODOLOGÍA**

El trabajo será de tipo analítico-descriptivo se realizara a través de fuentes primarias y secundarias. En la fuente primaria se hará por medio de entrevistas con personas que estén vinculadas en materia de logística y comercio exterior, SIAS y empresas exportadoras, respectivamente tabuladas y analizadas, para obtener argumentos del impacto. En las fuentes secundarias, se obtendrá información por medio de libros, paginas de Internet, revistas especializadas en el tema, estadísticas, entre otros lo cual nos permitirá profundizar, pronosticar, sustentar, argumentar y generar propuestas con respecto a la disminución del impacto.

## **5. RESULTADOS**

Los resultados se orientan a como la crisis por la que atravesó el transporte marítimo internacional impacto levemente en el comercio exterior colombiano a pesar de que los pronósticos fueran mucho mas dramáticos nuestra economía aun es muy pequeña en comparación con otras economías donde el impacto fue mas visible, sin embargo los problemas y situaciones de nuestro entorno global tarde o temprano terminaran afectándonos a algunos mas que a otros por tal razón es importante mantenernos informados, nuestra cadena logística debe cumplir con estándares internacionales que permitan que nuestros productos lleguen a ser competitivos frente a los del mercado foráneo.

## **6. CONCLUSIONES**

Con la presente investigación logramos comprender como el mercado del transporte marítimo internacional tiene una alta influencia en la economía mundial, se logro notar como en este mercado no se podría hablar de una verdad absoluta ya que todo depende desde que ente económico se este mirando la situación, lo que para algunos podría sumirse como crisis para otros podría ser un buen tiempo en sus utilidades; es importante tener en cuenta que son muchas las variables que inciden en la volatilidad del transporte marítimo mundial y en el comercio internacional. Comprendimos que es el mismo mercado que cada día se vuelve mas exigente, de hay la importancia de tomar medidas para poder estar a la vanguardia del comercio mundial, hoy la carga containerizada es un gran desafío pues en estos momentos los puertos a nivel mundial tienden cada vez a ser terminales de contenedores.

Es importante resaltar que nuestra economía en comparación con otras economías mucho más grandes no se vio tan duramente afectada por la crisis. La comunidad que trabaja en el comercio exterior no puede ser ajena a los

movimientos que ocurren en el ámbito mundial, porque tarde o temprano nos afectaran; tenemos a nuestro favor que los efectos en cualquier evento global toman algún tiempo en afectarnos, dándonos tiempo de reaccionar para así minimizar un posible impacto desfavorable. El transporte marítimo mueve cerca del 90% de las cargas por lo que cualquier hecho que lo afecte, lo hará también con nuestras cargas y su competitividad en el mercado.

Se nota preocupación en todos los actores por el pasivo papel del estado en facilitar la infraestructura adecuada de vías internas por donde mover las mercancías hacia y desde los principales centros de producción y consumo en el centro del país. Apenas en este gobierno se está empezando hacer algo respecto habilitar el río Magdalena como vía de movimiento de carga y se está dando impulso a las concesiones ferroviarias. Es imperativo demandar del estado, en todos los foros posibles mayor velocidad en la habilitación de las vías de conexión con los puertos de ingreso y salida de carga, con esto se reducirán los ciclos logísticos de los embarques y se aumentará la competitividad de nuestros productores.

Es notable la diferencia de pensamiento de los encuestados de acuerdo a su papel en el transporte internacional de mercancías; mientras los navieros, en general multinacionales, creen firmemente en la libertad de mercado, los agentes locales como SIA's y productores esperan más del estado para facilitar su labor.

## INTRODUCCION

La presente investigación es realizada con el fin de analizar el impacto de la crisis por la que atravesó el transporte marítimo internacional en el comercio exterior colombiano.

Vivimos en un mundo globalizado y es cierto que el comercio internacional entre todas las naciones y regiones del mundo no es un fenómeno nuevo el tema del transporte marítimo internacional se hace cada día mas importante por ser uno de los medios mas utilizado para el transporte de mercancía.

Hoy el mundo, habla cada día mas de competitividad, y aunque muchos la ven reflejada solo en los precios, este termino va mas allá, por eso la importancia de que cada día nuestra cadena logística sea mas eficiente y al mismo tiempo eficaz, para estar preparada con las exigencias de nuestro entorno globalizado, que cada día son mas, de ahí ha que nuestros puertos se preparen y sean cada vez mas competitivos. Además del sin fin de tareas que cada puerto debe implementar para no morir o dejarse absorber.

La economía Colombiana es una economía muy pequeña en comparación con la de otros países mas desarrollados en la cual el impacto ha podido ser mas significativo, sin embargo no estamos exentos de las consecuencias que trajo consigo la crisis por la que atravesó el transporte marítimo internacional, mientras el comercio internacional tenia nuevos retos, tuvo que enfrentarse a variables como el crecimiento acelerado de la economía china, que jugo un papel fundamental en el desajuste entre la oferta y la demanda de transporte marítimo y otros factores como el aumento del combustible, la escasez de hierro y acero lo que retrasa mas la construcción de nuevos buques y contenedores.

Las expectativas para el año 2005 se hallaban catastróficas, nuestros exportadores serían los más afectados, no solo por el aumento en los precios de los fletes, que traería como consecuencia el desequilibrio del mercado, también el hecho de no tener como despachar su mercancía, perderían credibilidad ante el mercado internacional, pero como nuestro comercio exterior no solo son nuestras exportaciones también hablaremos de nuestras importaciones, las cuales han detenido un paulatino aumento en los últimos años.

Aunque las perspectivas para el año 2005 y comienzos del 2006 no eran muy favorables, el impacto en realidad no fue tan fuerte como se esperaba.

Al analizar la carga contenerizada que es de suma importancia para el desarrollo de nuestro comercio exterior, por ser el medio donde se exportan nuestros productos no tradicionales y uno de nuestros productos más característicos que es el café como una muestra significativa de nuestro comercio exterior y por ser el medio que más se vería afectado ante la crisis, logramos percibir como se mantuvo ante la crisis.

En esta investigación explicaremos los principales factores, algunas de las causas más significativas y las consecuencias de tal fuerza de la crisis del mercado marítimo, al mismo tiempo mostrará cuáles serán las Tendencias en la Industria Marítima reflejadas en el aumento y estabilización en tamaño de barcos, Fusiones y compras entre navieros, Propagación de servicios conjuntos (alianzas), el ciclo de los fletes marítimos.

Durante el 2004 la actividad de transporte marítimo y sus repercusiones en el comercio exterior a estado rodeada de circunstancias similares a las mundiales en algunas rutas y países con mayor incidencia, así mismo las consecuencias tienen un matiz diferente de acuerdo al puerto que se utilice a las rutas de origen y destino de las cargas y a la naviera que se seleccione para transportar.

Los expertos pronosticaban para el año 2005 un año realmente crítico; con el estudio del tema veremos que el transporte marítimo al igual que otros mercados está regido por dos fuerzas una de oferta y otra de demanda, que a su vez dependen de muchos factores tanto internos a nivel país, como externos.

Los temas de la investigación no dejan de ser fuente de información disponible para la realización de los proyectos mediante la formulación de estrategias que permitan la generación de posibilidades de desarrollo del sector marítimo y portuario teniendo en cuenta su potencialidad y las condiciones de su entorno.

## CONTENIDO

### INTRODUCCION

	Pág
<b>0. PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN</b> -----	4
0.1 DISEÑO DEL TRABAJO -----	4
0.1.1 IDENTIFICACION DEL PROBLEMA-----	4
0.1.2 OBJETIVO GENERAL-----	6
0.1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS-----	6
0.1.4 JUSTIFICACION-----	7
0.1.5 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN--	8
0.1.6 METODOLOGÍA DEL TRABAJO -----	9
0.1.7 LOGROS ESPERADOS -----	9
<b>1. COMPORTAMIENTO DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL Y SUS PIRNCIPALES FACTORES DE CAMBIO EN LOS ULTIMOS AÑOS</b> -----	10
1.1 COSTO DE ARRIENDO DE BUQUES -----	12
1.1.1 Costo de construcción de embarcaciones nuevas-----	13
1.2 SEGUROS Y COMBUSTIBLE -----	14
1.3 ESCACEZ DE HIERRO Y ACERO -----	17
1.3.1 Cambio en el Acero -----	17



1.3.1.1 El Caso de China -----	17
1.3.2 Hierro -----	18
1.4 DESARROLLO ECONÓMICO DE CHINA PROMUEVO DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL. -----	19
<b>2. EL CICLO MARITIMO Y DE LOS FLETES Y SU INCIDENCIA EN AMERICA LATINA EN LOS ULTIMOS AÑOS. -----</b>	<b>21</b>
2.1 MERCADO DE FLETES-----	22
2.1.1 Comportamiento De Los Fletes Bajo La Libre Competencia-----	23
2.1.2 Comportamiento De Los Fletes Bajo Competencia Monopolística -----	23
2.2 FLUCTACIONES EN LOS MERCADOS DE FLETES -----	23
2.2.1 Fluctuaciones Esporádicas O Irregulares-----	24
2.2.2 Fluctuaciones Por Estaciones Climáticas-----	24
2.2.3 Fluctuaciones Cíclicas O Ciclos Económicos-----	25
2.2.3.1 Ciclo De Periodos Largos-----	25
2.2.3.2 Ciclo De Inversión-----	26
2.2.3.3 Ciclo Comercial-----	26
<b>3. CARACTERISTICAS DE LA OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL -----</b>	<b>27</b>
<b>4. COMPORTAMIENTO DE LA SITUACION DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO----</b>	<b>32</b>
<b>5. CONCLUSIONES -----</b>	<b>47</b>

RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFIA

ANEXO

## LISTA DE CUADROS

<b>Cuadro 1.</b> Almacenaje de Contenedores SPRC-----	36
<b>Cuadro 2.</b> Carga Movilizada En Los Últimos Años-----	37
<b>Cuadro 3.</b> Reporte De Movimiento De Contenedores Por Año-----	38

## LISTA DE GRAFICOS

<b>Grafico 1.</b> Movimientos De Contenedores Por Zona-----	12
<b>Grafico 2.</b> Principales Países Importadores De Hierro En El Mundo.-----	19
<b>Grafico 3.</b> Toneladas Transportadas Por Vía Marítima.-----	29
<b>Grafico 4.</b> Toneladas Transportadas Según Producto.-----	31
<b>Grafico 5.</b> Almacenaje De Contenedores.-----	35
<b>Grafico 6.</b> Movimiento De Contenedores SPRC.-----	37
<b>Grafico 7.</b> Movimiento De Contenedores SPRBUN-----	38
<b>Grafico 8.</b> Comportamiento Del Valor De Los Fletes En Los Últimos años, Ruta Cartagena - Veracruz- Altamira.-----	40
<b>Grafico 9.</b> Percepción De La Disminución De Espacios Marítimos-----	41
<b>Grafico 10.</b> Percepción Del Incremento De Los Fletes En Las Exportaciones.-----	42
<b>Grafico 11.</b> Percepción De La Proporción Del Aumento De Los Fletes.-----	43

## LISTA DE FIGURAS

**Figura 1.** Transporte Marítimo En Porcentajes-----28

**Figura 2.** Principales Rutas Marítimas.-----29

## LISTA DE ANEXOS

**Anexo A.** Encuesta Realizada a miembros activos del comercio exterior colombiano y el transporte marítimo internacional

## INTRODUCCION

La presente investigación es realizada con el fin de analizar el impacto de la crisis por la que atravesó el transporte marítimo internacional en el comercio exterior colombiano.

Vivimos en un mundo globalizado y es cierto que el comercio internacional entre todas las naciones y regiones del mundo no es un fenómeno nuevo el tema del transporte marítimo internacional se hace cada día mas importante por ser uno de los medios mas utilizado para el transporte de mercancía.

Hoy el mundo, habla cada día mas de competitividad, y aunque muchos la ven reflejada solo en los precios, este termino va mas allá, por eso la importancia de que cada día nuestra cadena logística sea mas eficiente y al mismo tiempo eficaz, para estar preparada con las exigencias de nuestro entorno globalizado, que cada día son mas, de ahí ha que nuestros puertos se preparen y sean cada vez mas competitivos. Además del sin fin de tareas que cada puerto debe implementar para no morir o dejarse absorber.

La economía Colombiana es una economía muy pequeña en comparación con la de otros países mas desarrollados en la cual el impacto ha podido ser mas significativo, sin embargo no estamos exentos de las consecuencias que trajo consigo la crisis por la que atravesó el transporte marítimo internacional, mientras el comercio internacional tenia nuevos retos, tuvo que enfrentarse a variables como el crecimiento acelerado de la economía china, que jugo un papel fundamental en el desajuste entre la oferta y la demanda de transporte marítimo y otros factores como el aumento del combustible, la escasez de hierro y acero lo que retrasa mas la construcción de nuevos buques y contenedores.

Las expectativas para el año 2005 se hallaban catastróficas, nuestros exportadores serían los más afectados, no solo por el aumento en los precios de los fletes, que traería como consecuencia el desequilibrio del mercado, también el hecho de no tener como despachar su mercancía, perderían credibilidad ante el mercado internacional, pero como nuestro comercio exterior no solo son nuestras exportaciones también hablaremos de nuestras importaciones, las cuales han detenido un paulatino aumento en los últimos años.

Aunque las perspectivas para el año 2005 y comienzos del 2006 no eran muy favorables, el impacto en realidad no fue tan fuerte como se esperaba.

Al analizar la carga contenerizada que es de suma importancia para el desarrollo de nuestro comercio exterior, por ser el medio donde se exportan nuestros productos no tradicionales y uno de nuestros productos más característicos que es el café como una muestra significativa de nuestro comercio exterior y por ser el medio que más se vería afectado ante la crisis, logramos percibir como se mantuvo ante la crisis.

En esta investigación explicaremos los principales factores, algunas de las causas más significativas y las consecuencias de tal fuerza de la crisis del mercado marítimo, al mismo tiempo Mostrara cuales serán las Tendencias en la Industria Marítima reflejadas en el aumento y estabilización en tamaño de barcos, Fusiones y compras entre navieros, Propagación de servicios conjuntos (alianzas), el ciclo de los fletes marítimos.

Durante el 2004 la actividad de transporte marítimo y sus repercusiones en el comercio exterior a estado rodeada de circunstancias similares a las mundiales en algunas rutas y países con mayor incidencia, así mismo las consecuencias tienen un matiz diferente de acuerdo al puerto que se utilice a las rutas de origen y destino de las cargas y a la naviera que se seleccione para transportar.



Los expertos pronosticaban para el año 2005 un año realmente crítico; con el estudio del tema veremos que el transporte marítimo al igual que otros mercados está regido por dos fuerzas una de oferta y otra de demanda, que a su vez dependen de muchos factores tanto internos a nivel país, como externos.

Los temas de la investigación no dejan de ser fuente de información disponible para la realización de los proyectos mediante la formulación de estrategias que permitan la generación de posibilidades de desarrollo del sector marítimo y portuario teniendo en cuenta su potencialidad y las condiciones de su entorno.

## **0. PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN**

### **0.1 DISEÑO DEL TRABAJO**

#### **0.1.1 Identificación del Problema**

El transporte marítimo mundial se ha ido convirtiendo en uno de los transportes mas usados en el mundo debido a sus bajos costos, la dinámica de ordenamiento mundial del comercio, el impacto de las nuevas tecnologías y corrientes integradoras en la región, vienen teniendo sus efectos en los puertos de los países de latino América; principalmente en los sistemas de transporte marítimo.

Las tareas normales de sostenimiento del buque y carga que caracterizaban los puertos, deben adaptarse a las nuevas exigencias del mundo. Los puertos en latino América se han ido convirtiendo en los centros de un sistema de transporte intermodal donde se intercambian transporte y servicios marítimos con sistemas ferroviarios, carreteros y aéreos; logrando desarrollar servicios cada vez mas amplios e integrados, para poder atender las exigencias del mercado y poder mantener una buena competitividad en términos de servicios y precios no solo con otros puertos, sino con otros medios de transporte.

Las exportaciones en Colombia han ido aumentando paulatinamente pero la crisis a la que pueden enfrentarse los exportadores es que no tengan como despachar sus cargas debido a factores en el panorama mundial que tienen incidencia en el comercio exterior colombiano como la creciente escasez de buques, que ha hecho que se incrementen los costos de los arriendos de estos.

Principalmente debido al crecimiento desmesurado de la economía china que ha demandado el desplazamiento de gran cantidad de barcos que operaban en otras partes del mundo; por otro lado los costos operacionales de los buques han ido aumentando como resultado a los altos costos de combustibles lo que a su vez implica un aumento en los fletes, debido a esto las navieras preferirán los clientes que aporten una mejor rentabilidad en países cuyas exportaciones sean menos sensibles al impacto del flete; la escasez de materias primas tales como el hierro y el acero para la construcción de buques se prevé que se extenderá por más de dos años debido a la gran demanda existente en china para obras de infraestructura eléctrica, lo que generará insuficiencia de buques y espacios mínimos para los contenedores durante ese periodo a su vez causal de efectos negativos para el comercio mundial.

Colombia deberá competir con los pasajes de la zona por los escasos espacios de los buques, ante unos transportadores marítimos ávidos de recuperar las pérdidas de los últimos diez años de fletes a la baja; será una guerra que ganaran los que paguen los fletes más altos. Nuestros exportadores castigados por la reevaluación del peso, por las difíciles condiciones de la infraestructura de vías de comunicación para conectar los principales centros de producción a los puertos, por los crecientes impuestos, por la inseguridad y por tantas otras desventajas, se enfrentan ahora a un nuevo reto: soportar un alza sin precedentes en los fletes marítimos y se espera no tener acceso a los espacios en los buques para la salida de sus productos al exterior. Las primeras víctimas serán nuestras exportaciones tradicionales, de bajo margen de utilidad y poco valor agregado y bajo precio por unidad de peso/volumen, muy sensibles al impacto del flete los productores de carga con mayor valor agregado tampoco saldrán indemnes pues deberán dejar la mayor parte de su utilidad actual en manos de los transportadores marítimos para lograr conservar la competitividad que ahora poseen en algunos mercados internacionales.

Es un panorama preocupante que no ha sido lo suficientemente estudiado en un país que todavía vive de espaldas al mar como en las épocas de Miguel Antonio Caro y que les puede costar perder mucho del camino recorrido por los exportadores en su afán por colocar productos competitivos en el agreste mercado internacional.

Se requiere analizar la incidencia que tienen y pueden tener los distintos cambios que ocurren en el transporte marítimo mundial dado el interés de Colombia para aumentar la participación en las exportaciones mundiales y garantizar un adecuado abastecimiento de importaciones para el desarrollo de la producción nacional.

### **0.1.2 Objetivo General**

Analizar las perspectivas del impacto de los principales cambios de la situación actual del transporte marítimo mundial y su incidencia en el comercio exterior colombiano. Para sugerir estrategias que minimicen los impactos desfavorables.

### **01.3 Específicos**

Establecer el comportamiento del transporte marítimo mundial y sus principales factores de cambio en los últimos años.

Describir las características de la demanda y la oferta del transporte marítimo internacional en Colombia y las principales dificultades que se han presentado.

Determinar las perspectivas de comportamiento de la situación del transporte marítimo mundial y su incidencia en el comercio exterior colombiano.

Formular propuestas estratégicas para minimizar los impactos desfavorables de los cambios en el transporte marítimo mundial en el comercio exterior colombiano.

#### **0.1.4 Justificación**

El transporte marítimo es considerado la columna vertebral del comercio internacional y constituye el tonelaje más grande transportado en el mismo.

Se está afectando por variables mundiales, como incremento de la demanda de transporte en China, la retrasada construcción de buques por la escasez de hierro y acero, el aumento de los costos operacionales de los buques, por el acrecentamiento en el costo de combustibles, entre otras.

Esta situación será incidente en el comercio exterior colombiano, la carencia de cupos, los altos fletes que les tocaría enfrentar a los exportadores, la cancelación de reservas, y los retrasos en los itinerarios esto como consecuencia podría dar al traste con los logros que ha obtenido Colombia en el nivel de exportaciones.

Mientras que en nuestras exportaciones se esperaba crecimiento record. Hay que enfrentar la situación en caso de que no haya como despachar las cargas.

La crisis podría empezar a repercutir en nuestros exportadores., y se esperaría un mayor impacto, por eso es necesario tomar medidas para enfrentarla y no permitir su crecimiento de hay la importancia de formular propuestas estratégicas para minimizar los impactos desfavorables., Basándonos en el análisis de la incidencia de los principales cambios de la situación actual del transporte marítimo mundial en el comercio exterior colombiano.

De no ser así posiblemente nuestras exportaciones decrecerían paulatinamente, trayendo consigo impactos poco favorables para el desarrollo y crecimiento económico del país. Finalmente el impacto mundial de la crisis repercutiría en todos los sectores exportadores colombianos, haciendo la salvedad que unos serían más afectados que otros.

Este trabajo intentara analizar las perspectivas a las cuales ya se están enfrentando los exportadores y difundir en la comunidad la problemática aportando sugerencias a los diferentes estamentos públicos y privados para enfrentar la situación.

### **0.1.5 Antecedentes de la Investigación**

La problemática a analizar en el presente estudio es de alguna manera inédita, pues el fenómeno del crecimiento de la economía china y su impacto en el comercio exterior colombiano es algo todavía por determinar, todos los días surgen pronósticos encontrados sobre que podemos esperar para nuestros productores y exportadores; pero desde la perspectiva de la escasez del acceso al transporte marítimo es muy poco lo que se ha discutido fuera de algunos artículos de columnistas muy especializados que han venido advirtiendo el problema. Artículos tales como:

**TITULO:** SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL E IMPLICACIONES EN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO.

**FUENTE:** PROEXPORT

**TEMA:** El sector exportador colombiano se vera avocado a optimizar sus procesos y programación en la logística de exportación para enfrentar la actual crisis del transporte marítimo, donde la escasez de buques y contenedores, la cancelación de itinerarios y los altos fletes se constituyen en el menú del día.

**TITULO:** OPORTUNIDADES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

**FUENTE:** PRESTATARIOS DE SERVICIO-LÍNEAS NAVIERAS

**TEMA:** Algunas de las líneas navieras que trasportan carga de exportación en condiciones de Fletamento, como banano, cemento y otros productos, están en la

Posibilidad de ofrecer capacidad sobrante para productos de terceros y tomar carga de importancia en los puertos de zarpé en origen.

#### **0.1.6 Metodología del trabajo**

El trabajo será de tipo analítico-descriptivo se realizara a través de fuentes primarias y secundarias. En la fuente primaria se hará por medio de entrevistas con personas que estén vinculadas en materia de logística y comercio exterior, SIAS y empresas exportadoras, respectivamente tabuladas y analizadas, para obtener argumentos del impacto. En las fuentes secundarias, se obtendrá información por medio de libros, paginas de Internet, revistas especializadas en el tema, estadísticas, entre otros lo cual nos permitirá profundizar, pronosticar, sustentar, argumentar y generar propuestas con respecto a la disminución del impacto.

#### **0.1.7 Logros Esperados**

Al finalizar la investigación se espera haber generado propuestas estratégicas tanto para el sector publico como para el sector privado colombiano de cómo minimizar el impacto negativo que podría generarse a partir de los cambios en la situación actual del transporte marítimo mundial para el buen desempeño del comercio exterior colombiano con el fin de ir en pro del desarrollo económico del país.

## **1. COMPORTAMIENTO DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL Y SUS PRINCIPALES FACTORES DE CAMBIO EN LOS ULTIMOS AÑOS**

El ciclo de expansión del que ha sido protagonista el comercio se explica por la recuperación del crecimiento económico en países desarrollados, especialmente en Estados Unidos y Japón, además del continuo y acelerado aumento de la demanda interna en los países del Sudeste Asiático y de China quien ha tenido un acelerado desarrollo económico en los últimos tiempos, cuya demanda ha impulsado los precios de las principales materias primas exportadas por América Latina y el Caribe logrando que se cree un desajuste entre la demanda y la oferta de transporte marítimo.

Cuando la demanda aumenta hace que se requieran más servicios de transporte y la oferta no está en condiciones de responder de la forma mas rápida posible, esta es una particularidad propia de este mercado, los fletes suben y recomienza la construcción, esto implica un alza de costos críticos, tales como los seguros, el combustible, el fletamento de buques por tiempo y precios.

El valor de los arriendos de buques por tiempo, el combustible marítimo y los seguros, experimentaron significativas alzas. Así mismo se produjo la implementación progresiva de nuevas medidas de seguridad y protección portuaria y marítima, que implicaron nuevos costos.

Un hecho importante en estos últimos años que ha marcado a las economías, son los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre del 2001, que han impulsado el desarrollo de las medidas de seguridad marítima y portuaria.



Según estadísticas del Ministerio de Transporte (MT) de China, el número de contenedores manejados anualmente por los puertos chinos se disparó desde 15.59 millones en 1999 hasta 48 millones en 2003 lo que señala que china manejo una cuarta parte del transporte marítimo mundial.<sup>1</sup>

Entre los cambios que más han impactado la situación del transporte marítimo mundial se encuentra el crecimiento desmedido de la industria oriental, China se está volviendo cada vez más importante en la industria global del transporte marítimo gracias a su floreciente negocio portuario y su firme crecimiento económico.

En el año 2001, los países de Asia representaron la mayor proporción (36,8%) del total en toneladas de las exportaciones mundiales transportadas por mar, Europa representó un 25,5% de las toneladas cargadas en todo el mundo, la mayor 20,9% del volumen mundial de exportaciones las contribuyeron los países industrializados de América del Norte y los países en desarrollo de América Latina y el Caribe, cuyas exportaciones de petróleo crudo, mineral de hierro, carbón y cereales representaron cerca de dos tercios del total de toneladas del hemisferio. África y Oceanía representaron un 9,4 y un 7,4% de las toneladas exportadas en el mundo.<sup>2</sup>

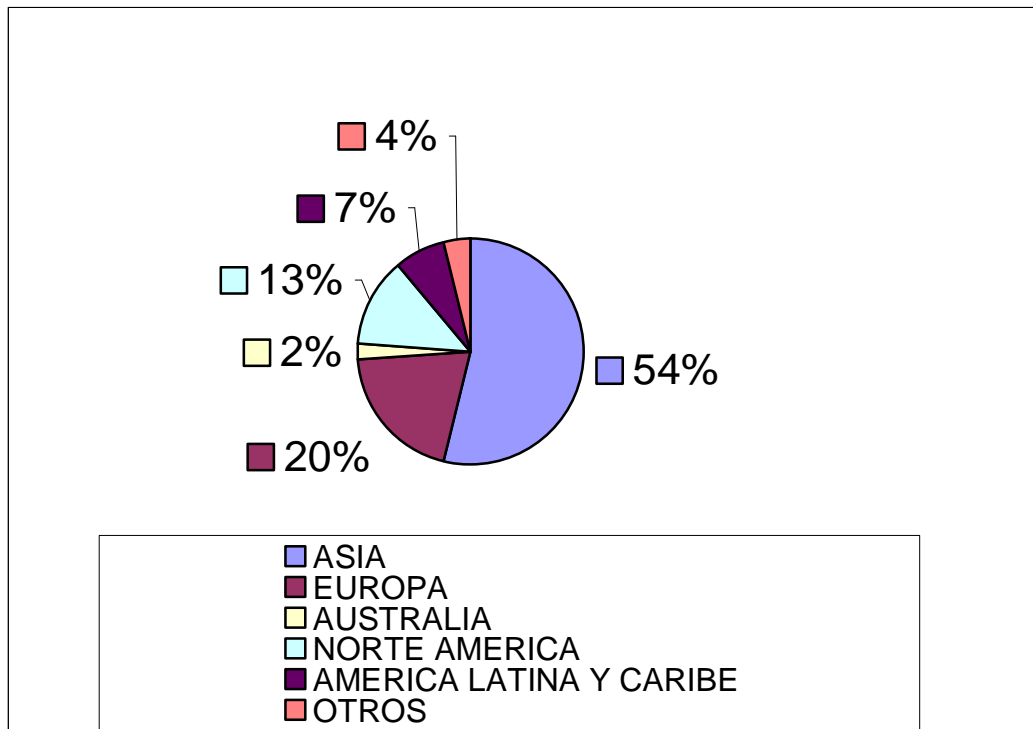
En el año 2003, Asia siguió representando la mayor parte con un 37,2%, los países de Europa con un 25,1%, entre América del Norte y los países industrializados de América del sur y Central lograron un 20,7%. Los países asiáticos constituyen aproximadamente la mitad de todas las tripulaciones, dos terceras partes de los administradores portuarios mundiales, el 83% de la construcción de portacontenedores y el 99% del desguace de buques. Veintiocho de las 50 principales empresas de transporte marítimo regular del mundo tiene su sede en Asia.<sup>3</sup>

---

<sup>1-2-3</sup> Cepa I; Untad 2003-2004 2

Del total de contenedores movilizados en el mundo la región de América latina y del caribe, es una de las más pequeñas en comparación con el resto, tiene un 7%, Asia con un 54%, Europa con un 21% y el 14,8 de Norte América

**Grafico 1. Movimiento De Contenedores Por Zonas.**



Fuente: CEPAL diciembre 2004

### 1.1 COSTO DE ARRIENDO DE BUQUES

El transporte marítimo mundial se ha visto afectado por diversas variables entre ellas el costo del arriendo de buques generada por la mayor demanda de naves como consecuencia del crecimiento y del flujo comercial mundial y especialmente el presentado por China.

Desde el año 2003, se observaron una serie de importantes aumentos en los precios de los buques nuevos o usados. La situación del sector marítimo en América Latina y el Caribe, desde las perspectivas del comportamiento de los precios de los fletes y los precios de arriendo y construcción naval.

Todos ellos, durante 2003 muestran un alza significativa. Observándolos desde tres mercados diferentes: 1) el de las cargas generales por contenedor; 2) el de gráneles secos y 3) el de gráneles líquidos (petróleo y derivados).

Cada área del mundo, tipo de mercancías y segmento de mercado presenta particularidades diferenciadas, es posible analizar la tendencia en la evolución de los precios, tanto de fletes como de buques y arriendos, apelando a índices generales que describen tales tendencias sin pretender explicar con precisión la situación de cada país o producto transado en el comercio internacional.

Los precios de arriendo de buques portacontenedores, exhibieron un crecimiento durante el 2003, respecto a los años anteriores. Para analizar la evolución de estos precios se presenta el índice HRCI (*Howe Robinson Container Index*). El HRCI, se calcula sobre la base de la capacidad de TEUs (Twenty Equivalent Units) = Contenedor equivalente a 20 pies) por buque.<sup>4</sup>

Se observa una aceleración marcada en el crecimiento de los precios de arriendo de los buques porta contenedores durante el año 2003. Mientras que en 2003 el HRCI creció 72%, las variaciones registradas durante el año 2002 fueron inferiores al 25%.

### **1.1.1 Costos De Construcción De Embarcaciones Nuevas**

La caída sistemática de los precios de los fletes a partir del 96/97, y que se prolongo hasta mediados del 2002, quitó incentivos a la construcción de nuevos buques, y al mismo tiempo años atrás cierto número de barcos pasó a desguace. Así, la oferta fue reduciéndose y el fuerte crecimiento de la demanda de fletes partir del 2002 en adelante generó un “cuello de botella” que generó un alza en los Fletes (por limitaciones para disponer de buques) que reimpulsó la construcción de buques nuevos.

En el 2003: La flota mundial en construcción corresponde a 2.822 buques. La construcción naval sigue siendo liderada por los constructores de Japón, Corea y

China. Entre estos tres países concentran el 75% de la producción mundial de buques.

Es importante señalar, respecto a los tipos de buque, que los petroleros y portacontenedores representan el 60% de la flota en construcción, seguido por los graneleros.<sup>5</sup>

Los precios de los buques nuevos durante el 2003 tuvieron un alza promedio del 9%, registrando precios cercanos a los máximos alcanzados en los años 2000 y 2001.<sup>6</sup>

La industria del transporte marítimo internacional cumple un rol de gran importancia para la economía y el comercio mundial. En la actualidad, el 90% del comercio mundial se transporta por mar.

## **1.2 SEGUROS Y COMBUSTIBLE**

Un hecho sumamente importante durante estos últimos años, son los temas que tratan de seguridad marítima y portuaria; después de los hechos del 11 de septiembre del 2001, el mundo quedó a la expectativa y por ende toca reforzar las medidas de seguridad.

El aumento del costo de los seguros se ha incrementado en los últimos años, por características propias del mercado. Según los estudios de la CEPAL del 2004, los seguros de indemnización aumentaron entre un 8% y 25%, durante el 2003 y 2004.

---

<sup>5-8</sup> CEP; En base al sistema ( CENTRO DE ESTUDIOS PARA LA PRODUCCION)

Hay que anotar que entre mas caros sean los buques, los costos de los seguros son directamente proporcionales con estos.

Con respecto a los combustibles también experimentaron un alto aumento en los precios que resultaron ser sostenidos durante el año 2001, respondiendo a la dinámica propia del negocio petrolero.<sup>7</sup>

En el caso del petróleo, en los últimos 18 meses se ha incrementado su valor en un 35%.; El año 2000 presento mejores perspectivas para el volumen del comercio mundial, que aumento en 6,5 por ciento, es decir superior al aumento promedio en la producción mundial. Se estima que en América Latina y el Caribe mejorarán sus indicadores comerciales por el alza en el precio del petróleo.

La creciente demanda de petróleo por parte de China está alterando de manera significativa la geopolítica internacional de la energía, especialmente en Asia-Pacífico. La evolución reciente y las previsiones de crecimiento del consumo y de incremento de las importaciones de petróleo (sobre todo desde Oriente Medio) han generado una honda preocupación entre los dirigentes chinos sobre la seguridad energética del país.

La respuesta está adoptando formas múltiples, entre las que destacan la voluntad de aumentar la seguridad y la fiabilidad de las importaciones de petróleo, mediante la búsqueda de nuevas fuentes de suministro y el control de las compras y de las rutas de transporte, y el deseo de impulsar a toda costa la producción nacional.

Esa respuesta está generando tensiones y puede crear conflictos adicionales con EEUU y otros grandes consumidores de petróleo, como Japón e India, así como con otros países de Asia-Pacífico. No cabe descartar, sin embargo, una cooperación reforzada entre las grandes economías de Asia oriental.

---

<sup>7</sup>CEPAL : Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe 2004

Una panorámica del sector energético en China, insistiendo en el fuerte crecimiento pasado y potencial de la demanda de energía.

Respecto a las importaciones por parte de china. La tercera parte aborda la percepción china de la seguridad energética en el sector del petróleo. La última parte se centra en las implicaciones geopolíticas en Asia-Pacífico de la búsqueda de petróleo por China.

“El afán que tiene China por la seguridad energética es mucho más que un asunto económico. Tiene que ver con la estrategia de desarrollo integral de China, con la dirección del programa de modernización de China.

El fuerte crecimiento económico de China en los últimos años se ha manifestado en una expansión muy considerable de su consumo de petróleo.

Por ejemplo, la demanda de petróleo se ha duplicado entre 1995 y 2005, cuando ha alcanzado 6,8 millones de barriles al día (mbd).

China consume más petróleo que Japón desde 2003, año en el que se convirtió en el segundo consumidor mundial. En 2004 China consumió 6,6 mbd, una cantidad equivalente todavía a una tercera parte del consumo de EEUU (20,5 mbd).<sup>8</sup>

Desde que pasó a ser importador neto de petróleo en 1993, China ha aumentado mucho sus compras al exterior.

En 2004 las importaciones brutas de petróleo (crudo y productos petrolíferos) ascendieron a 3,4 mbd y representaron más de la mitad del consumo. En 2000 las importaciones fueron de apenas 1,9 mbd, equivalentes al 38% del consumo .<sup>9</sup>

---

<sup>8-9</sup>BP 2005) Centro de estudios para la producción notas económicas real

### **1.3 ESCASEZ DE HIERRO Y ACERO**

Amenaza el transporte marítimo mundial, disminuyendo la oferta de contenedores y en el retraso de la construcción de buques.

#### **1.3.1 Cambio en el Acero**

- Ø Aumento de la demanda de China.
- Ø Globalización aumenta el tonelaje del comercio internacional.
- Ø Reducción de la participación del estado en la producción.
- Ø Escasez de materias primas y transporte marítimo.
- Ø Expectativas de un mayor crecimiento por el desarrollo de otros países de Europa, Asia y de Brasil.
- Ø Un nuevo nivel de precios.

##### **1.3.1.1 El caso de China**

- Ø Extenso período de alto crecimiento e inversión.
- Ø Elevado ahorro interno y flujos de capital internacional.
- Ø Traslado de industrias manufactureras desde el resto del mundo.
- Ø China consume cerca del 28% del acero del mundo, su mayor productor e importador.
- Ø Tasa de aumento del consumo anual de cerca de 20% entre 2000 y 2003.

La mayor proporción del hierro y una porción significativa de carbón siderúrgico se transportan por vía marítimo.

Es de vital importancia para el desarrollo del transporte marítimo el mercado siderúrgico, ya que estas variables influyen directamente en la oferta y demanda del mercado de transporte marítimo pues es una de sus variables más volátiles.

Al mismo tiempo este mercado está regido por las leyes económicas lo que indica que hay tiempos de escasez y de abundancia, factores que influyen de manera significativa en las respuestas del mercado marítimo.

### **1.3.2 Hierro**

Es un bien primario cuyo precio se fija cada año por negociación directa entre productores y consumidores. No es cotizado en bolsa ni se transan futuros. Existe la necesidad de un mutuo interés de compradores y vendedores en mantener una relación comercial de largo plazo.

El productor de acero no puede arriesgar la estabilidad de las especificaciones técnicas de su producción de acero por minimizar en forma absoluta sus costos de suministro.

El resultado de fusiones y adquisiciones desde 2003, 70% del hierro transportado por vía marítima (“seaborne trade”) es producido por tres empresas: CVRD, RTZ y BHP.<sup>10</sup>

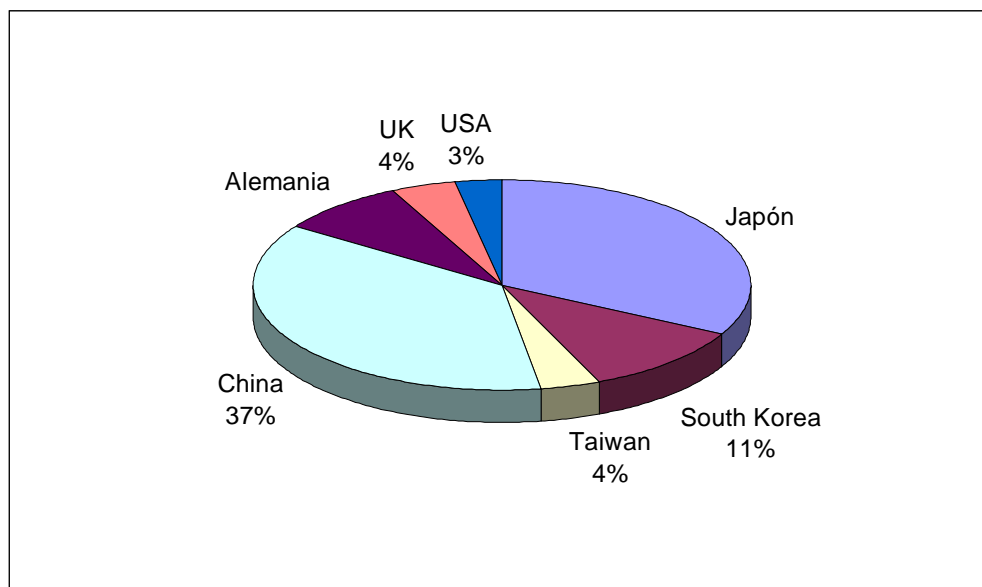
Hasta 1997 China era autosuficiente en hierro. En 2004, luego de cuatro años de crecimiento de la producción de acero al 20% y habiendo caído su producción de hierro en 17%, China importará aproximadamente 190 millones de toneladas.

---

<sup>10</sup> WSD, Agosto 2004



## Grafico 2. Principales Países Importadores De Hierro En El Mundo



Fuente: CRU Internacional, Septiembre 2004

### 1.4 DESARROLLO ECONÓMICO DE CHINA PROMUEVE DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

China es un país conocido por sus grandes inventos para la navegación marítima un claro ejemplo es la brújula. China comenzó a manejar obstáculos detrás de países occidentales desde que los emperadores de la dinastía qing (1644-1911) adoptaron políticas para rechazar el comercio y el transporte marítimo internacional.

Cuando la república popular china fue fundada en 1949 apareció el verdadero punto de retorno, después de que el país comenzó a aplicar en 1978 la política de la reforma y apertura hacia el mundo y el comercio hacia el exterior con el objetivo de acondicionar mejor los puertos chinos para el rápido desarrollo económico y el desarrollo del comercio exterior del país, china incrementó su inversión en la construcción y automatización de puertos y se hizo a sí misma.

Una participante cada vez más competitiva de la industria del transporte marítimo global, que solía ser dominada por estados unidos y la unión europea.

En 2003, Shangai, el puerto más grande en la parte continental de China, ocupó el tercer lugar mundial en cantidades de manejo de carga, detrás solamente de Hong Kong del país y de Singapur. Con el puerto de Agua Profunda Yangshan de Shangai.

El vigoroso desarrollo económico de China ha suscitado la prosperidad de la industria de transporte marítimo mundial. Muchos buques, apunto de ser vendidos como chatarras, volvieron a utilizarse y siguieron asumiendo la importante tarea de transportar grandes cantidades de mercancías de importación y exportación.

China importa a diario grandes cantidades de petróleo crudo, minerales de hierro y otras materias primas desde la región del Golfo, Australia, Brasil y Canadá. Al mismo tiempo, muebles, aparatos electrodomésticos y juguetes hechos en china están siendo transportados por vía marítima con destino a países como Estados Unidos y algunos europeos.

Debido a la prosperidad del negocio, las empresas de transporte marítimo provenientes de Asia, que se esfuerzan por aumentar continuamente su fuerza, han logrado controlar ahora cerca del 40 % de flotas de carga mundial. Las viejas potencias marítimas como Grecia, Italia, Bélgica, Dinamarca, Alemania y Noruega no pueden sino lamentar.

Tan sólo en unos pocos años, el rápido desarrollo económico de China provocó un brusco aumento de la importación de petróleo y minerales de hierro.

Las estadísticas demuestran que la capacidad de carga y descarga de contenedores de la zona del delta del río Zhujiang ha sobrepasado la capacidad total de todos los puertos de los Estados Unidos.

## **2. EL CICLO MARITIMO Y DE LOS FLETES Y SU INCIDENCIA EN AMERICA LATINA EN LOS ULTIMOS AÑOS**

Después de estudiar, el comportamiento del transporte marítimo en los últimos años, y analizar las condiciones que se presentaron entre el desequilibrio de la oferta y la demanda, experimentando un aumento en los precios.

El ciclo marítimo no es mas que una secuencia de sucesos de desequilibrios y equilibrios entre la oferta y la demanda de los servicios del mercado marítimo.

El premio Nóbel de economía 1969, Jan Tinbergen, hace una comparación de los precios de los últimos años de los fletes con las del ciclo de los cerdos (pig cycle).

En el sector naviero existe una ciclicidad de los equilibrios/desequilibrios de oferta y demanda, debida a una falta de simultaneidad de la producción-reaccionando al incentivo de los precios, fletes-,que causa que la oferta sea baja durante la parte alta de los precios, y la cantidad ofrecida se torne alta tiempo después, provocando baja de precios y sobreoferta. Ante una situación de precios bajos (fletes bajo), en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desguase mas cantidad de buques.

Cuando la demanda aumenta requiriendo mas servicios de transporte, la oferta no esta en las condiciones de responder rápidamente, los fletes suben y recomienza la construcción, provocando posteriormente una sobreoferta, baja de fletes.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> WSD, Agosto 2004

Otro tema muy importante a tratar es el de los fletes marítimos, respaldado por la teoría económica que afirma que el mercado, para desarrollar sus funciones, descansa en el libre juego de la oferta y la demanda.

Al enfocarse en el estudio de la oferta y la demanda en un mercado para un bien determinado. Los planes de cada comprador y cada vendedor son totalmente independientes de los de cualquier comprador o vendedor.

De esta forma aseguramos que cada uno de los planes de los compradores o vendedores depende de las propiedades del mercado y no de conjeturas sobre posibles comportamientos. De los demás.

A mayor demanda se incurre en una escasez y la oferta disminuye inversamente proporcional a lo que súdese con los precios de los fletes que tienden al alza, mientras que se vuelve al punto de equilibrio y luego la oferta supera a la cantidad demandada, los fletes tienden a disminuir. Todo esto hace parte del ciclo marítimo.

## **2.1 MERCADO DE FLETES**

Podemos definir mercado como el espacio donde interactúan la oferta y la demanda en este caso de servicios de transporte marítimo.

No podemos hablar del mercado de los fletes como un único mercado general, ya que puede que existan múltiples mercados de acuerdo a las zonas geográficas, al tipo de producto entre otros.

Los mercados pueden ser de libre competencia o de competencia imperfecta.

### **2.1.1 Comportamiento del mercado de los fletes bajo la libre competencia**

- ∅ En este mercado ningún productor o comprador puede afectar el precio. Se rige por la ley de la oferta y la demanda.
- ∅ En este tipo de mercado un gran numero de armadores compiten, por la carga de numerosos embarcadores.
- ∅ Ninguno de los armadores es lo suficientemente poderoso para controlar el mercado.
- ∅ Entrar en este mercado es lo suficientemente fácil.

### **2.1.2 Comportamiento del mercado de fletes bajo competencia monopolística.**

- ∅ La oferta y la demanda están representadas por una o algunas grandes compañías.
- ∅ Cada una de esas líneas pueden debido a su tamaño y acciones en el mercado, influenciar el nivel de precios.
- ∅ Cada una de esas líneas puede por su tamaño y acción en el mercado influenciar en el nivel de precios.
- ∅ La competencia entre compañías es casi o totalmente eliminada.

## **2.2 FLUCTUACIONES EN LOS MERCADOS DE LOS FLETES**

Los precios en el mercado no son fijos, generalmente fluctúan básicamente de tres formas:

- Ø Esporádicas
  
- Ø Según las estaciones climáticas
  
- Ø Ciclos económicos.

### **2.2.1 Fluctuaciones esporádicas o irregulares.**

Ocurren de un momento a otro su duración máxima es de seis meses. Estos cambios se pueden dar por razones políticas o especulativas en caso de un incremento rápido en las ganancias.

Por los cortos periodos de duración tienen poca influencia en las políticas con las que operan los armadores y no inducen a cambios a largo plazo.

### **2.2.2 Fluctuaciones por estaciones climáticas**

Están determinadas por los cambios climáticos en los hemisferios terrestres. Las estaciones climáticas afectan la demanda de los productos y servicios.

Estos periodos de duración son cortos y estables, pues están directamente ligados con las estaciones climáticas.

Dichas fluctuaciones son fácilmente determinadas, situación que le permite a las compañías marítimas prepararse ya sea charteando buques adicionales, programando la reparaciones de los buques mas antiguos en los periodos en la demanda disminuye.

### **2.2.3 Fluctuaciones Cíclicas o Ciclos Económicos**

Estos periodos pueden ser largos, cortos o medios, y se repiten periódicamente de acuerdo al comportamiento de las variables económicas, como la producción, el empleo, los precios entre otras.

Esta teoría a su vez tiene tres ciclos básicos:

- Ø Ciclo de Periodos largos.
- Ø Ciclo de Inversión
- Ø Ciclo Comercial

#### **2.2.3.1 Ciclo de Periodos Largos**

Se compone de un periodo de 50 años, que se dividen en 20 años de expansión, 10 de estabilidad y 20 de recesión.

Las dos fases principales son los dos ciclos de expansión y de recesión y se caracterizan por el lento crecimiento de los precios, el lento decrecimiento de las tasas de interés, un incremento nominal de los salarios, el aumento del comercio exterior, acelerado incremento en el consumo de energía y materias primas.

En el mercado marítimo la demanda de transporte se ve aumentada y se necesitan nuevos buques que deben ser construidos.

Un tiempo después la industria del transporte marítimo satisface la demanda del transporte y los precios se estabilizan.

### **2.2.3.1 Ciclo de Inversión**

La duración de este ciclo es de 10 años, su análisis es un poco mas complicado que el del ciclo de periodos largos.

En el transporte marítimo se ve reflejado en el aumento o la disminución de la demanda de tonelaje. En el periodo de transición entre la expansión al estancamiento de los fletes las utilidades de los armadores disminuyen y como resultado dejan muchos buques amarrados o desguazados. Aquí los precios de los buques bajan.

### **2.2.3.2 Ciclo Comercial**

La duración de este ciclo es de 3 a 4 año; esta muy ligado a los precios de materia primas y productos terminados almacenados por productores y consumidores. Este ciclo se encuentra muy ligado a políticas de corto plazo.



### **3. CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA Y LA DEMANDA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

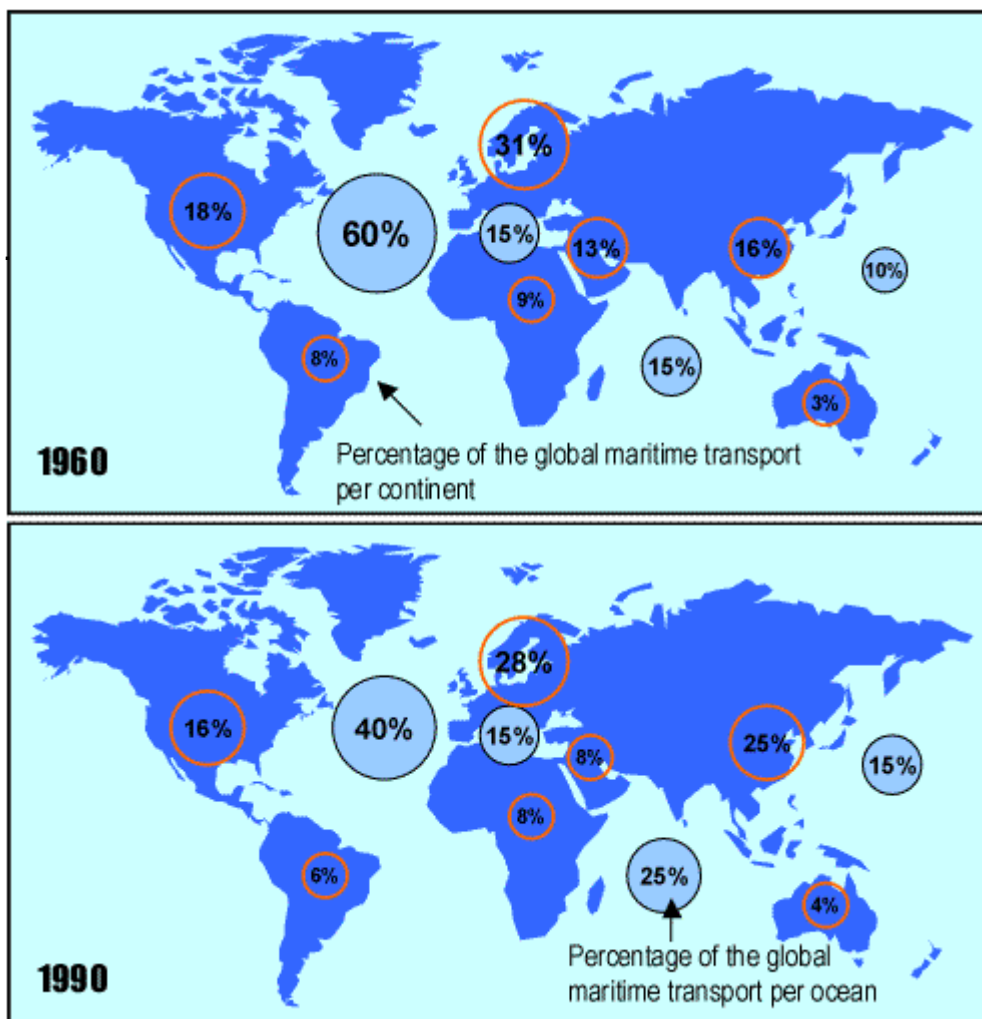
El transporte marítimo mundial ha mostrado siempre un comportamiento particular frente a la demanda del Comercio Internacional, porque sus respuestas ante las fluctuaciones tan dinámicas de la economía global distan de ser tan expeditas por su misma naturaleza.

La botadura de un barco desde su orden de construcción ocurre en aproximadamente dos años, eso en términos de reacción ante los fenómenos del Comercio Internacional puede ser mucho tiempo, por lo que el transporte marítimo se ha enfrentado a ciclos que alternan el exceso de barcos y espacios, con la baja de fletes resultante y otros con escasez de barcos y recuperación de los precios de fletes.

También hay que tener en cuenta el desplazamiento de la demanda del transporte marítimo, en la figura 1 podemos apreciar la variación de la demanda por océano que habido en los últimos 30 años, con un incremento notable de las cuencas del Pacífico y del Índico en detrimento del tráfico entre América y Europa. Este fenómeno desplaza también la oferta y hace más escasos los espacios disponibles en los barcos en las zonas de menor crecimiento.

Como resultado de la existencia de los principales mercados, los servicios marítimos tienen dos grandes corredores, el Este – Oeste y el Norte – Sur. El primero de gran desarrollo por encima del segundo después de los últimos 40 años y la reactivación económica del Japón, China, India y en general del Sudeste Asiático

**Figura 1. Transporte Marítimo En Porcentajes**



Fuente: Worldwatch Institute. United Nations, Review of Maritime Transport.

Otro elemento que se debe tener en cuenta para analizar el comportamiento de la relación oferta – demanda en el transporte marítimo es la tendencia en la construcción de buques. Debido a la comprobada economía de escala en el transporte marítimo, para competir, las navieras tratan de tener barcos cada vez más grandes que les permitan ofrecer fletes más bajos a los embarcadores. Esto tiene como consecuencia que los barcos de menores tonelajes van siendo desplazados a rutas menos importantes y a servicios de “*feeders*”, como

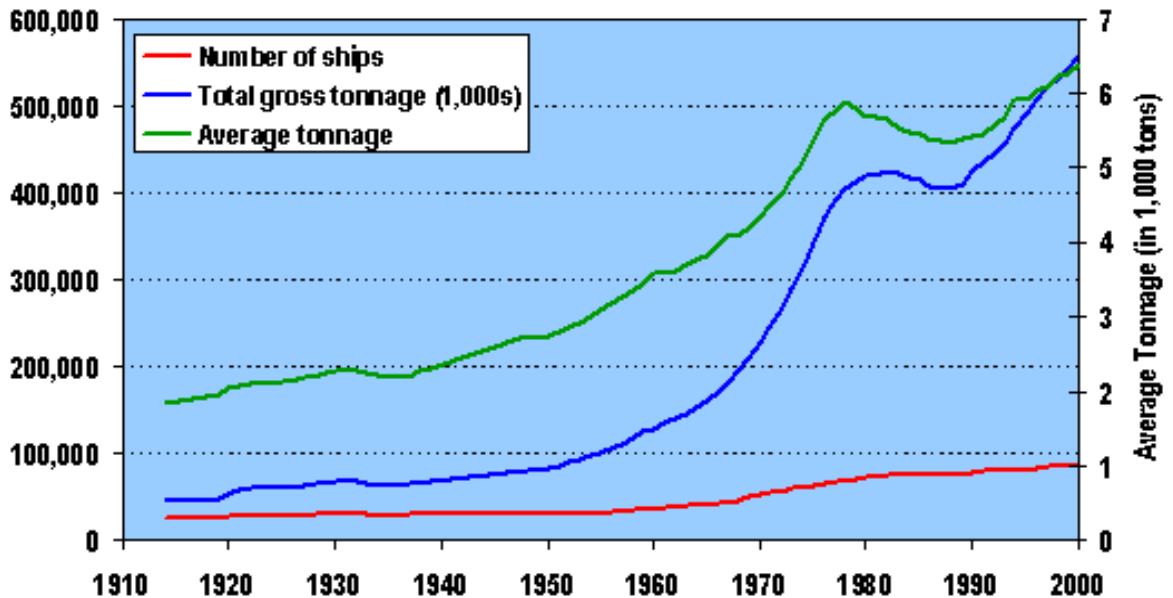
alimentadores de los buques de gran tamaño que ocupan las rutas más transitadas.

**Figura 2. Principales Rutas Marítimas**



Fuente: Worldwatch Institute. United Nations, Review of Maritime Transport.

**Grafico 3. toneladas transportadas por vía marítima**



Fuente: Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables, World fleet statistics 2000.

En el grafico 3, podemos apreciar que a pesar del crecimiento del tonelaje transportado vía marítima, la cantidad de barcos no ha tenido una variación tan dramática, producto de la construcción de barcos cada vez más grande.

El resultado de este comportamiento es que los fletes más económicos podrán ser ofrecidos a las rutas servidas por los buques más grandes, mientras que será menor la flexibilidad que haya en las zonas de baja actividad servidas por los barcos más pequeños.

Siguiendo con más elementos de análisis, también hay que tener en cuenta la creciente containerización del Transporte Internacional, esto hace que se construyan cada vez más barcos portacontenedores.

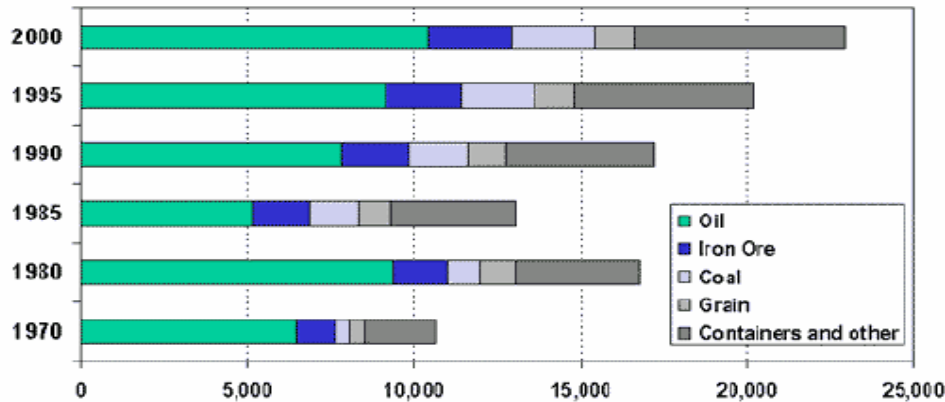
Si bien su tonelaje es apenas cercano a un 30% del total mundial, el valor de las mercancías transportadas por estos barcos es alrededor del 80% del Comercio Marítimo Internacional. Por ser servicios con rutas regulares su dependencia de mercados específicos es mayor que la de los llamados buques “*tramp*”, pues estos últimos simplemente se dirigen donde es posible encontrar carga.

Para lograr rentabilidad y tránsitos más expeditos, los servicios regulares han implementado redes de trasbordo, lo que por un lado encarece el costo del transporte pero por otro logra aprovechar al máximo el recurso escaso de los espacios a bordo.

En la grafico 4, se puede apreciar que los tonelajes que más han incrementado su volumen han sido los de combustible, carbón y contenedores.

Por lo anterior podemos expresar que dados los valores de las cargas transportadas por los servicios de líneas regulares portacontenedores.

**Grafico 4. Toneladas Transportadas Según Producto**



Fuente: Worldwatch Institute. United Nations, Review of Maritime Transport.

La importancia de los portacontenedores para las exportaciones colombianas es crítica, sobretodo para las llamadas exportaciones no tradicionales y el café que son transportadas en este tipo de buques.

En la actualidad, debido a la escasez de buques y al alto flujo de caja de las navieras más grandes ha arrancado otra ola de compras y fusiones entre los transportadores de línea.

Las dos transacciones más importantes han sido la compra de P&O Nedlloyd, tercera naviera del mundo, por Maersk Sealand, el líder en tonelaje y la compra de CP Ships por parte del grupo alemán Hapag Lloyd.

Su impacto en el Comercio Internacional colombiano todavía está por verse, pero no hay dudas que las fusiones y compras seguirán siendo la tendencia mundial, lo que concentraría en unos pocos grupos financieros la oferta del Transporte Marítimo y nos colocaría en un entorno mucho más globalizado que el actual, donde nuestras cargas deberán competir contra las de nuestros vecinos por sus espacios.

#### **4. COMPORTAMIENTO DE LA SITUACION DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO**

Según el artículo publicado en Proexport el primer semestre del año 2005 *“El sector exportador colombiano se verá abocado a optimizar sus procesos y programación en la logística de exportación para enfrentar la actual crisis del Transporte marítimo, donde la escasez de buques y contenedores, la cancelación de itinerarios y los altos fletes se constituyen en el menú del día”*.

Mientras las exportaciones en Colombia estaban aumentando, la crisis a la que esperaba enfrentarse el sector exportador daba otro panorama, por el hecho de no tener como despachar las cargas y el aumento acelerado de los fletes, debido a factores externos como la creciente escasez de buques, consecuencia de el desenfrenado aumento de la economía china; por otro lado los costos operacionales de los buques que han ido aumentando como resultado de los altos precios de combustible que al mismo tiempo influenciaron el costo de los fletes.

El colapso del transporte marítimo es un fenómeno mundial lo cual repercutiría en todos los países que pertenecen a los enlaces del comercio internacional, que particularmente maneja sus mayores toneladas a través del mismo.

Cuando las perspectivas estaban en contra del desarrollo de nuestro Comercio Exterior, pues eran para nosotros una amenaza países como Brasil y Chile donde los fletes son aproximadamente el 20% mayor a los colombianos, la escasez de espacio, los altos fletes por el desequilibrio causado entre la oferta y la demanda y la cancelación de reservas, se convertirían en el menú de cada día, y por ende los negocios con el exterior se verían duramente afectados, la falta de credibilidad ante nuestros clientes le proporcionaría un duro golpe a la economía colombiana.

Los expertos en materia aseguraban que la situación del incremento de los fletes mantendría una tendencia al alza, dada la sobre demanda existente en el mercado marítimo.

En el caso de carga que requiera de buques graneleros, petróleo, el problema se podrá mantener por más tiempo, porque la oferta de buques no logrará satisfacer la demanda por lo menos en un corto o mediano plazo.

Para las cargas containerizadas, en cambio se está construyendo una cantidad de buques equivalentes al 48% de la flota actual. El tamaño de los portacontenedores esta creciendo, de manera que aprovecharían las economías de escala, si la demanda de buques no crece a un ritmo superior al 10% el equilibrio podría darse a finales de 2006 o 2007. Pero habrá que ver hacia dónde se destinan los nuevos y más grandes buques que se construyen, es muy probable que no lleguen precisamente a puertos Colombianos. Esta situación es un alerta para los exportadores, pues en su estrategia logística deberán contemplar que no pueden sacar sus productos en el tiempo previsto ni a las tarifas más convenientes.<sup>12</sup>

Mientras los pronósticos afirmaban que el comercio exterior colombiano se enfrentaría a uno de sus mas grandes retos, entre ellos soportar la crisis que enfrentaba el transporte marítimo mundial, en realidad el impacto fue tan poco significativo para algunos sectores de la economía, que muchos ni siquiera se percataron de la crisis y otros que si se vieron realmente afectados los superaron como inconvenientes del día a día.

Aunque el impacto no fue muy fuerte en los temas relacionados con almacenaje, los fletes si se vieron afectados, situación que supieron aprovechar algunos Navieros.

---

<sup>12</sup> Proexport. Situación ACTUAL DEL COMERCIO MARITIMO mundial 2005

Pero el problema va mas allá de una crisis, los altos fletes a los que se vio abocado nuestro comercio exterior, no son más que el resultado del desequilibrio entre la oferta y la demanda del transporte marítimo como ya lo hemos explicado.

Aunque el mercado naviero maneje ciertas particularidades dependiendo del tipo de servicio que se preste o de la ruta, existen varios motivos que pueden lograr el aumento de los fletes como el alto índice de inelasticidad de la oferta frente a una demanda; un punto claro que hay que tener en cuenta es que el mercado tiene una peculiaridad y es que la respuesta de la oferta al alto índice de demanda es lenta.

El alto crecimiento de la demanda, que es uno de los principales factores del aumento de los fletes, por los altos volúmenes que esta manejando el comercio internacional y adicionalmente la insuficiencia de buques, a esto sumémosle el aumento de los costos ya que el hecho de usar los buques mas antiguos hace que se incurra en mayores gastos de combustible, mayores necesidades de mantenimiento entre otros.

Existe un ciclo entre dichos desequilibrios (y equilibrios) de oferta y demanda, debido a la falta de simultaneidad de la producción. Mientras la oferta este baja los precios aumentan, cuando en determinado tiempo la oferta responda, los precios de los fletes tienden a disminuir y se cae en una sobreoferta.

Un tema muy importante a tratar es el almacenaje, cuando hay escasez de buques, la carga tiende a aumentar su tiempo de almacenaje, pues el retraso en los itinerarios, por el aumento de la demanda de transporte marítimo, traería como consecuencia que los clientes no tengan como embarcar su mercancía y tengan que permanecer mas días en el puerto de origen, incurriendo en mayores costos para nuestros exportadores, a excepción de los cargos que asuma la línea,

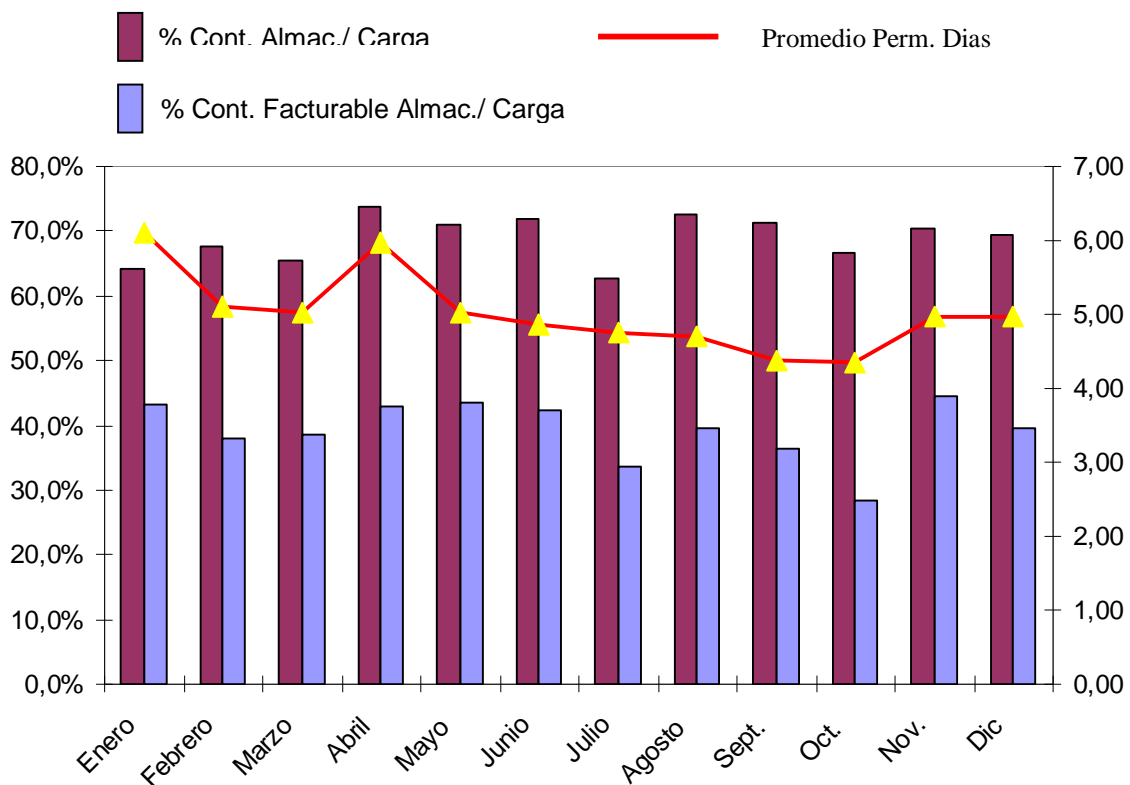


haciendo la anotación que en estos casos el llamado “just in time” no tendría cabida.

Tomando como base SPRC, que es una muestra representativa de nuestro mercado como se puede observar en las grafico 5; la tendencia es que la carga permanezca en el puerto el menor tiempo posible. el porcentaje de contenedores que se movilizan por el puerto y que permanecieron más de 5 días paso de 43,1% en enero a 39,6% en diciembre del año 2005.

Mirando el almacenaje como un parámetro de medida para ver que tan fuerte fue el impacto en nuestro comercio exterior podemos denotar que el almacenaje se mantuvo estable en el año 2005, donde su pico más alto fue en el mes de abril.

**Grafico 5. Almacenaje de Contenedores SPRC**



Fuente: SPRC 2005

En el siguiente cuadro podemos observar el promedio de permanencia de la carga manejada por la SPRC en los últimos dos años.

**Cuadro 1. Almacenaje de Contenedores SPRC**

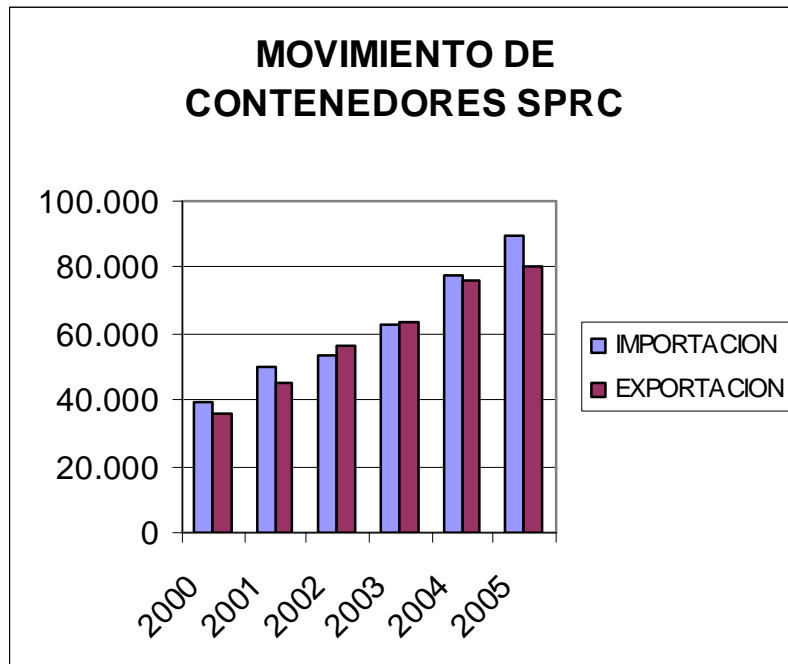
Indicadores: Dias					
	Categoría	IMPO		EXPO	
	Año	2004	2005	2004	2005
Mes del Año					
<b>ENERO</b>		10,58	9,92	6,16	7,41
<b>FEBRERO</b>		7,81	8,33	5,52	6,37
<b>MARZO</b>		7,29	8,26	6,05	6,76
<b>ABRIL</b>		8,24	9,40	6,05	6,44
<b>MAYO</b>		8,83	8,34	5,99	6,46
<b>JUNIO</b>		8,01	8,09	6,82	6,53
<b>JULIO</b>		8,76	7,81	6,33	6,28
<b>AGOSTO</b>		8,24	8,10	6,41	5,86
<b>SEPTIEMBRE</b>		7,90	7,28	6,99	5,98
<b>OCTUBRE</b>		9,28	7,70	6,34	6,49
<b>NOVIEMBRE</b>		9,34	8,57	6,89	6,67
<b>DICIEMBRE</b>		8,37	8,52	7,83	6,34
<b>Total</b>		<b>8,56</b>	<b>8,35</b>	<b>6,46</b>	<b>6,45</b>

Fuente: SPRC

logramos notar que el promedio de almacenaje en los años 2004 y 2005, se mantuvo estable, lo que indicaría que la carga que se moviliza en la SPRC, con

respecto a su almacenaje no se vio afectada por la crisis del transporte marítimo internacional en los últimos dos años.

**Grafico 6. Movimiento De Contenedores**



Fuente: Elaboración de los autores, recolección de datos SPRC

**Cuadro 2. Carga Movilizada En Los Últimos Años**

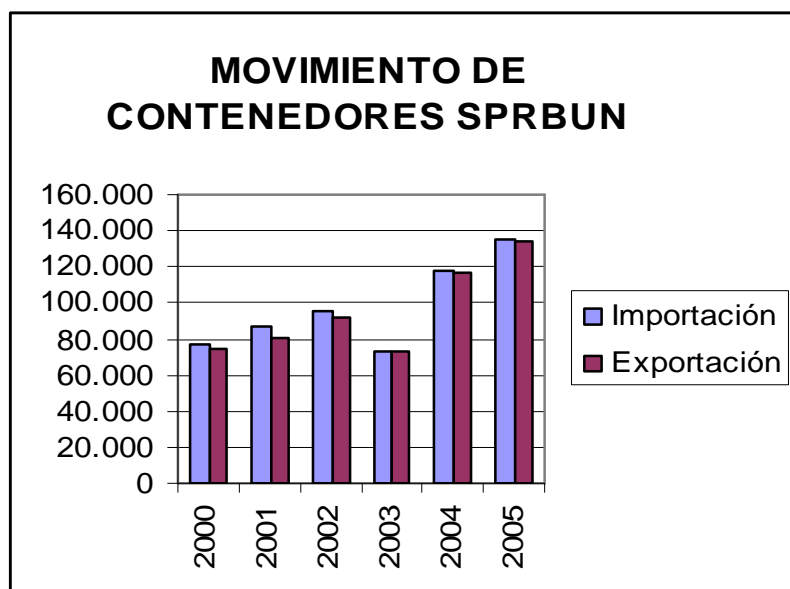
año	Total IMPORTACION	Total EXPORTACION
2000	39.518	35.966
2001	49.782	45.220
2002	53.408	56.475
2003	62.766	63.223
2004	77.154	76.048
2005	89.383	80.566

Fuente: elaboración de los autores. Recolección de datos SPRC

El grafico 6 nos muestra el crecimiento de la carga movilizada en SPRC en los

últimos años donde el promedio de contenedores movilizados de la carga de importación en los últimos 6 años es de 74.402 contenedores y el promedio de la carga de exportación es de 71.499 contenedores.

**Grafico 7. Movimiento de Contenedores SPRBUN**



Fuente: Elaborado por los autores, Recolección de datos SPRBUN

**Cuadro 3. Reporte de Movimiento de Contenedores por Año**

<b>Reporte de Movimiento de Contenedores por Año, del 2000 al 2005</b>		
<b>año</b>	<b>Importación</b>	<b>Exportación</b>
2000	<b>77.237</b>	<b>74.493</b>
2001	<b>86.533</b>	<b>80.121</b>
2002	<b>95.405</b>	<b>91.433</b>
2003	<b>73.619</b>	<b>73.303</b>
2004	<b>118.321</b>	<b>116.149</b>
2005	<b>134.740</b>	<b>133.972</b>

Fuente: elaboración de los autores. Recolección de datos SPRBUN

En el cuadro 3 podemos notar que el movimiento de contenedores manejados en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en los últimos seis años mantuvo un crecimiento constante tanto en carga de importación como de exportación a excepción de una caída en el año 2003.

Entre el año 2003 y 2004 se registro el mayor movimiento de contenedores en comparación con los años anteriores, lo que nos indica que el año 2000, 2001, 2002 y 2005 tuvieron menores rendimientos durante los doce meses.

Podemos apreciar que en los años 2002 y 2003 existió un descenso de la carga movilizada a través de contenedores con una variación porcentual del -22,8 % con respecto al año anterior en lo que se refiere a su carga de importación y de -19,82% en lo que comprende a su carga de exportación situación que cambio en el año 2004 cuando la variación fue del 60,72% con respecto al 2003 en la carga de exportación y de 58.45% en la carga de importación.

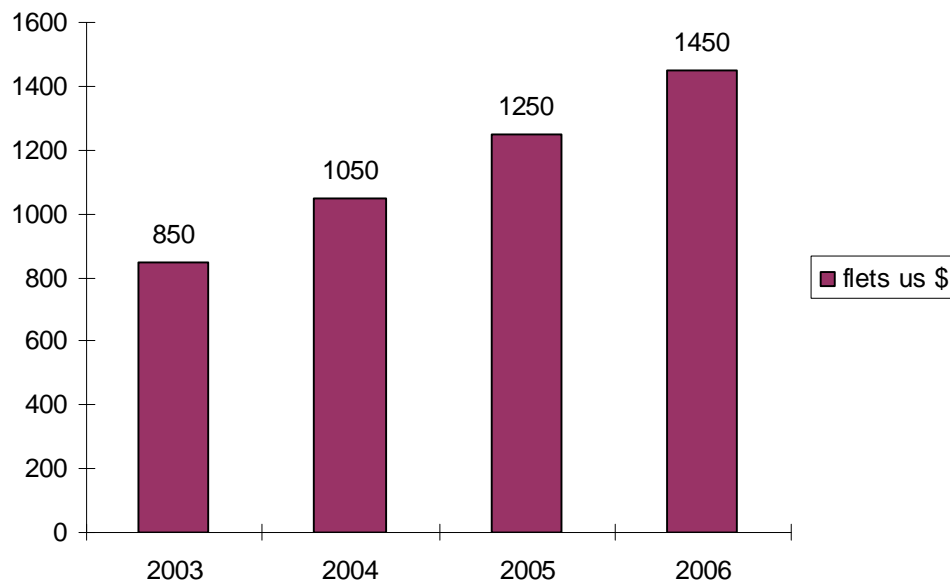
En el caso de los fletes marítimos notamos como estos si se vieron influenciados por las condiciones del mercado, casi inesperadamente el fletamento de buques subió, lo que implicaría mayores costos para los navieros quienes tienen parte de su flota arrendada, y por ende conduciría el aumento de los fletes a los clientes.

En un mercado de libre competencia cada empresa maneja sus propias políticas y estrategias, mientras algunos navieros aumentaron proporcionalmente los fletes con las condiciones del mercado, otros prefirieron hacerlo de manera gradual siempre y cuando mantuvieran la fidelidad de los clientes; un caso particular es el de Costa Container Line (CCL), perciben el fenómeno a mediados de octubre del 2004 cuando el fletamento de buques se dispara aproximadamente un 80% mas de lo que ellos acostumbraban a pagar.

A pesar que los buques se encarecieron, no podían dejar a un lado los compromisos con los clientes, tocaba pagar al precio que fuese, para apartar reservas. La naviera asumió los altos costos de fletamento, sin embargo el incremento de los fletes para sus clientes fue gradual, podemos ver un claro ejemplo en el grafico 8.

En la ruta Cartagena – Veracruz – Altamira, por la línea CCL, podemos apreciar un incremento desde el año 2003 hasta principios de 2006, situación que hasta el momento se mantiene, no obstante de que aun no han disminuido, el incremento acelerado del costo de fletes se ha detenido.

**Grafico 8 Comportamiento del valor de los fletes en los últimos años  
Ruta Cartagena - Veracruz - Altamira.**



Fuente: Elaboración de los autores. (Datos suministrados CCL)

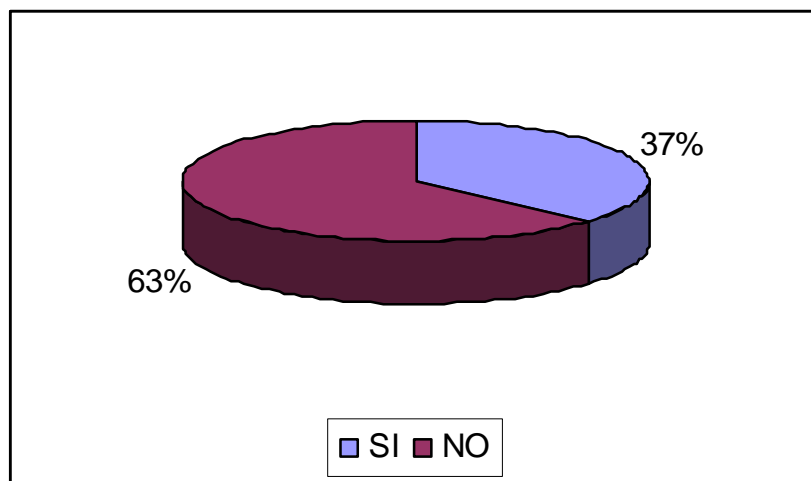
Finalmente, para saber que tanto el mercado se percato del efecto, se realizo una encuesta con la finalidad de observar la percepción de los entes de nuestro

Comercio exterior frente al fenómeno, para lo cual se tomo una muestra representativa de treinta (30) empresas, sociedades de intermediación aduaneras, almacenadoras, empresas productoras, SPRC, CONTECAR, Navieras entre otras.

Uno de los principales factores en los cuales se verían reflejadas las consecuencias de la crisis seria en la falta de espacios marítimos y por lo tanto el almacenaje de la carga tendería a aumentar como se explico anteriormente.

Inicialmente miramos si estas empresas habían notado la disminución de las oferta de espacios marítimos para la exportación como se muestra en el grafico 9.

**Grafico 9 Percepción de la disminución de espacios marítimo.**



Fuente: Elaboración de los autores.

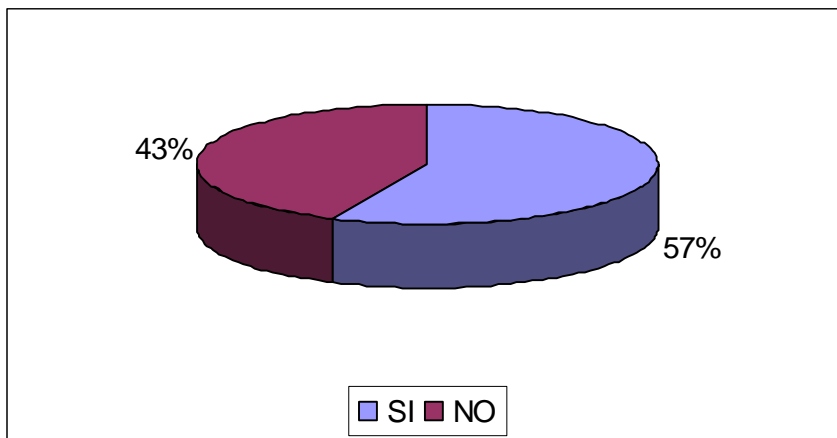
En el anterior grafico podemos notar que el 63% de la muestra encuestada no se percato de la existencia de una disminucion en la oferta de espacios marítimos para la exportación, mientras que el otro 37% afirma haber detectado la disminucion de la oferta de espacios.

Con lo anterior podemos deducir que mas de la mitad de la muestra no percibió el impacto teniendo en cuenta el parámetro de almacenaje.

Cuando nos referimos a la oferta y demanda de transporte marítimo en Colombia, nótese que en espacio marítimo según lo estudiado no fue donde el fenómeno se presento con mayor fuerza, ya que según la muestra la carga no aumento sus días de almacenaje, un fenómeno particular se presenta en los movimientos de contenedores por cambio de motonave (Roll Over), donde la línea asume el costo debido a que el contenedor será embarcado en una motonave diferente a la anunciada, por causas puntuales del naviero por ejemplo, retraso en el itinerario; sin embargo la mercancía sale del puerto de origen.

En el caso de los fletes marítimos, que es uno de los factores más volubles de este medio, pues depende de muchas variables del mercado, notamos que si existió un impacto mucho mas fuerte que en el de la falta de espacio, aunque no tan fuerte como el esperado por muchos segmentos de nuestro comercio exterior pues aunque los fletes se dispararon la libertad del mismo mercado hizo que para algunos sectores la incidencia no fuera tan enérgica.

**Grafico 10 Percepción del incremento de los Fletes en las Exportaciones.**



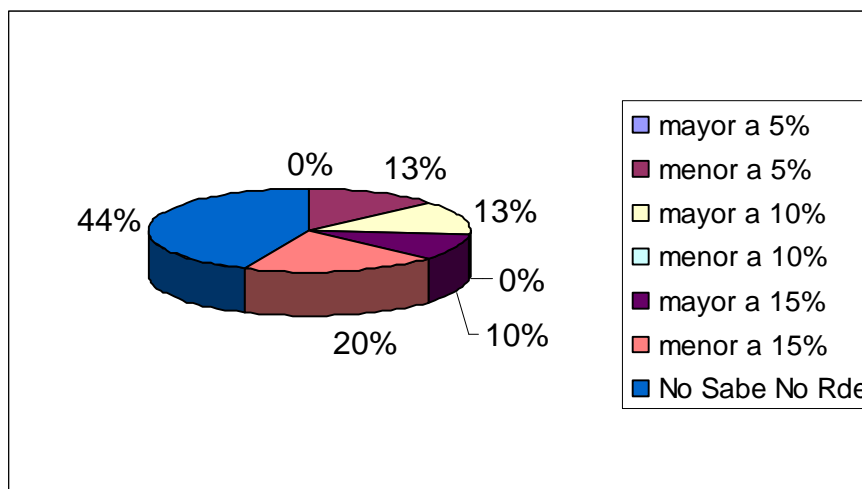
Fuente: Elaboración de los autores



En el grafico 10 notando el hecho de que tanto se percataron las empresas del incremento de los fletes observamos que un 57% de la muestra encuestada aseguraron que sus exportaciones se vieron afectadas por el incremento mientras que al otro 43% asegura que las exportaciones con las que tiene contacto no les afecto.

Esta es una de las situaciones donde podemos ver reflejada las características del mercado de libre competencia, en el cual cada empresa tiene su propia filosofía y por ende su propia forma de reaccionar ante las situaciones difíciles.

**Grafico 11 Percepción de la proporción del Aumento de los Fletes Marítimos.**



Fuente: Elaboración de los autores.

Según el grafico 11 podemos observar en que proporciones percibieron los entes del comercio exterior colombiano el incremento de los fletes.

En el grafico se refleja como una porción de los encuestados asegura no tener claro la apreciación de disminución o el aumento de los fletes en estos últimos años; situación comprensible desde el punto de vista de que algunas de estas empresas no están directamente conectadas con el valor de los fletes marítimos;

aunque por naturaleza estén ligadas al precio que de cómo resultado las fluctuaciones del mercado, la falta de conocimiento es una situación que se hace compleja por la falta de información de todos los organismos que conforman nuestra cadena logística, la cual nos hace menos competitivos ya que la actualización en este medio es de suma importancia para saber enfrentar los retos que nos impone cada día el comercio internacional, donde todas las variables afectan nuestra cadena logística directa e indirectamente.

Ante los anteriores resultados podemos concluir que el impacto en el medio no fue tan fuerte como se esperaba, y la solución a los posibles inconvenientes cada empresa la asumió en su momento.

Mientras algunos aseguraban buscar acuerdos comerciales para asegurar tarifas, otros aclaraban que la solución era buscar otros medios, el 90% de las SIAS encuestadas acertaron que el problema fue mínimo, para las Almacenadoras la solución momentánea era tratar de no depender de una sola línea, para así disminuir riesgo y acordar fletes con los navieros para ajustarnos a la realidad del mercado, pero en la otra cara de la moneda estaban los Navieros para quienes el 2005 fue un año record, en algunos casos, pues el efecto si influencio en sus utilidades, pero estos coinciden en que es el mismo mercado quien vuelve a la normalidad.

Aunque el impacto fue mínimo para algunos sectores, los navieros se vieron en la obligación de buscar estrategias para fortalecerse mas que por el posible impacto de la situación del transporte marítimo, como estrategias para ganar mas mercado un ejemplo claro el caso de la MSK con la compra de la P & O Nedlloyd.

En el caso de que podría hacer el Gobierno si las exportaciones colombianas se vieran duramente afectadas por la crisis, el 66% de los encuestados acertó que era una situación de mercado, donde tocaba dejar actuar a la oferta y a la

demanda de transporte marítimo, el otro 34% miraba en el gobierno posibilidades de desarrollo en infraestructura de las carreteras que comunican con nuestros puertos por ejemplo.

Como nos podemos dar cuenta el mercado del transporte marítimo internacional, tiene una alta influencia en la economía mundial, se pudo notar como en este mercado no se podría hablar de una verdad absoluta si no relativa ya que todo depende desde que ente económico se este mirando la situación, desde que momento ya que el dinamismo del mismo mercado hace que la única constante sea el cambio, lo que para algunos podría asumirse como crisis para otros podría ser un buen tiempo, es importante tener en cuenta que son muchas las variables que inciden en la volatilidad del transporte marítimo mundial y en el comercio internacional.

Es el mismo mercado quien cada día se vuelve mas exigente, de ahí la importancia de tomar medidas para poder estar a la vanguardia del comercio, hoy la carga containerizada es un gran desafío pues en estos momentos los puertos a nivel mundial tienden a containerizar.

América latina se encuentra dentro de las regiones de las que se espera mayor crecimiento en la actividad portuaria, por consiguiente los aumentos de la flota, del tamaño de los buques se convierten en un gran desafío para Latinoamérica, Colombia no es la excepción.

Es de suma importancia para nuestros puertos adaptarse a los cambios, para Colombia es muy importante mejorar sus condiciones en infraestructura y servicios de transporte.

Nuestra economía en comparación con otras mucho mas grande no se vio tan duramente afectada por la crisis, pero cabe anotar que tarde o temprano los

fenómenos globales nos llegan a golpear; por lo que debemos estar preparados para los cambios y responder velozmente a las exigencias de la economía global.

## 5. CONCLUSIONES

Con la presente investigación logramos comprender como el mercado del transporte marítimo internacional, tiene una alta influencia en la economía mundial, se pudo notar como en este mercado no se podría hablar de una verdad absoluta ya que todo depende desde que ente económico se este mirando la situación, lo que para algunos podría asumirse como crisis para otros podría ser un buen tiempo en sus utilidades; es importante tener en cuenta que son muchas las variables que inciden en la volatilidad del transporte marítimo mundial y en el comercio internacional.

Es importante anotar que nuestra economía en comparación con otras mucho mas grande no se vio tan duramente afectada por la crisis.

Notamos en las encuestas falta de información entre los actores del Comercio Exterior. La amenaza que algunos anunciaron, si bien no se materializó por cuenta de que la economía china se enfrió y de que dado el tamaño de la economía colombiana en el contexto mundial, los efectos globales nos llegan con algún retraso, pudo ser realidad y la mayoría no se mostró informada o interesada en el tema. La comunidad que trabaja en Comercio Exterior no puede ser ajena a los movimientos que ocurren en el ámbito mundial, porque tarde que temprano nos afectarán; tenemos a nuestro favor que los efectos de cualquier evento global toman algún tiempo en afectarnos, dándonos tiempo de reaccionar para minimizar un posible impacto negativo. El transporte marítimo mueve cerca del 90% de las

cargas por lo que cualquier hecho que lo afecte, lo hará también con nuestros productos y su competitividad en el mercado.

Se nota preocupación en todos los actores por el pasivo papel del Estado en facilitar la infraestructura adecuada de vías internas por donde mover las mercancías hacia y desde los principales centros de producción y consumo en el centro del país. Apenas en este gobierno se está empezando a hacer algo respecto a habilitar el Río Magdalena como vía de movimiento de carga y se está dando impulso a las concesiones ferroviarias. Es imperativo demandar del Estado, en todos los foros posibles mayor velocidad en la habilitación de las vías de conexión con los puertos de ingreso y salida de carga, con esto se reducirán los ciclos logísticos de los embarques y se aumentará la competitividad de nuestros productores.

Es notable la diferencia de pensamiento de los encuestados de acuerdo a su papel en el transporte internacional de mercancías; mientras los navieros, en general multinacionales, creen firmemente en la libertad de mercado, los agentes locales como SIAS y productores esperan más del Estado para facilitar su labor.

## RECOMENDACIONES

Nosotros creemos en el papel del Estado como un facilitador del Comercio Internacional a través de un marco jurídico apropiado que brinde seguridad y estabilidad al entorno de negocios; Tratados Internacionales que brinden oportunidad de nuevos mercados y finalmente infraestructura que permita el movimiento efectivo de las cargas sin agregarles costos; desde estos tres puntos de partida nuestros productores podrán trabajar en sus procesos y mercados para lograr posicionarse globalmente y crear riqueza.

Aunque no todos los encuestados lo mencionaron, nosotros creemos que la mejor forma de enfrentar dificultades externas en el desarrollo de los negocios internacionales, es mirando hacia adentro e identificando ineficiencias o agregando valores para mejorar la competitividad de tal modo que podamos tener espacio para sacrificar márgenes de utilidad conservando el mercado y siendo aún rentables para los accionistas. En el caso de la posibilidad de que los espacios a bordo de los buques se hubieran reducido, solo los que hubieran tenido ese margen mencionado, hubieran podido sobrevivir como exportadores ante un alza de fletes que golpearía a los productos de menor valor agregado o de logísticas menos precisas.

Colombia cada día se abre mas al mundo del comercio internacional es importante conocer nuestras debilidades y fortalezas para poder competir, recordemos que hoy la competencia trasciende las fronteras, un punto de suma importancia es la calidad de nuestros profesionales en comercio exterior, debemos contar con personal capacitado capaz de adaptarse a los fugaces cambios del comercio mundial, preparados para conocer las diferentes culturas, el conocimiento de varios idiomas y sobre todo la capacidad de investigación, pues el mercado cambia constantemente.

## BIBLIOGRAFIA

Se recomienda para confirmar lo dicho y para ampliar la información la siguiente bibliografía:

- El ciclo marítimo y las tendencias de la industria en América latina, CEPAL edición 228, agosto de 2005
- Embankment Albert, organización marítima internacional, Londres septiembre 2004.
- Los recientes aumentos en el costo del transporte marítimo y sus efectos en América latina, CEPAL edición 221, enero de 2005
- Sánchez Ricardo, puertos y transporte marítimo en América latina y el caribe, análisis de su desempeño reciente, CEPAL serie 82, Santiago de Chile 2004.
- Tarifas transporte marítimo de carga, Proexport Colombia 2006



# ANEXOS



## ANEXO A

### ENCUESTA DIRIGIDA A MIEMBROS ACTIVOS DEL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO Y EL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

**Nombre de la empresa:** \_\_\_\_\_

**Dirección:** \_\_\_\_\_

**Teléfono:** \_\_\_\_\_

1. ¿ha detectado la dismuncion de la oferta de espacios marítimos para la exportacion?
2. ¿se han visto afectadas las exportaciones con las que usted tiene contacto por el incremento de los fletes?
3. ¿en que proporción ha notado el incremento de los fletes en estos últimos años?
  - a. menor a 5%
  - b. mayor a 5%
  - c. menor a 10%
  - d. mayor a 10%
  - e. menor a 15%
  - f. mayor a 15%
  - g. mayor o igual a 20%

4. ¿Qué está haciendo su empresa para disminuir el impacto del incremento de los fletes o la disminución de espacios?
5. ¿Qué piensa usted que debe hacer el gobierno para disminuir el impacto negativo del incremento de fletes o la disminución de espacios con respecto a las exportaciones colombianas?