

FLORES SAN MIGUEL HACIA UN COMERCIO MARÍTIMO SEGURO

SEBASTIAN HERNÁNDEZ PAEZ

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRETEGIA Y

SEGURIDAD

PROGRAMA DE RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLITICOS

BOGOTA D.C

2018

FLORES SAN MIGUEL

PRESENTADO POR:

SEBASTIAN HERNANDEZ PAEZ

CÓDIGO: 7000130

**Trabajo de grado para optar por el título de
Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos**

Dr. ALEJANDRO NIETO MARTÍNEZ

Director de Trabajo de Grado

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRETEGIA Y

SEGURIDAD

PROGRAMA DE RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLITICOS

BOGOTA D.C

2018

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	4
INTRODUCCIÓN.....	6
FLORES COLOMBIANAS ALREDEDOR DEL MUNDO.....	11
TRANSPORTE MARITIMO Y PUERTOS.....	15
FLORES SAN MIGUEL COMPROMETIDO CON BASIC.....	20
CONCLUSIONES.....	24
ANEXOS.....	25
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	27

RESUMEN

Flores San Miguel es una compañía que se dedica a la comercialización y exportación de todo tipo de flor cortada y bouquets, principalmente en Estados Unidos y algunos países europeos. Esta comercializadora, que lleva 6 años en el mercado, ha concentrado una gran parte del total de sus exportaciones a un solo país: Estados Unidos.

Lo anterior se debe a que la distribución de flor cortada, ya sea en ramos o bouquets, es muy bien recibida por parte de la demanda estadounidense, además, hay facilidad en el envío del producto, ya que las aerolíneas encargadas de distribuirlo, cobran fletes asequibles y las entregas se realizan en cortos periodos.

Por otra parte, el producto estrella de Flores San miguel, durante sus 6 años en el mercado ha sido la rosa, debido a que en países como Colombia y Ecuador se cultiva muy bien y estéticamente es agradable para los consumidores.

En este orden de ideas, todos los productos de Flores San Miguel siempre han sido despachados vía aérea, y nunca por mar; evitando así, la posibilidad de tener un mercado más amplio que podría impactar fuertemente en las ventas totales anuales de esta empresa, sin quitarle protagonismo al mercado principal: Estados Unidos.

Es por esto que según lo aprendido en el diplomado de Logística y Comercio Internacional BASC, se propone dar lineamientos puntuales a Flores San Miguel, para que

esta pueda empezar a exportar productos adecuados vía marítima, disminuyendo a su vez el riesgo de que la carga sea susceptible a lavado de activos o narcotráfico.

PALABRAS CLAVE: Sector Floricultor, exportación, puertos marítimos, BASC

ABSTRACT

Flores San Miguel is a company dedicated to the commercialization and export of all kinds of cut flowers and bouquets, mainly in the United States and some European countries. This marketer, who has been in the market for 6 years, has a large part of her total exports to a country: United States.

The above is due to the distribution of cut flowers, either in bouquets or bouquets, it is very good received by the US demand, in addition, it can be sent in the shipment of the product, since the airlines are responsible for distributing it , they charge freight invoices are made in short periods.

On the other hand, the flagship product of Flores San Miguel, for 6 years in the market has been the rose, because Colombia and Ecuador are grown very well and is very good for consumers.

In this way, all the products of Flores San Miguel have been dispatched by air, and never by sea; thus avoiding the possibility of having a larger market that could have a strong impact on the total annual sales of this company, without taking away the main market: United States.

This is why, according to what has been learned in the BASC Logistics and International Trade Diploma, it is proposed to give specific guidelines in Flores San

Miguel, so that the first time products are exported to the sea, in turn reducing the risk of cargo maritime area susceptible to money laundering or drug trafficking

KEY WORDS: Floriculture sector, export, maritime ports, BASC

INTRODUCCIÓN

Las flores colombianas poseen un lugar destacado dentro de las preferencias del consumidor internacional por su alta calidad, colorido, belleza, tamaño y variedad, es importante destacar que Colombia es el país de América Latina que ofrece mayor diversidad de flores para exportación, debido a que cuenta con un núcleo empresarial sólido compuesto de cultivadores, proveedores y facilidades logísticas; además de contar con un lugar geográficamente estratégico para el desarrollo de esta actividad, generando así que el negocio de cultivos, comercialización o distribución de flores sea un aspecto relevante dentro de la economía colombiana.

Justamente con lo anteriormente dicho y con estas cualidades expresadas y con más de 40 años de experiencia exportadora, Colombia es el segundo exportador de flores del mundo después de Holanda.

“Los cultivos de flores colombianas se realizan con altos estándares de calidad que aseguran los mejores tamaño, colores y conservación de las flores. Colombia tiene la mayor variedad de flores exóticas y tipo exportación del mundo lo que nos permite estar siempre a la vanguardia del consumo mundiales” (Procolombia,2018).

El Grafico 1 toma como ejemplo el año de 2015 respecto a países exportadores de flores, donde en el 61,9% de exportaciones se ve representado por Holanda (37,1%) Colombia

(15,2%) y Ecuador (9,6%), el otro 38% destaca la actividad exportadora de los otros países como Etiopía y Kenia (SSC, 2017).

PRINCIPALES EXPORTADORES A NIVEL MUNDIAL 2015

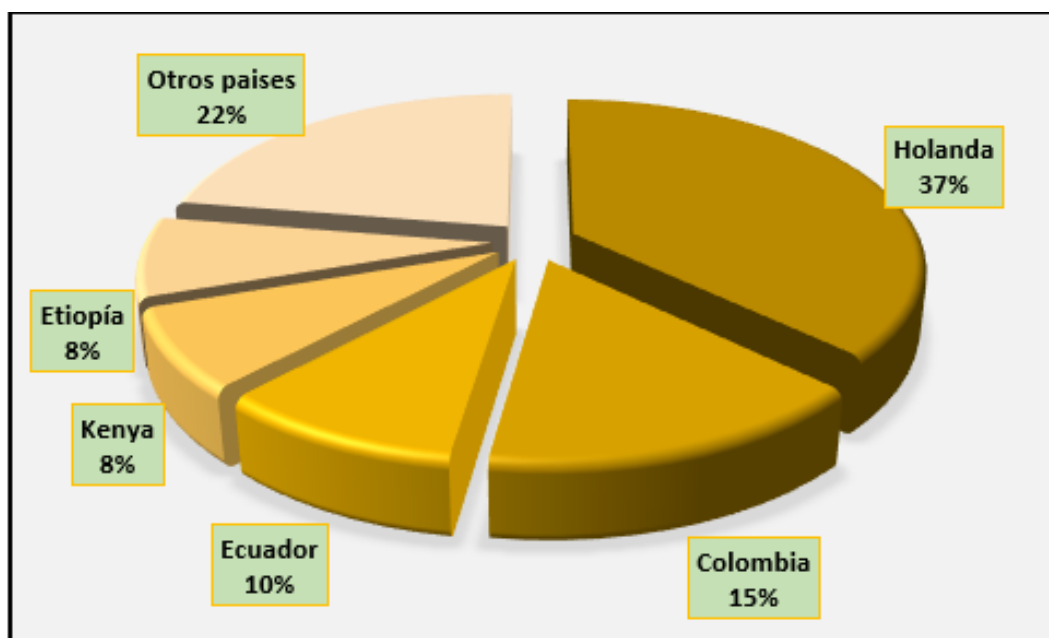


Figura 1: Principales exportadores de flores a nivel mundial

Fuente: Elaboración propia a partir de la Superintendencia de Sociedades

Colombia cuenta con una oferta de variedades como rosas, claveles, astromelias, crisantemos, pompones, hortensias, anturios, heliconias, follajes, entre otros. Este sector genera a su vez un gran impacto social, actualmente esta actividad genera alrededor de 130.000 puestos de trabajo, entre directos e indirectos, de los cuales 35% es ocupado por

hombres y el restante 65% por mujeres, 64% de ellas madres cabeza de familia (Dinero, 2017)

La producción de flores colombianas se hace con estándares de calidad que garantizan tamaño e intensidad de colores, lo que le ha permitido a la industria tomar posicionamiento. Según datos de la Superintendencia de Sociedades¹, en 2016 la producción de flores colombianas alcanzó su cifra más alta en nueve años, pues esta cifra alcanzó 225 mil toneladas. Entre 2012 y 2016 el área sembrada del sector floricultor colombiano aumentó en 18% y la producción para dicho periodo se incrementó en 11% (SSC, 2017).

Colombia continúa como el segundo mayor exportador de flores y el primer productor de claveles en el mundo. La Sabana de Bogotá se ha convertido en el centro de ubicación del sector floricultor de Colombia, el cual desde hace varias décadas constituye uno de los sectores de la economía colombiana con importante presencia en el mercado internacional.

Respectivamente para el año de 2016 y como se aprecia en la Figura 2 el 72% de la producción de flores del país se concentró Cundinamarca, siguiendo Antioquia con un 27% y un 1 % para los departamentos de Risaralda, Caldas, Quindío, Boyacá y Valle del Cauca.

¹ La Superintendencia de Sociedades es un organismo técnico, adscrito al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, mediante el cual el Presidente de la República ejerce la inspección, vigilancia y control de las sociedades mercantiles, así como las facultades que le señala la ley en relación con otros entes, personas jurídicas y personas naturales. (Superintendencia de Sociedades (SSC, 2017)

DEPARTAMENTOS PRODUCTORES DE FLORES 2016

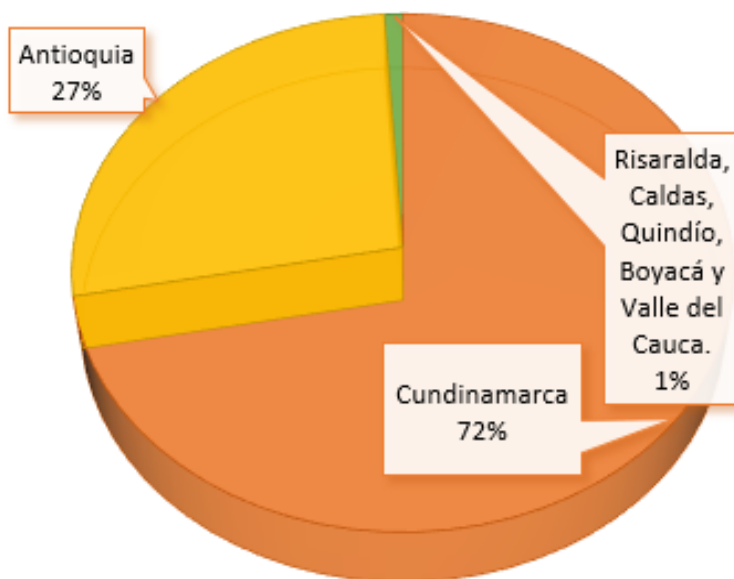


Figura 2: Producción de flores en Colombia por departamentos en 2016

Fuente: Elaboración propia a partir de la Superintendencia de Sociedades

Colombia es el país de América Latina que ofrece mayor variedad de flores para exportación, toda vez que cuenta con un núcleo empresarial muy consolidado de cultivadores, proveedores y facilidades logísticas, además de un lugar geográficamente estratégico. *Asocolflores* es la Asociación Colombiana de Exportadores de Flores, creada en 1973 para representar, promover y fortalecer la competitividad de la floricultura colombiana en sus principales mercados y en el país, esta asociación tiene como

compromiso de destacar estas cualidades y de compartir con el mundo la filosofía de la sostenibilidad de la floricultura colombiana (Asoflores, 2018).

Estados Unidos es y continúa siendo el principal socio comercial de los floricultores colombianos, siendo la rosa uno de los productos más demandados, como los bouquets que brindan valor agregado y es un producto que no lo ofrecen otros países, lo que hace a Colombia competitiva frente a países como México, Holanda o China.

Como se demostró en la Grafica 1, ciertamente el principal competidor de Colombia son los Países Bajos, país que a pesar de su de su pequeño tamaño y población, es una potencia en lo que respecta a la producción y comercialización de productos hortícolas. Los Países Bajos son el mayor exportador de árboles y plantas vivas y el tercer mayor exportador de productos vegetales.

Según los reportes del FAS², dentro de la Unión Europea, son el quinto mayor productor de verduras y el décimo productor de frutas. Este país también juega un papel clave en la logística hortícola. Más del setenta por ciento de las frutas importadas y el ochenta por ciento de las flores y verduras importadas se reexportan (Phillips, 2016).

Los Países Bajos han estado durante mucho tiempo en el centro de la producción de flores cortadas en el mercado floral europeo. Aunque este país continúa siendo el mayor exportador de flores cortadas en la actualidad, este se enfrenta actualmente a una intensa

² Foreign Agricultural Service (FAS), Servicio Agrícola Extranjero es la agencia de asuntos exteriores con la responsabilidad principal de los programas en el exterior del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA)

competencia de otros países que producen flores cortadas a un costo menor y en mayor escala que nunca (Merino, 2004)

I CAPITULO

FLORES COLOMBIANAS ALREDEDOR DEL MUNDO

Flores San Miguel ³es una compañía que se dedica a la comercialización y exportación de todo tipo de flor cortada y bouquets. Esta comercializadora, que lleva seis años en el mercado, ha concentrado una gran parte del total de sus exportaciones a un solo país: Estados Unidos pues como se evidenciara posteriormente, este es el país que más adquiere flores provenientes de Colombia.

Flores San Miguel, cuenta con proveedores (cultivos) que presentan con certificación Flor verde, homologado con Global gap⁴, lo que lleva a convertir a la comercializadora en una empresa competitividad y con los lineamientos internacionales requeridos; es oportuno resaltar que la empresa tiene una sucursal en Miami, lo que facilita el envío, recepción y distribución del producto y/o servicio al interior de Estados Unidos.

Así mismo es una empresa que hace parte de Asocolflores, está en la obligación de cumplir cada una de las leyes, decretos y resoluciones establecidas, las cuales garantizan la

³ <http://floressanmiguel.com.co/>

⁴ <https://www.globalgap.org/es/>

calidad, el valor que poseen los productos y sobre todo la empresa, además es necesario que todos aquellos proveedores con los cuales Flores San Miguel entablará relaciones cumplan de la misma manera con la jurisdicción establecida por la asociación.

Flores San Miguel desea expandir su capacidad de exportaciones, es por eso que se estudia la posibilidad de exportar a otros países diferentes a Estados Unidos. Es por eso que se analizan los posibles países compradores, así como las tendencias comerciales.

Fechas importantes o temporadas como San Valentín o el día de las Madres representan una valiosa ganancia para los floricultores colombianos pues estas fechas representan el 25% del volumen total de exportación anual de flores, esto es la cuarta parte del total exportado por los empresarios del sector floricultor (Dinero, 2017).

Un ejemplo claro de esto, es como en el año de 2016 los principales mercados de destino de las flores producidas por Colombia se destinaron en un 76,2% a Estados Unidos, como bien se observa en la *figura 3_* (Dinero, 2017).

PRINCIPALES MERCADOS DE DESTINO DE LAS FLORES PRODUCIDAS 2016

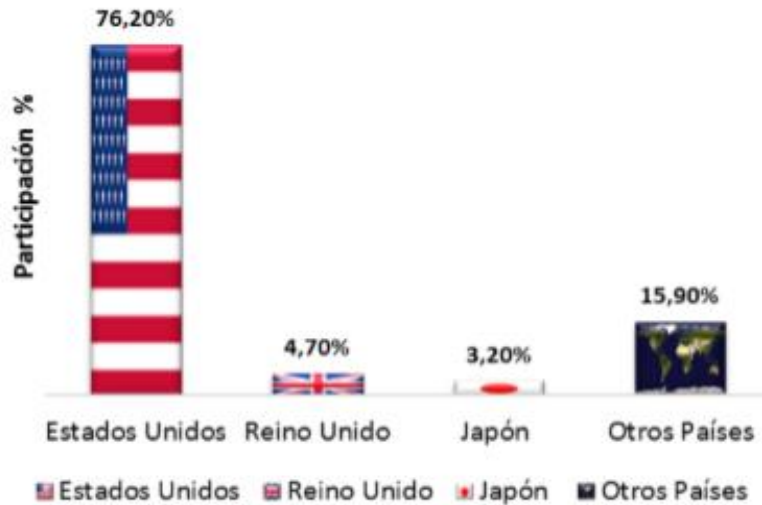


Figura 3: Principales mercados de destino de las flores producidas en 2016

Fuente: Superintendencia de Sociedades, 2017

La demanda mundial de flores y plantas está estrechamente coligada al desarrollo económico de un país y a las exigencias del consumidor. Dicha demanda se concentra principalmente en tres regiones: Europa Occidental, América del Norte y Asia. Como se observa en la Figura 4 uno de los mayores importadores de flores en el año de 2015 fue Estados Unidos, seguido de Alemania y Reino Unido. Dentro del porcentaje de otros países se incluye los países asiáticos, donde sobresale Japón siendo este entonces uno de los principales objetivos de la expansión comercial de Flores San Miguel.

PRINCIPALES IMPORTADORES DE FLORES 2015

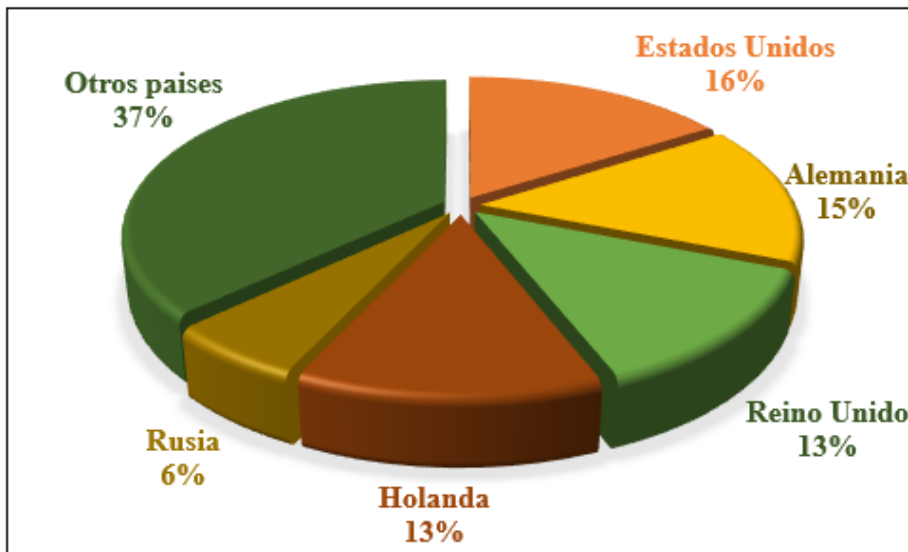


Figura 4: Principales importadores de flores a nivel mundial año 2015

Fuente: Elaboración propia a partir de la Superintendencia de Sociedades, 2017

En Europa, Holanda es el principal abastecedor de países como Reino Unido, Alemania es el principal importador de flores, mientras que Holanda es el principal abastecedor para Alemania, Suiza y Francia.

Según la Cámara de Comercio de Bogotá (2015) en su manual de flores y follajes asegura que las grandes regiones consumidoras de flor cortada del mundo son Europa occidental, Japón y Estados Unidos. El consumo de flores y plantas, actualmente se estima en 44.000 millones de dólares por año, así mismo se espera un crecimiento debido al aumento de la población mundial en continentes como Asia donde a su vez el poder adquisitivo de los consumidores también aumentará.

Las rosas y los claveles son los principales productos florícolas comercializados a nivel mundial. En 1995, último año para el que se dispone de información completa,

la importación mundial de rosas alcanzó US\$ 688 millones, que representa el 18% del valor mundial importado de flores para el mismo año. Por su parte los claveles participaron en un 12%, seguido por crisantemos 7,5% y orquídeas 1,3 (CCB, 2015).

Las preferencias de las especies varían según sea su mercado de destino, lo que si es claro es que es la dinámica del sector floricultor tiene oportunidad en muchos más países aparte de Estados Unidos. El continente asiático es sin duda una gran oportunidad para Flores San Miguel, debido a su dinamismo económico, es por esto que una vez identificados los países donde se pretende llegar es importante analizar el sistema de carga por el cual se hará la debida exportación para que los productos de Flores San Miguel lleguen intactos a su destino final.

CAPITULO II.

TRANSPORTE MARITIMO Y PUERTOS

El transporte marítimo es fundamental para el dinamismo del comercio mundial, pues este sin duda alguna representa un medio esencial para el comercio internacional que se da entre las naciones, según la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) cerca del 90% del comercio mundial que se da en mundo se realizar por vías marítimas (Asariotis *et al*, 2012).

Sin el transporte marítimo no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para mantener el mundo actual. La expansión constante que día a día experimenta de este transporte se traduce en ventajas y beneficios para los consumidores de todo el mundo. Claramente rol del transporte marítimo comercial no es percibido por los

habitantes del mundo, pues mucho de ellos no logran imaginarse como dependen de este sistema.

En palabras de Asariotis *et al* (2012) el transporte marítimo internacional es el más eficiente y rentable para la mayoría de las mercancías y además puede considerarse el más seguro, pues a diferencia del transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte ferroviario, el marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancías a un coste muy reducido. Además de esto factores como condiciones climatológicas y meteorológicas retrasan en muchas ocasiones la salida o llegada de un avión, mientras que gracias a la resistencia de los buques estos pueden desempeñarse con mayor facilidad en ambientes más complicados.

Las ventajas y beneficios no solo se ven reflejadas en términos de seguridad si no también en económicos, pues transportar mercancía vía marítima resulta ser más atractivo económicamente hablando por medio del bajo costo de los fletes.

Los datos lo demuestran, según la OMI⁵, actualmente hay más de 50 000 buques mercantes dedicados al comercio internacional, que transportan todo tipo de carga. La flota mundial actual se encuentra registrada en más de 150 naciones y emplea a más de un millón de marineros de prácticamente todas las nacionalidades y está tripulada por más de 1.000.000 de profesionales de casi todas las nacionalidades” (OMI, 2015)

⁵ OMI/IMO: la Organización Marítima Internacional, en inglés International Maritime Organization, es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa exclusivamente de asuntos marítimos y en particular del fomento de la seguridad de la navegación y de la prevención de la contaminación de la mar ocasionada por los buques (DIMAR, 2016)

Teniendo en cuenta la importancia y rol que desempeña el sistema marítimo comercial, Flores San Miguel desea expandir su capacidad en exportaciones, comercializando así no solo en Estados Unidos, sino aumentado también su presencia en más países de Europa, así mismo planea llegar a territorios comerciales como los son el continente asiático y Oceanía, países que como se demuestra en el capítulo anterior, muestran una gran recepción a las flores producidas en Colombia.

Esta hazaña de Flores San Miguel de recurrir al sistema marítimo para la exportación de sus productos, permitirá una mayor capacidad de almacenaje en contenedores especializados para el transporte de flores. En esta parte logística es importante asociarse siempre de la mano de la legalidad, pues muchas veces es en la parte logística donde las cargas tienen a contaminarse. Lugares como los puertos son vulnerables ante estas situaciones.

Según la Asariotis *et al* (2015) el rendimiento de los puertos y terminales es importante en un país porque influye en la competitividad comercial de este. Los factores que determinan el rendimiento de los puertos y terminales son muchos: las relaciones laborales, la cantidad y el tipo de equipo para la manipulación de la carga, la calidad de la zona de transbordo, los canales de acceso al puerto, el acceso desde tierra, la eficiencia de las aduanas, así como las posibles concesiones a los operadores internacionales de terminales.

Es preciso identificar cuáles son los puertos más dinámicos en el mundo así mismo es importante analizar las funciones de estos dentro del sistema marítimo.

En palabras de Rua (2006) los puertos sirven para la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque y/o desembarque de pasajeros la manipulación de mercancías, su

depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas (aduana, sanidad,...), la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques (aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones,...), así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades.

Los puertos más activos del mundo se determinan en función del tráfico de contenedores que pasa por ellos. Por lo tanto, no es necesario que los puertos más grandes del mundo sean también los puertos más activos del mundo. El dominio marino se ha incrementado en décadas, necesitando puertos y puertos para satisfacer estos requisitos cada vez mayores. Esta es precisamente la razón por la cual las autoridades de envío de cada país se están centrando en garantizar que sus puertos de envío sean adecuados para satisfacer las necesidades de los operadores y conductores de la industria. Sin embargo, incluso si cada nación se enfoca en mejorar su infraestructura portuaria, hay algunos líderes mundiales con puertos marítimos, más grandes y más ocupados que todos los demás (Marine Insight, 2017).

En el Anexo 1 se puede observar como Asia, respectivamente países como China, Japón, Corea del Sur, e Indonesia ocupan los primeros 30 puestos en lo que respecta a puertos con mayor dinamismo, esto representado por volúmenes de contenedores entre 2015 y 2016 (Unidades equivalentes a veinte pies, porcentajes compartidos y rango).

En el Anexo 2 se compara el costo de exportación desde Colombia hasta China, saliendo desde los puertos de Cartagena y Buenaventura llegando al puerto más completo, Shanghái, así como acá se encuentran diferencias en fletes,

Hacia China desde la costa Atlántica, existen tres (3) navieras que prestan servicios directos con tiempos de tránsito que oscilan entre los 35 y 39 días, la oferta se complementa con ocho (8) navieras que ofrecen servicios con cambio de buque en Panamá, Jamaica, Japón y Corea del Sur, destinando para el trayecto en promedio 37 días. Así mismo, la oferta de servicios desde Buenaventura hacia China, se dividen en seis (6) navieras que cubren los trayectos en forma directa, con tiempos de tránsitos cercanos a los 29 días; y once (11) navieras que ofrecen servicios con recaladas en Panamá, Japón y Corea del Sur, empleando en promedio 33 días. (Procolombia, 2012)

Debido a este dinamismo comercial y económico en países como Asia, Flores San Miguel identifica los puertos con mayor circulación de contenedores para realizar la respectiva logística para que sus productos no sufran ningún daño, generalmente las mismas navieras ofrecen también el uso de los contenedores, como se observan en la figura 5 donde sobresalen las 15 de las 50 mejores compañías navieras del mundo del 2017 según la “revisión del transporte marítimo” (Asariotis *et al*, 2017)

LAS 50 MEJORES COMPAÑÍAS NAVIERAS DEL MUNDO DEL 2017

Rank, company	End-2015		End-2016		May 2017			
	Number of ships	Capacity	Number of ships	Capacity	Number or ships	Capacity	Market share (percentage)	Average vessel size
1 Maersk	629	3 103 266	655	3 323 064	621	3 201 871	16.0	5 156
2 Mediterranean Shipping Company	487	2 734 409	458	2 802 830	469	2 935 464	14.6	6 259
3 CMA-CGM	553	2 449 350	460	2 227 600	441	2 220 474	11.1	5 035
4 China Ocean Shipping (Group) Company	285	1 616 462	254	1 508 207	277	1 603 341	8.0	5 788
5 Hapag-Lloyd	187	999 950	171	987 892	180	1 038 483	5.2	5 769
6 Evergreen	197	955 108	188	990 792	186	995 147	5.0	5 350
7 Orient Overseas Container Line	111	583 969	101	594 550	107	666 558	3.3	6 230
8 Hamburg-Süd	138	670 029	127	638 906	116	594 008	3.0	5 121
9 Yang Ming	101	543 772	101	584 839	100	588 389	2.9	5 884
10 United Arab Shipping Company	51	452 510	59	565 433	56	546 220	2.7	9 754
11 Nippon Yusen Kaisha	101	493 443	95	498 076	97	538 754	2.7	5 554
12 Mitsui Osaka Shosen Kaisha Lines	99	549 987	78	467 389	82	515 880	2.6	6 291
13 Hundai Merchant Marine	56	384 403	67	455 841	69	458 247	2.3	6 641
14 Kawasaki Kisen Kaisha Limited – K Line	71	397 557	63	351 890	64	363 019	1.8	5 672
15 Pacific International Lines	134	336 327	132	360 939	132	361 752	1.8	2 741

Figura 5. Las 50 mejores compañías navieras del mundo del 2017

Fuente: Asariotis *et al*, 2017

III CAPITULO

FLORES SAN MIGUEL COMPROMETIDO CON BASC

Más del 90 por ciento del comercio mundial es transportado por mar y cada año más de 500 millones de contenedores marítimos están moviéndose alrededor del mundo, los contenedores son un atractivo para los delincuentes, según la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito tan sólo el 2% de todos los contenedores son inspeccionados, esta cifra es tan baja ya que si se llegara a revisar un porcentaje mayor de contenedores se atrasaría el dinamismo en los sectores portuarios, afectando así la carga, entrada y salida de mercancías.

Es así como día a día pocos contenedores son revisados, aun así, los que son inspeccionados no se salvan de estar manchados con alguna actividad ilícita, pues infelizmente continúa teniendo una tasa de éxito impresionante encontrar contenedores contaminados, arrojando resultados positivos a un ritmo creciente (UNDOC, 2012).

Debido a estas circunstancias se han creado distintos organismos para contrarrestar estos fenómenos, como por ejemplo el Programa de Control de Contenedores (CCP) - un Programa conjunto de la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Organización Mundial de aduanas (OMA) el cual fue creado para impulsar la inspección de contenedores y detectar mercancías ilícitas.

BASC (Business Alliance for Secure Commerce), la alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales establece unos requisitos mínimos de seguridad para que su misión como organización pueda cumplirse.

Una vez al año como mínimo o según lo dicten las circunstancias, como por ejemplo durante períodos de alto estado de alerta, infracciones o incidentes de seguridad, los exportadores deben realizar una evaluación completa de sus cadenas de suministro internacionales basándose en los criterios de seguridad BASC. Cuando un exportador recurre a fuentes externas o contrata elementos de su cadena de suministro, como por ejemplo otra instalación, almacén u otros prestadores de servicios, debe trabajar con estos asociados de negocios para garantizar que se implementen y se cumpla con las medidas de seguridad pertinentes en toda su cadena de suministro (BASC, 2017).

Flores San Miguel sabe que es importante llevar a cabo sus exportaciones con los mejores asociados de negocio, y más ahora cuando la meta de la empresa es conocer nuevos territorios comerciales como lo es el mercado asiático. Para lograr esto es pertinente contar con un buen equipo de trabajo, así como empleados de confianza. Por eso antes de la contratación se tiene que verificar la información de la solicitud de empleo, tal como los antecedentes y referencias laborales de la persona que se vinculara a la empresa, una vez ya vinculados a Flores San Miguel debe existir un sistema de identificación de empleados con el propósito de controlar el acceso e identificarlos positivamente, es necesario documentar los procedimientos para la entrega, devolución y cambio de dispositivos de acceso como por ejemplo las llaves, igualmente todos los vendedores, proveedores y contratistas tienen que presentar su identificación apropiada y/o una identificación con foto con fines de documentación a su llegada.

Los exportadores tienen que asegurar que los Asociados de Negocio establezcan procesos y procedimientos de seguridad compatibles con los criterios de seguridad de BASC, para mejorar la integridad del envío desde el punto de origen. Se deberían realizar evaluaciones periódicas de los procesos e instalaciones de los Asociados de Negocio con base en el riesgo

y estos deberían mantener las normas de seguridad requeridas por el exportador (BASC, 2012).

Para BASC, las exportaciones a estos países deben tener un proceso documentado y verificable para determinar el riesgo en todas sus cadenas de suministro basado en su modelo empresarial (esto quiere decir, volumen, país de origen, ruta, posible amenaza terrorista mediante información de fuente abierta, etc. (ITC, 2011).

Cuando se exportan mercancías desde Colombia, estas tienen un alto peligro, pues por medio del uso de contenedores se presentan altos niveles de riesgo pues la contaminación de mercancías es una preocupación de alto nivel, por ello se deben tomar medidas de seguridad precisas que impidan la realización de estos riesgos se hagan realidad (Vallejo, 2014).

BASC recomienda realizar un respectivo proceso de inspección de siete puntos para todos los contenedores al momento de hacer la carga, estos puntos se identifican como: Pared delantera, lado izquierdo, lado derecho, piso, techo interior/exterior, puertas interiores/exteriores exterior/Sección inferior, además de estas es recomendable también realizar un inspección en las llantas pues lastimosamente se ha visto como los delincuentes han logrado camuflar sus productos ilícitos en las llantas de los camiones.

La certificación de BASC para Flores San Miguel sería de gran ayuda para la empresa, en atención a que tendría un mayor reconocimiento internacional por pertenecer al World BASC Organization, además obtendría una mayor confianza por parte de las autoridades, así como de los asociados de negocio, una gran representatividad y facilitación de contactos ante las autoridades vinculadas al comercio exterior, así como transferencia de

conocimiento y experiencia en Seguridad de la Cadena de Suministro. lo que a la vez produce una disminución de costos y riesgos derivados del control a sus procesos.

CONCLUSIONES

- ✓ Colombia como segundo mayor exportador de flores en el mundo después de Holanda, puede gozar de sus climas para el cultivo de las flores más lindas y exóticas del mundo. Flores San Miguel, como parte del sector floricultor del país desea mostrar a través de las exportaciones la calidad de la flor colombiana. Mercados además de Estados Unidos, Francia, Alemania, Japón o China también se interesan y desean dejarse cautivar por las flores sudamericanas representadas por Colombia.
- ✓ Una vez identificados los países que más importan flores en el mundo, así como las ciudades con los puertos más dinámicos, Flores San Miguel tiene en cuenta esto para atreverse a explorar territorios asiáticos, pues como se evidenció los países como China, Singapur, Japón, llevan ocupando durante los últimos años y acaparando todo lo que respecta a tecnologías en puertos teniendo hoy los mejores del mundo.
- ✓ Flores San Miguel, desde su inicio comenzó implementando exportaciones por vía aérea, ahora desea expandirse a través del sistema marítimo en donde habrá mayor capacidad de almacenaje en contenedores especializados para el transporte de sus flores y para que estas lleguen intactas a su lugar de destino, todo esto puede lograrse si la empresa va de la mano de la legalidad y de las buenas alianzas.

- ✓ El sistema marítimo constituye una parte fundamental del comercio mundial, gracias a este sistema, millones de personas se benefician día a día en todo el mundo, es sustancial para el comercio y dinamiza la economía de los países. Como cada día se movilizan dentro de estos grandes volúmenes de carga a través de los contenedores, es imposible revisar cada uno de estos como lo describe BASC, pues de hacerlo se retrasarían los tiempos de la salida y entrada de las cargas afectando la eficacia de los puertos. Lo que si debe hacerse es seguir las recomendaciones que da BASC para garantizar un mejor desempeño y generar seguridad en los clientes.

ANEXO 1

LOS MEJORES 50 PUERTOS DEL MUNDO DEL 2017

Port	Country	2016 (Throughput)	2015 (Throughput)	2015–2016 (Percentage change)	2016 (Rank)
Shanghai	China	37 135 000	36 537 000	1.6	1
Singapore	Singapore	30 930 000	30 962 000	-0.1	2
Shenzhen	China	23 980 000	24 204 000	-0.9	3
Ningbo	China	21 565 000	20 593 000	4.7	4
Hong Kong	Hong Kong (China)	19 580 000	20 114 000	-2.7	5
Busan	Republic of Korea	19 378 000	19 296 000	0.4	6
Guangzhou	China	18 859 000	17 457 000	8.0	7
Qingdao	China	18 050 000	17 465 000	3.3	8
Dubai	United Arab Emirates	14 772 000	15 592 000	-5.3	9
Tianjin	China	14 523 000	14 109 000	2.9	10
Port Kelang	Malaysia	13 167 000	11 891 000	10.7	11
Rotterdam	Netherlands	12 385 000	12 235 000	1.2	12
Kaohsiung	Taiwan Province of China	10 460 000	10 264 000	1.9	13
Antwerp	Belgium	10 037 000	9 650 000	4.0	14
Xiamen	China	9 614 000	9 179 000	4.7	15
Dalian	China	9 584 000	9 449 000	1.4	16
Hamburg	Germany	8 900 000	8 825 000	0.8	17
Los Angeles	United States	8 857 000	8 160 000	8.5	18
Tanjung Pelepas	Malaysia	8 029 000	8 799 000	-8.8	19
Cat Lai	Viet Nam	7 547 000	6 863 000	10.0	20
Laem Chabang	Thailand	7 227 000	6 821 000	6.0	21
Long Beach	United States	6 775 000	7 192 000	-5.8	22
New York	United States	6 250 000	6 372 000	-1.9	23
Yingkou	China	6 087 000	5 921 000	2.8	24
Colombo	Sri Lanka	5 735 000	5 185 000	10.6	25
Tanjung Priok	Indonesia	5 515 000	5 201 000	6.0	26
Bremerhaven	Germany	5 489 000	5 546 000	-1.0	27
Suzhou	China	5 479 000	5 102 000	7.4	28
Lianyungang	China	4 829 000	5 009 000	-3.6	29
Algeciras	Spain	4 745 000	4 511 000	5.2	30

Fuente: Asariotis *et al*, 2017

ANEXO 2

Tarifas por Rutas - Transporte Marítimo

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo
Empresa 8325	Naviera 14635	Buenaventura	Shanghai	Carga General	Contenedor de 20'	50	ISPS	10	USD
					Contenedor de 20'	50	BAF	273	USD
					Contenedor de 40'	75	ISPS	10	USD
					Contenedor de 40'	75	BAF	546	USD
					Contenedor de 40' high cube	75	ISPS	10	USD
Empresa 7538	Naviera 17863	Buenaventura	Shanghai	Carga General	Contenedor de 20'	400	AMS	30	USD
					Contenedor de 20'	400	ISPS	10	USD
					Contenedor de 40'	600	AMS	30	USD
					Contenedor de 40'	600	ISPS	10	USD
					Contenedor de 40' high cube	600	AMS	30	USD
					Contenedor de 40' high cube	600	ISPS	10	USD

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Nombre de Producto	Tipo de Carga	Valor Tarifa USD	Recargo	Valor Recargo	Moneda Recargo
Empresa 8325	Naviera 14635	Buenaventura	Singapur	Carga General	Contenedor de 20'	150	ISPS	10	USD
					Contenedor de 20'	150	BAF	306	USD
					Contenedor de 20'	150	THC	300	USD
					Contenedor de 40'	300	ISPS	10	USD
					Contenedor de 40'	300	BAF	612	USD
					Contenedor de 40'	300	THC	600	USD
					Contenedor de 40' high cube	300	ISPS	10	USD
					Contenedor de 40' high cube	300	BAF	612	USD
Empresa 7538	Naviera 17863	Buenaventura	Singapur	Carga General	Contenedor de 20'	900	MOUNT	38.000	COP
					Contenedor de 20'	900	DDF	50	USD
					Contenedor de 20'	900	ISPS	6	USD
					Contenedor de 40'	1.300	MOUNT	38.000	COP
					Contenedor de 40'	1.300	DDF	50	USD
					Contenedor de 40'	1.300	ISPS	6	USD
					Contenedor de 40' high cube	1.300	MOUNT	38.000	COP
					Contenedor de 40' high cube	1.300	DDF	50	USD
					Contenedor de 40' high cube	1.300	ISPS	6	USD

Fuente: Procolombia

REFERENCIAS

Asariotis, R., Benamara, H., Finkerbrink, J., Hoffmann, J., Lavelle, J., Misovicova, M., Valentine, V., Youssef, F. (2012). El transporte marítimo 2011. UNCTAD, 1-227 pp.

Asariotis, R., Benamara, H., Finkerbrink, J., Hoffmann, J., Lavelle, J., Misovicova, M., Valentine, V., Youssef, F. (2015). Informe sobre el transporte marítimo 2015. UNCTAD, 1-114 pp.

Asariotis, R., Benamara, H., Finkerbrink, J., Hoffmann, J., Lavelle, J., Misovicova, M., Valentine, V., Youssef, F. (2017). Review of maritime transport. UNCTAD, 1-111 pp.

Asocolflores. (2018). <https://asocolflores.org> . Consultado en Marzo 15 de 2018

Business Alliance for Secure Commerce (BASC). (2012). Almacénadoras, depósitos, fiscales, almacenes generales de depósito. 1-15pp

Business Alliance for Secure Commerce (BASC). (2017). Adopción de requisitos mínimos de seguridad C-TPAT. 1-11pp.

Cámara de comercio de Bogotá (CCB). (2015). Manual flores & follajes, 4-36 pp.

Centro de comercio internacional (ITC). (2011). Gestión de la calidad de exportación: Guía para pequeños y medianos exportadores . Segunda edición. Ginebra, 286pp.

Dirección General Marítima (DIMAR) . (2016). <https://www.dimar.mil.co>. Consultado en Marzo 10 de 2018

Dinero. (2017). Flores colombianas retoman liderazgo en mercados extranjeros. <http://www.dinero.com>. Consultado en Marzo 20 de 2018.

Marine Insight. (2017). Top 10 Biggest Port in the World in 2011. <https://www.marineinsight.com> . Consultado en Marzo 18 de 2018

Merino, M. (2004). Un mundo en flor. Horticultura, 174: 42-48pp.

Oficina contra las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). (2012). La Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito y la Organización Mundial de Aduanas hacen mella en el contrabando de mercancías y cargamentos de droga. <https://www.unodc.org> . Consultado en Marzo 31 de 2018

Organización Marítima Internacional (OMI). (2015). “El transporte marítimo: indispensable para el mundo”, seleccionado como lema del Día marítimo mundial de 2016. <http://www.imo.org> . Consultado en Marzo 10 de 2018

Phillips, S . (2016). The Netherlands Horticulture Market. Global Agricultural Information Network, 3-13 pp.

Procolombia. (2018). Flores. <http://www.procolombia.co>. Consultado en Marzo 22 de 2018

Procolombia. (2012). Perfil de logística desde Colombia hacia China. Consultado en Marzo 15 de 2018

Rua, C. (2006). Los puertos en el transporte marítimo. Universitat Politècnica de Catalunya, 1-19 pp.

Superintendencia de Sociedades (SSC). (2017). <https://www.supersociedades.gov.co> . Consultado en Marzo 17 de 2018

Vallejo, C. (2014). Transporte de drogas en contenedores: riesgo de la cadena logística de abastecimiento internacional. Trabajo de especialización. Facultad de relaciones internacionales estrategia y seguridad, Universidad Militar Nueva Granada.