

Maersk Line

Informe de Comercio



PRIMER TRIMESTRE DE 2015



COLOMBIA



“Se espera que el volumen de mercancías aumente entre 3-5% al cierre de 2015”.

2015, año de ajuste para el comercio colombiano

Las cifras de comercio exterior del primer trimestre de 2015 indican que este año será uno de ajuste y transición para la economía colombiana, en el que tanto importadores como exportadores se adaptarán al nuevo contexto económico del país. No obstante, nuestra expectativa de crecimiento de cara al futuro es positiva para el comercio internacional de Colombia y esperamos que el volumen de mercancías aumente entre 3-5% al cierre de 2015.

Relativo al mismo periodo del año anterior, las exportaciones de contenedores de Colombia cayeron en el primer trimestre de 2015, mientras que las importaciones de contenedores permanecieron prácticamente estáticas. Esto evidencia que la devaluación del peso colombiano y los Tratados de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos, países miembros de la Alianza del Pacífico y Asia todavía no han generado los beneficios esperados.

En ese sentido, el impacto de la devaluación del peso sobre las exportaciones ha sido menor de lo esperado debido a la rapidez de

la depreciación de la moneda y a la existencia de inventarios y capacidad productiva fija en muchos sectores. En cuanto a las importaciones, al contar con reservas existentes, es probable que se estén postergando nuevas compras mientras el mercado espera que la volatilidad de la divisa se calme.

Sin embargo, con respecto al comercio en las Américas, continúa la expectativa de que en el mediano plazo éste crecerá a medida que los exportadores se adaptan para aprovechar los beneficios de nuevos pactos comerciales con países en la región.

En cuanto al comercio con Asia, es probable que las importaciones de contenedores desde Corea sigan aumentando, impulsadas por la demanda por auto-partes. Por otra parte, el crecimiento económico que se espera en India podría compensar los volúmenes de comercio exterior con China, que se han frenado a medida que la demanda de ese país parece haber llegado a su tope.



La devaluación impulsará las exportaciones

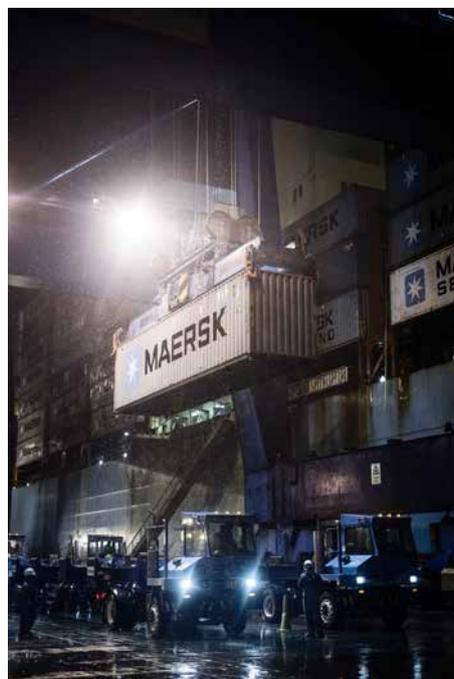
En términos agregados, las exportaciones de Colombia cayeron 30% en el primer trimestre de 2015, frente al año anterior, debido a la fuerte caída de los precios internacionales del petróleo. Cabe recalcar que durante la última década, el país ha dependido en gran medida de los hidrocarburos, ya que el petróleo y el carbón han representado el 44% y el 14% de las exportaciones totales, respectivamente.

Dicho eso, las cifras de comercio en contenedores se convierten en un indicador importante para entender tendencias en el consumo y la producción de la economía colombiana. En términos de contenedores, las exportaciones cayeron un 10% en el primer trimestre del año, atribuible en gran medida a una reducción atípica en envíos de vidrio, materiales de construcción y chatarra, mientras que las importaciones de contenedores disminuyeron menos de 1%, manteniéndose prácticamente estables.

Las cifras anteriores indican que la rápida depreciación del peso colombiano –también impulsada en gran medida por la caída de los precios internacionales del petróleo– todavía no ha afectado de manera significativa los volúmenes de comercio.

“Aún no estamos viendo un aumento en las exportaciones, ya que la capacidad de producción fija en sectores clave como el floricultor y el de las frutas, limitan la capacidad de respuesta de los exportadores. Además, algunas exportaciones industriales colombianas

dependen de las materias primas importadas, razón por la cual su costo de producción se ha visto afectado por la devaluación”, explica Juan Camilo Vásquez, Gerente de Ventas en Colombia para Maersk Line.



“Por otra parte, sí hemos visto que los exportadores de café se están beneficiando de las nuevas tasas de cambio, pues ellos tienen la ventaja de poder vender la producción que tienen almacenada. Es destacable que entre enero y marzo de 2015 las exportaciones de bananos colombianos han subido un 30%, ya que la sobrevaloración del dólar en Ecuador encareció sus productos y reorientó la demanda del Norte de Europa hacia Colombia”, agrega Vásquez.

En contraste, de acuerdo con datos del primer trimestre de 2015 (“T1”), compilados por Maersk Line, unidad de negocio especializada en transporte de contenedores del Grupo Maersk, las importaciones en contenedores procedentes de Europa aumentaron un 16%. “Hasta el momento, Europa es el único mercado en el que podemos ver un impacto significativo en el comercio atribuible a la tasa de cambio. A

medida que el Euro se hizo más accesible para los colombianos durante el 2014, vimos un aumento en las importaciones de insumos como maquinaria, productos químicos y fertilizantes, así como más importaciones de automóviles de lujo”, dice Vásquez.



Los tratados de libre comercio tendrán impacto en el mediano plazo

“A mediano plazo somos optimistas de que el comercio exterior aumentará gracias a la intensa actividad de Colombia en la búsqueda de acuerdos de libre comercio. Sin embargo, lo cierto es que a la fecha, los acuerdos que se han firmado recientemente aún no han afectado los niveles reales de comercio con los Estados Unidos, Europa, los países de Asia o los miembros de la Alianza del Pacífico, como México, Chile y Perú”, señala Vásquez.

Estados Unidos

A pesar de la depreciación del peso colombiano relativo al dólar, las exportaciones en contenedores a Estados Unidos cayeron un 10%. Vásquez indica que “al analizar detalladamente las cifras, podemos atribuir esta caída a un desplome en las exportaciones de vidrio, lo que indica que en general las exportaciones se mantuvieron estables fuera de este caso atípico. Sin embargo, dado que el TLC con los Estados Unidos ha estado en vigor desde 2012, esta estabilidad indica que los exportadores colombianos aún no han podido volverse más competitivos en aspectos distintos a la devaluación, factor que no controlan”.

Vásquez añade que “aunque el programa de infraestructura de 4G del gobierno es un paso en la dirección correcta, todavía falta mucho para reducir los costos y aumentar la competitividad. Teniendo en cuenta lo anterior, los exportadores deben aprovechar el respiro que les brinda la tasa de cambio para invertir en aumentar la eficiencia y la productividad de sus operaciones, y así obtener mayores beneficios del gran mercado al que brinda acceso el TLC con Estados Unidos”.

Alianza del Pacífico

En términos de la tan anunciada Alianza del Pacífico, los datos indican que tanto las exportaciones como las importaciones procedentes de México, Chile y Perú disminuyeron en relación con los

niveles del primer trimestre de 2014. Las exportaciones a México se redujeron en casi 16%, mientras que las exportaciones a Chile y Perú cayeron en 21% y 14%, respectivamente.



Juan Camilo Vásquez señala que “a mediano plazo somos optimistas de que el comercio exterior aumentará gracias a la intensa actividad de Colombia en la búsqueda de acuerdos de libre comercio”.

Aunque los cambios en las importaciones fueron menos drásticos –cayeron 13% en el caso de México y 6% de Perú, y en Chile crecieron 2%– hubo una caída de volúmenes en todos los ámbitos, lo que contrasta con las expectativas asociadas al bloque comercial recién formado entre estas cuatro economías emergentes. Juan Camilo Vásquez explica que “mientras las tiendas de *retail* chilenas han aumentado las inversiones en Colombia, sus productos llegan

> principalmente desde los países asiáticos. De hecho, los productos tradicionales como la madera y las frutas son los responsables del incremento en las importaciones desde Chile”.

Apostándole al comercio intra-Américas

A pesar de la caída de este año en los volúmenes de comercio con Estados Unidos, México, Chile y Perú, Maersk Line cree en el potencial a mediano plazo para que aumente el crecimiento económico y el comercio en las Américas. De hecho, el Grupo Maersk espera contribuir al desarrollo del comercio regional a través de la recién lanzada naviera SeaLand, un servicio especializado de transporte de contenedores intra-Américas.



“Creemos que ofrecer una alternativa que se centra únicamente en las rutas comerciales norte-sur, con buques que tienen tiempos fijos de llegada a los puertos, nos permitirá entregar la fiabilidad y la atención especial que el comercio regional requiere”, dice Yenia Abadía, Gerente de SeaLand en Colombia.

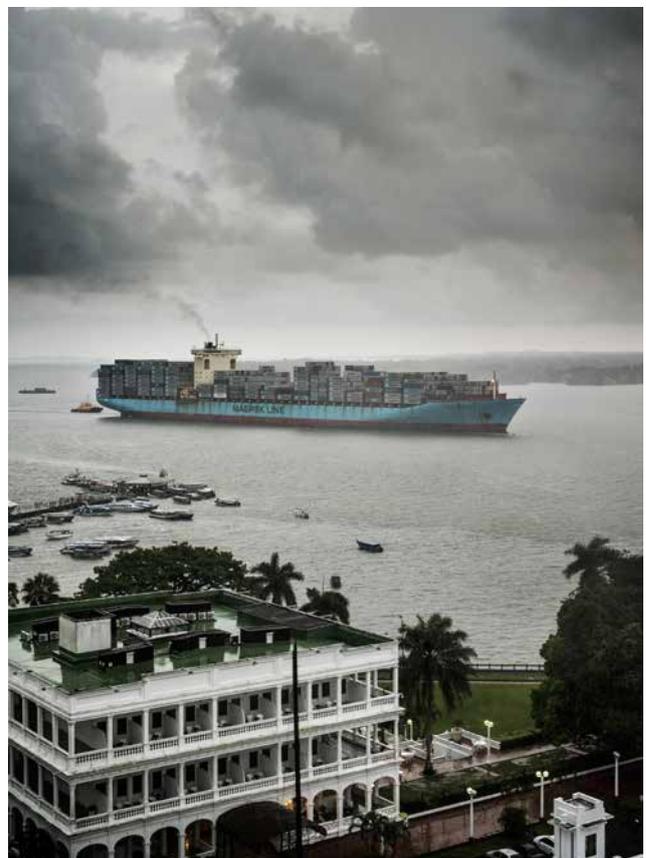
“En noviembre del año pasado lanzamos SeaLand, un servicio diseñado en torno a las necesidades y características particulares del comercio entre las Américas. Creemos que ofrecer una alternativa que se centra únicamente en las rutas comerciales norte-sur, con buques que tienen tiempos fijos de llegada a los puertos, nos permitirá entregar la fiabilidad y la atención especial que el comercio regional requiere”, dice Yenia Abadía, Gerente de SeaLand en Colombia.

“Colombia hace parte de los M-15, un grupo de quince mercados emergentes que el Grupo Maersk ve con un gran futuro. Por eso, hemos creado un nuevo equipo en Colombia que se concentra en las oportunidades del mercado. En una clara señal de la creciente importancia de Colombia para el Grupo, nuestra oficina en Bogotá ha sido designada como el ‘cluster de actividades’ de SeaLand para la región”, agrega Abadía.

Asia

Después de un periodo prolongado de crecimiento, los niveles de comercio con el Lejano Oriente se mantuvieron estables según los datos del primer trimestre. “Aunque en un principio podría parecer que no hay ninguna novedad aquí, debemos tener en cuenta que el comercio con Asia ha tenido un periodo prolongado de crecimiento. Esta nueva estabilidad indica que la desaceleración del crecimiento económico de China podría estar causando un estancamiento en sus volúmenes de comercio con Colombia. Será interesante ver si el crecimiento esperado de la India puede compensar esta tendencia”, afirma Vásquez.

Por otra parte, las importaciones coreanas aumentaron un 5%, debido principalmente a pedidos de auto-partes. Según Vásquez, “esto es un reflejo de las nuevas tendencias del comercio que están siendo impulsadas por el crecimiento de la clase media en Colombia. A pesar de la devaluación del peso y la esperada desaceleración económica de Colombia para 2015, creemos que el comercio con Corea seguirá creciendo al mismo ritmo en el resto del año, ya que los ingresos y las alternativas de financiamiento de vehículos en Colombia continúan expandiéndose, impulsando la demanda. Vale la pena señalar que si bien el acuerdo de libre comercio con Corea ha sido criticado como una medida que afecta la industria automotriz local, los datos revelan un aumento en las importaciones de autopartes que se ensamblan en Colombia, lo cual es positivo para la industria del país”.



Comparando los puertos

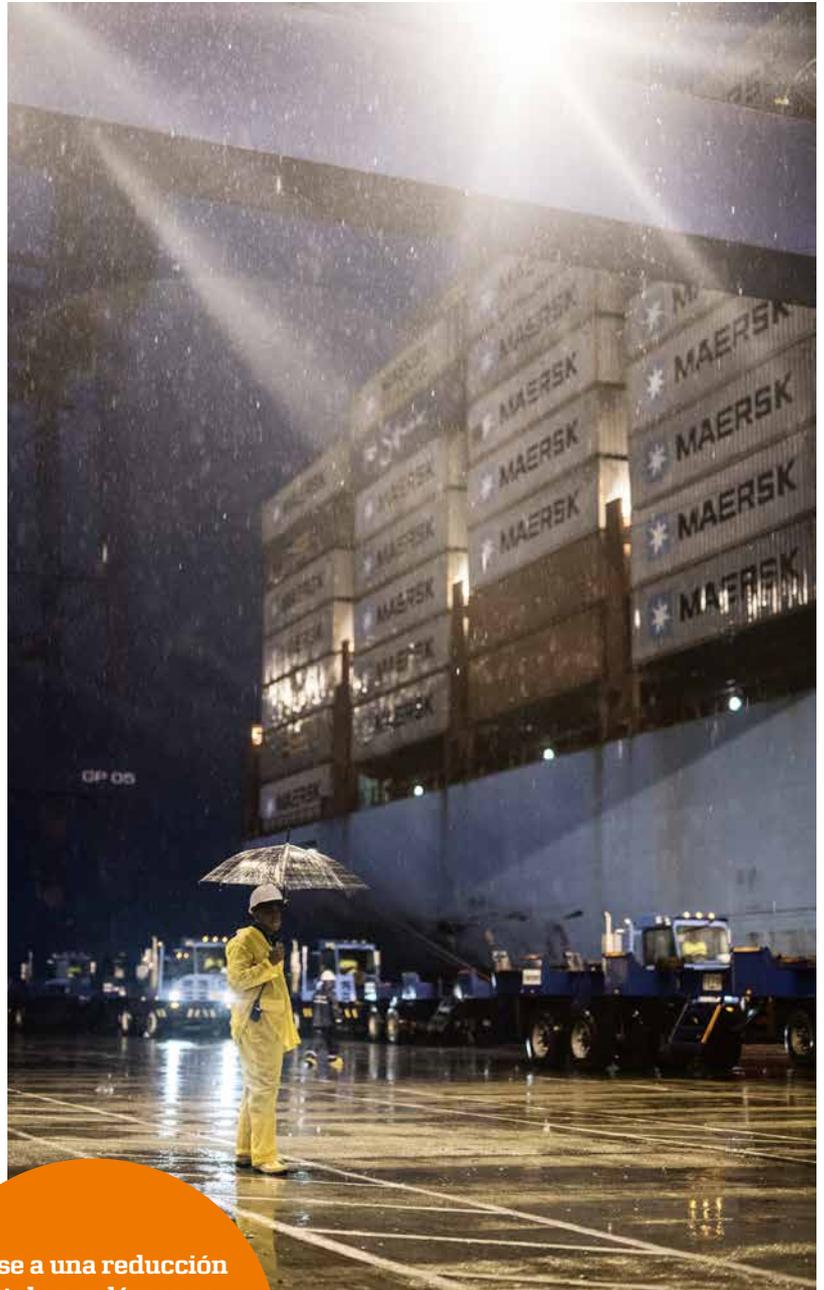
En el primer trimestre de 2015, el número de contenedores exportados e importados disminuyó en casi todos los puertos principales del país, que incluyen a los puertos de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. La única excepción es un aumento en importaciones de 5% en el puerto de Barranquilla, relativo al mismo periodo del año anterior.

Pese a una reducción total en volúmenes de comercio, la inversión en infraestructura portuaria siguió avanzando. En el primer trimestre de 2015, entró en operación una nueva ampliación de la Terminal de Contenedores de Buenaventura. Además, en el principal puerto del pacífico colombiano continuaron las inversiones de expansión en el nuevo Terminal de Aguadulce.

Adicionalmente, en el caso de Barranquilla, en 2014 iniciaron las operaciones en la Terminal del Contenedores de Barranquilla y junto con Cartagena, los puertos del caribe colombiano hicieron nuevas inversiones en bodegas refrigeradas. A mediano plazo, los puertos de la costa caribe también se verán beneficiados por los proyectos de navegabilidad del Río Magdalena, que mejorarán la competitividad del comercio exterior mediante el transporte fluvial.

En términos generales, Buenaventura sigue siendo el puerto de Colombia que mueve la mayor cantidad de contenedores. Por ejemplo, en el primer trimestre de 2015, alcanzó un volumen 6,6 veces mayor al de Santa Marta, 5,2 veces mayor al de Barranquilla y 1,3 veces superior al de Cartagena, que es el segundo puerto con mayor movimiento de contenedores y líder en término de exportaciones de carga contenerizada.

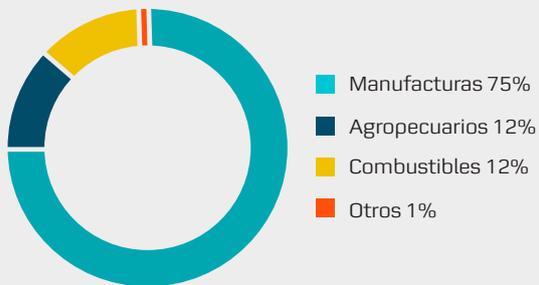
En el primer trimestre de 2015, la principal mercancía de exportación en contenedores –el plástico– se envió desde el puerto de Cartagena, mientras que la principal mercancía de importación en contenedores –la maquinaria– entró por Buenaventura.



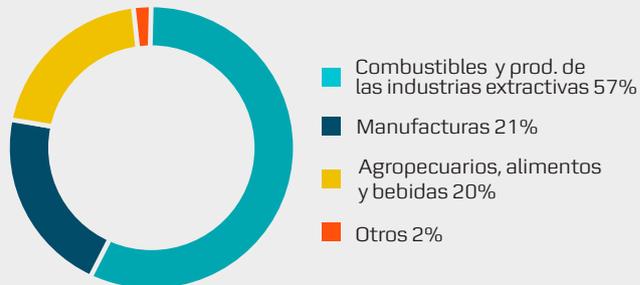
Pese a una reducción total en volúmenes de comercio, la inversión en infraestructura portuaria siguió avanzando.

Svendsborg Maersk en la Terminal de Contenedores de Buenaventura.

Importaciones Totales T1 2015

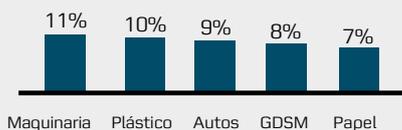


Exportaciones Totales T1 2015

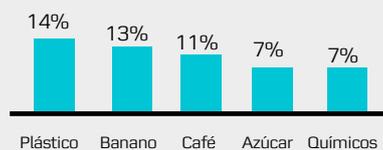


Esta información proviene de cifras del DANE. Los porcentajes están basados en unidades de "Millones de Dólares".

Top 5 Importaciones en Contenedores

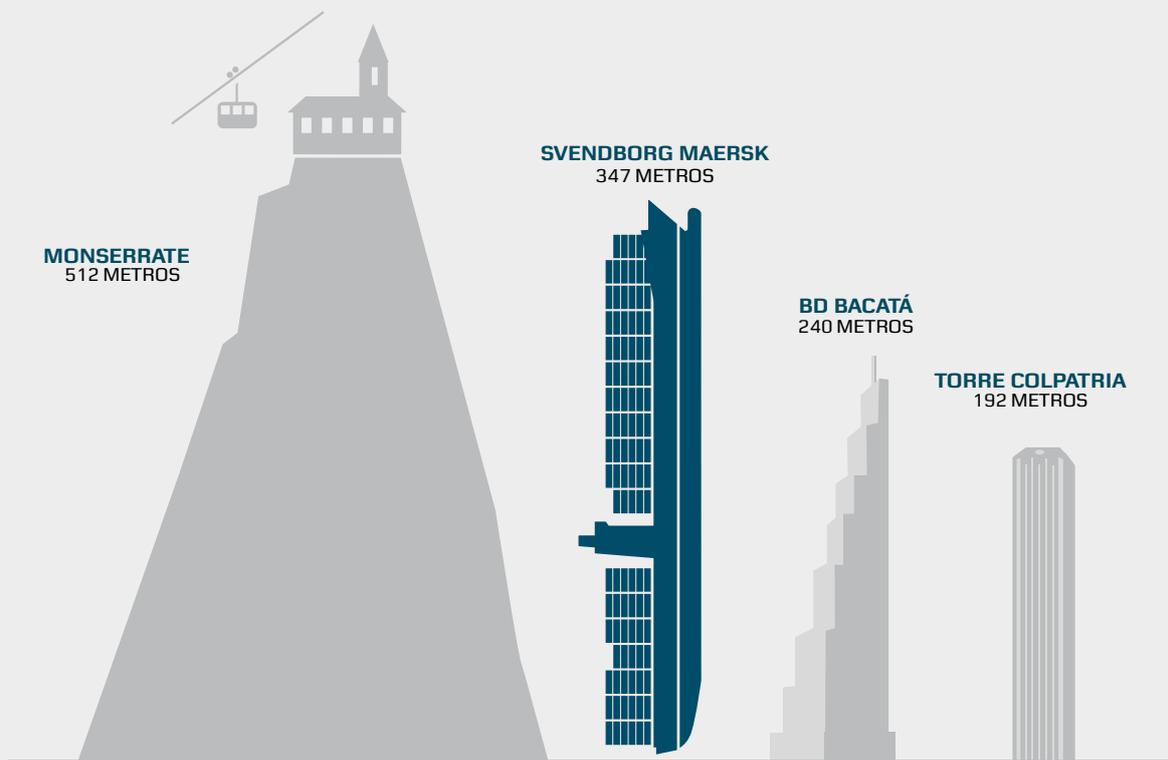


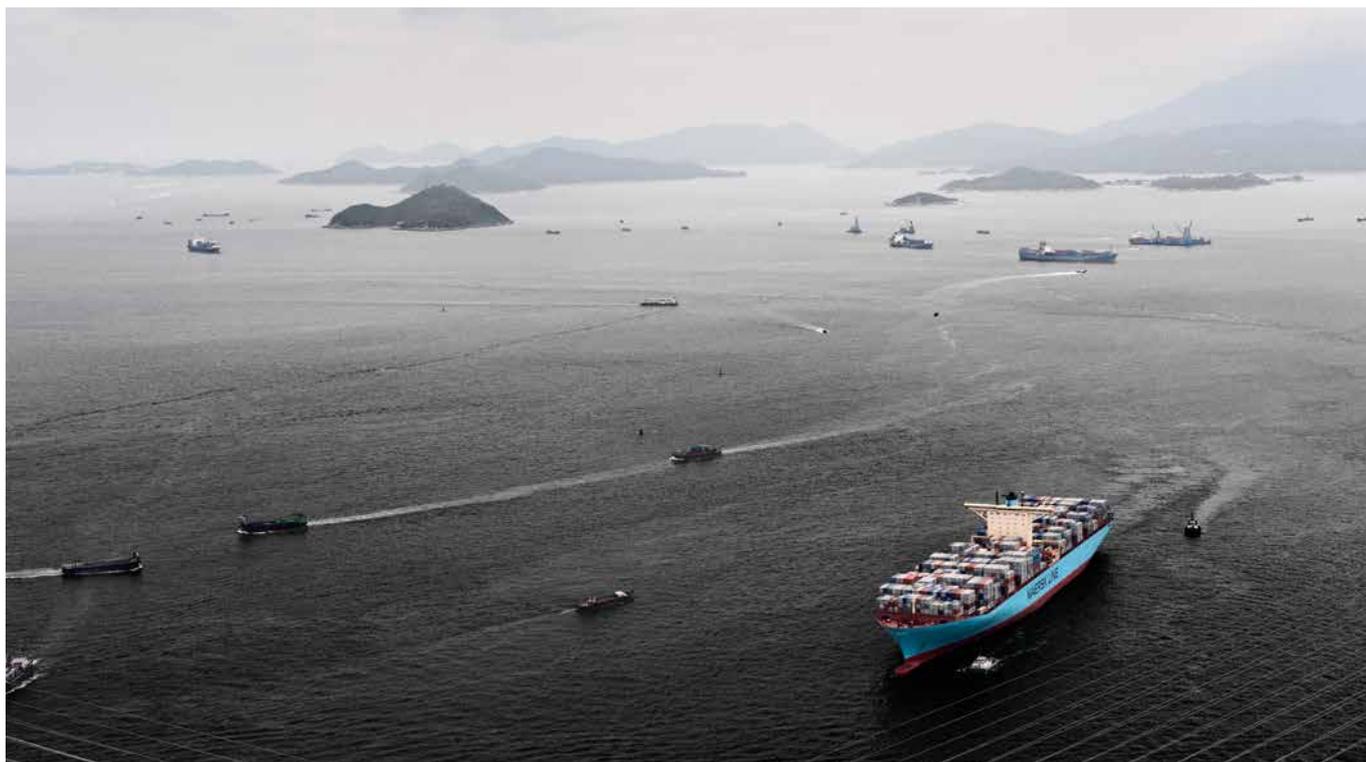
Top 5 Exportaciones en Contenedores



¿Qué tan grande es un buque de Maersk Line?

Los buques más grandes que llegan al país son los del servicio AC2.





Acerca de Maersk Line

Maersk Line es la compañía de transporte de contenedores más grande del mundo. En Colombia, opera desde hace más de 20 años y es hoy líder en el sector, transportando uno de cinco contenedores que se mueve en el país. Con operaciones en más de 120 países y una flota de más de 600 barcos que navegan por las rutas comerciales más importantes del mundo, Maersk Line tiene la capacidad de observar las tendencias de comercio internacional desde una perspectiva privilegiada.



Acerca del Grupo Maersk

- Maersk Group emplea alrededor de 6.800 empleados en América Latina y un total de más de 89.000 en el mundo.
- El grupo tiene oficinas en más de 130 países.
- Maersk Group es un conglomerado internacional de negocios en áreas como transporte, el sector portuario y el sector energético. El grupo pone mucho énfasis en la capacitación y el bien estar de sus colaboradores, además de la sostenibilidad a largo plazo.

Para mayor información o para solicitar una entrevista, favor de contactarse con:

Camilo De Guzmán

Tel: +57 (300) 522 1076 /
cdeguzman@2waycomm.com

María Olga Corredor

Tel: +57 (312) 554 1577 /
mcorredor@2waycomm.com

William Moore

Tel: +57 (300) 659 7272 /
wmoore@2waycomm.com