

DUEÑOS DE CARGA ... AL AGUA

Guillermo Solano, Gerente Navesco

Si hacemos un somero análisis del mercado de los fletes marítimos internacionales de los últimos 15 años en Colombia podemos determinar tres etapas importantes, a saber:

Del año 91 al 95 vino la agonía de las navieras nacionales ante la política aperturista que impidió competir con las navieras extranjeras. Esto conllevó a la desaparición total de la industria naviera del país hasta llegar a la alarmante cifra: hoy menos del 1% de la carga que genera el país tanto de importación como de exportación, es transportada por nacionales. Fue una época de tensión y continuos roces entre usuarios y navieros, hasta que el gobierno de turno apoyó la apertura dando vía libre a todas las navieras extranjeras.

Del año 96 al 2002 ; en este periodo podemos decir que los usuarios se vieron favorecidos por la variedad de navieras y la competencia abierta que permitió obtener tarifas muy competitivas. Fue una época gloriosa para los usuarios.

Del 2002 a la fecha, la situación ha empezado a cambiar en forma desfavorable para los usuarios donde el servicio claramente ha empezado a desmejorar y a ser cada vez más escaso en frecuencia y más alto en precios.

Vamos a detenernos en esta tercera etapa y a analizarla con mayor atención. En verdad los usuarios han empezado a verse perjudicados principalmente por los siguientes acontecimientos entre otros:

Tiempos de entrega mucho más largos, por cuanto sus mercancías son llevadas a sitios de trasbordos y desde allí transportadas a su destino final. A manera de ejemplo podemos citar, si un usuario quiere llevar su carga a Puerto Rico. La carga debe ir a Miami o Panamá para ser trasbordada y la línea ofrece entre 13 a 18 días hasta su destino final. La navegación directa a Puerto Rico es de tan solo 2,5 días. Las industrias y los comerciantes de hoy no permiten tránsitos tan largos teniendo en cuenta la necesidad de facturar lo antes posible en el caso de la exportación, o de tener los inventarios bajos en el caso de las importaciones. El largo tránsito afecta de forma directa el flujo de caja, los costos de producción.

Carga que se deja en los puertos. Aunque siempre nos han enseñado que Colombia está en un punto estratégico del mundo, esto no es tan cierto en el caso marítimo. Al ser una recalada intermedia cuando

los buques de norte a sur o viceversa, usualmente ya vienen llenos o sus cupos parcialmente comprometidos. Hay una alta posibilidad que la carga sea dejada en el puerto y deba esperar por futuras recaladas.

La globalización del sector marítimo sin duda ha tenido un impacto sobre las tarifas. Son muy pocas compañías navieras a nivel mundial que tienen el control total del mercado. Hoy el usuario colombiano se ha quedado sin la posibilidad de negociar. Las tarifas son impuestas al igual que recargos adicionales cuya explicación en varias oportunidades son difíciles de entender.

Sencillamente se aceptan sin tener la capacidad de refutarlas.

La dificultad de recobrar reclamos ante daños de carga, por las distintas legislaciones que cubre el conocimiento de embarque, hacen que el naviero extranjero fácilmente se pueda exonerar de responsabilidad.

Pero la situación hacia el futuro la vemos complicarse aún más para los usuarios. Sin duda el mundo está en una explosión de negocios que se ve reflejado en el crecimiento económico del mundo calculado en un 5% para este año. Aunque es difícil

calcular el aumento de carga que se generará por este crecimiento y no se tiene una cifra al menos aproximada, lo que sí se puede decir es que se empieza a romper el equilibrio entre oferta y demanda, al haber más carga para menos buques.

Es curioso también analizar cómo entre el 2004 y 2006 han entrado al mercado alrededor de 50 millones de toneladas de capacidad por las entregas de nuevas construcciones de buques, en especial en el 2006 donde entraron 22 millones. El mercado de carga sencillamente absorbió este tonelaje de inmediato y por el contrario los buques siguen siendo escasos, lo que ha ocasionado un impacto importante en los fletes. En otras palabras en vez de bajar los fletes con este aumento de capacidad, sucedió todo lo contrario.

Los armadores en los últimos años han tratado de mantener sus buques así sean viejos por cuanto el mercado de fletes es muy atractivo. Pero ya entrado el 2007 han venido mayores demoliciones sencillamente porque en las unidades ya es difícil operarlas y porque las regulaciones internacionales cada día son más exigentes en procura de la defensa del medio ambiente. Esto sin duda empeorará la situación al suprimir más unidades en el mercado.



El aumento de carga también se verá reflejado por la multiplicidad de acuerdos internacionales, tanto bilaterales como regionales, que permitirán que los bienes de otros países sean más económicos adquirirlos que los producidos internamente en cada nación. El intercambio será mayor sin duda. No sobra mencionar que el 93% del comercio internacional se mueve por mar.

Un componente importante en todo este escenario es sin duda el crecimiento de China. En todo caso apostarle a una desaceleración de la economía China es bastante improbable en especial por el crecimiento sostenido de los últimos años. Por ello no consideramos que se prevea una disminución de carga por el fenómeno China, de venir una desaceleración en China, no olvidemos que hay también otros como India y Korea que vienen empujando.

Ante este lamentable escenario no queda otra que el país **REACCIONE** con fuerza y logremos esquemas de transportes marítimos locales. Llegó la hora de sentarnos: Estado, Usuarios y Navieros e iniciar una nueva etapa. Se acabaron las diferencias del pasado y es menester empezar a generar ideas. Las crisis son importantes porque de ellas se aprende. Las navieras nacen de una necesidad de transporte a unos costos razonables. Las navieras nacen de la carga; no nacen por sí mismas. Por ello los dueños de carga son tan importantes en toda esta cadena, son los principales actores, por que es a ellos a quienes se les va a satisfacer sus necesidades de transporte, que son al final las exigencias del país.

Los Usuarios que tengan un volumen importante y una regularidad (hay varios detectados tanto en las rutas al sur como al norte) estarán encargados de dar la base para cada un determinado destino, que al menos sostenga los costos o arroje una leve pérdida. A partir de allí se unirán los usuarios de menos volumen y que tienen menor capacidad de negociación, allí estará la utilidad de la ruta. Sin duda habrá un diferencial de tarifas por el volumen mismo entre grandes Usuarios y los de menor capacidad.

El Estado por su parte será el gran promotor de la idea sin que esto signifique erogación de dineros. Será un promulgador de la idea y será quien sirva de monitor entre usuarios y navieros. Así mismo podrá asumir la posición de Usuario en los casos en que controle su propia carga como lo puede ser en el caso de ECOPETROL. El Estado así mismo tendrá la obligación de revisar con mucho cuidado el concepto de **RECIPROCIDAD**. No es posible que otras navieras de diferentes nacionalidades entren al país, cuando en esos países no le es posible trabajar a las navieras nacionales.



Los navieros locales tendrán la responsabilidad de crear esquemas competitivos y con una frecuencia a la medida de las necesidades del país.

Está también obligado a buscar otras fuentes de ingreso mediante la consecución de otras rutas en el Caribe así sea entre terceros países. No se puede pensar en crecimiento solamente dedicados en el país.

Hay que tener mentalidad globalizada que no es sencillamente ver como los extranjeros compran nuestras empresas por un puñado de dólares, sino como ingresamos nosotros a sus mercados. Están también en la obligación de conseguir las unidades precisas para el tráfico, ya sea bajo la adquisición o construcción mediante figuras financieras que hay un sin número de alternativas en especial en la banca internacional, o mediante unidades fletadas. Los contratos de transporte con los Usuarios deben ser suficiente garantía para las entidades financieras para lograr los préstamos. Tal como se ve en la banca internacional. Los navieros están en capacidad de crear esquemas al largo plazo que garanticen un flete que perdure en el tiempo.

Dejo a Ustedes estas inquietudes bajo el entendido que el que tiene **LA CARGA TIENE EL PODER**, y debe utilizar su capacidad para crear esquemas de transporte en compañía de navieros locales. De no ser así, seguirá sometido a lo que las condiciones actuales y futuras del mercado le impongan, atropellado sin ninguna consideración.

Por lo tanto DUEÑOS DE CARGA... AL AGUA