

**Comisionado Mario Cordero**  
**Comisión Marítima Federal**  
**Presentación en Sala de las Americas**  
**Bogota, Colombia – Agosto 1, 2012**

Muchas gracias por su amable presentación, Es un honor para mí estar aquí en Bogotá dirigiéndome a ustedes en Sala Logística De Las Américas. Tengo un gran interés en el comercio internacional y la relación entre Estados Unidos y Latinoamérica. Los organizadores de esta conferencia me han solicitado que trate el tema y el rol de la Comisión Marítima Federal (FMC). Les agradezco que tengan en cuenta que mis comentarios de hoy son personales y no necesariamente reflejan los puntos de vista de FMC.

Permítanme primero que todo, felicitar a Colombia por su esfuerzos diligentes que condujeron a al Tratado de Libre Comercio con estados Unidos. El TLC fue ratificado por el senado de los Estados Unidos en Octubre del 2011 y entró en vigor en Mayo del 2012. En Abril, durante la reunión del que sostuvo el presidente Santos con el presidente Obama, citó la cifra de 500,000 empleos y un crecimiento estimado del PIB entre 0.5% y 1% "a largo plazo". Claramente, el TLC tendrá un impacto positivo par a la economía Colombiana. También proporciona una gran augurio en nuestras relaciones de comercio, y ratifica el crecimiento de las relaciones bilaterales entre Estados Unidos y Colombia que exceden los beneficios del mejoramiento en comercio exterior. Adicionalmente , los elementos de avances de la seguridad, ambiente, construcción de la democracia, y desarrollo sostenible en nuestras relaciones bilaterales.

Como el presidente Santos comentó después de la reunión de la cumbre internacional el pasado abril, "Hay enormes oportunidades para trabajar juntos de una manera integrada. Norte y Sur América serán capaces de encontrar denominadores comunes que les permitirá crear sinergias en beneficio de las personas de Norte América y Sur América". Estoy totalmente de acuerdo con esto.

**Del Acuerdo a la Ejecución**

El comercio y sus temas relacionados son una manera significativa de avanzar en nuestra relación. Obtener los beneficios de la liberalización del comercio internacional es una prioridad en las agendas económicas de nuestras dos naciones. Los recientes tratados de libre comercio de Colombia con Canadá y la Unión Europea- y los otros que aun están en discusión- son afirmaciones para avanzar relaciones. Pero como todos sabemos, así como son de importante los acuerdos formales, la verdadera prueba se compone de tres importantes areas:

- 1) El desarrollo de la infraestructura física y sistemas de información modernos en los que las cadenas logísticas eficaces y eficientes de suministro dependen.
- 2) El establecimiento de políticas y procesos que mejoren la coherencia normativa y fomentar la responsabilidad social corporativa, y
- 3) Asegurar que los gobiernos y líderes del sector privado pongan en práctica estrategias que apoyen el verdaderamente crecimiento sostenible.

En una economía globalizada que desafortunadamente, opera a menos de los niveles óptimos- Colombia cuenta con la importante ventaja de una bien merecida reputación, al ser amigable y atractiva a las empresas y en tener mentalidad progresista.

### **Comision Maritima Federal**

Permítanme hablarles del papel del FMC . Primero, yo soy un de los cinco comisionados elegidos por el Presidente, sujeto a confirmación por el Senado de los Estados Unidos. El FMC es una agencia regulatoria independiente responsable por la regular el transporte marítimo sufragado en comercio exterior en los Estados Unidos. El FMC tome un rol activo en cultivar un sistema regulatorio que proteja la competencia, el comercio, y a exportadores e importadores de Estados Unidos; mientras que a la vez minimiza la intervención del gobierno y los costos regulatorios.

Como ustedes saben, la FMC licencia y regula los intermediarios de transporte marítimo (Otis), que incluye agentes de carga marítima y a los que no operen con buques (NVOCC). IOT brinda asistencia en el transporte de carga marítima para quienes hacen parte de los tratados de Estados Unidos y el extranjero. Hay dos tipos: NVOCCs y agentes de carga marítima. NVOCC son portadores comunes que no operan los buques por los cuales se provee transporte. Los agentes de carga marítimo en los EE.UU. organizan la carga para el transporte de la misma en nombre de quienes envían y con los documentos relacionados con el envío.

Por otra parte, el enfoque principal de la Comisión en este momento, es el de apoyar las exportaciones estadounidenses y el crecimiento económico promoviendo la iniciativa nacional de exportación del Presidente, reduciendo las cargas reglamentarias y monitorizando las prácticas de envíos internacionales.

*Por ejemplo, la FMC:*

- (a) asiste a el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos en el desarrollo de un informe de disponibilidad semanal de contenedores - (ayuda a la logística de exportación);*
- (b) permite una exención a NVOCC (portadores comunes que no operan los buques ) del requisito de arancelario - (flexibilidad reglamentaria);*
- (c) preparó un estudio sobre la desviación de la carga y su impacto en el (HMT) impuesto de mantenimiento de marina en USA, y otros factores que pueden incentivar la carga de contenedores de paso por los puertos de la costa Oeste de los EE.UU. a las situados en Canadá y México (estudios dinámicos), y*
- (d) avanzó en la discusión de los Estados Unidos en las necesidades de infraestructura de transporte (importancia de la infraestructura de transporte de mercancías)*

Recientemente, la FMC también publicó un estudio del "2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law". El tema principal abordado fue el impacto de la excepción de Europa en la conferencia sobre el comercio.

## **La importancia de la infraestructura física y la Responsabilidad Social**

En la actual economía globalizada, las naciones deben utilizar de manera muy eficiente sus recursos y capital humano para ser plenamente competitivos. Los tratados de Libre Comercio son un componente importante en la facilitación del comercio internacional y la lucha por la prosperidad económica. Además de todo lo relacionado con acuerdos comerciales, la implementación de un sistema de logística del siglo 21 es primordial. La Logística del comercio, que consiste en los movimientos de productos desde la fabricación hasta el consumidor, es un componente necesario de la discusión comercial. Estoy seguro de que estarán de acuerdo en que hay retos importantes en este frente.

Un requisito fundamental para una logística de comercio eficaz es la inversión en infraestructura, que incluyen tanto puertos aéreos como marítimos. Como muchos de ustedes deben saber, antes de mi nombramiento en la FMC, me desempeñé como Comisionado de la Comisión del Puerto de Long Beach Harbor por un período de ocho años. Long Beach es el segundo puerto de contenedores más grande de los Estados Unidos, con su vecino inmediato, el Puerto de Los Ángeles, que es el mayor complejo portuario en el hemisferio occidental. En mi opinión, la inversión en logística comienza en los puertos. Por lo cual, me complace señalar que Colombia ha puesto gran énfasis en inversión en los puertos de Buenaventura, Santa Marta y Cartagena.

Como ejemplo de la importancia de la inversión en infraestructura portuaria, permítanme hacer referencia a la actual expansión de infraestructura tanto en el Puerto de Los Ángeles como en el de Long Beach. Ubicándose ya como el puerto número 1 y número 2 respectivamente en el continente Americano, Los Angeles y Long Beach han continuado invirtiendo en construcción de infraestructura - por valor de \$ 6 billones de dólares - para nuevos muelles y estaciones ferroviarias. Específicamente, Long Beach en particular, se está convirtiendo en el terminal más moderno y de avanzada - El proyecto de Middle Harbor y Los Angeles está expandiendo dos terminales, TraPac y Eagle Marine Services.

La terminación anticipada del Canal de Panamá en el año 2014 ha impulsado la inversión en nuestros puertos, no sólo en el Puerto de Los Angeles (POLA) y en el Puerto de Long Beach (POLB), también en todos los demás puertos de Estados Unidos. La Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) señala que los puertos de Estados Unidos invertirán aproximadamente \$ 46 billones de dólares durante los próximos cinco años para mejorar sus instalaciones. Claramente, la inversión en la cadena logística requiere un aumento de la capacidad y eficiencia para seguir siendo competitivos en el mercado global de hoy. Pese a las inversiones mencionadas en los puertos de Estados Unidos, sigue existiendo retos en general en la infraestructura de nuestro país. Independientemente de la ubicación y el tamaño de un puerto, todos reconocen la necesidad de continuidad en el desarrollo de infraestructura para mantener su competitividad.

Según se informa, El Tratado de Libre Comercio permite que más de 1.100 productos colombianos ingresen a los EE.UU. libres de impuestos y algunos más se sumarán progresivamente en los próximos 10 años. Sin embargo, para maximizar los beneficios disponibles, esos productos tienen que moverse

de manera eficiente desde su origen nacional a través de los puertos colombianos. Y lo mismo se aplica en sentido inverso, para las importaciones procedentes de los EE.UU. En resumen, el Tratado de Libre Comercio crea una oportunidad- pero esto es sólo un punto de partida.

Para llegar a ser un actor serio en el comercio mundial, el siguiente paso clave es desarrollar y mantener la conectividad efectiva y sostenible con zonas de influencia de Colombia y el desarrollo de centros logísticos. El Banco Mundial y el análisis del Foro Económico Mundial muestran un progreso sustancial de la calidad de la infraestructura portuaria, de comercio y de transporte de Colombia desde el año 2007 - pero aún queda mucho por hacer.

El Foro Económico Mundial publicó el año pasado un informe (Reporte de Competitividad Global) de la clasificación de calidad de la infraestructura global de 142 países. Los Estados Unidos ocupó el puesto 24 y por lo tanto la inversión en infraestructura sigue siendo una prioridad en los EE.UU. con el fin de luchar por un sistema de transporte eficaz y eficiente. En el informe se posicionó a Colombia en el número 95. Un artículo del año 2011 publicado por el respetado medio de negocios The Economist, sobre la infraestructura de Colombia, compartió el punto de vista de un conductor de camión de Colombia quien señaló que para conducir 410 km (aproximadamente 255 millas) de Bogotá a la ciudad de Cali ubicada en el suroccidente del país, puede tomar 14 horas "en una de las mejores rutas". El artículo continúa discutiendo la diferencia en los costos del transporte de contenedores (\$ 1.770 en Colombia en comparación con \$ 1.480 en Argentina).

El principio es sencillo: Entre más eficiente y confiable sean los puertos del país y los sistemas nacionales de transporte, más competitivas serán sus exportaciones. Instalaciones portuarias más productivas y con mejor conectividad para mejorar servicios intermodales, como el ferrocarril y los sistemas de carreteras, puede ampliar las oportunidades comerciales para los exportadores colombianos. Y, como es de nuestro conocimiento, las industrias competitivas también atraen inversiones extranjeras.

Como ejemplo de nuestra colaboración para avanzar con la infraestructura relacionada al comercio, en Abril del presente año, la Agencia de Desarrollo y Comercio de Estados Unidos concedió un subsidio al Terminal Fluvial de Andalucía con el fin de realizar un estudio donde se considera la viabilidad de crear un nuevo puerto fluvial interno a lo largo del río Magdalena. Según se informa, el puerto fluvial funcionaría como un alimentador para los puertos de Cartagena y Barranquilla y también reduciría los costos de transporte interno hasta en un 30 por ciento. El subsidio \$ 550.000 dólares es un ejemplo de cooperación de la Agencia de Comercio y Desarrollo de Estados Unidos (USTDA) con Colombia para facilitar el comercio y extender las oportunidades presentadas por el TLC. Para maximizar el potencial de Colombia en el comercio internacional y las oportunidades que ofrece el TLC con Estados Unidos, la inversión en infraestructura es esencial.

Hoy en día, los miembros de la industria logística son los principales interesados en el comercio internacional. En consecuencia, su interés debería movilizarse para ser fuertes defensores de una infraestructura del siglo 21 en Colombia. Ya sea en los Estados Unidos o América Latina, las

asociaciones entre los sectores público y privado son esenciales para avanzar en política de inversión de infraestructura. Yo los reto y animo a ustedes a participar a todo nivel.

Alcanzar un estándar de sostenibilidad es uno de los grandes desafíos que enfrenta cualquier plan de desarrollo. Personalmente, es importante recordar que este reto no es exclusivamente económico y ambiental, sino que también implica la obligación de la responsabilidad social. Mientras que el Tratado de libre comercio Estados Unidos - Colombia ha proporcionado una excelente base para la responsabilidad social, se debe tomar como punto de partida. Las empresas deben seguir trabajando con los principales interesados, incluido la fuerza laboral de forma que se promueve la tecnología e innovación. La infraestructura física es la base, pero la excelencia operativa sólo es verdaderamente posible cuando todas las partes involucradas participan. Los animo a continuar construyendo sobre el progreso ya alcanzado en Colombia y a trabajar por un desarrollo que no sólo es ambientalmente sustentable, incluyendo la energía renovable, sino también beneficioso para todas las partes. En nuestro rol como ente regulador de los operadores de terminales y transporte marítimos, la FMC ha sido testigo de que las temas ambientales se han vuelto cada vez más fundamentales para los acuerdos y el manejo del transporte marítimo que debemos supervisar y regular. Nosotros mismos hemos implementado prácticas sustentables, con el fin de fomentar el objetivo del presidente Obama de crear empleos ambientales y la búsqueda de un enfoque más sostenible a los aspectos marítimos.

También me gustaría enfatizar en la importancia no sólo del comercio entre Estados Unidos y Colombia, sino además en el comercio entre Estados Unidos y América Latina. Hace un año en Chile, el presidente Obama declaró que América Latina es una "región en movimiento." El Presidente señaló que América Latina se ha comprometido en el crecimiento económico y diplomático y pidió "una nueva era de cooperación en las Américas." Ustedes recordarán que en 2009, el Presidente (dentro de sus primeros 100 días de gobierno) asistió a la Cumbre de las Américas para promover las relaciones políticas y económicas entre el Norte y América Latina. Cabe destacar que las exportaciones de Estados Unidos hacia América Latina es tres veces mayor que las exportaciones estadounidenses a China. Este año, 2012, en la Cumbre de Cartagena, el Presidente insistió en la importancia de la alianza con América Latina y señaló que el comercio de esta región y Estados Unidos ha aumentado en un 46% durante su administración. Estos hechos son claramente una afirmación de una verdadera alianza.

Gracias de nuevo por permitirme la oportunidad de dirigirme a ustedes aquí en Colombia. Estoy seguro de que en esta sala están de acuerdo en el gran potencial de América Latina, como región, para ser un actor importante en el comercio internacional. En la región, tenemos un proyecto de infraestructura del siglo 21 avanzando, los \$ 5.2 billones de dólares de ampliación del Canal Panamá, será terminado en 2014. Aplaudo a Panamá por su visión y determinación. No es sólo una declaración para Panamá sino una declaración para el potencial y la fuerza de voluntad para toda América Latina.

Yo creo que Colombia pronto va a tener sus propios logros, debido al plan de inversión en infraestructura del presidente Santos por valor de \$ 55 billones. Felicito al pueblo colombiano por su visión y la voluntad política para avanzar con un plan de acción del siglo 21 en el tema de logística.