



REDACCIÓN WEB GPC

INICIATIVA DE FRANJA Y RUTA IMPACTARÍA A PUERTOS COLOMBIANOS

OLAF MERK, DIRECTOR DE PUERTOS Y TRANSPORTE DE LA OCDE, PRECISÓ QUE EL COMERCIO MARÍTIMO SEGUIRÁ CRECIENDO Y QUE EL MODELO DOMINANTE ES DE LAS GRANDES EMBARCACIONES.

El futuro de las cadenas logísticas globales es un asunto que genera interrogantes a muchos sectores económicos, incluido el marítimo y portuario, y que motiva a muchos países a avanzar en sus estrategias para mantener su protagonismo y ser más eficientes ante un panorama en el que el comportamiento de la oferta y la demanda mundial de bienes y servicios, los requerimientos de infraestructura, los costos marítimos, el crecimiento de los tamaños de las flotas navieras, los nuevos puertos estratégicos y la concentración de la carga en pocas navieras impactan en el comercio marítimo.

Ese panorama fue tenido en cuenta por la Asociación Nacional de Industriales (ANDI), organizadora del III Congreso Internacional de Zonas Francas, Puertos y Logística, que en su versión de este año fue virtual y bajo el eslogan: 'Realidad y futuro en la cadena logística 2020'.

Para hablar del futuro de los flujos del comercio marítimo, uno de los invitados al evento fue Olaf Merk, director de Puertos y Transporte de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos), organismo de cooperación internacional, de la cual Colombia hace parte

oficialmente desde abril de este año como el miembro número 37.

Merk centró su intervención en la demanda del comercio marítimo, del que dijo seguirá creciendo. También se refirió a la oferta que implicará nueva infraestructura, los costos del transporte en esta modalidad y los modelos de transporte marítimo.

De la demanda insistió en que "uno de los impulsores clásicos del comercio marítimo es el Producto Interno Bruto (PIB)" y aunque no todos los países son autosuficientes, en la actual emergencia sanitaria que genera la COVID-19 buscan ser más eficientes exportando en la pandemia. Para ello localizan la producción para marcar la diferencia, cortan las cadenas globales de valor, apostándole a cadenas regionales, para evitar riesgos y ganar eficiencias.

Si bien es cierto que en la década de los 70 el transporte de petróleo y sus derivados representaban una alta participación del tráfico marítimo, en la realidad de hoy, marcada por la demanda y las metas climáticas, hay mucho menos demanda de combustibles fósiles y las proyecciones



Una definición

La Iniciativa de la Franja y la Ruta o Nueva Ruta de la Seda son los nombres por los cuales se designa un proyecto impulsado por la República Popular China, el cual pretende formar un conjunto de enlaces marítimos y ferroviarios entre China y Europa pasando por Kazajistán, Rusia, Bielorrusia y Polonia para terminar en Alemania, Francia y el Reino Unido. Fue propuesto en 2013 por el presidente de China, Xi Jinping, quien lo vinculó a la antigua ruta comercial euroasiática conocida como Ruta de la Seda.

que citó Merk revelan que el transporte de petróleo y carbón descenderán en un 30 y 50%, respectivamente, hacia el 2050, lo que impactará a algunos terminales especializados en hidrocarburos.

LA INICIATIVA CHINA

La oferta estará influenciada por la infraestructura existente y la nueva que se instale y ponga al servicio. Allí podría jugar un papel trascendental la iniciativa de la Franja y la Ruta de la China, lanzada en 2013 por ese país asiático, para crear una serie de enlaces marítimos y férreos, entre ese país y otras naciones europeas inicialmente, pero que bien se puede extender hacia otras regiones del mundo, incluyendo nuevas infraestructuras como la propuesta del nuevo canal interoceánico de Nicaragua, en el cual los chinos podrían ser grandes protagonistas.

Sobre este último tema y respondiendo a una pregunta de Carolina Herrera Fonseca, directora de la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI, sobre el impacto que esa Iniciativa de Franja y Ruta China tendría sobre el flujo en el comercio marítimo en América Latina, dijo que “hay diferentes maneras de ver a la región. Hay que categorizar las diferentes iniciativas que controlarían la infraestructura y rutas marítimas existentes, pero también se podrían crear nuevas infraestructuras y nuevas rutas, que cambiarían las existentes e impactarían sobre los puertos colombianos más cercanos al Canal de Panamá, que podrían ser unos núcleos y cambiarían sus perspectivas”.

“La iniciativa del nuevo canal interoceánico centroamericano también podría impactar en la inversión extranjera en los puertos de la región”, señaló Merk.

MODELOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Para el ejecutivo de la OCDE el modelo dominante es de los barcos grandes. En las últimas dos décadas se triplicó el volumen de los barcos, y se concentró el sector, que para

36,3%

de las exportaciones colombianas a junio tienen como destino a Estados Unidos y China, las dos más grandes economías del mundo, trezadas en una “guerra comercial”.

los puertos representa menos conexiones a sus terminales, unas exigencias de tarifas más bajas y los enfrenta de manera más severa con sus otros competidores.

Las líneas grandes han extendido el negocio a puertos y al transporte terrestre. Esa integración vertical de las navieras -dice Merk- les da poder de negociación a la hora de hacer alianzas, les permite alcanzar tarifas más bajas, pero “este modelo parece llegar a su límite”, aseveró.

CHINA Y COLOMBIA

La relación comercial entre China y Colombia mantiene una balanza comercial deficitaria para Colombia de 2.371, 4 millones de dólares a mayo de este año, según el DANE. Esto quiere decir que Colombia le compra más a China de lo que el país le vende al gigante asiático. En el primer semestre de este año las exportaciones colombianas a territorio chino representaron 1.859 millones de dólares, representadas en un alto porcentaje en aceites y crudo. China representa el 7,6% de las exportaciones colombianas y es el segundo socio comercial para nuestra oferta exportable, después de Estados Unidos que captó el 28,7% de las exportaciones colombianas en el primer semestre de este año.

Las importaciones de Colombia desde China se concentran en equipos celulares y productos laminados, especialmente. Al primer semestre del año totalizaban los 3.647 millones de dólares.

Curiosamente, Estados Unidos y China son los principales socios comerciales del país, y de alguna forma su prolongada “guerra comercial” impacta la dinámica de la economía colombiana, pero supone oportunidades en ambos mercados.