

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Manuel I. Jiménez

Noviembre 19 de 2013

Contenedores y Comercio Exterior: El caso de Colombia

La revolución de los contenedores, ese gran invento de los años cincuenta, ha continuado acentuándose a nivel mundial. Actualmente, un 52% del comercio marítimo en el mundo se hace a través de dichos contenedores. El grueso de ellos transita entre Asia y Norte América (4%), donde se concentra el mayor comercio (un 8% del total). También, los puertos con mayor movimiento de contenedores en el mundo son actualmente Shanghái (5.4% del total), Singapur (5.3%) y Hong Kong (3.9%).

La idea inicial de los contenedores surgió de intentar replicar la experiencia de Inglaterra del siglo XVIII, utilizando “cajas” en sus transportes por tren y caballo, y la de Estados Unidos durante la II Guerra Mundial. Desde entonces se ha multiplicado por 20 veces el comercio mundial.

El hecho más destacable ha sido la reducción en los costos de transporte de carga a nivel global, cayendo de US\$6/tonelada a US\$0.2/tonelada (ver *The Economist*, “Free Exchange: the humble hero”, mayo 18 de 2013). Adicionalmente, se ganó bastante por cuenta de: i) la agilización en la carga/descarga en los puertos; ii) la reducción en los tiempos de envío; iii) la estandarización de las rutas marítimas; y iv) la baja en los costos de los seguros. Así, los contenedores revolucionaron el transporte de carga en el mundo y se afirma que dicho invento ha impulsado más el comercio mundial que los mismos TLCs durante las últimas décadas.

Cabe entonces preguntarse: ¿Cómo le va a Colombia en su manejo de los contenedores? ¿Qué tan eficientes somos?

Según el Banco Mundial, Colombia también se ha visto beneficiada con esta revolución de los contenedores. Por ejemplo, durante los años 2000-2011, el número de contenedores movilizados por los puertos del país se triplicó, pasando de 790.000 a 2.6 millones (ver gráfico 1). Sin embargo, esta cifra de contenedores continúa siendo muy inferior a las observadas en Brasil (8.6 millones), México (3.9 millones) o Chile (3.4 millones). También es consistente con la idea de que Colombia sigue siendo una economía tan cerrada como la de tres décadas atrás, donde la relación (Exportaciones + Importaciones)/PIB ha permanecido estancada en el 38%, muy por debajo del 64% en promedio que muestra la región.

La noticia alentadora de Colombia ha tenido que ver con la modernización de sus puertos, especialmente los del mar Caribe, los cuales pasaron de movilizar 440.000 contenedores a casi 1.6 millones durante 2008-2012. Al mismo tiempo, la carga movilizada en el país a través de éstos se duplicó a 32.6 millones

Continúa

CRÉDITOS DE LIQUIDEZ Y CARTERA ORDINARIA.

Dos excelentes alternativas
para poner en marcha los proyectos más importantes de su empresa.

www.bancoavillas.com.co

Director: Sergio Clavijo
 Con la colaboración de Manuel I. Jiménez

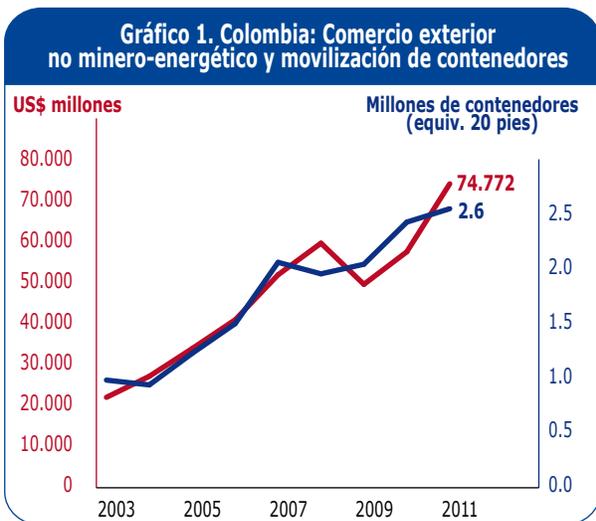
de toneladas. Estos contenedores son especialmente apropiados para la movilización de carga no minero-energética, la cual ha incrementado su utilización del 55% al 70%. Lástima que esta porción de las exportaciones (las llamadas no-tradicionales) tan sólo representa un 24% del total exportado por Colombia.

Sin embargo, el desempeño de la carga por el Pacífico, vía el Puerto de Buenaventura, ha sido más bien pobre. Mientras que la movilización de contenedores por el Caribe se triplicó, la del Pacífico no alcanzó siquiera a duplicarse (pasó de 365.000 a 540.000 unidades durante 2008-2012). Ello ha implicado la pérdida de importancia del puerto de Buenaventura, cayendo del 15% al 13% durante la última década.

Dados estos atrasos de Colombia, el Banco Mundial ha estimado que los costos de exportar un contenedor desde Colombia ascienden a US\$2.350. Esta cifra tan sólo resulta equiparable a los elevados costos de Brasil (US\$2.215), superando ambos significativamente los de Chile (US\$980) y los de México (US\$1.450), ver gráfico 2. Los atrasos de Colombia en navegabilidad fluvial, ferrovías o transporte terrestre son aún más graves que los marítimos, como es bien sabido (ver *Clavijo et al*, 2012).

Ello se refleja en la carencia de “transporte multimodal” en el país, lo cual nos impide aprovechar las “cadenas de valor” que tanto requiere el buen aprovechamiento de los TLCs. No es casual la salida de grandes multinacionales manufactureras de Colombia en años recientes (Michelin, Bayer, Kraft, etc.), por cuenta de la elevada concentración exportadora en *commodities* con poco valor agregado (ver *Comentario Económico del Día* 13 de noviembre de 2013).

En síntesis, Colombia no ha podido aprovechar plenamente la revolución de los contenedores, tanto por su énfasis en exportaciones de *commodities* como por sus fatales atrasos en infraestructura tipo multimodal. Mientras el petróleo ha requerido la ampliación de poliductos, las entidades privadas han facilitado los trenes y los puertos que movilizan el carbón. Pero el resto de las exportaciones no tradicionales tan sólo representa el 24% del total exportado y claramente el precario acceso al único puerto sobre el Pacífico ha sido un gran lastre a la hora de la competencia global, especialmente mirando hacia el Asia.



Fuente: cálculos Anif con base en Banco Mundial y Dane.



Fuente: cálculos Anif con base en Banco Mundial.