COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE CARTAGENA ANTE EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS EN LOS DIFERENTES AMBITOS LOGISTICOS

COMPARACION FRENTE AL PUERTO DE VALPARAISO EN CHILE

DIEGO GRANADOS MORALES
SEBASTIAN MORENO QUINTANA
JUAN JOSE SEGURA GUTIERREZ

COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
ADMINISTRACIÓN DE LOGÍSTICA Y PRODUCCIÓN

BOGOTÁ D.C. ABRIL DE 2013

COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE CARTAGENA ANTE EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS EN LOS DIFERENTES AMBITOS LOGISTICOS

COMPARACION FRENTE AL PUERTO DE VALPARAISO EN CHILE

JUAN JOSÉ SEGURA GUITIERREZ
DIEGO FERNANDO GRANADOS MORALES
JUAN SEBASTIAN MORENO QUINTANA

TUTOR

JUAN CARLOS TAFUR HERNANDEZ

ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
ADMINISTRACION EN LOGISTICA Y PRODUCCION
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
UNIVERSIDAD DEL ROSARIO

BOGOTÁ D.C. ABRIL DE 2012

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos la colaboración prestada por nuestro tutor Juan Carlos Tafur, quien nos oriento de manera íntegra para la elaboración de este trabajo de grado. A nuestros padres por ser tutores de la vida y a la Universidad del Rosario por apoyarnos en este camino de la vida.

CONTENIDO

RESUMEN ..... **IX**

ABSTRAC ..... **XI**

GLOSARIO: Marco Conceptual ..... **XIII**

INTRODUCCION **14**

OBJETIVOS **17**

Objetivo General 17

Objetivos específicos 18

Capítulo I. Derecho Portuario En Colombia **19**

Capítulo II. Legislación y Regulación Del Derecho Portuario En Colombia **20**

2.1 Problemática De La Legislación Portuaria 21

2.2 Jurisprudencia Colombiana En Derecho 23

Capítulo III. Contexto jurídico y normativo **24**

Capítulo IV. Conceptos De La Superintendencia De Puertos y Transporte **26**

Capítulo V. Marco jurídico del derecho comercial internacional GATT **28**

5.1 ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC) 28

5.2 ASPECTOS DIVERSOS DEL TLC 29

5.3 LOS METODOS DE CONTRATACION CON EL TLC DE USA CON COLOMBIA: Son a saber: 30

Capítulo VI. Tratado del Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos. **37**

6.1 Acuerdo del ATPDEA: 37

6.2 Productos y servicios beneficiados con el TLC 39

6.2.1 Exportadores 39

6.2.2 Importaciones 41
6.2.3 Consumidores 41
6.3 Problemática con productos afectados con las importaciones 42
6.4 Incrementos en importación y exportación con el TLC, comparaciones antes y después 42
6.4.1 Exportaciones 43
6.4.2 Importaciones: 44
6.5 Problemática de infraestructura 46
6.6 Beneficios del TLC 47
6.6.1 Problemas socio-económicos con la entrada en vigencia del TLC ... 48
Capítulo VII. Vías de acceso. 52
Capítulo VII. Diagnóstico Del Puerto y Funcionamiento 56
7.1 Rol Superintendencia de Puertos y Transporte 56
7.2 Cartagena Vista Como Ciudad Portuaria 57
7.3 Posición del Puerto de Cartagena 59
7.4 Sociedad portuaria regional de Cartagena 62
7.4.1 Documentos y procedimientos 69
7.4.2 Comportamiento de la carga en los últimos años 72
7.4.3 Estatuto Portuario 72
Capítulo VIII. Competitividad del puerto de Cartagena 76
8.1 Conpes Logístico 76
8.1.2 Indicadores de desempeño y eficiencia portuaria 83
8.2 Medidores de competitividad 85
8.2.1 Informe del Banco Mundial 86
8.2.2 Índice para países de Latinoamérica 94
8.3 Influencia sobre el puerto de Cartagena 95
8.4 Informe Conpes 3611 para el crecimiento y desarrollo portuario de Cartagena 96
Capítulo XI. Cuadro Comparativo Con Chile, Puerto Valparaíso 103

9.1 Aspectos 103
9.1.1 Administrativos 103
9.1.2 Logísticos 105
9.1.3 Capacidad 106
9.2 Tratados de Libre Comercio 109
9.3 Transformación productiva tras la entrada en vigencia del TLC con Estados Unidos 110
CONCLUSIONES 113
RECOMENDACIONES 115
BIBLIOGRAFIA 117

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: transformación en la Sociedad Portuaria de Cartagena. 61
Tabla 2: Equipos utilizados en el terminal de Manga 65
Tabla 3: Equipos con los que cuenta Contecar. 68
Tabla 4: Total de maquinaria y transporte del puerto de Cartagena en el año 2012. 69
Tabla 5: Movimiento en toneladas del puerto de Cartagena desde el año 2.000. 72
Tabla 6: Tráfico portuario de Cartagena. 81
Tabla 7: Utilización de la capacidad instalada de las sociedades. 82
Tabla 8: Indicadores de eficiencia. 84
Tabla 9: Resumen de los resultados obtenidos por Colombia para 2012, según el IMD. 87
Tabla 10: Resultados para Colombia del Índice de Competitividad Global. 92
Tabla 11: Proyectos a desarrollar por el documento Conpes 3611. 102
Tabla 12: Evolución Transferencia de Carga 2012. 107

LISTA DE ILUSTRACIONES

1: Toneladas movilizadas en el Puerto de Cartagena. 74
Ilustración 2: Participación de Contenedores 2000 - 2011. 75
Ilustración 3: Evolución del tráfico portuario Ilustración Colombiano. 81
Ilustración 4: Evolución de la posición competitiva de Colombia según el IMD. 89
Ilustración 5: Resultados para Colombia del Foro Económico Mundial año 2011-2012. 93
Ilustración 6: Calidad de la infraestructura portuaria en países Suramericanos. 100
Ilustración 7: Puerto de Valparaíso. 103
Ilustración 8: Evolución transferencia de carga por Puerto Valparaíso. 107
Ilustración 9: Evolución carga contenedorizada por Puerto Valparaíso (2010 – 2011). 108
Ilustración 10: Evolución TEUS, Puerto Valparaíso. 108
Ilustración 11: Evolución Mercado Cruceros Puerto Valparaíso. 109
Ilustración 12: Intercambio Comercial entre Chile y EEUU. 111
Ilustración 13: Crecimiento de las Exportaciones. 112

RESUMEN

El siguiente trabajo tiene como objetivo analizar la situación actual que enfrenta el puerto de Cartagena frente al tratado vigente desde mayo de 2012 con los Estados Unidos de América y tener un punto de partida para analizar los aspectos claves que este requiere para enfrentar su continuo crecimiento, que durante más de una década ha experimentado, este puerto se ha catalogado como un puerto principal para el comercio mundial. Para esto se ha tomado en cuenta el nivel de competitividad establecido por diferentes factores en cuanto al comportamiento interno del puerto frente al resto del mundo. Se tomó a su vez un punto de comparación, que en este caso es un puerto cuyo funcionamiento en toda América latina lo enmarca como referente para mejorar toar ejemplo; El puerto de Val Paraíso, Chile ha sido por muchos años un centro logístico de gran importancia para el país de Chile y para toda la región sudamericana, su funcionamiento ha permitido el amplio comercio con Asia y otros mercados de la zona pacifica que nunca antes habían sido explorados.

Con base a esto, se pretende obtener una visión clara del clima portuario cartagenero y los retos que se deben afrontar gracias a la apertura al mercado americano, que pese a ser tradicionalmente el socio comercial más importante del país, hoy por hoy vive un aumento un crecimiento en el comercio bilateral considerable. Teniendo en cuenta esto, se requiere de un plan estratégico para seguir siendo un punto fuerte en el comercio exterior colombiano y seguir siendo uno de los mejor puertos del país y El Caribe, como lo ha venido siendo en los últimos años.

Los resultados obtenidos sirven de base para determinar qué aspectos podrían mejorarse dentro del clima portuario cartagenero y en especial La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena para los retos que representa la futura ampliación de la abertura comercial.

Palabras Claves

Puerto
Competitividad
Tratado de Libre comercio
Cartagena
Legislación
Logística
Drenaje
Conteiner
Teus

ABSTRAC

This workshop aims to analyze the current situation that is facing the port of Cartagena against the free trade agreement signed the last month as of 2012 (that date) with the United States of America. Based on this it is important for us to have a starting point on the main aspects that this requires for the continuous growth which has been progressive during the last decade, and its position worldwide as an important port for world trade.
We have established by different factors the competitive level of the Cartagena port, seeing many aspects as well from its position against the rest of the world.

As a point of comparison, which in this case is a port whose operation leaves throughout Latin America as a benchmark to improve day by day, The port of Valparaíso, Chile has been for many years a major logistics center for the country of Chile and the entire South American region, whose operation has allowed the extensive trade with Asia and other markets in the Pacific region that had never been explored.

Based on this, we pretend to get a clear view from the climate Cartagena port and the challenges itself that must face with the new expansion to the American market, which despite being the largest trading partner of the country, today is expected to grow in significant digits. For this reason and many others, it is require a strategic plan to remain a strong point in foreign trade, winning memorable titles like it's being happening during the past six years consecutively.

The results will help to determine which aspects could be improved within the port environment for future trade negotiations with the international markets.

Key words

Port

Competitive

Free trade agreement

Cartagena

Legislation

Logistic

Containers

Teus

GLOSARIO: Marco Conceptual

Puerto: Infraestructura ubicada en la orilla de un rio o el mar donde los barcos llevan a cabo operaciones de embarque y desembarco y de carga y descarga y que a su vez brinda servicios comerciales (entre ellos, pesqueros, turísticos, intercambio de mercancía, entre otros) de un país a otro.

Atracar: arrimar una embarcación a tierra.

TEU: representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores.

Arancel: es el impuesto o gravamen que se aplica a los bienes, que son objeto de importación y exportación.

Intermodalidad: es la propiedad de un desplazamiento (de viajeros o mercancías) de un punto a en distintos y sucesivos modos de transporte (dos o más).

Infraestructura: conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para el adecuado funcionamiento de una organización o para el desarrollo de una actividad

Férreo: el medio férreo es un sistema de largas distancias y baja velocidad usado de manera regular para el transporte de materias primas (carbón, madera, cereales y químicos) y productos manufacturados de bajo valor y gran volumen yo cantidad

Comercio Internacional: intercambio de bienes, productos o servicios entre dos países, generando beneficios para ambos.

Competitividad: capacidad que tiene una empresa de obtener rentabilidad en cualquier mercado, sin importar el número de competidores directos.

Productividad: relación de producto-insumo, donde se muestra las diferentes eficiencias que se obtuvieron con la producción o la realización de trabajos, la productividad optima es el nivel de eficiencia al cual la empresa desea llegar.

Legislación: Es el conjunto de leyes determinadas por un estado y autorizadas tanto por la rama ejecutiva como legislativa de un país que busca encaminar diferentes aspectos (social, comercial, portuario) a la conveniencia de sí mismo.

Tratado de libre comercio: Es el acuerdo bilateral y comercial entre dos o más países que buscan beneficiar con reducciones arancelarias o mecanismos de entrada prioritarios de un bien o servicio prestado por otro país.

INTRODUCCION

El puerto como infraestructura logística promotora del desarrollo.

La evolución económica de Cartagena, de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) y el Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar) de Cartagena debe estudiarse a la luz de los cambios políticos y económicos que se vienen presentando en Colombia desde principios de la década de 1990, con la aprobación de la Constitución Política y el proceso de apertura económica y el TLC, además de la promulgación del Estatuto de Puertos Marítimos (Ley 1ª de 1991) y Ley de Distritos (Ley 768 de 2002) La Ley 1ª de 1991 que estableció la participación del sector privado en el desarrollo y construcción de puertos marítimos. Esta vinculación aumentó la competitividad de los puertos colombianos sobre sus similares de la Cuenca del Caribe.

A pesar de que Colombia presenta un paso atrás en su infraestructura logística, encontrándose a la par con otros países latinoamericanos, todo derivado de los sistemas de gobierno, de fronteras con pasos restringidos, de la difícil geografía nacional, de dificultades y diferencias políticas entre los presidentes de turno, pero ante todo de una tendencia a la protección local de los mercados y los intereses de grupos empresariales o gremiales de cada país. Que ha derivado en una infraestructura regional precaria, con dificultades para competir de manera eficiente ante grandes cambios comerciales, y competir con tecnología de punta, como los generados en ésta última década por países como China y Japón.

A pesar de todo lo planteado, la posición geo referencial de Cartagena es exclusiva, por el cruce de las principales troncales marítimas

del mundo, además de la expansión progresiva del Canal de Panamá (2014). El de Cartagena es un puerto único, el principal exportador del Caribe y cuarto (4) en Latinoamérica, entre 100 puertos; por volumen de carga de acuerdo a los datos suministrados por la CEPAL y conectando con 595 puertos en 136 países (a través de más de 30 líneas navieras)[1]. Por ello, como eslabón de la cadena logística para el TLC, ofrece 15 rutas para que los productos colombianos sean movilizados hacia y desde 19 puertos Estadounidenses. De esta manera, exportadores e importadores, tienen 60 oportunidades mensuales para conectar con el mercado norteamericano, a través de 65 buques asignados por los navieros. Actualmente el Puerto de Cartagena es el único puerto del mar Caribe preparado para recibir y atender los buques portacontenedores de última generación (de 14.000 contenedores)[2], que cruzarán cuando concluya la ampliación del Canal de Panamá.

El Puerto de Cartagena cuenta con más de 30 líneas navieras, conecta a 595 puertos en 136 países, y es el principal puerto exportador del país; mensualmente ofrece 60 zarpes, 65 buques y 15 rutas que conectan con 19 de los más importantes puertos estadounidenses y en 2017 espera movilizar 5 millones de TEUs, para un promedio de 70.000.000 de toneladas anuales[3].

En el año 2011 el Puerto de Cartagena movilizó más de 76.000 contenedores, es decir el 63% de las importaciones efectuadas desde Estados Unidos, representada en USD$ 13.593.190.628 CIF, por otra parte movilizó otros

---

[1] Ver: Celis Maya Juan (2012). Grupo Puerto de Cartagena Plataforma para la competitividad colombiana en el TLC con Estados Unidos. Disponible en: Globedia: **http://co.globedia.com/grupo-puerto-cartagena-plataforma-competitividad-. colombiana-tlc-estados-unidos.** Consultado en: Octubre de 2012.

[2] Revista Pórtico (2011) Pág. 5.

[3] Fuente electrónica. [en línea]. Disponible en: http://www.dinero.com/actualidad/economia/articulo/puerto-cartagena-madrugo-inversiones/167001. Consultado: Octubre de 2012.

29.000 contenedores, correspondientes al 51% de las exportaciones colombianas hacia ese país medidas en USD[4].

No obstante, el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos generará muchas más oportunidades de negocios, y la opción de continuar abriéndose al comercio exterior, pero necesariamente esta medida tiene que ir acompañada por retos grandes, por cuanto los rezagos relacionados con la infraestructura son críticos y movilizar mercancías por las carreteras nacionales se ha considerado que se tratara de un cuello de botella para la buena marcha del TLC. Entre las labores más urgentes, se pretende modernizar y sincronizar las aduanas, el ICA, el INVIMA y la Policía Antinarcóticos. El atraso en estos frentes puede representar sobrecostos del 20 por ciento en las operaciones de comercio exterior.

Puerto de Cartagena: desarrollo de vanguardia y competitividad estratégica.

Para incrementar la conectividad del interior del país con el mar y estimular el transporte multimodal, está diseñando el nuevo Terminal Fluvial de Andalucía, en Gamarra (Cesar). Actualmente, se ha ratificado que Cartagena es la principal plataforma exportadora del país, por lo cual tienen previsto un Convenio de subvención para los estudios de factibilidad del **Terminal Fluvial Andalucía**, en **Gamarra (Cesar**), a orillas del Río Magdalena, sitio que por su ubicación estratégica y las condiciones de esa arteria fluvial en ese punto (profundidad, corrientes y dirección) lo hacen ideal para un proyecto de estas características, aunado al hecho, que en Gamarra se une el Río y la Ruta del Sol (ruta vial que une a Bogotá con el Caribe colombiano), aún en construcción. Este Terminal se ha concebido principalmente para movilizar contenedores, sin embargo no descartar la operación portaría de otros tipos de

[4] Figueroa Hermes, Más contenedores y vehículos en el puerto. (2013) Fuente electrónica. [en línea]. Disponible en: http://www.eluniversal.com.co/cartagena/economica/mas-contenedores-y-vehiculos-en-el-puerto-105362. Consultado en: Diciembre de 2012.

cargas. Algunas de las ventajas de este proyecto, es que el movimiento de carga del interior del país hacia el Puerto de Cartagena sea menos costoso y se convierte en una alternativa para el comercio exterior colombiano. La iniciativa podría operar bajo el régimen de zona franca, con este terminal se revitaliza la navegación por el canal de Dique y acerca los servicios del Puerto de Cartagena a los centros de producción de Bogotá, el Eje Cafetero y los Santanderes. Sin olvidar que el Río Magdalena y el Canal del Dique constituyen una vía fundamental para el transporte de carga en Colombia; que se traduce en facilidades de conectividad intermodal e incremento de la competitividad nacional; lo cual resulta clave, porque el TLC con Estados Unidos y los demás países con los que cuenta, y espera contar, se constituyen en la plataforma ideal para las exportaciones.

La dimensión de la economía portuaria en Colombia es evidente y todo indica que en los próximos años será aún mayor: el país cuenta con cerca de 150 puertos en sus dos litorales, divididos en nueve zonas portuarias, siendo las más activas las ubicadas sobre la Costa Caribe. Así mismo, estudios recientes estiman que un 80% del comercio mundial y 85% del colombiano se realiza por vía marítima[5], por ser el medio más económico en distancias largas. El Caribe colombiano toma la iniciativa de adecuarse a la nueva realidad de la globalización, para entrar a jugar un papel estratégico en la economía nacional.

OBJETIVOS

Objetivo General

- Estudiar el caso actual de la infraestructura del puerto de Cartagena, sus fortalezas, debilidades y retos de cara a la entrada en vigor del

[5] Ver: Fuente electrónica. [en línea]. Disponible en: http://www.slideshare.net/jigidavel/transporte-3704391. Consultado en: Noviembre de 2012.

tratado de libre comercio con Estados Unidos. El cual pueda contribuir a la elaboración de un diagnóstico y sugerencias que permitan incrementar la competitividad del puerto.

Objetivos específicos

- Estudiar en profundidad la infraestructura del puerto de Cartagena y los procesos del mismo.
- Entender los posibles retos a los cuales se pueda enfrentar el puerto de Cartagena con la entrada en vigor del TLC con Estados Unidos.
- Analizar las capacidades actuales que tiene el puerto de Cartagena, en cuanto a infraestructura, tecnología, vías de acceso y proyectos en los que está encaminado el mismo.
- Estudiar los casos de los principales puertos de aquellos países de la región que actualmente tienen un tratado de libre comercio con estados unidos
- A partir de lo establecido por el trabajo, realizar un plan de acción donde se identifiquen las actividades a realizar para lograr afrontar los retos que pueda vivir el puerto de Cartagena luego de la entrada en vigor del tratado de libre comercio con Estados Unidos.

Capítulo I. Derecho Portuario En Colombia

El diccionario de comercio internacional define Derecho Portuario así: "Tasa que se impone a las cargas que pasan por el muelle de un puerto¨[6]. No se refiere específicamente al contenido jurídico de la actividad portuaria sino al ejercicio económico de la misma.

Los puertos son lugares que por su conexión costera permiten el establecimiento de estructuras para el aprovechamiento del transporte marítimo y el beneficio de carácter económico.

Las concesiones portuarias son contratos entre las denominadas sociedades portuarias y la nación, por medio de los cuales se concede la explotación exclusiva de las zonas portuarias a dichas sociedades a cambio de una prestación económica a favor de la nación. El ejercicio especifico portuario, es decir de cargue, descargue y funciones de cada puerto lo realizan los denominados operadores portuarios, estos actores son controlados e regulados por la superintendencia de puertos y transporte.

Es tal el avance hasta la actualidad en Colombia en materia de actividad portuaria, que existen 8 zonas portuarias consolidadas, la Zona Portuaria de Buenaventura, Zona Portuaria de Cartagena, Zona Portuaria de Barranquilla, Zona Portuaria de Santa Marta, Zona Portuaria de Tumaco, Zona Portuaria del Golfo de Morrosquillo, Zona Portuaria de la Guajira y la Zona Portuaria de Turbo. Siendo la más grande e importante la de Cartagena gracias a que cuenta con más de 54 muelles, 18 de ellos dedicados al comercio internacional.

Gracias a la decisión gubernamental de abrir el comercio exterior colombiano a principios de la década de los noventa, y al crecimiento comercial

[6] Diccionario comercio internacional, Publicación (Derecho Portuario en Colombia) Pagina: 147

experimentado por el país gracias a ello, se generó la necesidad de establecer una regulación portuaria completa. El derecho portuario en Colombia tiene sus inicios en la Constitución del 91. Es en la Constitución en donde se plasman los principios básicos de este tema de estudio y termina reglándose en la legislación ordinaria que más adelante tocaremos con más detalle. Según José Alfredo Sabatino la actividad portuaria se aceleró y poco a poco se fue regulando durante los años 90 precisamente por el constante y acelerado proceso de privatización de dicha actividad, que se fueron adelantando no solo en Colombia sino en diferentes países, resultado de las recomendaciones del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional con el fin de lograr la efectiva comercialización de los puertos, en el caso colombiano es la ley 01 del 91 el resultado de este proceso.[7]

Capítulo II. Legislación y Regulación Del Derecho Portuario En Colombia

En cuanto a la legislación ordinaria en Colombia encontramos la siguiente:

1. Estatuto portuario: Es la Ley 01 del 91 por la cual se expide el estatuto de puertos marítimos en Colombia. El estatuto portuario se desarrolla a partir del artículo 334 de la Constitución Política. Dicha ley esta proveída de la mayoría de elementos básicos para su regulación, disposiciones generales a partir del marco normativo, regulación de concesiones, operadores portuarios y sociedades portuarias entre otros temas.
2. Posteriormente aparece la Ley 105 del 93 por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
3. Por otro lado aparece el derecho medio ambiental como un derecho de vital importancia en la legislación portuaria. La Ley 90 del 93 en

[7] Sabatino José Alfredo, Publicado en Economía Hoy, 25 de Enero de 1995

concordancia con la Constitución política convierte la conservación del medio ambiente en una prioridad de la política estatal.

4. Aparece la Ley 80 del 93 sobre la forma de contratación teniendo en cuenta principios constitucionales y el derecho ambiental.
5. Es importante aclarar que desde el año de 1959 funcionaba COLPUERTOS, institución que se encargaba de regular lo referente a la actividad portuaria, pero que tuvo demasiadas dificultades por el poco movimiento de carga, es decir, la baja rentabilidad del negocio en esos años, es así que los sectores privados no tenían una manera adecuada para competir en el mercado portuario.[8]

2.1 Problemática De La Legislación Portuaria

La legislación portuaria aparece como una necesidad de fortalecimiento económico de las naciones, descrito por algunos como un punto intermedio y necesario entre la conexión comercial, las importaciones y exportaciones de cualquier país. Este reconocimiento se da a partir del momento en que se entiende que la competencia económica y comercial internacional depende del comercio marítimo y portuario.[9] Es por esta razón que cualquier barrera en el derecho portuario debe desaparecer por lo menos para situarse dentro del fenómeno comercial.

En este punto de la investigación se señalan las características de la legislación portuaria, con el fin de establecer cuáles son los problemas que surgen a partir de su creación y cuáles son los avances y carencias de la misma.

- El primer problema que podemos señalar es la finalidad que persigue el derecho del medio ambiente y el derecho de todo individuo a gozar de un

[8] Revista Carga Internacional, Bogotá, julio 18 de 1990, Página: 10
[9] Trujillo. L y Nombela, G., Organización y regulación de los puertos. España. Universidad de Las Palmas de Gran canaria, 1999, página 6.

ambiente sano y por otro lado la finalidad del derecho portuario que es el fortalecimiento de la economía Colombiana a partir de políticas que pueden afectar el medio ambiente. En este sentido hay un enorme vacío en la legislación por la necesidad de apoyo en la Ley 90 del 93 para velar por la protección del medio ambiente y la carencia de una regulación legislativa especifica que establezca un punto de equilibrio entre los fines económicos y de medio ambiente.

- El segundo escenario de conflicto se presenta en cuanto al funcionamiento de las instituciones encargadas de derecho portuario, es decir, que falta una unificación y armonía entre las instituciones del estado y el proceso de privatización que aparece consignado en el estatuto portuario.
- Delimitación de la legislación portuaria: Este inconveniente surge porque la legislación portuaria únicamente se ocupa de aspectos netamente funcionales para cumplir con los objetivos propios de la actividad portuaria, sin preocuparse en ningún momento por regular los aspectos de afectación del medio ambiente como se dijo anteriormente, cuidado de los suelos, uso y empleo de recursos naturales, función social de negocio portuario, entre otros.
- Es necesario aclarar que a pesar de los diferentes problemas que presenta la legislación portuaria que puede consistir en vacíos legislativos o conflicto con otras normas, la Ley 01 del 91 representó un avance significativo en este tema, se estableció un ente regulador, se reglaron las formas de funcionamiento estructural de la práctica entre otro número de beneficios.

2.2 Jurisprudencia Colombiana En Derecho

Así como se ha podido evidenciar en la legislación y los conceptos de la Superintendencia correspondiente a este tema, también aquí, en el campo jurisprudencial se presenta una ausencia de fallos que permitan guiar de manera más profunda y clara el significado que el legislador ha querido brindar en esta materia, puesto que son pocos los fallo que los juristas han brindado en desarrollo de esta fuente auxiliar que permita obtener un conocimiento pleno del alcance de las normas y demás pronunciamientos vigentes. Sin embargo se hallaron dos jurisprudencias relevantes en la materia, las cuales constituyen un cimiento básico de la postura de la Corte Constitucional Colombiana al realizar el respectivo análisis de adecuación a la Constitución del artículo 8 de la Ley 01 de 1991 por el cual se expidió el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictaron otras disposiciones, y el análisis constitucional de los artículos 1° y 2°, parciales, del Acto Legislativo número 2 de 2007por medio del cual se modificaron los artículos 328 y 356 de la Constitución Política de Colombia sobre la organización de Buenaventura como Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Eco turístico:

- En el fallo sobre el primer tema ya mencionado, La Corte Constitucional mediante sentencia C- 086 de 2009 dijo sobre las concesiones portuarias que con ellas no se vulnera el derecho a la propiedad porque ésta se constituyen sobre playas, zonas de bajamar y áreas accesorias que tienen la calidad de inmuebles afectos al uso público, no siendo susceptibles de apropiación particular, tampoco se vulneran los artículos 2º y 13 de la CP pues siempre se asegura a terceros el derecho de participar en condiciones de igualdad de una concesión portuaria; el determinar una prórroga de las concesiones portuarias no desconoce la libertad económica y la libre competencia, sino que es una muestra de la

protección del interés general, la prevalencia del bien común y la promoción del bienestar general.[10]

- El fallo respecto del segundo tema enunciado, lo realizó la Corte Constitucional mediante la Sentencia C-033 de 2009 en la que su pronunciamiento adujo sobre todo al trámite surtido en el Congreso para la expedición del Acto legislativo 2 de 2007 en la que recalca que viola el principio de consecutividad en el trámite de una reforma constitucional, porque se incluyeron propuestas normativas sin ser discutidas o votadas, ni en primera ni en segunda vuelta por alguna de sus Cámaras, dentro de los correspondientes debates constitucionalmente exigidos para reformar la Constitución Política.[11]

Capítulo III. Contexto jurídico y normativo

Las relaciones comerciales en los últimos años han evolucionado para desarrollar en sus contenidos, consideraciones que superan los simples aspectos económicos para incluir otros como los: laborales, de cooperación y ambientales causados por los cambios en las relaciones sociales, la ciencia y la tecnología, y que han puesto en relieve una nueva serie de problemáticas que no eran importantes para la comunidad internacional hasta hace poco tiempo.

Así, las transformaciones globales y hemisféricas de las últimas décadas han llevado a que en conceptos aparentemente antagónicos –como el desarrollo económico y el medio ambiente– se haya buscado compatibilizar su regulación,

[10] Corte Constitucional, Sentencia C-086 de 2009. M.P Mauricio González Cuervo, Pagina Web Recuperado en http://www.avancejuridico.com/actualidad/ultimassentencias/C-068-09.html. Consultado en: Octubre de 2012.
[11] Corte Constitucional, Sentencia C- 033 de 2009. M.P. Manuel José Cepeda Espinoza, Pagina Web Recuperado en http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2009/C-033-09.htm. Consultado en: Octubre de 2012.

por un lado, mediante acuerdos comerciales (a los que se les han incluido algunos temas ambientales) y por el otro, mediante acuerdos multilaterales específicos que regulan muchas materias.

Los acuerdos comerciales internacionales modernos tienen sus orígenes a finales de la Segunda Guerra Mundial, cuando el intercambio mundial de mercancías se reguló por normas comerciales y concesiones arancelarias acordadas entre un grupo de países conocidas como el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) firmado en 1948. Durante la segunda mitad del siglo XX, la evolución de los mercados llevó a reformular el concepto del GATT, fue entonces que se originó la creación de una organización internacional denominada organización Mundial del Comercio, OMC (World Trade Organization, WTO) el 15 de abril de 1994. Esta evolución ha continuado con la llamada Ronda de Doha, que desde al año 2001 abrió una nueva ronda de negociaciones que ha buscado la eliminación de los subsidios agrícolas en los países desarrollados y la disminución a las barreras arancelarias, así como el desarrollo de temas ambientales relacionados con el comercio.

Los primeros, tratados de libre comercio (TLC), son el objeto de este estudio y buscan la creación de una zona de libre cambio (ZLC). Hoy, estos TLC han evolucionado hacia nuevos tipos de acuerdos que incorporan algunos temas que no se trataban inicialmente, como la propiedad intelectual, los asuntos laborales y del medio ambiente, como sucede en el TLC COL-EUA. Por otra parte, el tema ambiental es más reciente, con sus principales antecedentes en dos Conferencias internacionales: la de Estocolmo sobre Medio Humano (1972) y la de Río de Janeiro sobre Medio Ambiente y el Desarrollo (1992). Estas conferencias profirieron una serie de declaraciones que pese a no tener carácter vinculante han sido fundamentales en el desarrollo del derecho y han tenido gran aceptación internacional.

Capítulo IV. Conceptos De La Superintendencia De Puertos y Transporte

En cuanto a conceptos emitidos por la superintendencia de Puertos y Transporte, es posible hallar una amplia gama de conceptos jurídicos y boletines jurídicos, sin embargo la mayoría de estos conceptos están relacionados con el funcionamiento del sistema de transporte y todo lo relacionado con este, pero son pocos los emitidos en materia portuaria.

- Concepto sobre Requisitos de los procedimientos administrativos de la Superintendencia de Puertos y Transportes, por medio de este la superintendencia de Puertos y Transporte se basa en el artículo 29 de la constitución Política, aclarando que para cualquier proceso, ya sea administrativo, debe llevarse en unísono con el debido proceso, de la misma forma aclara que la presentación personal es un requisito que proviene de la legislación administrativa.[12]
- Concepto 2011 sobre Programas de seguridad en la operación de transporte terrestre, en este sentido aclara la superintendencia que en principio ellos deben encargarse de los programas de seguridad del transporte terrestre pero que en todo caso y según decreto 2762 de 2001 no es la superintendencia la encargada del financiamiento de dichos programas de seguridad, sino que deben ser las mismas empresas de transporte.
- Concepto sobre Convenio para prevención de contaminación por buques Marpol, este concepto rendido en 2011 por la superintendencia es de los más importantes por tratar un tema netamente portuario y en segundo lugar por tener relación con la problemática establecida en puntos

[12] Conceptos Superintendencia de Puertos y Transporte, Pagina Web Recuperado en: www.supertransporte.gov.co/super/. Consultado en: Octubre de 2012.

anteriores sobre la contaminación y la actividad portuaria. El concepto se centra en la creación y administración de sistemas adecuados para la recepción de desechos generados por los buques para la protección del medio ambiente.

- Por medio de la resolución 005720 expedida el 20 de Diciembre de 2010 se establece la elaboración y presentación de propuestas de metodologías para la determinación de las contraprestaciones por concesiones portuarias marítimas fluviales en Colombia, realizando la clasificación de los puertos según su actividad.[13]
- Es importante resaltar que los anteriores conceptos se emitieron en el primer periodo del año 2011 y que en cuanto al segundo periodo del mismo año, los conceptos emitidos no tuvieron relación con la actividad portuaria directamente, sino con el servicio público de transporte. Es claro entonces, que en la legislación portuaria hace falta regulación, no precisamente en el sentido de control e inspección de la actividad portuaria, sino en los aspectos relacionados con el derecho portuario como lo son las demás ramas del derecho, como el derecho de medio ambiente, el derecho comercial, el derecho tributario, el derecho contractual civil y las relaciones que surgen por la misma naturaleza del comercio de puertos.

  Concepto sobre la obligación en el reporte de información subjetiva y objetiva por parte, en este concepto se cita la creación de la superintendencia general de puertos con la Ley 01 del 91 y que fue creada con funciones como la inspecciones y vigilancia de ciertos actores relevantes en materia de puertos y transportes, nos interesa puntualmente el articulo 43 en su numeral cuatro en el que se encuentran los operadores portuarios. Más adelante en su artículo 44 de las funciones de control y de inspección que tiene la Supertransporte

[13] Conceptos Superintendencia de Puertos y Transporte, Pagina Web Recuperado en http://www.supertransporte.gov.co/super/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=207&Itemid=494&lang=es. Consultado en: Octubre de 2012.

sobre estos actores, entre las que se encuentran; como el numeral quinto que señala evaluar la gestión técnica, financiera y administrativa. Más adelante en el numeral 11 se encuentra la solicitud de documentos, información general y el caso de los libros de comercio.

Capítulo V. Marco jurídico del derecho comercial internacional GATT

Objetivos: El GATT comprende una serie de acuerdos comerciales que buscaban el crecimiento del comercio mundial. Nunca fue un organismo internacional y sus funciones fueron de carácter provisional y limitado. La Secretaría General del GATT convocó una serie de rondas que permitieron acuerdos plurilaterales, que contribuyeron a reducir los aranceles en el mercado global.

La OMC es una organización internacional de cooperación con vocación universal, que establece el marco regulatorio del comercio mundial. Se presenta como un foro para que los Gobiernos negocien acuerdos comerciales y resuelvan sus diferencias comerciales. Entre sus principales funciones están la de administrar los acuerdos comerciales de la OMC, servir de foro para las negociaciones comerciales, buscarla solución de las diferencias comerciales entre sus miembros, supervisar las políticas comerciales nacionales y brindar asistencia para los países en desarrollo.

5.1 ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC)

La OMC es una organización internacional de cooperación con vocación universal, que establece el marco regulatorio del comercio mundial. Se presenta como un foro para que los Gobiernos negocien acuerdos comerciales y resuelvan sus diferencias comerciales. Entre sus principales funciones están

la de administrar los acuerdos comerciales de la OMC, servir de foro para las negociaciones comerciales, buscarla solución de las diferencias comerciales entre sus miembros, supervisar las políticas comerciales nacionales y brindar asistencia para los países en desarrollo.

5.2 ASPECTOS DIVERSOS DEL TLC CON ESTADOS UNIDOS

El TLC entre Colombia y Estados Unidos fue suscrito en Washington, el 22 de noviembre de 2006, e incorporado a la legislación interna colombiana mediante la expedición de la Ley 1143 de 2007, la cual fue declarada exequible por la Corte Constitucional mediante la sentencia C-750 del 2008. Adicional a esto, las partes acordaron un Protocolo Modificatorio el 28 de junio del 2007, el cual fue adoptado por Colombia mediante la Ley 1166 del 2007 y declarado exequible por la Corte Constitucional en la sentencia C-751 del 2008.

El 12 de octubre de 2011 el Congreso de los Estados Unidos aprobó el TLC, hecho que fue seguido por la sanción presidencial por parte del presidente Obama el 21 de octubre de 2011, con lo cual se dio inicio a la etapa de implementación normativa del TLC en Colombia, Expidiéndose diversas normas en temas de Propiedad Intelectual (Ley 1455 de 2011 ó Protocolo de Madrid), y Compras Públicas (Decreto 734 de 2012), entre otras.

Finalmente, en el marco de la Cumbre de las Américas celebrada entre los días 14 y 15 de abril del 2012 en Cartagena, los presidentes Obama y Santos anuncian que el TLC entraría en vigor el 15 de mayo. El TLC Colombia – Estados Unidos consta de 23 Capítulos con sus respectivos anexos, entre los cuales se encuentran temas como Propiedad Intelectual (Cap. 16), Inversiones (Cap.10), Telecomunicaciones (Cap. 14) y Compras Públicas (Cap.9)

Todos los TLCs contemplan como principio básico en materia de Compras Públicas el principio de Trato Nacional y No Discriminación ("TN"). En virtud del principio de TN cada parte del TLC se obliga a otorgarle a las mercancías, a los servicios y a los proveedores de las mercancías y servicios de la otra parte, un trato no menos favorable que el trato más favorable que le otorgue a sus propias mercancías, servicios y proveedores.

La ventaja que ofrece el principio de TN a todos los oferentes que son parte dentro de los TLCs en un proceso de contratación es que sus ofertas son tratadas como ofertas nacionales para efectos de la contratación con entidades públicas, no aplicándose disposiciones que favorecen a las ofertas nacionales en caso de empate (p.ej. Ley 816 de 2003 y el "Buy American Act" en el caso de Estados Unidos)

5.3 LOS METODOS DE CONTRATACION CON EL TLC DE ESTADOS UNIDOS CON COLOMBIA: Son a saber:

1. Procedimientos simplificados
2. Licitaciones cerradas (Sealed Bidding)
3. Contratos negociados o adquisición negociada
4. Programas de compras consolidadas
5. Métodos especiales
6. Multiple Award Schedule (GSA)

"Desde noviembre de 2003 Colombia anunció el inicio de sus negociaciones con Estados Unidos para llegar a firmar el TLC, desde ese momento, se reunieron Ecuador, Perú y Colombia y negociaron como un solo bloque comercial. Al llegar a un acuerdo favorable entre estos países se debe aprobar el documento por el Congreso de los cuatro países negociantes para que de esta forma se pueda implementar el Tratado", aspirando con esta presentación

anticiparnos con una explicación de las medidas legislativas exigidas en el acuerdo bilateral de promoción comercial vinculante para Colombia. En un resumen de las etapas de formación de los tratados como fuente formal del derecho que estructura la judicialización de las relaciones comerciales internacionales lo ha explicado el tratadista José Ravvasa, desde el punto de vista técnico jurídico entre las formalidades de los tratados, que es conocida como la Fase Inicial, o. Etapa de Negociación, donde los estados que participan de una negociación son estados negociadores, lo hacen por intermedio de sus agentes revestidos de plenos poderes y facultades, quienes una vez terminadas con éxito las mismas negociaciones expresan su acuerdo por escrito, cuya redacción definitiva se llama adopción del texto del tratado.

Los tratados que versan especialmente sobre comercio exterior en Colombia necesitan de un concepto previo emitido por el Consejo de Comercio Exterior, siendo que el Presidente puede darle aplicación provisional a tratados de naturaleza económica y comercial acordados en el ámbito de organizaciones internacionales, no siendo este el caso de este TLC con Estados Unidos. El procedimiento de conclusión de los tratados, aplicable obviamente a los famosos acuerdos de promoción comercial, como el TLC con Estados Unidos, puesto que este último es una convención consensuada y por tanto, son las partes las que acuerdan el procedimiento respectivo. Es decir, que en principio, el tratado se perfecciona por el mero acuerdo de las partes y desde el instante en que el mismo se presta y en ese caso, la Convención de Viena prevé que una posibilidad, sea el simple hecho de canjear o intercambiar instrumentos de ratificación, de tal manera, que la firma constituye solo uno de los medios consensuales. El tratado es un acto jurídico complejo, es decir, resultado de una serie de pretensiones coincidentes o antagónicas de los Estados firmantes. Por eso, se dice que el procedimiento de conclusión es también complejo. El tratado es, además, un acto jurídico formal, porque para perfeccionarse requiere de una serie de formalidades establecidas por la práctica de los

Estados. También, es un acto solemne o auténtico, porque su texto se redacta de acuerdo a un modelo estricto emanado de los agentes investidos del poder para concluirlo. Agrega que el tratado es un acto jurídico mixto, porque afecta a la vez al Derecho Nacional o Interno y al Derecho Internacional. Es decir, tiene un doble carácter que otorga validez en el ámbito internacional y en el Estado comprometido o beneficiado por este.

El TLC con Estados Unidos, es la Ratificación por parte de los Congresos como ley interna, luego de varias oportunidades de renegociación o repetición de las fases referenciadas en líneas superiores, que consiste en consiste en cumplir con las formalidades internas, donde el texto del tratado que debe ser aprobado por el congreso, se presenta como proyecto de ley interna que puede ser improbado o aprobado sin modificaciones, sancionado por el presidente y enviado a la Corte Constitucional para el control constitucional, y decide sobre la exequibilidad del texto, en caso de decretarse inexequible el Presidente manifiesta la correspondiente reserva. Y este concepto es corroborado por Pallares quien agrega que…"es la etapa más importante, porque mediante ella los tratados adquieren fuerza obligatoria. Es un acto unilateral mediante el cual los órganos internos competentes aprueban un tratado y determinan su obligatoriedad internacional.

Corresponde al derecho interno de cada Estado, determinar los órganos internos competentes para obligar internacionalmente al Estado. Por eso, los plenos poderes de los negociadores, contienen una promesa que es necesario ratificar; lo que conviene al Estado dentro del marco de las autorizaciones respectivas. Luego, los Estados se percataran si es necesario esperar un tiempo después de la firma, con el objeto de evaluar la compatibilidad de los términos del tratado con el conjunto de los compromisos internacionales e inclusive para estimular la participación de la opinión pública. Pero, para que produzca efectos internacionales, la ratificación debe ser comunicada a los

Estados interesados, operación que se realiza mediante el intercambio de documentos o canje de notas, el depósito o la ratificación.

Hay países que atribuyen tal función al órgano ejecutivo, otros la reservan para el legislativo con el objeto de mantener un equilibrio más adecuado de las ramas del poder público y hay otros, como en el caso de Colombia que consagra una especie de competencia compartida entre el legislativo y el ejecutivo. El procedimiento que rige en Colombia está señalado en la Constitución Política en los artículos 189, numeral 2 y 224. Y reglamentado por la Ley 7ª de 1994. En él se establece que es el Presidente de la República, a quien corresponde ratificar los tratados con la previa aprobación del Congreso.

”Una fase final en la cual, nuevamente vuelve el texto al campo del derecho internacional, donde el presidente comunica a los otros estados o sujetos de la comunidad internacional partes del tratado que el texto ha superado las etapas previstas en la ley interna y manifiesta su compromiso internacional. Una vez el tratado entra en vigor, es decir es exigible, el estado se convierte en parte del tratado, este entra en vigor una vez todos los estados lo han ratificado. Sin embargo para que el tratado sea perfecto es necesario el canje de los instrumentos de ratificación, y en los tratados multilaterales es necesario el depósito de los instrumentos ante un depositario nombrado por los organismo internacionales adhoc, para que cumpla con lo establecido por el art. 80. Núm. 1 de la Convención de Viena, es decir el registro del tratado ante el Secretario General de la ONU y su correspondiente publicación. Publicación que se hace generalmente por lo menos en dos idiomas Inglés y Francés, pero puede quedar establecido por reglamentación que sea publicado para este TLC en Inglés y Español” (notas de Ravassa).

Una vez esta última etapa de formación del tratado ha sido culminada se deberá dar aplicación al criterio constitucional monista de interpretación para la

adopción de los tratados como leyes internas, tal como lo indica nuestra Corte Constitucional en su cambio de jurisprudencia al analizar la exequibilidad de la Ley 406 de 1997 aprobatoria de la Convención de Viena de 1986, sobre la formación de los tratados cuando estableció que "…un pronunciamiento de la Corte sobre la constitucionalidad o no de las leyes aprobatorias de tratados perfeccionados en manera alguna afecta las relaciones internacionales del país sino que, por el contrario, les confiere mayor seguridad jurídica, en el entendido de que si la Corte declara su inexequibilidad, es deber del Gobierno proponer la reforma de la Carta, o renegociar o denunciar los correspondientes tratados, según el caso. De esa manera, y conforme a la tesis de la integración dinámica entre el derecho internacional y el derecho interno, quedan solucionados los eventuales problemas que puedan surgir por contradicciones entre la Constitución y los tratados, o por conflictos que deriven de sentencias de la Corte Constitucional que puedan entrar en contradicción con los compromisos internacionales del Estado colombiano. Por esa razón, también en otros países se admite que el tribunal constitucional pueda controlar la constitucionalidad de tratados que ya se encuentran perfeccionados…" y en dado caso la legislación comercial colombiana deberá ser adecuada al contenido y direccionamiento normativo del TLC con Estados Unidos, al menos en lo relacionado con la Agencia Comercial, tal como lo expresa el anexo E11 del mismo tratado.

En nuestro país el desarrollo de la negociación y acuerdos del TLC no tuvo mayor inconveniente pro cuanto nuestra legislación contiene la figura jurídica de la Agencia Comercial, norma que no existe en Perú ni en Ecuador. La Agencia Comercial es uno de los contratos comerciales que más ha generado controversias en el ámbito contractual, pero que a su vez mas auge ha tenido en Colombia en los últimos 15 años ha sido la figura de Agencia Comercial. Siendo ésta una de los principales géneros de contratos de colaboración empresaria, y en mi criterio se trata del negocio jurídico que más ha propiciado el debate y discusión en su naturaleza prestacional y sus

obligaciones en Colombia con respecto a la legislación americana por los compromisos adquiridos en el marco del TLC para la unificación de los sistemas normativos armonizados, que se supone debe crear dicho acuerdo internacional con fundamento en el conocido principio del derecho internacional pacta sunt servanda, siendo nuestro deber académico aclara que no se trata de un simple compromiso político, tenemos una verdadera obligación jurídica, determinada por el mencionado principio, orientador del vínculo internacional convencional de un tratado concluido .

Las agencias mercantiles como negocio jurídico que implica una concesión son una técnica de distribución en el mercado de los bienes fabricados por una empresa, o sea, una técnica de comercialización de un producto, son modernas formas de llegar a los centros de consumo, pero que no puede canalizarse bajo una única presentación, que existe una serie de variadas formas de concesiones mercantiles, información de la realidad que nos invita a la necesidad de reflexión sobre el manejo de la tipicidad legal de estas formas de estrategia internacional como penetración de mercados locales y extranjeros, con fundamento en contratos jurídicos, que al final deben tener la calidad de seguridad que exige el operador comercial para su transacción mercantil.

En Colombia rige el principio de Pacta sunt servanta, lo pactado obliga y de buena fe, por lo tanto debemos ocuparnos seis meses después de la entrada en vigencia del TLC con Estados Unidos de Producir una ley que modifique los artículos del Código de Comercio 1324 y concordantes que regulan la famosa cesantía comercial, en el sentido de regular las Agencias Mercantiles Internacionales con Estados Unidos y se debe estudiar cómo se adoptaría para otros países frente a los cuales sería aplicable la cláusula de la nación más favorecida, y entre otras ideas enfatizo que además, los TRATADOS DE LIBRE COMERCIO, constituyen el primer grado de integración económica, fenómeno

que lo hacen parte del bloque de constitucionalidad reconocido en los tratados que crean la estructura institucional de los bloques económicos, tal como quedó referenciado en algunos de mis trabajos anteriores.

Los tratados internacionales deben elevarse a la norma suprema de todo estado moderno para lograr la armonía y convivencia de los sujetos que forman la comunidad internacional desde su alcance normativo, definiendo competencias jurídicas institucionales que se integran al sistema legal interno con el mismo nivel hermenéutico que la constitución del país anfitrión. Por lo anterior, se aplica a ellos la teoría del bloque de constitucionalidad de los tratados constitutivos de integraciones económicas y su aplicación con efecto directo en el mercado interno, que se constituye en un mercado bilateral o regional.

En realidad al integrarse económicamente, y para seguridad jurídica contractual, con la creación de las instituciones socio-políticas, de sustento jurídico se busca establecer el grado de vinculación hermenéutica de los tratados constitutivos de las integraciones económicas suscritos por Colombia como factor de armonización de su legislación comercial globalizada, lo que se puede identificar con la aplicación de una teoría de interpretación técnico jurídica coherente con los postulados armonizadores del bloque de constitucionalidad, cuando se institucionaliza la uniformidad de la legislación comercial globalizada de los países mediantes tratados de promoción comercial. Por lo anterior, se debe crear un criterio jurídico que armoniza las calidades interpretativas de las normas y las relaciones comerciales internacionales que ellas regulan, aportando mayor seguridad obligacional en la interacción de los operadores del comercio internacional.

Al realizar un análisis de la jurisprudencia nacional existente respecto a la aplicación del bloque de constitucionalidad de los tratados constitutivos de

integraciones económicas en Colombia como factor de armonización de su legislación comercial globalizada, deberá producirse el fortalecimiento de las relaciones comerciales, puesto que la producción normativa de los órganos de poder de las instituciones que representan los diversos organismos internacionales, se constituye en una legislación uniforme dando como resultado las instituciones jurídicas necesarias para profundizar en los grados de integración económica en que participan dichos países, de manera que la comunidad comercial tanto en lo jurídico y en lo económico se apropian del conocimiento y de los criterios unificados que armonizan las calidades interpretativas de las normas y las relaciones comerciales internacionales, las cuales quedan reguladas por estas instituciones aportando mayor seguridad en la interacción de los operadores del comercio internacional buscando el perfeccionamiento del sistema económico globalizado.

Capítulo VI. Tratado del Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos.

6.1 Acuerdo del ATPDEA:

El ATPDEA inició el 4 de Diciembre de 1991 como ley de preferencias arancelarias (ATPA) y se terminó el 4 de Diciembre del 2001. Luego de un extenso trabajo se logró renovar como Ley de Promoción Comercial Andina y Erradicación de la Droga (ATPDEA) el 7 de agosto del año 2002, este tratado tuvo como objetivo la erradicación de la producción de sustancias ilícitas a la vez que dar beneficios de preferencias arancelarias en algunos productos con el fin de promover la sustitución de negocios ilícitos por empresas dedicadas a la producción de bienes con beneficios en el mercado estadounidense. El ATPDEA fue un tratado otorgado unilateralmente por los Estados Unidos a Bolivia, Ecuador, Perú y Colombia. Este acuerdo venció de nuevo en el 2006,

sin embargo una prorroga fue concebida hasta diciembre del 2010, para esta última prórroga Colombia ya esperaba firmar un tratado de libre comercio con Estados Unidos, con el fin de seguir teniendo, e incluso ampliar a el 100%, sus beneficios de productos con el 0% de arancel.[14]

Colombia tuvo un tiempo de complicaciones para la exportación de sus productos a Estados Unidos, en el tiempo transcurrido entre la finalización del ATPDEA y la entrada en vigor del TLC los exportadores a Estados Unidos debieron pagar 200 millones de dólares en arancel. Pasaron meses hasta que se dio la aprobación del TLC con Estados Unidos. Esto se dio gracias a que Colombia en los últimos tiempos ha tratado de establecer, profundizar y mejorar las relaciones comerciales con la comunidad Andina y poder tener acceso bilateral a mercados estratégicos, en especial el de Estados Unidos. EL TLC es un acuerdo que genera oportunidades para el país, ya que crea empleos y mejora el desempeño de la economía nacional. En principio beneficia directamente al sector exportador, ya que eso es una puerta para poder vender sus productos en mejores condiciones gracias al rompimiento de las barreras arancelarias y no arancelarias, sin embargo al mediano y largo plazo se convierte en un factor de beneficio para toda la sociedad colombiana.

Desde el mes de noviembre del 2006 se empezó el acuerdo promocional comercial entre la república de Colombia y Estados Unidos de América, en aquel entonces al mando de los presidentes Álvaro Uribe Vélez y George Bush hijo consecutivamente. El 12 de octubre del 2011 el congreso de los Estados Unidos de América dio por aprobado el acuerdo comercial para luego ser aprobado por su presidente Barack Obama. Después de su revisión en Colombia se estableció su entrada en vigor el 15 de mayo del 2012.

[14]Díaz Granados, Sergio. Declaración del Ministro de Comercio, Industria y Turismo, Sergio Díaz Granados tras el anuncio de entrada en vigencia del TLC entre Colombia y Estados Unidos el 15 de mayo de 2012. En: Canal de Proexport Colombia. [Video en Youtube]. 2012. [consultado 12. Diciembre. 2012]. Disponible en < http://www.youtube.com/watch?v=neKJ671uRLU&feature=player_embedded>

Desde su entrada en vigor, en el país se han despertado un sinfín de dudas, proveniente de varios sectores de la economía. Las cuestiones son si el TLC con Estados Unidos es o no beneficioso, cuáles son las consecuencias y repercusiones que tendrá y si Colombia está preparada, o no, para enfrentar esta libre comercialización de productos.[15]

6.2 Productos y servicios beneficiados con el TLC con Estados Unidos.

6.2.1 Exportadores

El TLC con Estados Unidos creó una gran oportunidad, que tiene la gran mayoría de los productos colombianos, en especial los agrícolas, para entrar al mercado más grande del mundo gracias al 0% arancel, además de la eliminación de barreras no arancelarias. Este está protegiendo el empleo y la perspectiva de crecimiento a la exportación, se estima que habrá 500 mil nuevos empleos en el país, disminuyendo así 1 punto porcentual la tasa actual de desempleo.

Los productores colombianos cuentan con más oportunidades de entrar a competir en el mercado estadounidense. A diferencia de años anteriores, en donde para poder exportar tenían que pagar entre el 0.5 y 10 por ciento, en incluso hasta el 15 por ciento en aranceles, para entrar a estos mercados, hoy en día "el 99,6 por ciento de universo arancelario colombiano puede ingresar sin el pago de este gravamen en razón al tratado de libre comercio bilateral", así lo explica Ricardo Vallejo Vicepresidente de exportaciones de Proexport[16]. Previo al 15 de mayo de 2012 los productos colombianos enfrentaban una ardua competencia frente a los que provenían de otros países e ingresaban 0

[15] Oficinas de Estudios Económicos. Comercio Exterior de Colombia Con Estados Unidos. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. [Artículo en línea]. (2012). [consultado 14 dic. 2012]. Disponible en < http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=14853>

[16] Correa, Jorge. Exportadores colombianos, a aprovechar el oeste de EE.UU. En: Portafolio. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 14 nov. 2012]. Disponible en <http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-70739>

por ciento de gravamen. Colombia entra como el décimo país de América del Sur en tener un TLC.

De manera inmediata cerca del 99.7 por ciento de la oferta exportable será beneficiada con el acceso al mercado estadounidense libre arancel, el sector que se espera que sea más beneficiado es el de los textiles. Sin embargo existen cerca de 500 productos colombianos aumentan su potencial exportador gracias a la aprobación del TLC, su penetración se ve ligada a la búsqueda de nuevos mercados y oportunidades. Otros con grandes posibilidades de exportación son: materiales de construcción, confites-snacks y galletería; productos gourmet, productos orgánicos, productos de panadería, flores, envases y empaques, servicios de salud, software, autopartes, aparatos eléctricos, muebles y cosméticos.

Para finales de 2012, y gracias a la entrada en vigor del tratado de libre comercio el 15 de mayo del mismo año, más de 194 nuevos productos se han exportado a los Estados Unidos, en medio de una economía estadounidense desacelerada las ventas de Colombia a este país crecieron 6,7 por ciento frente al año inmediatamente anterior, existen ya 949 importadores estadounidenses de productos colombianos, de los cerca de 2.500 exportadores nacionales a EE.UU., 17 por ciento lo hizo por primera vez desde que el TLC fue aprobado, además para esta fecha el país mantiene negocios con 27 de los 50 estados[17]. De igual forma han surgido nuevas PYMES que se han desarrollado y favorecido después de haberse firmado el TLC, lo que refleja el potencial que tiene el acuerdo para mejorar las empresas colombianas, la industria nacional, y el potencial exportador de las empresas.

[17] TLC abrió paso a 194 producto nuevos hacia EE.UU. En: Portafolio. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 2 dic. 2012]. Disponible en < http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-70927>

6.2.2 Importaciones

Gran parte del sector empresarial Colombiano depende de las importaciones, estas empresas también son beneficiadas con el tratado del libre comercio con Estados Unidos, ya que la gran mayoría de los insumos entran a Colombia con 0% arancel y los precios de estos insumos para las empresas colombianas serian de un más bajo costo.

Entre los productos más importantes que entran sin barreras arancelarias son: combustibles, materias primas elaboradas (abonos, insecticidas), productos agropecuarios no alimenticios, productos mineros, productos químicos farmacéuticos, materiales de construcción, máquinas y herramientas, máquinas y aparatos para oficina, maquinaria industrial y equipos de transporte.

En el tema de beneficios arancelarios en importación varia un poco con el de exportación, ya que, el desgravamen se realiza poco a poco para algunos productos, esto con el fin depara poder fortalecer más a los sectores vulnerables y permitirles prepararse para la competencia que se avecina. Por ejemplo: los carros, primero se desgravan unos y el resto más adelante, esto es para que el sector tenga el tiempo suficiente para adaptarse y así poder enfrentar mejor la competencia. De igual manera la mayoría de los productos que serán importados de Estados Unidos serán productos que Colombia no produce.

6.2.3 Consumidores

Los consumidores colombianos son altamente beneficiados, ya que los precios de muchos bienes de consumo bajan al quedan exentos de arancel, mejorando así su economía y poder adquisitivo, sobre todo las grandes familias. Alguno de estos productos son: alimenticios, farmacéuticos, películas, fotografías, libros,

discos, cámaras fotográficas, objetos de adornos y accesorios, calzado, utensilios domésticos, electrodomésticos, elementos de hogar, instrumentos musicales, equipos militares, elementos y accesorios deportivos.

Un punto provechoso y beneficioso para el país con la entrada del TLC es la disminución que se va evidencia del contrabando, ya que con la erradicación del arancel, los productos estarán a un nivel más económico, eliminando de forma inmediata la necesidad de los compradores por buscar los productos importados en los mercados negros, y de esta forma reducir el riesgo de adquirir productos de mala calidad y en ocasiones peligrosos para la salud de los consumidores.[18]

6.3 Problemática con productos afectados con las importaciones

Con el tratado del libre comercio algunos productos y empresas colombianas se ven afectadas, ya que productos americanos entran a competir con los colombianos, para esto, el gobierno nacional tiene políticas y mecanismos de protección, como: altos plazos de desgravación, salvaguardias automáticas, plazos de gracia y límites de importación.

6.4 Incrementos en importación y exportación con el TLC, comparaciones antes y después

Estados Unidos es uno de los socios más importantes de Colombia y de los países Latinoamericanos, el 42 por ciento de las exportaciones colombianas tiene como destino Estados Unidos, así como el 25 por ciento de sus

[18] Aprovechamiento transversal, Calidad. En: Oficina para el aprovechamiento del TLC. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 16 dic. 2012]. Disponible en http://www.aprovechamientotlc.com/media/3287775/calidad.pdf

importaciones proviene de ese país, esto lo convierte en el principal socio comercial de Colombia[19].

6.4.1 Exportaciones

Las ventas a los Estados han incrementado notoriamente, durante los primeros seis meses posteriores a la entrada en vigor del TLC las ventas, sin contar el petróleo, carbón y oro crecieron un 10,4% con respecto al mismo periodo en el 2011 pasando de 911 millones de dólares a 1.005. Estos datos verifican que las posibilidades de exportación y crecimiento económico van a estar en aumento en los próximos años, más si se tiene en cuenta el bajo ritmo de la economía estadounidense, y además que varios socios comerciales en Estados Unidos se llenaron de inventario antes de la entrada en vigor del TLC cuidando sus existencias ya que estaban escépticos de lo que iba a pasar con el tratado, es decir que a futuro se espera un aumento importante de las exportaciones a ese país.

En general las exportaciones a los Estados Unidos, comparando las exportaciones del 2012 y mismo periodo de 2011, se han incrementado un 18% aproximadamente. Esto se dio no solo por la incursión de nuevos productos en ese mercado sino por el aumento de las exportaciones tradicionales

Según Proexport se ha exportado desde la entrada en vigencia del TLC 194 productos nuevos, con este se puede ver un excelente inicio de la apertura del acuerdo comercial entre Estados Unidos y Colombia, beneficiando en este caso a la industria Colombiana.

La oportunidad de negocio que se tiene después de firmarse el TLC es inmensa, las empresas Colombianas tienen que prepararse para la búsqueda

[19] Preguntas y respuestas sobre el TLC. En: Oficina para el aprovechamiento del TLC. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 16 dic. 2012]. Disponible en <http://www.aprovechamientotlc.com/media/3287775/calidad.pdf>

de nuevos mercados en todo el territorio americano y respaldarse en el nuevo tratado para poder comercializar sus productos en el exterior de manera más fácil, comprometiendo a fututo un crecimiento de su propia empresa para poder abastecer al mercado estadounidense.

Colombia se puede ubicar en el décimo lugar entre los mayores proveedores agrícolas de los Estados Unidos, sector que ha demostrado tener un potencial muy grande, desarrollando un gran portafolio de productos de exportación, y que ha aprovechado la coyuntura económica. Ahora se exportan productos que antes no se podían exportar tan fácilmente, bienes que no estaban entre los beneficiados por el ATPDEA, ahora gozan de los beneficios arancelarios. Estos productos han aumentado en un 114% su exportación. Sin embargo es necesario ayudar a las empresas de este sector a cumplir con los requisitos fitosanitarios exigidos por Estados Unidos ya que esto ha repercutido en la dificultad para exportar "diversos grupos de frutas, hortalizas, tubérculos, carnes, leche y derivados lácteos" tal como lo afirmo el ministro de agricultura Juan Camilo Restrepo[20].

6.4.2 Importaciones:

Gradualmente se debe iniciar el desgravamen en el arancel de los productos estadounidenses que ingresan a Colombia, esto para proteger la industria Colombiana, para fortalecerla y permitir que las empresas colombianas puedan afrontar de una mejor manera la competencia externa. El gobierno Colombiano tiene cerca de 10 años para poder reorganizar su sociedad, capacitarla, entrenarla y mejorar su infraestructura, lo que viene será el ingreso del 82% de productos americanos y el mayor reto es poder subsanar los vacíos que en este momento nos impiden ser competitivos. Los más beneficiados con las importaciones son los consumidores y las familias colombianas, ya que tendrán

[20] Domínguez, Juan Carlos. Grueso de los productos agro. En: Portafolio. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 16 dic. 2012]. Disponible en < http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-47427>

más alternativas a la hora de adquirir todo tipo de productos a precios más bajos, mejorando así el poder adquisitivo de cada una de las familias Colombianas y por ende su nivel de vida.

Productos como la leche, gallina, cuartos de pollo, huevo ,carne de res, carne de cerdo, arroz y vehículos entraran a ser competencia del mercado colombiano, es decir que van a ser más económicos, pero sacrificarían de alguna manera a los productores nacionales.

Los productos antes mencionados entre otras más, desgravaran su arancel de forma gradual, esto se planteó desde las negociaciones del tratado con el fin de no afectar la industria Colombiana y permitirle reorganizarse para afrontar la gran competencia. En el tratado se definieron los productos estadounidenses en dos clasificaciones para el desgravamen del arancel. Grupo o canasta A: en este grupo entran las frutas, carnes, galletas y algunas salsas, este grupo tiene cero por ciento de arancel desde el primer día de vigencia del acuerdo; en la canasta B: donde comprenden vidrio, papel y autopartes se le eliminara el arancel gradualmente durante los próximos 5 años. El resto de productos deberán esperar más de 10 años para desmontar completamente el arancel, estos comprenden: los vehículos, maíz, químicos y farmacéuticos, arroz, leche, entre otros. De igual manera se establecieron algunas cuotas de ingreso a Colombia para ciertos productos y así poder determinar cómo será la competencia, como es el caso de cuartos de pollo, los cuales desde el pasado mes de noviembre ingresaran a Colombia. Fenavi autorizo el ingreso de 1.809 toneladas, el cambio no se puede ver todavía, se debe esperar un poco más de tiempo para ver cómo se comporta el mercado local y cuál será la reacción de los consumidores ante este nuevo producto en el mercado. Se estima que en enero del 2013 ya se pueda evidenciar el comportamiento de la competencia extranjera, de igual manera Fenavi ya empezó a promocionar el consumo de pollo nacional. Por el mismo contexto el ministerio de agricultura autorizo el

ingreso de 160.000 toneladas de arroz, los cuales ingresaran el noviembre-diciembre del 2012.

Se espera que las importaciones se incrementen notoriamente. El arroz que se es uno de ellos, se espera que entren a Colombia 79.000 toneladas anuales aumentando un 4,5 año a año, en gallina y maíz se esperan 400 toneladas , en cuartos traseros de pollo 26.000 toneladas, en carnes finas 6.400. Para estos últimos Colombia tiene que estar muy preparada para que no afecte los sectores nacionales y así evitar una crisis en la industria colombiana. Los sectores más afectados deben aliarse de la manera más rápida y estratégica para juntar y desarrollar fuerzas y blindarse de la gran competencia que se avecina

Los servicios ofrecidos por las empresas norteamericanas también cuentan con grandes beneficios con la entrada en vigor del TLC, los cuales le ofrecen mejor servicio, precio y calidad a los colombianos en el tema de seguros, servicios educaciones, turismo, asesorías y consultorías, servicios financieros entre otras. Esto fortalece el empleo de calidad, la inversión y promueve el poder adquisitivo para los trabajadores de ambos países. Sin embargo las empresas colombianas han entrado a competir con empresas poderosas, que pueden quitarle el mercado a las locales.

6.5 Problemática de infraestructura

Colombia tiene que estar preparado en temas de infraestructuras, debe mejorar sus vías aéreas, marítimas y terrestres, sus nodos logísticos, su conocimiento en temas logísticos, así como la infraestructura y capacidades de sus puertos y aeropuertos y al mismo tiempo promover el desarrollo del transporte fluvial y férreo, todo para poder soportar este tratado, este es un gran reto para el gobierno nacional. Esta preparación para enfrentar este tratado y los demás es un proceso que no termina, en temas de infraestructura Colombia ha venido

mejorando notoriamente, pero sigue teniendo inconvenientes. La republica tiene que implementar mejoras en la eficiencia de las aduanas, fortalecer instituciones como el INVIMA e ICA los cuales indicarían el desarrollo de los procedimientos sanitarios y fitosanitarios, de igual manera se necesita adelantar las obras de infraestructura en carreteras y puertos. Con todas estas adecuaciones será posible llevar los productos a los Estados Unidos a un menor costo y en menor tiempo, de igual manera para recibir los productos importados, lo que hará al país y sus productos más competitivos frente a los de los otros países.[21]

6.6 Beneficios del TLC

Este acuerdo lleva 20 años trabajándose, desde que fue estructurado el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se ha luchado por estructurar y elaborar este acuerdo, hace menos de una años fue aprobado, esto hace que Colombia se abra la mercado más grande del mundo , con este nuevo tratado Colombia espera atraer más inversión extranjera y nacional de capital de largo plazo, ya que a diferencia del ATPDEA no tiene renovaciones periódicas y rompe la barreras de competencia en los exportadores colombianos, entregando estabilidad en el libre comercio de bienes y servicios .

Estados Unidos es el principal destino de las exportaciones colombianas, incluso lo era antes de haberse firmado el TLC, aunque se tenían preferencias arancelarias con el ATPDEA, con este tratado se alcanzaron a pagar en aranceles US$9 millones por el ingreso de bienes colombianos a los Estados Unidos. Cuando se venció el término del ATPDEA ese valor se pudo haber elevado a más de 200, gracias al TLC se puede garantizar una desgravación total y permanente de todos los productos colombianos exportados a los

[21] Preguntas y respuestas sobre el TLC. En: Oficina para el aprovechamiento del TLC. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 16 dic. 2012]. Disponible en <http://www.aprovechamientotlc.com/media/3287775/calidad.pdf>

Estados Unidos. Esto promete un crecimiento económico e incremento de empleo[22].

6.6.1 Problemas socio-económicos con la entrada en vigencia del TLC

Para los consumidores colombianos y algunas empresas del país es beneficioso el tratado de libre comercio, pero para más de un sector en Colombia no es nada provechoso, ya que los productos colombianos han entrado a competir directamente con productos innovadores y de un muy buen precio, con este punto se podría dañar la industria Colombiana. Aunque el gobierno nacional está tomando cartas en el asunto y ha hecho grandes esfuerzos en materia política y legislativa para poder fortalecer a los sectores vulnerables estos aún son frágiles y podrían enfrentar la quiebra.

La entrada de empresas estadounidenses a la competencia en las licitaciones del sector público de Colombia también es un agravante ya que las empresas de los Estados Unidos son más grandes, tiene mayor conocimiento y cuentan con un mayor músculo financiero que las nacionales, lo que podría perjudicar a las segundas en las licitaciones abiertas, las norteamericanas ofrecen menor precio y mayor calidad. En este sentido también se ven perjudicadas las empresas financieras y de seguros, ya que, las empresas norteamericanas tiene una amplitud de servicios y amplio conocimientos del respecto que superan a las del país.

Estas empresas y otras colombianas, como las de telecomunicaciones están amenazadas con la apertura comercial exponencial que ha tenido Colombia desde el 15 de mayo del 2012, la entrada de nuevos servicios le generan una nueva competencia. El gobierno Colombiano debe proteger las pequeñas y

[22] Preguntas y respuestas sobre el TLC. En: Oficina para el aprovechamiento del TLC. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 16 dic. 2012]. Disponible en <http://www.aprovechamientotlc.com/media/3287775/calidad.pdf>

medianas empresas pertenecientes a los sectores que se pueden vulnerar con el TLC, éstas no se encuentran altamente desarrolladas , tiene baja productividad, baja calidad y altos costos de producción, además no tienen un musculo financiero grande para poder afrontar la competencia resultante del TLC, la entrada al mercado de nuevos productos (a menor precio) de estos bienes y servicios las pone en desventaja, transportándolos a su desaparición. Casi el 96 por ciento de las empresas en Colombia son PYMES, esta problemática afecta a aquellas empresas que dependen o compiten con productos provenientes de Estados Unidos. Se blindan las industrias y empresas exportados, las tiendas de barrio, tiendas por departamento, supermercado, superetes e hipermercados y todo lo que comprende al sector minorista de Colombia, ya que este es el proveedor principal de los consumidores, sobre todo las tiendas de barrios, que representan el 52 por ciento del mercado minorista de alimentos. Este tipo de empresas seguirán cumpliendo con las necesidades de sus clientes que en su gran mayoría son clase media y baja, las cuales buscan precios bajos siempre, con el ingreso de nuevos productos americanos, con buena calidad y precios se verán privilegiados.

Una de las grandes problemáticas que tiene el país con el inicio del TLC para un futuro es el poco desarrollo de infraestructura que posee para poder soportar este gran cambio en comercio de productos, esto se refiere a las pocas y malas vías para transportar los productos por el país hacia y desde los puertos, su adecuación y cobertura en los puertos, escases de sistema de ferrocarriles, bodegas de almacenamiento y capacidad de planta en las empresas.

El desgravamen de aranceles de los productos que se exportan no fomenta por si solo la economía nacional, los requisitos fitosanitarios para una gran cantidad de productos se convierten en un impedimento para ingresar a EE.UU, esto se debe a su gran proteccionismo. Por esta razón que el gobierno

colombiano y el sector privado deben trabajar fuertemente para avanzar en este tema y poder comercializar todos sus productos sin ninguna restricción de entrada.

La industria colombiana al igual que su infraestructura aún no tienen las capacidades necesarias para competir de forma directa con el mercado estadounidense, el reto no es nada fácil. El gobierno y la sociedad colombiana son conscientes de que es fundamental hacer grandes esfuerzos en el desarrollo de la infraestructura vial, férrea, marítima y aérea, así como en fomentar las plataformas logísticas y la eficiencia y seguridad de sus puertos. Colombia no tiene vías férreas sólidas mientras que Estados Unidos cuenta con uno de las mejores redes férreas del mundo, en cuanto a las vías terrestres, los expertos consideran que el país está atrasado 30 años frente a los países mejor desarrollados, hasta ahora se están iniciando y desarrollando grandes obras viales, sin embargo para finales de 2012 no se encontraba terminada ni uno solo de los proyectos de doble calzada, es decir que Colombia tampoco está en las mejores condiciones terrestres para llevar sus productos a los diferentes puertos del país, la situación se agrava al tener en cuenta que los mayores centros de consumo y producción se encuentran ubicados en el interior del territorio nacional. En cuanto a los puertos se aclara que Colombia tiene 4 principales puertos: buenaventura, Santa Marta, Cartagena, Barranquilla; se observa ve que Colombia posee una buena cobertura portuaria, pero lo cierto es que se necesita más inversión e innovación para poder afrontar aún mejor el TLC con Estados Unidos y los demás países pues cada uno de los puertos enfrenta diferentes problemáticas, sobre todo en temas de eficiencia seguridad. Cada día arriban al país mayor cantidad de buques y sus proporciones son cada vez más grandes, para contar con buenas prácticas de exportación e importación, además de ser más competitivos frente a los demás puertos de la región, tal como lo busca el puerto de Cartagena, es necesaria una mayor inversión. Vale aclarar que se ha trabajado al respecto y

que las terminales marítimas han realizado importantes adecuaciones e inversiones, sin embargo es necesario realizar mayores esfuerzos para cumplir con las metas pactadas.

Es claro que el TLC es de gran importancia para el desarrollo del país y su crecimiento económico, sin embargo la planeación y preparación frente a varios puntos, como el logístico no fue la mejor. En temas de infraestructura Colombia no se encuentra realmente preparado para iniciar un TLC con uno de los mercados más grandes del mundo.

El puerto de Cartagena no solo se quiere convertir en la principal puerta de Colombia al mundo, también desea convertirse en el centro de conexiones más importante del Caribe. La sociedad Portuaria regional de Cartagena se especializa en el comercio de contenedores, 71 por ciento de la carga movilizada por este puerto en 2012 lo hizo a través de este medio de unitarización, la SPRC desea pasar de movilizar cerca de 1.500.000 contenedores anuales en 2010 a 5.000.000 en 2017. Se espera que el canal de Panamá abra al mundo su segunda calzada en el primer semestre de 2015 lo que aumentará a 8,4 millones los contenedores que pasan por el canal anualmente, esto aumentara enormemente el flujo de contenedores por el Caribe.

El puerto ha hecho grandes inversiones en los últimos años, es un ejemplo en el país de preparación frente a los retos actuales y futuros en materia de comercialización, la inversión desde 2005 llego a los 450 millones de dólares, solo en 2012 adquirió 17 vehículos tipo reachsatcker, 154 camiones y y 1.440 puntos de conexión para contenedores refrigerados. Hoy en día la SPRC atiende buques de 17 de las 20 navieras más importantes a nivel mundial, su gran cantidad de movimientos la posiciona como el cuarto puerto más importante de Latinoamérica luego del de Balboa y Colón de Panamá y Santos de Brasil. Gracias a todos sus esfuerzos en mejora de infraestructura y

procesos la Caribbean Shipping Association le otorgó en 2012 el premio al mejor puerto de Caribe por quinta vez, hecho que respalda la idea de que el puerto va por buen camino en su intención de convertirse en uno de los 30 más importantes del mundo para el 2017. [23]

Capítulo VII. Vías de acceso.

La principal vía terrestre de acceso a la capital del departamento de Bolívar es la transversal del Caribe, ésta conecta a Cartagena con el centro del país. Un 95% de los vehículos de carga que van de Cartagena con destino al interior utiliza esta vía[24]. Ésta está identificada en la red nacional de carreteras cómo la Ruta 90, conecta con la Troncal de Occidente (Ruta 25) a través de un tramo de carretera conocida cómo Acceso a Cartagena, el cual tiene una longitud de 25,2 kilómetros. La troncal de occidente es una de las vías más importantes de Colombia, conecta los departamentos de Nariño y Atlántico a través de más de 1.400 kilómetros de carretera, además pasa por importantes ciudades cómo Cali, Medellín y Barranquilla.

La ruta 90 llega a Cartagena y continúa su camino hacia el norte con dirección a Barranquilla. También está una carretera alterna a la 90, ésta se separa de la Transversal del Caribe en Gambote y termina en la capital de departamento de Bolívar.

La Vía al Mar es otra de las rutas que conectan a Cartagena con la capital del Atlántico, tiene una longitud de 109 kilómetros completamente pavimentados administrados por el consorcio Vía al Mar. Ésta también permite el intercambio

[23] Record de carga en puerto de Cartagena. En: Portafolio. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 5 ene. 2012]. Disponible en < http://www.portafolio.co/negocios/record-carga-cartagena-2012>

[24] Toscano, Laura. Transversal del Caribe fue bloqueada 7 horas. En: El heraldo. [Artículo en línea]. (2012). [Consultado 22. Nov. 2012]. Disponible en < http://www.elheraldo.co/region/transversal-del-caribe-fue-bloqueada-7-horas-85901>

comercial y de pasajeros entre las dos ciudades, su nomenclatura en la red nacional vial es 90A

En cuanto a la carga área Cartagena utiliza el aeropuerto Rafael Núñez, por medio del cual se movilizó el 2,7% de la carga aérea nacional en 2010, con un total de 2.942 salidas y 2.763 llegadas. Internacionalmente hablando el aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena no registra movimientos muy relevantes.[25].

El canal de acceso a la bahía de Cartagena es por donde ingresa la carga marítima, los cruceros y los yates. El llamado canal de Bocachica es enmarcado por los fuertes de San José y San Fernando, tiene un ancho de 132 metros y calado de 15 metros, permite el acceso de buques portacontenedores de hasta 5.000 TEUs y graneleros de 100 mil toneladas. El canal de Bocachica es por donde actualmente transitan todas las embarcaciones que ingresan a la bahía de Cartagena[26]. Sin embargo este canal está llegando al límite de su capacidad, para 2011 ingresaron alrededor de 7.000 barcos a la bahía, lo que implican 14.000 cruces, excediendo la capacidad de ingreso del canal[27]. El panorama se agrava si se tiene en cuenta el objetivo que tiene el país y la sociedad Cartagenera de convertir en un importante eje de comercio internacional a la ciudad, además del aumento del comercio exterior colombiano lo que pronostica el ingreso de 9.000 barcos anuales a la bahía para el 2015.

[25] Grupo de planificación sectorial. En: Ministerio de Transporte público, oficina asesora de planeación. [Publicación en línea]. (2012). [Consultado 16 ago. 2012). Disponible en <https://www.min**transporte**.gov.co/descargar.php?idFile=5608>

[26] Figueroa, Hermes. "Doble calzada" En acceso a la bahía. En: El universal. [en línea]. (2010). [Consultado 17 dic. 2012]. Disponible en <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/economica/%E2%80%9Cdoble-calzada%E2%80%9D-en-acceso-la-bahia>

[27] Santos, Juan Manuel. Acuerdo para la prosperidad. En: Canal de varadero. [Video en línea]. (2011). [Consultado 6. Nov. 2012]. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=RqqT-6hIUm0#!>

La solución a los problemas de capacidad del canal de acceso a la bahía de Cartagena radica en la construcción de un nuevo canal al Sur de Bocachica. Ubicado entre la isla Abanico y el norte de Barú el canal de El Varadero es la esperanza del sector portuario para permitir al acceso de buques de mayor capacidad y en mayor cantidad. El canal de El Varadero actualmente se encuentra en una etapa preliminar de estudios, hasta el momento todos los estudios han demostrado que la construcción del canal de El Varadero no generaría un impacto al medo ambiente lo suficientemente negativo como para no poder llevar a cabo el proyecto.

La iniciativa, que es impulsada principalmente por Ecopetrol, Argos, Pacific Rubales y la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, se trata de un canal de 2.000 metros de longitud, 18 metros de profundidad y 188 de ancho. Se espera que se convierta en una especie de autopista marítima que permita el ingreso de portacontenedores de hasta 12.000 TEUs en doble sentido y de manera simultánea. Su financiamiento estará principalmente respaldado por la contraprestación que recibe el estado por el uso y goce temporal de zonas públicas e infraestructura del Puerto de Cartagena[28].

El acceso fluvial a la Bahía de Cartagena es el Canal del Dique. Éste es un canal excavado que une el rio Magdalena con la Bahía de Cartagena. Comienza en la localidad de Calamar y termina en Pasacaballos, su propósito es comunicar el interior del país con la costa Caribe.

A lo largo de sus 115 kilómetros de extensión se transportan varios tipos de mercancía, principalmente petróleo y sus derivados. Es una obra muy importante para el país y su desarrollo, sin embargo a lo largo de sus más de cuatrocientos años de historia se han presentado varios eventos que no han permitido su desarrollo con éxito. Desde que su idea fue concebida en el siglo

[28] Figueroa, Hermes. “Doble calzada” En acceso a la bahía. En: El universal. [en línea]. (2010). [Consultado 17 dic. 2012]. Disponible en <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/economica/%E2%80%9Cdoble-calzada%E2%80%9D-en-acceso-la-bahia>

XVI por el gobernador de la ciudad de aquel entonces varios pleitos políticos y monetarios han impedido su buen mantenimiento y desarrollo.

Hoy por hoy cuenta con graves problemáticas ambientales y sociales. Sus aguas contaminadas sedimentan la bahía de Cartagena, perjudican a la población de peces y han causado un daño muy grande en los corales de las Islas del Rosario, lo que no solo ha afectado las fauna y flora sino a los pescadores de la región.

De los 10 millones de sedimentos que anualmente ingresan al Canal del Dique provenientes del rio Magdalena 2 llegan a la bahía, lo que afecta de manera significativa su profundidad y puede repercutir en su capacidad para recibir buque de grandes capacidades. Adicional a o antero el mal mantenimiento del canal y la falta de atención a las obras hidráulicas, sumado al desarrollo rural en sus orillas y el mal manejo ambiental de la Riviera del rio Magdalena desde sus orígenes han causado graves inundaciones en el departamento de Bolívar y ha afectado a varias poblaciones y sus ganaderías.

El costo estimado para solucionar toda la problemática del Canal de Dique es de un billón de pesos. Hoy en día se adelantan estudios para el desarrollo de proyectos que mejoren el canal y disminuyan su impacto ambiental y en las comunidades, pero estos hasta ahora empiezan y van a tomar por lo menos 21 meses. El proyecto está dirigido por el Fondo de Adaptación Colombia Humanitaria y se enfoca principalmente a la regulación del caudal y los sedimentos, es un tema de suma urgencia para mejorar la competitividad del Puerto de Cartagena, toda la comunidad de la ciudad, las comunidades ubicadas a los lados del canal del dique, los pescadores de la región y el impacto ambiental[29].

[29] Gutiérrez Torres, Carolina. Canal del dique: una arteria rota. En: El espectador. [en línea]. (2012). [Consultado 20 sept. 2012]. Disponible en <http://www.elespectador.com/impreso/vivir/articulo-343059-canal-del-dique-una-arteria-rota`>

Capítulo VII. Diagnóstico Del Puerto y Funcionamiento

7.1 Rol Superintendencia de Puertos y Transporte

Actualmente el rol que juega la superintendencia de puerto y transporte está fundamentada en el cumplimiento de un buen servicio dentro del marco de la legalidad de los diferentes entes de la sociedades portuarias como también la de servicio público de transporte ya que esta entidad tiene la obligación de brindar una vigilancia estricta además de cierto controles con el fin de preservar el cumplimiento de las normas para los diferentes entes que se encuentran bajo su cargo por otro lado un papel muy importante de esta entidad es generar un ambiente de bienestar social y desarrollo económico para el país, el cual nos beneficia considerablemente al permitir a Colombia ser un mercado competitivo frente a otros países.[30]

No obstante dentro de las principales funciones de la superintendencia de puertos y transporte esta la vigilancia, inspección y el control de los diferentes medios de servicio público en cuanto a infraestructura y transportes tales como el terrestre, marítimo, aéreo y fluvial dentro de los más importantes. Sin embargo esta entidad tiene un área que está dedicada específicamente a la regulación de las normas en los diferentes puertos marítimos y fluviales del país en los cuales ellos tienes la facultad de supervisar el funcionamiento de la infraestructura portuaria como también de los agentes que hacen parte de ella con el fin de cumplir con los parámetros de calidad nacional e internacional en temas como la accesibilidad, eficiencia y seguridad que han sido previamente establecidos para:[31]

---

[30] Comparar con: Paráfrasis de http://www.supertransporte.gov.co/super/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=25&lang=es

[31] Ver: Paráfrasis Contratos de Concesión Pagina Web:PortuariaPólizasCertificadosEjecuciónobrasManualesPlanesIndicadores de gestiónMovimientos de cargaConvenios internacionales.

- Contratos de Concesión Portuaria
- Pólizas
- Certificados
- Ejecución obras
- Manuales
- Planes
- Indicadores de gestión
- Movimientos de carga
- Convenios internacionales

7.2 Cartagena Vista Como Ciudad Portuaria

Cartagena se ha caracterizado por ser una de las principales ciudades de Colombia, al ser ella una ciudad netamente turística y la cual está presentando un incremento considerable económicamente hablando, ¿pero porque Cartagena se está viendo como una ciudad portuaria? Para empezar a hablar de Cartagena debemos abarcar su historia y a partir de allí podemos empezar a concluir la importancia que tiene su puerto en la actualidad para la economía de Colombia un país tercermundista en vía de desarrollo.

El puerto de Cartagena fue fundado en el año 1553 por los españoles que se encontraban incursionando en tierras americanas antes de la independencia de nuestro país lo cual repercutió a que Cartagena se convirtiera en un puerto comercial que traía grandes beneficios no solo a las poblaciones cercanas a Cartagena sino también a lo que sería el país años más adelante.

Al transcurrir las décadas Cartagena fue denominada como “Reina de las indias” pues su desarrollo fue tal, que la colonia española hacia el siglo XVII denomino a este puerto como uno de sus fuentes de comercia más importantes; pues este estaba generando mayores ganancias dentro de los territorios ya colonizado junto a ciudad de México.

Finalmente la hegemonía Española en territorio americano perdió la posesión de Cartagena tras la incursión de Simón Bolívar sobre la península norte del país.

Actualmente Cartagena, es una ciudad costera situada al norte de Colombia y es la capital del departamento de Bolívar, tiene unos de los principales puertos de país y gran parte del turismo extranjero, pues esta ciudad está rodeada por una muralla la cual se construyó en la época de la colonización española en América y gran parte de la construcción de la ciudad tiene una mezcla de cultura ambigua como de contemporánea, lo cual ha incrementado la productividad de esta ciudad en el sector turístico-hotelero y ha permitido grandes inversiones de capital los cuales han conllevado a un gran avance al sector económico, cultural y social de Cartagena.

El puerto de Cartagena fue declarado como patrimonio cultural de la humanidad en 1984 debido a los monumentos y fortalezas con las que está construido. Este puerto exporta productos como café, tabaco, petróleo, piedras preciosas, ganado, entre otras. El éxito de esta ciudad ha sido la capacidad que tiene para albergar embarcaciones de gran calado a lado de puerto como buenaventura, pero uno de los ámbitos que quizás ha permitido un mayor avance durante la última década, es quizás la buena administración que ha tenido la sociedad portuaria y las grandes inversiones de capital en infraestructura y tecnología con el fin de aumentar la productividad con los más altos estándares de calidad, agilizando el procesos productivo del mismo.

Como características principales, Cartagena cuenta con la bahía más grande de la costa norte colombiana ya que cuenta con una longitud aproximada de 9 millas, lo cual ha repercutido a la llegada de grandes embarcaciones de diferentes partes del mundo como anteriormente se había señalado. “Entre las islas de Barú y

Tierra bomba está la entrada a la bahía, denominada Bocachica, con un calado permisible de 14 metros (45.9 pies)"[32].

No obstante el puerto tiene un canal principal que cuenta con un calado recomendado de aproximadamente 10.2 metros, aunque por este canal pasan buques con un calado de 11 metros el puerto de Cartagena tiene un servicio de asistencia, que para este caso en particular, la entrada al puerto se debe realizar por medio de remolcadores. Sin embargo este puerto también cuenta con otro canal llamado "Canal Colonial" y para este canal se tiene determinado un calado aproximado de 14 metros permitidos.

Cartagena cuenta con un beneficio adicional debido a su posición geográfica ya que es un encuentro de las principales rutas marítimas, además de la proximidad que tiene con el canal de panamá, el golfo de México y diferentes puertos limítrofes del Caribe. [33]

7.3 Posición del Puerto de Cartagena

La posición del puerto de Cartagena actualmente juega un papel crucial dentro del desarrollo económico del país, pues con la entrada en vigencia del tratado de libre comercio con estados unidos la rotación de mercancía tanto en importación como en exportación podría llegar a convertir este puerto como uno de los más importantes del continente americano. En vista del incremento paulatino en las importaciones y exportaciones del país, el puerto de Cartagena en especial ha salido más beneficiado con los diferentes convenios que se han firmado con otros países, pues las rutas de transporte marítimo convirtieron de Cartagena en el punto intermedio de conexión entre países junto a Panamá; es por esto que el

[32] Derroteros de las costas y aéreas insulares de Colombia, Pagina Web (Características del Puerto de Cartagena) Recuperado en: http://www.cioh.org.co/derrotero/paginas/cartagena/puerto_cartagena.html

[33] Historia sociedad portuaria regional de Cartagena, Pagina Web: cisne.puerto**cartagena**.com. Recuperado de: http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/72F387B7240ACAC1052573B5004DC5A3

país y la sociedad portuaria de Cartagena se han visto en la obligación de ampliar los canales de acceso al puerto y ser tanto eficientes como productivos los servicios que este presta es sus diferente procesos. “Hoy la Sociedad Portuaria de Cartagena dispone de la infraestructura y eficiencia necesarias para atender barcos hasta de 5.500 TEUs, con ahorros significativos para la economía nacional. Por ello, hoy constituye un auténtico Centro Logístico que une al Caribe con todo el mundo, a través de conexiones con más de 432 puertos en 114 países y servicios de las principales líneas navieras a nivel mundial, representados en el manejo de 711.529 TEUs, 6’936.450 toneladas (…)”[34]. Sin embargo que el gobierno y la sociedad portuaria regional de Cartagena, quieran incrementar los indicadores de productividad por medio del incremento en la capacidad de recibir embarcaciones de mayor calado y un aumento en albergar más mercancía proveniente de otros países, repercute en una inversión no solo en tecnología e infraestructura sino también en la implementación de más mano de obra y la capacitación de la misma en temas tan trascendentales como logística y todo lo que este tema conlleva como lo son el manejo de inventarios, transporte, abastecimiento y comercio internacional.

Por otro lado las inversiones que se han venido desarrollando ha permitido un importante avance que ha beneficiado no solo a importadores sino también a exportadores, agentes de aduana, transportadores, empresarios, naviero, agentes portuarios y a la economía tanto regional y del país en general, pues la industria dedicada al turismo se ha visto en incremento durante la última década como se había referenciado anteriormente.

La modernización del puerto ha estado contemplado la adquisición de la más avanzada tecnología portuaria, representada en sistemas de información, grúas de

[34]Ver: Información institucional sociedad portuaria regional de Cartagena, Pagina Web: cisne.puerto**cartagena**.com. Recuperado de:http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/58319A1A99908EAB052573B5004AD389

muelle y de patio, seguridad y telecomunicaciones[35], no dejando atrás la capacitaciones a personal que anteriormente se estaban mencionando con el fin de garantizar un servicio óptimo ya que el mercado cada día es más competitivo y exigente, además de querer consolidar al puerto de Cartagena como un *"Centro Logístico Integrado y de Transbordo Internacional para el Caribe".*

Aquí se muestra a continuación las transformaciones que ya se han hecho en este importante puerto del país.

Tabla 1: transformación en la Sociedad Portuaria de Cartagena.

1. Actitud positiva de los directivos y empleados ante la sociedad, los clientes y el país.
2. Inversiones en el mejoramiento y modernización de las instalaciones.
3. Orientación del terminal, principalmente en el manejo de contenedores.
4. Adquisición de equipos, especialmente de maquinaria para movilizar contenedores, y equipos de comunicación.
5. Adecuación de la zona para manejar buques de turismo, e impulso a la industria de cruceros.
6. Capacitación en todos los niveles: directivos, afiliados, servidores de las compañías operadoras, afiliados a las cooperativas, conductores de taxis, operadores de turismo, guías, y demás.

Fuente: Elaboración propia, información extraída de SPRC une a Colombia con el mundo, Pagina Web: cisne.puertocartagena.com

[35]Paráfrasis: SPRC une a Colombia con el mundo, Pagina Web: cisne.puerto**cartagena**.com. Recuperado de: http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/58319A1A99908EAB052573B5004AD389

7.4 Sociedad portuaria regional de Cartagena

En los terminales del Puerto de Cartagena hay capacidad para el manejo de gráneles sólidos, gráneles líquidos, carga suelta, carga general, carga en contenedores y cruceros de turismo. El calado de acceso a la bahía le permite recibir portacontenedores de hasta 8.000 TEUs y los buques granelero de mayor calado.[36]

Con la culminación de las obras del Canal de Panamá y las nuevas tendencias de comercio mundial. Se espera que para el 2020 el sistema de comercio mundial apunte hacía el uso de buques portacontenedores con capacidad de 15.000 TEUs abastecidos por contenedores transportados buques más pequeños. Muchos puertos a nivel mundial y en especial los del Caribe serán ejes de intercambio entre los buques de menor y mayor tamaño, éstos últimos se enfocarán sobre todo en transportar la carga proveniente de Asia y que tiene destino la costa este de los Estados Unidos y Europa, por lo que los puertos como el de Cartagena aumentaran enormemente su funcionabilidad como centros de intercambio.

El mayor reto que afronta el Puerto de Cartagena es mantener el calado y las condiciones óptimas de los canales de acceso y comunicar los puertos del Caribe con el interior del país a través del río Magdalena.

Actualmente el puerto recibe buques de hasta 8.000 contenedores de 20 pies y se espera que pronto tenga capacidad para recibir portacontenedores de hasta 12.000.

[36] Ver en: Guerrero Figueroa, Guillermo. Cartagena, una historia de posición estratégica. En: Revista Pórtico. [Revista en línea]. Volumen 15, (2011). Página 17. [consultado 20 sept. 2012]. Disponible en < http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/890f6547f01054810525700d0059e91d/4b8a4c7232d5d4b2052573b8006ca62e/$FILE/p%C3%B3rtico%202011.pdf>

Desde que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena adquirió a Contecar Cartagena se convirtió en un mega centro portuario. El aumento del comercio internacional, el desarrollo económico colombiano y la ampliación del canal de Panamá han motivado a la SPRC a realizar enormes inversiones, lo que ha puesto al puerto en una excelente situación de cara a los retos venideros.

Según la revista Pórtico "El Caribe es un área privilegiada en donde se enlazan las economías americana, europea y asiática. Por ello, las rutas marítimas que cruzan las aguas colombianas, cobran especial impacto sobre las oportunidades comerciales del siglo XXI. Un escenario donde –para los próximos 20 años- se proyecta una actividad superior a la de cualquier otra región del mundo; y allí Colombia tiene en Cartagena su mejor esquina"[37]

Las inversiones realizadas en los últimos años demuestran la preparación que tienen el puerto para afrontar el incremento de carga que deberá moviliza. Ha invertido más de 290 millones de dólares en sus terminales de Manga y Mamonal con el fin de aumentar su infraestructura y sus equipos, mejorar la seguridad, aumentar las capacidades, aumentar la movilización de mercancía, aumentar la productividad, disminuir los tiempos de atención y mejorar los sistemas de comunicaciones.

Los procesos de mejorar de los últimos años empezaron por el dragado de sus dársenas, la ampliación de sus muelles y la adquisición de cinco grúas Pórtico Súper Post-Panamax, 2 para la terminal de Manga y las 3 restantes para Contecar. Debido a la calidad, productividad y competitividad del puerto éste ha sido seleccionado en 6 oportunidades cómo el mejor puerto del caribe por la Caribbean Shipping Ascsiation. Genera empleo a más de 5.000 trabajadores.

[37] Ver en: Guerrero Figueroa, Guillermo. Cartagena, una historia de posición estratégica. En: Revista Pórtico. [Revista en línea]. Volumen 15, (2011). Página 16. [consultado 20 sept. 2012]. Disponible en < http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/890f6547f01054810525700d0059e91d/4b8a4c7232d5d4b2052573b8006ca62e/$FILE/p%C3%B3rtico%202011.pdf>

Conecta con más de 595 puertos en 136 países. Es el centro de conexión en el Caribe para cinco de las navieras más importantes del mundo.

Hoy en día el puerto debe ser analizado teniendo en cuenta que posee dos terminales. La terminal de Manga, lugar donde empezó la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, y lugar emblemático para la región pues es el puerto de la ciudad desde hace siglos, posee 8 muelles. El muelle número 1 que tiene longitud de 200 metros y 20 pies de profundidad, el muelle número 2 tiene dos metros más de longitud que el 1y 36 pies de calado; el muelle 3 tiene 182 metros de longitud y 36 pies de profundidad; el muelle número 4 tiene 130 metros de longitud y 29 pies de calado; el muelle 5 es de 202 metros de longitud y cuenta con 39 pies de profundidad; el muelle 6 tienen 182 metros de longitud y 39 pies de calado; el muelle 7 cuenta con 270 metros de longitud y 44 pies de calado; por último el muelle número de 8 tiene 268 metros de longitud y 45 pies de profundidad[38]. La longitud de sus muelles le otorgan 700 metros de muelle marginal, esto junto con su calado le permiten atender buques Post-Panamax[39].

[38]Ver: Operaciones y logística, Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/03829C79FC904D2A052573B4004AEC78

[39] Ver en: En Cartagena se desarrolla en HUB del Caribe. En: Revista Pórtico. [Revista en línea]. Volumen 15, (2011). Página 23. [consultado 20 sept. 2012]. Disponible en < http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/890f6547f01054810525700d0059e91d/4b8a4c7232d5d4b2052573b8006ca62e/$FILE/p%C3%B3rtico%202011.pdf>

Tabla 2: Equipos utilizados en el terminal de Manga

Equipo	Cantidad	Capacidad unidad en toneladas
Grúas Pórtico Superpost-Panamax Twin 20´	2	70
Grúas Pórtico Post-Panamax	2	50,6
Grúas movil	2	100
Trastainer	21	40
Reach Stacker	14	45
Empty Container	3	9
Camiones	62	35
Plataformas de 45 pies	20	50
Plataformas de 40 pies Corner Less	34	50
Plataformas de 40 pies Corner Less	13	60
Montacargas 15500	1	7
Montacargas 6000 Diesel	9	3
Montacargas 6000 eléctrico	2	3
Montacargas 4500 eléctrico	5	2,5
Montacargas 5000 apilador neveras	2	2,5
Plataforma aérea	2	0,3
Llenadores de café al granel	2	
Puente grúa para el manejo de vidrio	1	5

Fuente: Operaciones y logística. Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.[40]

El terminal de Manga de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena opera las 24 horas del día los 365 días del año, gracias a su infraestructura tiene capacidad para movilizar 1.200.000 TEUs.

En cuanto a bodegas la SPRC cuenta con 6. La bodega número 1 de importación tiene un área total de 8.244 metros cuadrados, un área adicional

[40] Ver: Operaciones y logística, Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/03829C79FC904D2A052573B4004AEC78

por estantería de 2.952 metros cuadrados, capacidad de 2 mil pallets por dos de alto, 2.612 cajas de CFS Whirlpool, tiene un patio de 1.176 metros cuadrados y una zona de vaciado con capacidad de 30 TEUs[41].

La bodega número 2 es de exportación, ésta tiene un área total de 7.110 metros cuadrados, un área útil para cargas varias de 801 metros cuadrados, área útil para café de 2 mil metros cuadrados, tiene 135 módulos, cuenta con una capacidad de 3.468 estibas por 4 de alto y una zona de llenado de 77 TEUs de capacidad[42].

La bodega número 3, de Colcerámica tiene un área útil de carga de 1.652 metros cuadrados, tiene una altura máxima de arrume de 6 estibas cada una con una peso aproximado de entre 800 y 1.200 kilogramos y una zona de lenado con capacidad para atender hasta 28 TEUs[43].

La bodega número 4, está destinada a la exportación de café. Cuenta con un área total de 7.430 metros cuadrados, un área útil de carga de 1.954 metros cuadrados, tiene capacidad de 157 lotes de 275 sacos, 1.720 estibas y una zona de llenado de hasta 12 TEUs de capacidad.[44]

La bodega número 5 es destinada para ferroníquel. Tiene un área de 2.225 metros cuadrados de los cuales 1.551 son de área útil de carga, tiene una

[41] Ver: Operaciones y logística. Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/03829C79FC904D2A052573B4004AEC78

[42] Ver: Operaciones y logística, Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/ED922AEC684A8716052573B10077DA0F

[43] Ver: Operaciones y logística, Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/ED922AEC684A8716052573B10077DA0F

[44] Ver: Operaciones y logística, Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/ED922AEC684A8716052573B10077DA0F

altura máxima de arrume de4 estibas cada una con un peso aproximado de entre 1,5 y 2 toneladas. Su capacidad de almacenaje de estiba es de hasta 2.790 y tiene una zona de llenado de hasta 28 TEUs de capacidad[45].

La bodega número 6 está destinada para el uso de productos químicos. Su área total es de 2.052 metro cuadrados, de los cuales 1.872 son de área útil de carga, tiene 3 módulos, el primero tiene 1.275 cubículos con capacidad de hasta 2 toneladas, es para químicos inflamables, corrosivos y venenosos; el segundo tiene capacidad para 154 estibas por dos de alto, es para corrosivos, venenosos e irritantes y el tercer módulo cuenta con capacidad para 143 estibas por dos de alto y está destinado para "cargas químicas varias". Esta bodega tiene un patio de químicos que puede albergar 1.284 estibas[46].

La otra terminal con la que cuenta la Sociedad Portuaria de Cartagena es Contecar, esta se ubica en Mamonal, aunque la SPRC ya contaba con una participación en La Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar) adquirió el 100% en el año 2005, a partir de ese momento se empezaron a hacer inversiones que han superado los 300 millones de dólares y le han dado la capacidad que hoy día tiene.

En cuanto a muelles Contecar cuenta con uno marginal de 700 metros de largo, un muelle flotante de 300 metros de longitud destinado a atender naves RO-RO, graneleros y buques de carga general. Cuenta con 16 hectáreas de almacenamiento en las cuales funcionan 24 grúas RTGs y 6 Reach Stacker, además tiene una zona de hectáreas destinada al almacenamiento de

[45] Ver: Operaciones y logística, Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/ED922AEC684A8716052573B10077DA0F

[46] Ver: Operaciones y logística, Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/ED922AEC684A8716052573B10077DA0F

contenedores vacíos y 288 puntos de conexión para contenedores refrigerados[47].

Tabla 3: Equipos con los que cuenta Contecar.

Equipo	Cantidad	Función
Grúas Pórtico Super Post-Panamax	6	Hasta 50 movimiento por hora en el cargue y descargue de contendores de los buques a los camiones del puerto viceversa
Grúas RTGs con sistema de orientación satelital	24	Apilar hasta seis contenedores en los patios del terminal
Grúas Reach Stacker	5	Cargar y descargar los contenedores de los camiones al patio de almacenamiento
Camiones	30	Cada uno cuenta con su respectiva plataforma. Moviliza los contendores.
Draga de corte	1	Acondicionamiento de de diques darsenas

Fuente: Elaboración propia

A continuación se observa la capacidad actual de contenedores de la zona portuaria de Cartagena compuesta por una terminal altamente sofisticada. Este terminal cuenta en Manga con una infraestructura que le permite atender barcos de 5.000 TEUs y capacidad para movilizar 1´200.000 TEUs.[48]

[47]Ver en: En Cartagena se desarrolla en HUB del Caribe. En: Revista Pórtico. [Revista en línea]. Volumen 15, (2011). Página 23. [consultado 20 sept. 2012]. Disponible en <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/890f6547f01054810525700d0059e91d/4b8a4c7232d5d4b2052573b8006ca62e/$FILE/p%C3%B3rtico%202011.pdf>

[48] Ver: Operaciones y logística. Equipos. En: Sociedad portuaria regional de Cartagena. [Consultado 29. Dic]. Disponible en <http://flamenco.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/9A05CC0162827D35052573B10078B7A1>

Tabla 4: Total de maquinaria y transporte del puerto de Cartagena en el año 2012.

Cantidad	Equipo	Capacidad por Unidad (Ton)
2	Grúas pórtico Superpost-Panamax Twin 20'	70,00
2	Grúas Pórtico Post Panamax	50,60
2	Grúas Móvil	100,00
21	Trastainer	40.000
14	Reach Stackers	45.00
3	Empty Container	9.00
62	Camiones	35.00
20	Plataformas de 45'	50.00
34	Plataformas de 40' Corner less	50.00
13	Plataformas de 40' Corner less	60.00
1	Montacargas 15500	7.00
9	Montacargas 6000 Diesel	3.00
2	Montacargas 6000 Eléctrico	3.00
5	Montacargas 4500 Eléctrico	2.50
2	Montacargas 5000 Apilador Neveras	2.50
2	Plataforma Aérea	0.30
2	Llenadoras de Café a Granel	
1	Puente Grúa para manejo de vidrio	5.00

Fuente: Sociedad portuaria de Cartagena[49]

7.4.1 Documentos y procedimientos

La SPRC ofrece varios servicios. El principal es el cargue y descargue de contendores bien sea para el proceso de importación o el de exportación pero además ofrece otros servicios cómo re pesaje de contenedores, este se presenta cuando voluntariamente se pide pesar un contenedor como mecanismo de control y verificación. Para ello el puerto ofrece el servicio de

[49] Tomado de: Operaciones y logística, Equipos. En: Sociedad Regional de Cartagena. [En línea]. [Consultado 13 nov. 2012]. Disponible en <http://flamenco.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/9A05CC0162827D3505257 3B10078B7A1>

cargue, transporte desde patio hasta la báscula, pesaje y registro del mismo; y cargue y traslado del contenedor de vuelta a patio. La movilización del contenedor para el proceso de inspección desde almacén hasta el lugar dispuesto para el procedimiento, y su devolución, es otro proceso que facilita la Sociedad portuaria de Cartagena. Esta inspección puede ser solicitada de manera voluntaria por el consignatario pero también pude corresponder a la DIAN, ICA, Antinarcóticos, INVIMA o demás entes de control de comercio.

Para comercializar mercancía por medio de la Sociedad Portuaria de Cartagena su dueño o una sociedad de intermediación aduanera (SIA) debe primero generar una autorización de ingreso o retiro de mercancía por medio del sistema comunitario SPRC OnLine. Este documento debe ser entregado al conductor del camión transportador y debe especificar los datos del conductor y del vehículo para luego entregar al puerto. Luego se hace la entrega de la carga ya sea en un tipo de contenedor o suelta.

En el proceso de exportación el dueño de la carga o SIA debe generar un documento de Solicitud de Autorización de Embarque SAE por medio del Sistema Aduanera SYGA, que es el componente del MUISCA encargado de esto.

Posteriormente se debe radicar la Autorización de Embarque en SYGA, y debe radicarse en el SPRC Online, posteriormente se debe realizar el pago de los servicios portuarios. Una vez el puerto sabe que se ha realizado todo el proceso previo, informa a través del Sistema de Gestión Aduanero SYGA. A partir de este momento el dueño de la carga o la Sociedad de Intermediación aduanera puede hacer seguimiento de todas las transacciones en el SYGA y también en el SPRC OnLine, así como también puede consultar el resultado de los tramites y los bloqueos de las autoridades aduaneras.

De ser necesaria una inspección a la carga se debe solicitar la movilización de la misma en la Ventanilla 11 de servicio al cliente del puerto. Una vez la carga

sea inspeccionada y aprobada se le puede desbloquear a través del SPRC OnLine. Ya sea el dueño o una SIA quien está realizando todos los trámites necesarios, debe entregar una impresión de todas las transacciones al Agente Naviero y puede seguir el movimiento de la carga en el puerto hasta su momento de embarque.

En el proceso de importación el dueño de la carga o la Sociedad de Intermediación aduanera localiza la carga a través del Sistema Comunitario del SPRC OnLine. Una vez se realiza la localización de la carga es necesario que se genere la Declaración de Importación, esto se debe realizar a través del SYGA.

Los resultados aduaneros y bloqueos que se le hagan a la carga por las distintas autoridades pueden ser consultados en el SPRC OnLine. Si una inspección es requerida por alguna autoridad, el dueño de la carga o la SIA debe solicitar la movilización de la carga hasta el punto de inspección y su regreso en la Ventanilla 11 del servicio al cliente del puerto.

Cuando la carga es desbloqueada su sueño o la SIA debe entregar el documento de Declaración de Importación, el BL liberado y el formato SC-FMT142 (Solicitud de Autorización para el retiro o embarque de mercancías) en las ventanillas de radicación-documentación de servicio al cliente. Luego se realiza el pago de los servicios portuarios generados por la carga. Si todos los documentos y procedimientos son correctos entonces la Sociedad Portuaria de Cartagena autoriza el retiro, sin embargo si se trata de contenedores es necesario solicitar una cita para su retiro, esto se realiza a través de SPRC OnLine y la información para la compañía de transporte escogida queda disponible a través de dicho sistema. La compañía de transporte solicita la cita a través del sistema SPRC OnLine y programa el retiro del contenedor en el horario que seleccione.

Cuando es carga suelta el documento de Autorización de Retiro queda disponible en la ventanilla de Devolución-Documentación de servicio al cliente para ser recogido por el solicitante.

7.4.2 Comportamiento de la carga en los últimos años

En la siguiente tabla se encuentra el movimiento en toneladas desde el año 2.000 hasta el 2011 de la carga en la Sociedad Portuaria regional de Cartagena. Es fundamental indicar que solo a partir de 2.006 se incluyen las cifras de la terminal de Contecar.

7.4.3 Estatuto Portuario

De acuerdo a la operación y explotación de cualquier zona portuaria, el Estatuto Portuario *estableció una obligación de pago a cargo de los concesionarios, de una contraprestación económica a favor de la Nación (80%) y de los Municipios (20%), por el uso y goce en forma temporal y exclusiva de las playas, los terrenos de bajamar y zonas aledañas*[50] donde hoy por hoy es el INVIAS quien recauda los beneficios generados por las actividades portuarias. A su vez es la encargada de que los recursos recaudados por la actividad sean utilizados de manera eficiente para el mejoramiento y crecimiento de las zonas portuarias que cumplen de manera correcta su función.

Tabla 5: Movimiento en toneladas del puerto de Cartagena desde el año 2.000.

[50] Tomado de: Conpes 3611, Departamento Nacional de Planeación.

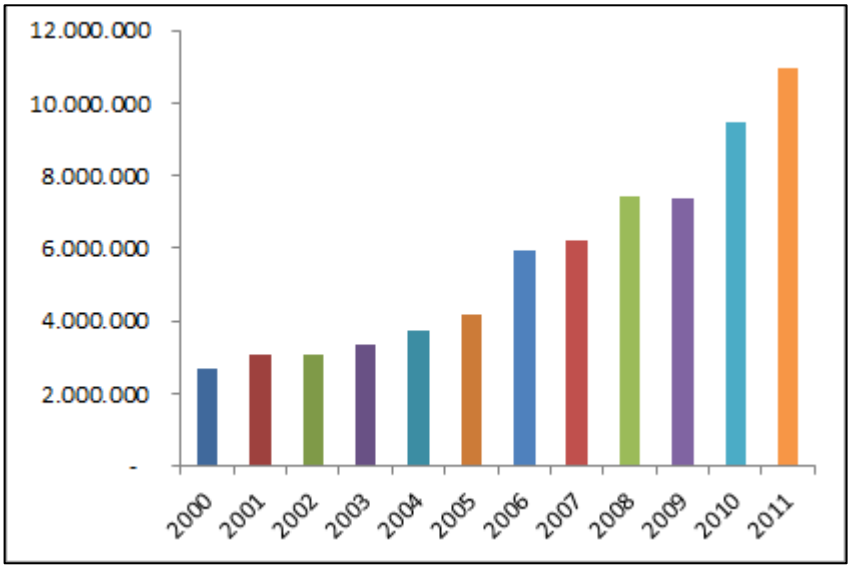
Año	Doméstico						Transbordo						Total anual	Crecimiento
	Descargado			Cargado			Descargado			Cargado				
	Carga General	Contenedores	Granel	Carga General	Contenedores	Granel	Carga General	Contenedores	Granel	Carga General	Contenedores	Granel		
2000	202.004	663.579	57.964	13.125	673.707		257	1.088.957		262	1.107.532		2.699.593	-
2001	162.436	709.389	5.930	18.331	819.355		224	1.348.225	480	343	1.297.998		3.064.370	13,51%
2002	109.590	784.693		6.506	979.566		667	1.216.554	2.999	534	1.166.028		3.100.575	1,18%
2003	91.074	944.352		463	1.080.393		1.516	1.257.054		766	1.274.023		3.374.852	8,85%
2004	118.276	1.146.546		23.896	1.372.970		576	1.080.199		1.212	1.043.449		3.742.463	10,89%
2005	73.630	1.356.936		9.354	1.449.472		65	1.270.683		1.093	1.285.466		4.160.140	11,16%
2006	357.099	1.898.907	110.539	44.840	1.822.717		4.597	1.708.894		5.252	1.687.657		5.947.593	42,97%
2007	170.575	1.833.616	297.227	93.079	1.874.343		3.123	1.821.980	129.197	3.390	1.786.351	129.197	6.223.140	4,63%
2008	351.797	2.191.874	151.490	51.419	1.953.711	1.436	1.859	2.715.708		1.259	2.697.250		7.419.294	19,22%
2009	87.164	1.950.603		4.620	1.803.790		824	3.521.179	747	1.465	3.524.599		7.368.927	-0,68%
2010	88.081	2.344.483		19.875	1.954.253	20.667	217	5.027.153	1.800	2.001	4.980.935		9.456.529	28,33%
2011	101.550	2.587.208		46.159	2.000.658		260	6.217.868		555	6.188.185		10.953.703	15,83%

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

El puerto ha vivido un crecimiento muy importante, al igual que el comercio colombiano su operación ha aumentado enormemente desde comienzos del siglo XXI. En promedio el movimiento de mercancía ha aumentado 14% anualmente en el periodo 2.000-2.011. Siendo el año más importante el 2.006 cuando la movilización de mercancía aumento casi alrededor del 43% respecto año inmediatamente anterior, esto claro se explica debido a la adquisición de la Terminal de Contenedores de Cartagena en el 2.005. Además de este se registran aumentos importantes de la operación del puerto en los años 2.008 (19,22%) y 2.010 (28,33%). La única disminución respecto al año anterior en las operaciones del puerto se registraron en el año 2.009, que respecto al 2.008 disminuyeron en casi 1%, esta variación negativa refleja la disminución del comercio mundial que se dio a partir de 2.008 gracias a la crisis financiera mundial.

El puerto pasó de movilizar 2.699.593 toneladas de mercancía en 2.000 a 10.953.703 en 2.011.

Ilustración 1: Toneladas movilizadas en el Puerto de Cartagena.



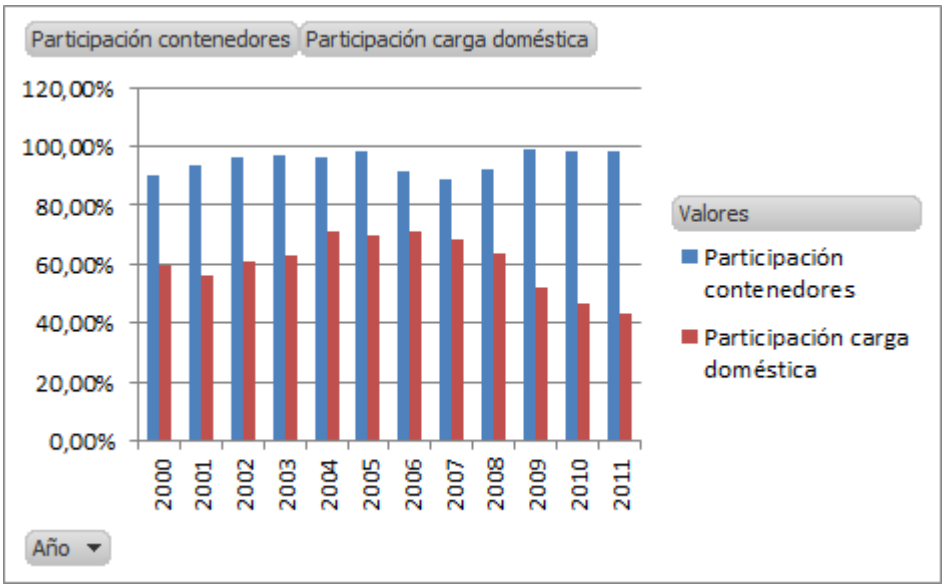
Fuente: Elaboración Propia.

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena es un puerto dedicado principalmente al movimiento de contenedores, el 95,5 % de la carga movilizada está estibada en este tipo de embalaje. De hecho es el puerto más importante en materia de importación y exportación de contenedores, el 70 por ciento del comercio exterior realizado en contenedores es movilizado por el Puerto de Cartagena.[51]Esto es de suma importancia para el país, el puerto y la región de Cartagena si se tiene en cuenta la importancia que han adquirido los contenedores en el comercio exterior.

[51] Ver: Informe consolidado enero-agosto 201, Movimiento de carga en los puertos marítimos colombianos. En: Superintendencia de puertos y transporte. [publicación en línea]. (2011) [Consultado 30 nov. 2012]. Disponible en < http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Estadisticas/Puertos/InformeConsolidado%20Enero-Agosto%202011_1.pdf>

Es evidente que el puerto se está convirtiendo en un centro de intercambio, también llamado HUB, pues si bien la movilización de mercancía ha aumentado a nivel constante (excepto en 2009 gracias a la crisis económica) el porcentaje de movilización de carga doméstica sobre el total de la carga ha disminuido. Y no es que la movilización de carga doméstica haya disminuido, pues ésta también ha aumentado con el paso de los años, lo que pasa es que su crecimiento se ha dado a menor escala que el de movimiento de carga de transbordo.

Ilustración 2: Participación de Contenedores 2000 - 2011.



Fuente: Elaboración Propia.

El movimiento de carga doméstica aumento en promedio 11% de 2000 a 2011 mientras que el movimiento de mercancía en transbordo aumento un 18%. Tal es la importancia que las operaciones de transbordo han adquirido para el puerto durante los últimos años que desde 2010 paso a ocupar la mayoría de movimientos dentro del puerto, llegando a más del 56% del total de los movimientos en toneladas para el año 2011.

Capítulo VIII. Competitividad del puerto de Cartagena

8.1 Conpes Logístico

"El COMPES" (Consejo Nacional de Políticas Económicas y Sociales), comprende la continuidad de la política del Gobierno Nacional para lograr el aumento de la competitividad del sector portuario, gracias a este podemos ver que en Colombia se han adoptado múltiples estrategias que van en la constante búsqueda del mejoramiento de la productividad y el crecimiento económico de nuestro país.

Gracias a la globalización y a la adopción de diferentes modelos de economía abierta, la cual se ha caracterizado al transcurrir los años en la vía al desarrollo y mejoramiento continuo en la productividad propia de un país, para este caso en particular, en el incremento de la productividad de los puertos de Colombia y específicamente en el puerto de Cartagena; pues el aumento de inversión extranjera en Colombia se ha convertido en la brecha para el desarrollo y optimización tanto de procesos interno y externos, prestación de servicio entre otras, que ha repercutido en la implementación de nuevas tecnologías que han mejorado notablemente la infraestructura portuaria del país.

No obstante el estatuto de puertos marítimos ha establecido unas mejores prácticas en cuanto al funcionamiento general de los puertos en Colombia los cuales, se han concentrado en la optimización de los diferentes canales de acceso con los que cuentan los diferentes puertos del país, tanto fluviales como marítimos. Por otro lado hace énfasis a los procesos que se deben aplicar con miras a la expansión de los puertos con el fin de prestar un mejor servicio que les repercuta en el incremento de convenios arancelarios y la llegada de nuevas embarcaciones a Colombia.

Procesos

- ✓ *La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano.*
- ✓ *Las regiones en que conviene establecer puertos, para reducir el impacto ambiental y turístico de éstos, y para tener en cuenta los usos alternativos de los bienes públicos afectados por las decisiones en materia portuaria.*
- ✓ *Las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse.*
- ✓ *Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias.*
- ✓ *Las metodologías que deben aplicarse de modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias; o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas.*[52]

De esta manera, los Planes Nacionales de Desarrollo han enfatizado en inversiones a los sectores que representen la mayor productividad y competitividad para el país. Lo cual se ha visto reflejado en las negociaciones de tratados comerciales que actualmente posee el país, y ha obligado a la creación de una logística que logre satisfacer los nuevos retos que enfrenta Colombia, en materia de importaciones y exportaciones, acordes con las perspectivas del mercado. El Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 promueve la política de eficiencia y calidad para los sistemas de transporte; así como fomenta la intermodalidad como parte de la estrategia para facilitar su operación. Es por esto existe un amplio portafolio de inversiones en infraestructura vial, férrea, fluvial, aeroportuaria y portuaria, donde el transporte

[52] Ver: Paráfrasis II Antecedentes, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http//:www.google.co.co/PlanExpansiónPortuaria/index.htoml

marítimo cuenta con un importante potencial de mediano y largo plazo, lo cual hace necesario incentivar un desarrollo portuario que contribuya con la reducción de los costos de transporte.[53]

Por otro lado es primordial para el buen desarrollo de un puerto, las relaciones comerciales con las cuales se pueda desenvolver con el fin de generarle beneficios a la economía del país, sin embargo ese es uno de los factores que juega un papel importante, también se encuentra el desarrollo económico-social de la periferia donde se encuentra el puerto, la seguridad social en ámbitos como la delincuencia común, el terrorismo y quizás uno de los mas importante el contrabando que aun se evidencia al interior de los diferentes puertos del país. Es por esto que en el conpes se pueden encontrar tres grandes ramas que permiten la eficacia en las operaciones de un puerto; tales como:

1. Infraestructura (interna y externa)
2. Equipo
3. Logística en las operaciones

El mejoramiento continuo de las diferentes infraestructuras portuarias del país y en específico de una de la más importantes de nuestra economía como lo es la sociedad portuaria de Cartagena, se ha evidenciado en los procedimientos internos y en los costos asociados con la operación de carga, los cuales se han identificado como un factor trascendental en el crecimiento del puerto y lo que repercute en la economía nacional en general pues se ha podido demonstrar la introducción de productos Colombianos en los diferentes mercados del mundo, lo cual ha implicado en diferentes alianzas estratégicas con el fin de reducir los aranceles y de esta forma sea más fácil acceder a otros mercados. Como resultado de lo anteriormente mencionado se ve en constante incremento la

[53] Ver: Paráfrasis, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf

competitividad del puerto relacionado en la prestaciones de servicios de alta calidad, con implementación de políticas como justo a tiempo, el aumento de personal capacitado el cual ha brindado su conocimiento con el fin de que se pueda prestar un servicio de alto nivel y con los más altos estándares de calidad lo que conlleva a fomentar la competencia de las diferentes sociedades portuarias de Colombia con el objetivo de consolidar una economía fuerte en el continente y siendo el punto de referencia en el desarrollo paulatino de los países latinoamericanos.

A pesar de la problemática central que se vive en los países latinoamericanos como lo es la corrupción, la productividad de la economía Colombiana ha venido en alza tras la última década, transponiéndose de un comportamiento recesivo que golpeo al país en la década del 90, a un crecimiento significativo a partir del nuevo siglo (XXI). Por otro *"el comercio exterior de bienes, medido como porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB), ha incrementado Sustancialmente su participación pasando del 24,2% en 1997 al 34,6% en 2007*".[54]

"De acuerdo con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio en Latinoamérica, el comportamiento del PIB presentó un aumento promedio del 5,6%, mientras que el comercio exterior creció en promedio el 9,8%. En el caso colombiano, el crecimiento del PIB para el año 2007 ascendió al 7,5% con respecto al año 2006, y el comercio exterior creció en promedio el 12,9%".[55]

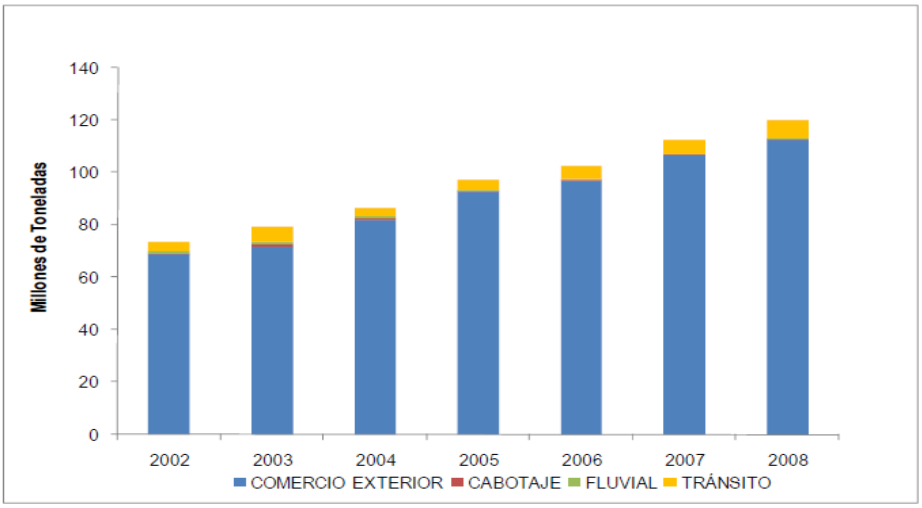
[54] Ver: Paráfrasis, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf
[55] Ver: Paráfrasis, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf

Como podemos evidenciar, la productividad que se ha venido presentando en los últimos años y el acelerado crecimiento del comercio exterior, se ha traducido en una mayor cantidad de toneladas movilizadas, lo cual está generando permanente presión en la infraestructura de transporte, y allí es donde los puertos marítimos se convierten en un importante eslabón dentro de la cadena logística y de transporte. Es importante resaltar que el transporte marítimo es el modo de transporte más usado para la movilización de bienes en el comercio internacional, representando más del 80% del volumen de carga transportado a nivel mundial, debido en parte a su bajo costo frente a los otros tipos de transporte.[56]

"Para Colombia, el tráfico portuario asciende a 112,5 millones de toneladas en 2007, con un crecimiento del 9,6% con respecto a 2006 y una tasa promedio del 5,9% en los últimos catorce años. Así mismo, en el periodo comprendido entre los años 2002 y 2008, el tráfico portuario colombiano experimentó un crecimiento del 63,7%, equivalente a un promedio anual del 8,6% para el mismo periodo, tal y como se puede observar en la gráfica a continuación."[57]

[56] Ver: Paráfrasis, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf
[57] Ver: Paráfrasis, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf

Ilustración 3: Evolución del tráfico portuario Colombiano.



Fuente: Documento Conpes 3611[58]

Tabla 6: Tráfico portuario de Cartagena.

Sociedad Portuaria Regional	C. Exterior	Cabotaje	Tránsito	Total	Participación SPR	Participación Total
Buenaventura	8.523.775	-	1.440.050	9.963.826	33,1%	29,6%
Cartagena	3.683.294	-	5.414.303	9.097.598	30,2%	27,0%
Santa Marta[18]	7.175.683	598	9.837	7.186.118	23,9%	21,3%
Barranquilla	3.785.783	32.697	4.504	3.822.984	12,7%	11,3%
Tumaco	30.872	9.462	-	40.334	0,1%	0,1%
Subtotal SPR	**23.199.408**	**42.757**	**6.868.695**	**30.110.859**	**100,0%**	**89,3%**

Sociedad Portuaria Privada	C. Exterior	Cabotaje	Tránsito	Total	Participación SP	Participación Total
Terminal Marítimo Muelles el Bosque	1.062.982	-	127.732	1.190.714	33,1%	3,5%
Terminal de Contenedores de Cartagena	1.043.990	-	13.065	1.057.055	29,4%	3,1%
Grupo Portuario S.A.	728.716	-	-	728.716	20,3%	2,2%
Sociedad Portuaria del Norte	617.623	-	-	617.623	17,2%	1,8%
Subtotal SP Privadas	3.453.311	-	140.797	3.594.108	**100,0%**	**10,7%**
Total	**26.652.719**	**42.757**	**7.009.492**	**33.704.967**		
Participación Total	**79,1%**	**0,1%**	**20,8%**	**100,0%**		**100,0%**

Fuente: Superintendencia de Transporte. Cifras en toneladas

[58] Ver: Documento Conpes 3611. Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf

La relación directa que existe entre la productividad, el movimiento de carga de comercio exterior y la demanda de servicios de transporte marítimo, implica que a medida que las importaciones crezcan, los puertos colombianos deberán prepararse para ofrecer una capacidad operativa que cubra los requerimientos de la demanda, en términos de eficiencia, eficacia y competitividad.[59]

Al revisar los principales índices de operatividad portuaria en las diferentes sociedades portuarias que tiene el país, se ha logrado evidenciar que la capacidad con la que cuentan se está viendo afectada por el aumento en el tráfico de mercancías en los puertos, esta información se puede corroborar en la siguiente tabla extraída del documento conpes 3611.

Tabla 7: Utilización de la capacidad instalada de las sociedades.

Sociedad Portuaria Regional	Capacidad instalada	Tráfico Portuario	% Utilización
Buenaventura	12,5	10,0	80%
Cartagena	10,0	9,1	91%
Santa Marta	8	7,2	90%
Barranquilla	4,5	3,8	84%

Fuente: Ministerio de transportes. Cifras en millones de pesos.

Es por esto que el incremento en la capacidad portuaria se ha convertido en un referente prioritario para la política nacional, pues este es el punto de partida en la búsqueda de mayores niveles de competitividad para Colombia.

[59] Ver: Paráfrasis, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf

8.1.2 Indicadores de desempeño y eficiencia portuaria

En búsqueda de un mayor beneficio de los puertos, es necesario partir de la premisa de realizar nuevos métodos de negociación los cuales permitan redefinir los el cumplimiento de objetivos con el fin de mejorar ostensiblemente la eficiencia en los diferentes procesos que prestan las sociedades portuarias en la país.

Esto se convierte en un eje fundamental para la transición de cumplir con los lineamiento básicos que se fijan en los contratos de concesión, a la búsqueda contantes de cumplir los diferentes indicadores de desempeño primordiales para cumplir con el nivel de servicio y reacción del puerto, esto con el fin, de generar altos estándares de calidad los cuales garanticen un crecimiento en términos de competitividad y eficacia frente a los países de la región. Los nuevos compromisos de eficiencia han sido registrados principalmente la obligación de cumplir los siguientes indicadores:[60]

[60] Ver: Paráfrasis, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf

Tabla 8: Indicadores de eficiencia.

Indicator	Additional sub-division	Unit	Optimal	Acceptable	Unacceptable
I. Operational Efficiency					
Ship Productivity	> 1,000 moves/call	Moves/Hour	> 80	60 - 80	< 60
	500 - 1,000 moves/call	Moves/Hour	> 50	35 - 50	< 35
	< 500 moves/call	Moves/Hour	> 25	20 - 25	< 20
Crane Productivity	STC	Moves/Hour	> 30	25 - 30	< 25
	MHC	Moves/Hour	> 25	20 - 25	< 20
	Ship's Gear	Moves/Hour	> 15	10 - 15	< 10
Berth Throughput Productivity	Measured annually	TEU/Berth-m	> 1,250	1,250 - 750	< 750
II. Level of Service					
Ship Delay	Containers	Hour	< 2	2 - 4	> 4
	Bulk	Hour	< 4	4 - 12	>12
Truck Delay	Containers	Hour	< 0.5	0.5 - 1	> 1
	Bulk	Hour	< 2	2 - 4	> 4
Truck Turn Time	Containers	Hour	< 0.5	0.5 - 1	> 1
	Bulk	Hour	< 1	1 - 2	> 2

Fuente*:* Conpes 3611, Departamento Nacional de Planeación.

"Es importante mencionar que la operación de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena movió 947.000 teus para el año 2008, en 580 metros de muelle, lo que arroja una productividad de muelle equivalente a 1.632 teus/año/metro de muelle, superando ampliamente la mayoría de los puertos de la región y cuyo estándar internacional óptimo se encuentra en 1.250 teus/año/metro de muelle, como se puede observar en la tabla anterior. Esta Sociedad Portuaria posee el registro como mejor puerto del Caribe otorgado por la Asociación de Navieras del Caribe –CSA."[61]

[61] Ver: Paráfrasis, Documento PDF. Conpes 3611, Recuperado de: http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf

8.2 Medidores de competitividad

Es importante destacar que el puerto es un eje fundamental para el desarrollo y la competitividad del país pero este es tan solo un componente del gran eslabón que conforma la cadena de la misma. Durante los últimos años según informes de competitividad se ha venido perdiendo fuerza y como lo han catalogado ciertos diarios, Colombia se ha rajado en muchos aspectos. Este es un artículo de la revista Dinero donde se comenta un poco más en detalle el porqué de esta situación y cuál ha sido su puntuación actual frente a los demás países que entran en dichos informes.

""Al país no le fue tan bien en el Indicador Mundial del 2012. En competitividad cayó del puesto 46 al 52, un desempeño bastante regular si se tiene en cuenta que la medición se hace entre 59 países. De los 4 pilares que se miden, sólo se mejoró en uno.

*Colombia figura en el puest**o 52 de una muestra de 59 países, lo que denota claramente los esfuerzos que hay que hacer para lograr mejores resultados en el Sistema Nacional de Competitividad**, dijo el Ministro. Sin embargo admitió una caída de Colombia en este índice, en el cual Colombia pasó del puesto 46 en 2011, al 52 en 2012.*

*El ministro de Comercio, Sergio Díaz-Granados recordó que el IMD está compuesto por 4 pilares: desempeño económico, eficiencia del gobierno**; eficiencia de las empresas; e infraestructura. El país cayó en 3 de los 4 pilares.** Mejoró en el de desempeño económico, en las variables de manejo económico; comercio internacional; e inversión* extranjera. *"".*[62]

[62] Tomado de: http://www.dinero.com/actualidad/economia/articulo/competitividad-colombiana-entre-peores-del-mundo/152322, consultado el día 24/09/2012

Se tendrá en cuenta el artículo mencionado anteriormente para analizar algunos aspectos con mayor profundidad debido a que toca el informe del banco mundial con gran exaltación.

8.2.1 Informe del Banco Mundial

El banco mundial lleva durante más de una década consolidando unos informes de desarrollo país por país donde cada muestra es analizada bajo ciertos parámetros. Para Colombia ha sido un reto el hecho de recibir dicho informe el cual no bota resultados positivos más si optimistas. Estos pilares influyen mucho en la interacción con el puerto de Cartagena ya que es tomado como punto de referencia en uno de los pilares. Para tener un concepto unificado sobre el desarrollo del informe y la importancia del mismo frente a nuevos cambios, se pretende mostrar un análisis del informe del año pasado donde marca puntos críticos en los que hay que trabajar, siendo el pilar de infraestructura el de mayores inconvenientes. Para el puerto de Cartagena es indispensable que a pesar de una gran inversión interna y una constante lucha en pro del desarrollo, se tenga un acompañamiento por los diferentes eslabones de la cadena competitiva del país con el fin de garantizar una explotación potencializada del comercio nacional y no que sirva como un colchón de ayuda para disminuir el impacto del problema actual.

Tabla 9: Resumen de los resultados obtenidos por Colombia para 2012, según el IMD.

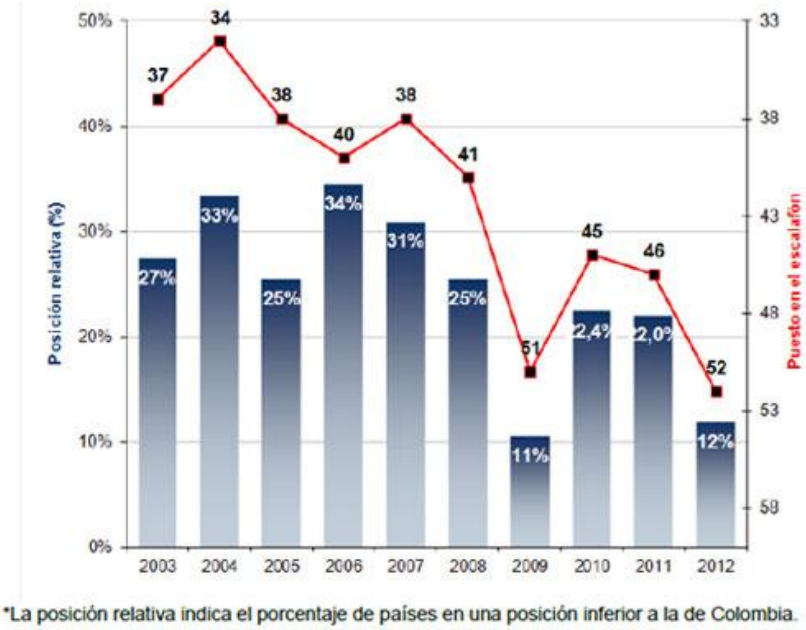
Escalafón / factor / Subfactor	Posición 2012	Posición 2011	Posición 2010	Cambio 2011-2012 (absoluto)	Cambio 2010-2011 (absoluto)	Posición relativa 2012*	Posición relativa 2011*	Posición relativa 2010*	Cambio 2010-2011 (relativo)	Cambio 2011-2012 (relativo)
Número de países	59	59	58							
Posición general	52	46	45	-6	-1	11,9	22,0	22,4	-0,4	-10,2
Desempeño Económico	33	41	35	8	-6	44,1	30,5	39,7	-9,1	13,6
Economía Domestica	38	43	34	5	-9	35,6	27,1	41,4	-14,3	8,5
Comercio Internacional	49	56	47	7	-9	16,9	5,1	19,0	-13,9	11,9
Inversión Internacional	28	32	34	4	2	52,5	45,8	41,4	4,4	6,8
Empleo	30	29	35	-1	6	49,2	50,8	39,7	11,2	-1,7
Precios	34	33	24	-1	-9	42,4	44,1	58,6	-14,6	-1,7
Eficiencia del Gobierno	50	45	38	-5	-7	15,3	23,7	34,5	-10,8	-8,5
Finanzas públicas	30	34	37	4	3	49,2	42,4	36,2	6,2	6,8
Política Fiscal	27	25	24	-2	-1	54,2	57,6	58,6	-1,0	-3,4
Estructura Institucional	51	43	40	-8	-3	13,6	27,1	31,0	-3,9	-13,6
Legislación Empresarial	54	46	43	-8	-3	8,5	22,0	25,9	-3,8	-13,6
Estructura Social	57	56	37	-1	-19	3,4	5,1	36,2	-31,1	-1,7
Eficiencia Empresarial	48	37	39	-11	2	18,6	37,3	32,8	4,5	-18,6
Productividad y Eficiencia	56	54	45	-2	-9	5,1	8,5	22,4	-13,9	-3,4
Mercado Laboral	38	21	29	-17	8	35,6	64,4	50,0	14,4	-28,8
Finanzas	42	38	44	-4	6	28,8	35,6	24,1	11,5	-6,8
Practicas Gerenciales	39	25	24	-14	-1	33,9	57,6	58,6	-1,0	-23,7
Actitudes y Valores	45	38	38	-7	0	23,7	35,6	34,5	1,1	-11,9
Infraestructura	57	54	53	-3	-1	3,4	8,5	8,6	-0,1	-5,1
Infraestructura Básica	51	42	44	-9	2	13,6	28,8	24,1	4,7	-15,3
Infraestructura Tecnológica	56	53	50	-3	-3	5,1	10,2	13,8	-3,6	-5,1
Infraestructura Científica	57	50	55	-7	5	3,4	15,3	5,2	10,1	-11,9
Salud y Medio Ambiente	45	43	42	-2	-1	23,7	27,1	27,6	-0,5	-3,4
Educación	59	58	57	-1	-1	0,0	1,7	1,7	0,0	-1,7

Fuente: Anuario de Competitividad Mundial – International Institute for Management Development (IMD) Resultados para Colombia 2012. Observatorio de Competitividad. Dirección de Desarrollo Empresarial. Departamento Nacional de Planeación (DNP). Mayo de 2012.

El IMD a través de su informe, tiene en consideración cuatro grandes pilares de medición: El desempeño económico, la eficiencia del gobierno, la eficiencia empresarial y la infraestructura, siendo esta última mencionada el énfasis principal de este trabajo. Estos pilares a su vez, cuentan con cinco aspectos que son tomados como variables de medición. El IMD ha construido una base de datos que registra año tras año los resultados de 325 variables para los 59 países que cubre dicho informe. Estos resultados son presentados en tablas graficas que permiten calcular las posiciones tanto relativas como el porcentaje de países en una posición inferior a Colombia o a cualquiera de los estudiados. En ese orden de ideas, el objetivo principal es calcular el cambio año tras año de cada país junto con su evolución y desempeño durante el año analizado.

En el caso de Colombia, la tabla que se presenta a continuación muestra la evolución de la posición de Colombia en el ranking y la posición relativa frente a los otros 58 países.

Ilustración 4: Evolución de la posición competitiva de Colombia según el IMD.



Fuente: Anuario de Competitividad Mundial –Resultados para Colombia 2012. Observatorio de Competitividad. Dirección de Desarrollo Empresarial. Departamento Nacional de Planeación (DNP). Mayo de 2012.

- **Análisis de los resultados**

Para el caso Colombiano es preocupante resaltar que su posición relativa desde el año 2008 ha venido caído vertiginosamente, haciendo evidente de alguna u otra forma el impacto que ha recibido la crisis internacional, donde aún se regocija la economía actualmente, afecta de manera directa la situación interna del país.

La nefasta caída en 2009 y las recaídas continuas de 2011 y 2012 ubican a Colombia en una posición relativa de apenas 12 por ciento, ubicándola en uno de los últimos puestos durante varios años consecutivos. Es un evento preocupante

dado el alto rendimiento de los años 2003 a 2008 donde Colombia alcanzó niveles del orden de 45 a 50 por ciento frente a los 28 países más grandes, lo cual fue una verdadera hazaña.

Esto compromete al país a una decaída notoria en el mercado donde compite, dejándola atrás de países que vienen en un constante fortalecimiento como lo son Perú, Brasil y México; tres de los países de la zona con mayor participación en el mercado de los Estados Unidos, Europa y China.

A continuación se muestra el resultado de los pilares mencionados durante el año 2011 2012. Para este ciclo, hay que resaltar el avance en el desempeño económico subiendo 8 posiciones respecto al año pasado. Esto es una muestra clara del ingreso de dinero internacional fruto de las inversiones constantes del extranjero, donde el puerto tiene una misión especial la cual consistirá en retener ese capital y formalizar el sector de tal manera que se genere empleo y crecimiento continuo.

- se observa entonces que el país ganó 8 posiciones en *Desempeño Económico*: pasando del puesto 41 al 33 y logrando una posición relativa de 44,1 por ciento.

- Por otro lado, perdió sin 5 puestos en *Eficiencia del Gobierno*: bajó del puesto 38 en 2010, al 50 en 2012, con una posición relativa de 15,3 por ciento.

- perdió 11 puestos en *Eficiencia Empresarial*: bajó del puesto 37 en 2011 al 48 en 2012, con una posición relativa de 18,6 por ciento.

- perdió otros 3 puestos en *Infraestructura*: pasó del puesto 54 al 57, con una de las peores posiciones relativas, apenas 3,4 por ciento[63].

Muchas de las discusiones de hoy en día respecto al tema tienen que ver con la gravedad de semejante descalabro: El país ha tomado como política estratégica el hecho de entrar a la fiesta de la globalización en 2003, fecha donde ocupada una posición de resaltar, con varios atributos destacados, entre ellos la ubicación geográfica, el ambiente de negocio y comentarios positivos respecto al tema estratégico y portuario. Lo malo de esto es que Colombia al ser parte de este suceso de eventos internacionales, entra en condiciones lamentables, pero al contar con un auge minero, petrolero y de hidrocarburos, se ha visto como un aspecto positivo sin tener en cuenta la incoherencia de los pasos realizados para la optimización de plataformas logísticas como lo es el puerto.

Estos son unos de los aspectos más influyentes a mejorar:

- el peor alumno en Educación: puesto 59.
- Estructura social: puesto 57
- Infraestructura científica: puesto 57
- Infraestructura tecnológica: puesto 56
- Productividad y Eficiencia del sector privado: puesto 56

Teniendo en cuenta este informe de competitividad, es necesario comprender más a fondo el porqué de las debilidades presentadas anteriormente por el IMD. Para este fin, se ha tomado información aportada por otro de los grandes consolidados en prestación de informes anuales de los diferentes países del

[63] Recuperado de: Anuario de Competitividad Mundial – International Institute for Management Development (IMD) Resultados para Colombia 2012. Observatorio de Competitividad. Dirección de Desarrollo Empresarial. Departamento Nacional de Planeación (DNP). Mayo de 2012. Consultado el día 18 de Diciembre de 2012

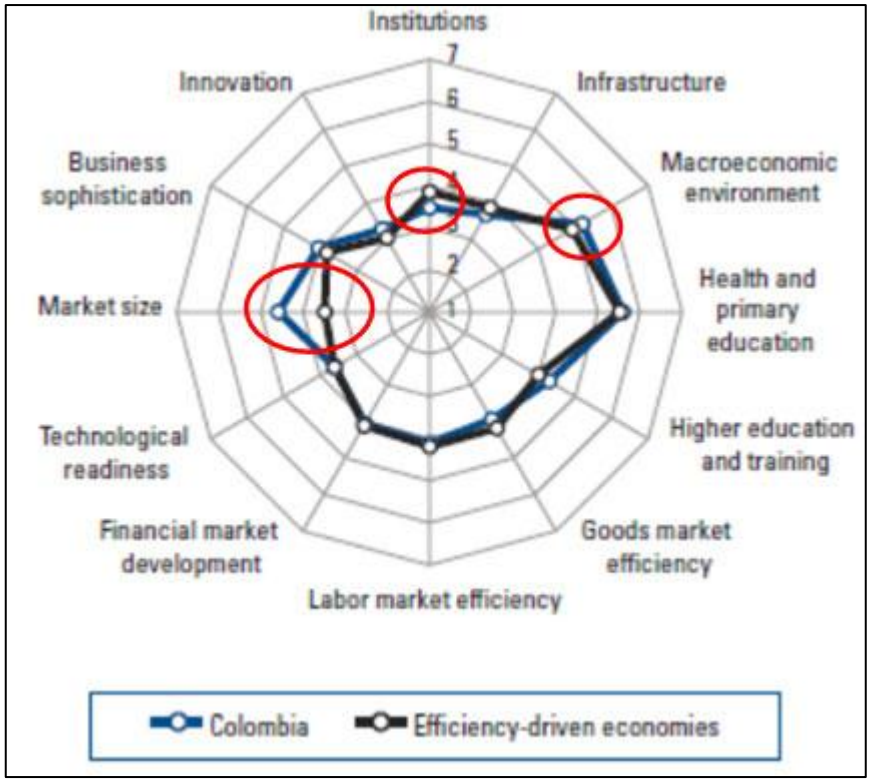
mundo. El informe de competitividad del Foro Económico Mundial ha lanzado los siguientes resultados para Colombia durante el periodo 2011-2012.

Tabla 10: Resultados para Colombia del Índice de Competitividad Global.

	Rank (out of 142)	Score (1–7)	
GCI 2011–2012	**68**	**4.2**	
GCI 2010–2011 (out of 139)	68	4.1	
GCI 2009–2010 (out of 133)	69	4.1	
Basic requirements (40.0%)	**73**	**4.5**	
Institutions	100	3.5	←
Infrastructure	85	3.7	←
Macroeconomic environment	42	5.2	
Health and primary education	78	5.6	
Efficiency enhancers (50.0%)	**60**	**4.1**	
Higher education and training	60	4.3	
Goods market efficiency	99	3.9	←
Labor market efficiency	88	4.1	
Financial market development	68	4.1	
Technological readiness	75	3.6	←
Market size	32	4.6	
Innovation and sophistication factors (10.0%)	**56**	**3.7**	
Business sophistication	61	4.0	
Innovation	57	3.3	←

Fuente: Foro Económico Mundial.

Ilustración 5: Resultados para Colombia del Foro Económico Mundial año 2011-2012.



[64]

Fuente: Foro Económico Mundial.

Para mencionar algunos de los aspectos positivos se observa una buena puntuación en:

- Salud y Educación Primaria (5,6) en función del esfuerzo medido en términos de recursos dedicados a estas políticas sociales como porcentaje del PIB, aunque tengamos que esconder la realidad: que la plata se queda en las EPS, que los maestros no se dejan evaluar y que se inventan alumnos inexistentes.

- en Entorno Macroeconómico (5,2), donde efectivamente se ha logrado el control de la inflación y un manejo razonable de las finanzas públicas.

[64] Ver: Reporte de Competitividad Global – Foro Económico Mundial. Resultados para Colombia 2011-2012.

- El Tamaño del mercado colombiano (4,6) es tal vez nuestro principal atractivo[65].

Por otro lado, el informe arroja un resultado poco favorable en temas de competencia internacional, es decir, aquello que se requiere para ser un competidor dinámico en el campo global. Es lo que presenta una baja calificación respecto a las variables del informe, poniendo en duda su desempeño con la apertura de los nuevos tratados de libre comercio firmados durante el año 2012:

- Instituciones (3,5)
- Infraestructura (3,7)
- Eficiencia del mercado de bienes (3,9)
- Alistamiento tecnológico (3,6)
- Innovación (3,3)

8.2.2 Índice para países de Latinoamérica

El número en paréntesis corresponde a la posición del país en la clasificación a nivel mundial:

1. Chile 4.72 (28)
2. Puerto Rico 4.51 (41)
3. Panamá 4.24 (58)
4. Costa Rica 4.23 (59)
5. México 4.23 (60)
6. Brasil 4.13 (64)
7. Colombia 4.05 (74)
8. Uruguay 4.04 (75)
9. El Salvador 3.99 (79)

[65] Ver: Reporte de Competitividad Global – Foro Económico Mundial. Año 2011-2012.

10. Honduras 3.98 (82)
11. Perú 3.95 (83)
12. Guatemala 3.94 (84)
13. Argentina 3.87 (88)
14. República Dominicana 3.72 (98)
15. Ecuador 3.58 (104)
16. Venezuela 3.56 (105)
17. Bolivia 3.42 (118)
18. Nicaragua 3.41 (120)
19. Paraguay 3.40 (124)

Haití y Cuba no están en el ranking por falta de información.

8.3 Influencia sobre el puerto de Cartagena

El puerto de Cartagena es visto como un eje importante de competitividad frente al potencial en infraestructuras con el que Colombia no cuenta. Es decir, siendo este un centro de comercio internacional promotor de empleo y crecimiento, no está sincronizado con la situación interna del país. Dos de los informes más importantes realizados mundialmente en Suiza por el IMD (Índice Mundial de desarrollo) y el FEM (Foro Económico Mundial) muestran el pobre crecimiento competitivo del país, motivo por el cual ha descendido en ambos informes cayendo hasta los últimos lugares de los países que conforman el informe como se observó anteriormente. Es un reto como tal el hecho que la Sociedad Portuaria impulse el comercio y promueva sus servicios a entes comerciantes extranjeros y que estos encuentren una vez compitiendo en el mercado nacional, un ambiente con grandes obstáculos que superar. Si bien el país obtuvo malos resultados en cuestión de infraestructura, principalmente por la malla vial y la mala comunicación entre centros de comercio e industria, le compete al puerto optimizar sus recursos aledaños para que el impacto

competitivo no se vea reflejado en la labor tan exigente que ha venido ejerciendo el puerto de Cartagena.

Según el Ranking de movimiento portuario Cartagena lidera la lista nacional al ubicarse dentro de los diez primeros de La categorización regional, ocupando el puesto seis; este puerto registró un primer lugar con un 27,8% del total de la participación entre 2009 y 2010; el puerto de Buenaventura ocupó la casilla 20 con Una variación de 2,4%, mientras Barranquilla se estableció en la posición 52 con Una variación de 23,8%. También, los puertos de Santa Marta, San Andrés y La Guajira se vieron incluidos en esta lista, en las posiciones 55, 95 y 96, Respectivamente. Cada puerto se ha esmerado por lograr grandes resultados y estar a la vanguardia de la economía global. Para el gerente de la sociedad portuaria de Cartagena, el señor Alfonso Salas "los terminales de la Sociedad Portuaria de Cartagena (SPRC) y Contecar están en la vanguardia tecnológica y productiva, sobre la base de Desarrollar su infraestructura con una inversión cercana a los U$290 millones en Los últimos cuatro años". También destaca que Cartagena es hoy en día un punto geográfico diferente a Colombia por sus agigantadas hazañas que la ponen como primera opción a la hora de hacer intercambios comerciales y soporte logístico dado el ampliamiento del Canal de Panamá.

8.4 Informe Conpes 3611 para el crecimiento y desarrollo portuario de Cartagena

Habiendo mencionado anteriormente varios aspectos sobre el informe Conpes 3611, es importante resaltar que hasta el día de hoy, es considerado un pilar fundamental para el continuo crecimiento de las diferentes zonas portuarias del país. Por este motivo es tomado en cuenta para este trabajo gran parte de su contenido, resaltando primordialmente las calificaciones otorgadas por entidades internacionales como el Banco Mundial, entre otros, esto con el fin

de determinar si aquellos planes a seguir se han tenido en cuenta y que se está cumpliendo del mismo.

Este documento tiene como misión:

> "*Competitividad global del sector, facilitando el comercio exterior y generando crecimiento económico para el país la "Actualización del Estudio de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos.*
>
> *Adoptar la metodología del Plan Integral de Ordenamiento Portuario - PIOP como herramienta de planificación del sector portuario, proyectos portuarios y contratos de concesión portuaria.*
>
> *Solicitar al Ministerio de Transporte, en coordinación con la Superintendecia de Puertos en un término no superior a dos (2) años, la implementación del Sistema de Información Geográfico Portuario como un elemento del sistema de información integral de información del sector transporte.*
>
> *Solicitar al INVIAS adelantar la ejecución de los recursos provenientes de contraprestaciones portuarias de acuerdo con las prioridades establecidas en el presente documento.*
>
> *Solicitar a Cormagdalena realizar, en un término no mayor a seis (6) meses, la estructuración técnica, legal y financiera de la concesión para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla, y en este sentido, priorizar dentro de su plan de inversiones los recursos asignados por la Ley 1242 de 2008, para el desarrollo de dicho proyecto."*[66]

El gobierno junto con el Consejo Nacional de Política Económica y Social quien es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el

[66] Tomado de: Tomado de: Conpes 3611, Dirección Nacional de Planeación. Pag. 21.

desarrollo económico y social del país[67] ha promovido durante su creación en 1958 unos documentos como bases o mapas que guían a la ruta máxima de competitividad para que los diferente proyectos establecidos por las diferentes entidades del país acoplen ciertos parámetros que garantizan un crecimiento a largo plazo y una viabilidad consciente, rentable y duradera en el tiempo. Es por esto que los documentos Conpes son tomados como eje fundamental para el desarrollo portuario al ser estos de gran ayuda para promover su crecimiento junto con altos estándares de exigencia que se remontan tras años de análisis de diferentes aspectos de los temas a tratar.

Gran parte que ha incentivo al desarrollo de estos documentos surgen a partir de la globalización y su búsqueda de economías de escala, donde el transporte marítimo ha crecido en forma significativa; lo que ha llevado a producir barcos con mayor capacidad de carga, de tal forma que los terminales portuarios se ven en la necesidad de prepararse y adecuar tanto sus condiciones físicas para la navegación y acercamiento seguros al puerto, como la tecnología e infraestructura que requieren para ofrecer un servicio óptimo.[68]

Después de haber sido establecida la ley 1 de 1991 sobre regulación portuaria el Departamento Nacional de Planeación (DNP) junto con el Consejo Nacional de Política económica y social ha venido enmarcando una ruta competitiva a través de los documentos Conpes que son mencionados a continuación:

- Documento Conpes 2550 de 1991, Plan de Expansión Portuaria.
- Documento Conpes 2680 de 1993, Plan de Expansión Portuaria 1993 – 1995.

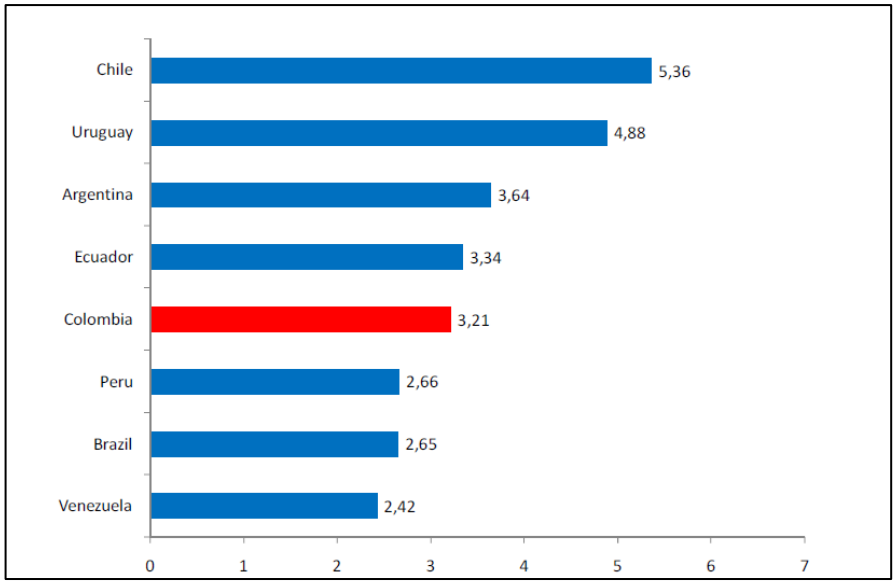
[67] Tomado de: https://www.dnp.gov.co/CONPES.aspx, consultado el día 21 de Noviembre de 2012
[68] Tomado de: Conpes 3611, Dirección Nacional de Planeación. Pag. 26

- Documento Conpes 2839 de 1996, Plan de Expansión Portuaria 1996 – 1997.
- Documento Conpes 2992 de 1998, Plan de Expansión Portuaria 1998 – 1999.
- Documento Conpes 3149 de 2001, Plan de Expansión Portuaria 2002 – 2003
- Zonificación portuaria para el siglo XXI.
- Documento Conpes 3342 de 2005, Plan de Expansión Portuaria 2005 – 2006[69]

Dichos documentos han cumplido la función de orientar la explotación y el crecimiento no solo del puerto de Cartagena sino toda la expansión portuaria nacional. Gran parte de estos estudios recopilan estudios realizados por años, cifras económicas, sociales y tienen como misión poner al país en los primeros puestos en cuanto a calidad de funcionamiento y productividad portuaria. A continuación se muestra una tabla realizada en uno de los documentos Conpes donde muestra el puntaje otorgado por el Reporte de Competitividad global 2009 – 2010, mismo año donde fue omitido dicho documento.

[69] Documentos obtenidos de: Conpes 3611, Dirección Nacional de Planeación.

Ilustración 6: Calidad de la infraestructura portuaria en países Suramericanos.



Fuente: Reporte de Competitividad año 2009 – 2010

De acuerdo con el reporte de Competitividad Global 2009 – 2010 del Foro Económico Mundial, se denota un componente de calidad de la infraestructura portuaria como es mostrado en la gráfica anterior. Esta grafica es basada en las estadísticas otorgadas por los mismos usuarios portuarios frente al servicio que les es brindado. Colombia ocupa el puesto 107 en el año 2009, donde coloca a Colombia en el quinto puesto a nivel suramericano con una puntuación de 3,41 sobre 7. Este puntaje es otorgado al total de puertos del país. Datos a destocar y mejorar son la eficiencia operativa de las instalaciones portuarias según el documento Conpes 3611. El puntaje es adquirido en gran parte por la gran labor del puerto de Cartagena quien ha sido galardonado en varias ocasiones como el mejor puerto de la zona caribe, y tomado en cuenta como eje de referencia para los demás puertos. La Sociedad Portuaria de Cartagena ha puesto la mira al marco internacional para que este no sea enmarcado en la franja de puertos con servicios deficientes, y cuenta a su vez con gran soporte y fama en el comercio internacional. La meta ahora es potenciar su

funcionamiento, generando convenios con clientes de todo el mundo y atraer inversión extranjera que a su vez permita que los demás puertos sean tenidos en cuenta de acuerdo a su especialidad, independientemente de su calificación actual.

- **Análisis de los resultados**

El documento Conpes 3611 ha establecido un plan de crecimiento donde se enfocan en los diferentes puntos principales según el estudio. A continuación se muestra una tabla otorgada por el documento que establece los diferentes proyectos a realizar para el mejoramiento competitivo del puerto, cada uno de ellos es manejado con un presupuesto económico con el cual sería realidad si se toma en marcha su realización. Además de ello, es tenido en cuenta distintos aspectos políticos y sociales que deben ser tenidos en cuenta. Para este trabajo solo se mencionara el resultado junto con el valor de financiación y las diferentes entidades que suplirían el dinero.

Tabla 11: Proyectos a desarrollar por el documento Conpes 3611.

DESCRIPCIÓN	Valor Estimado del Proyecto Millones de pesos de 2009
CARTAGENA	**236.739**
Dragado ampliación canal de acceso Sector Bocachica a un ancho de 132 m en la base	8.478
Estudio de profundización del canal de acceso a 17 mts	691
Dragado de profundización del canal de Acceso a 17 mts	21.657
Construcción de obras de protección de fuertes San Fernando y San Felipe (Obras mitigación dragado canal)	2.995
Diseño y construcción de las obras de la Fase 1 del sistema ambiental y de navegación del Canal del Dique[56]	202.918

Fuente: Conpes 3611

Como lo dice el documento "*Es importante establecer que los proyectos anteriormente relacionados se financiarán parcialmente con los recursos recibidos por el INVIAS y Cormagdalena, por concepto de contraprestaciones portuarias. Se debe tener presente que el recaudo de las contraprestaciones portuarias está basado en los compromisos contractuales vigentes con las Sociedades Portuarias y el mismo puede variar por factores como, suscripción de nuevos contratos de concesión, prórroga o modificación de contratos, entre otros. Así mismo, el Ministerio de Transporte, INVIAS y Cormagdalena, deben establecer los mecanismos y gestiones necesarias para garantizar la financiación integral de las obras priorizadas en el presente documento.*"[70]

Con esto se determina el cómo se financiarían los proyectos anteriormente y otorga una seguridad de que al ser puestos en marcha, se cuenta con el capital necesario para ser realizados. Es importante destacar el buen funcionamiento

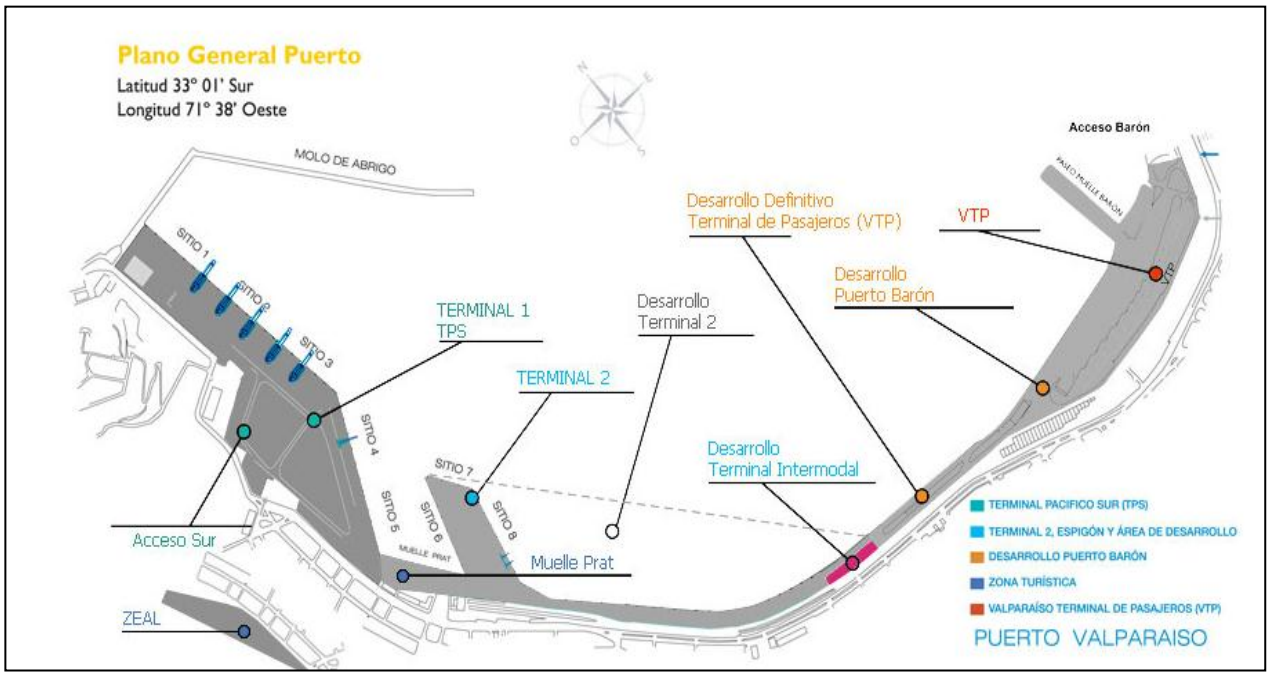
[70] Tomado de: Documento Conpes 3611; Departamento Nacional de Planeación, Pag. 52.

de las entidades estatales y gubernamentales para que los recursos sean administrados de manera tal, que se vean reflejados en el continuo mejoramiento portuario, en un país donde el índice de corrupción supera más allá en pérdidas económicas que las de cualquier otro país de Latinoamérica.

Capítulo XI. Cuadro Comparativo Con Chile, Puerto Valparaíso

- **Infraestructura**

Ilustración 7: Puerto de Valparaíso.



Fuente: Puerto Valparaíso, Infraestructura

9.1 Aspectos

9.1.1 Administrativos

El puerto de Valparaíso es uno de los puertos con mayor trascendencia en el continente americano, pues para unos expertos en el tema de comercio exterior, este puerto es sin duda el puerto con mayor avance tecnológico transcurrida la última década; sin embargo el puerto de Valparaíso en particular ha sido administrado por diversos organismos del Estado. El más emblemático nació el 6 de abril de 1960, denominado Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), una entidad que para ese entonces estaba a cargo de la explotación y administración de los puertos estatales de Chile.[71]

A partir de 1982, con el auge del contenedor, se inició un proceso de modernización de superestructura, equipos y administración de todo el puerto. Adquirieron tecnología de punta, con los últimos avances y crearon un nuevo sistema más eficiente concerniente a la operación portuaria. Incorporando todos los eslabones de la cadena, como lo son las empresas privadas que se encargan de mover la carga dentro del puerto.

"El crecimiento del comercio exterior chileno y la evolución tecnológica del transporte marítimo, plantearon la necesidad de invertir en infraestructura y equipamiento. Por esto, el Estado impulsó la Ley Nº 19.542 de Modernización Portuaria, mediante la cual los diez puertos esta2 a cargo de Emporchi pasaron a constituirse en empresas autónomas, encargadas de incentivar la eficiencia e inversión a través de la concesión portuaria a privados."[72]

En la actualidad, Valparaíso es el principal puerto de contenedores y pasajeros de Chile y uno con los de mayor actividad de Sudamérica tal como se había mencionado anteriormente. El puerto de Valparaíso transporta anualmente cerca de 10 millones de toneladas de carga general y es por este puerto donde se atiende el 30% de todo el comercio exterior del país.

[71] Ver: Paráfrasis Administración del Puerto, Pagina Web. Puerto Valparaíso, Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/index.html
[72] Administración del Puerto. Página Web: Puerto de Valparaíso. Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/index.html

9.1.2 Logísticos

Este importante puerto como parte de su compromiso con la región, tienen trazados grandes proyectos, que sin duda alguna permiten el desarrollo y estabilidad de toda la comunidad cercana, a través de proyectos que permiten al puerto brindar oportunidades de transporte multimodal.

El puerto de Valparaíso se ha logrado posicionar como uno de los puertos lidere, en el ámbito de la logística gracias a la integración y excelencia de sus procesos, pues ellos han centrado sus esfuerzos en cuatro pilares fundamentales como ellos lo llaman, estos pilares que han venido desarrollando son: eficiencia, integración, trazabilidad y sustentabilidad lo que ha conllevado al incremento de la competitividad del puerto frente a otros de la región con los más altos estándares de calidad.

Dos de estos pilares en los que más ha trabajado el puerto de Valparaíso están relacionados estrictamente con la logística en general del puerto y como este hace que se vea reflejado en la productividad y el aumento significativo del comercio exterior del país. Estos temas a los cuales hacemos referencia son la integración tanto de procesos como agentes que intervienen en la cadena pues según el gerente del puerto, “A través del desarrollo de soluciones innovadoras, se ha contribuido a la competitividad de puerto Valparaíso como líder de la industria nacional e internacional, en las cuales han obtenido importantes avances.”[73] Este puerto como se estaba mencionando anteriormente ha logrado la integración de los diferentes agentes que intervienen durante el procesos general del puerto, uno ejemplo que ellos como puerto dan, es la integración de los sistemas aduaneros para realizar un registro automático en todo lo concerniente con los documento requerido para la salida de productos en exportación, como la salida de

[73] Ver: Paráfrasis Integración y excelencia de los procesos, Pagina Web: Puerto de Valparaíso, Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/weblectorrealinfo/shnoti.aspx?noticia=3090&edicion=75&sitio=49

contenedores de esta terminal en importaciones. Es por esto que el puerto de Valparaíso ha involucrado los diferentes sistemas de información con el fin de obtener información anticipada de la salida de mercancía con lo que ha podido elaborar procedimientos conjuntos de operación y planes de contingencia ante cualquier imprevisto que se efectué durante la operación.

Sin embargo el modelo logístico que ha implementado el puerto de Valparaíso va más allá del funcionamiento general del puerto, pues ellos han logrado integrar un modelo de transporte que ha permitido el traslado de todo el flujo de camiones de las principales vías de la ciudad, lo cual ha repercutido no solo en un beneficio para la ciudad sino para la sociedad que la habita pues con ellos buscan también contribuir con el medio ambiente, buscando descongestionar y mitigar el impacto ambiental que generan los camiones que circulan dentro de la ciudad y que se dirigen al puerto.[74]

9.1.3 Capacidad

El puerto o terminal portuario de Arica, es utilizado tanto para atraque y desatraque de barcos mercantiles además de cruceros internacionales. Este puerto en el año 2008 se convirtió en el principal terminal de exportaciones e importaciones bolivianas que asciende al 67% del total por su cercanía. Consta de cinco módulos de atraque y 270.048 m2 de bodegaje. Tiene capacidad para trasladar 3,9 millones de toneladas de carga al año, lo cual lo convierte en uno de los puertos más activos de chile.

Las grúas del puerto que poseen una capacidad de 100 toneladas mueven cada hora 400 toneladas.

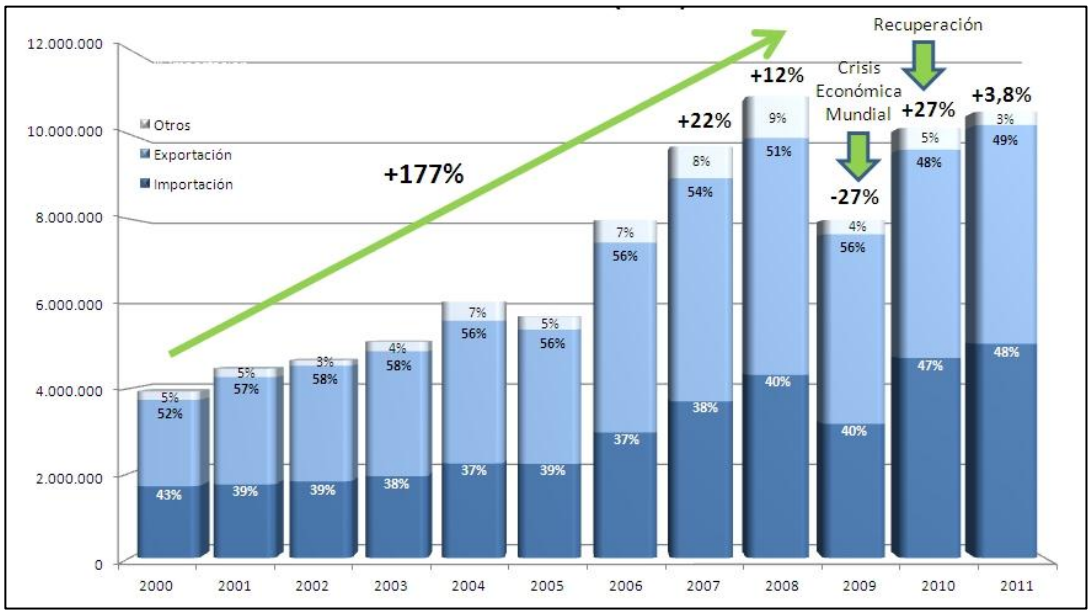
[74] Paráfrasis Sustentabilidad: Un Desafío Permanente, Pagina Web: Puerto de Valparaíso, Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/weblectorrealinfo/shnoti.aspx?noticia=3090&edicion=75&sitio=49

Tabla 12: Evolución Transferencia de Carga 2012.

Mes	Contenedorizada	Fraccionada	Total
Enero	704.831	162.584	867.415
Febrero	738.456	182.112	920.568
Marzo	954.199	211.446	1.165.645
Abril	772.833	103.729	876.562
Acumulado	**3.170.319**	**659.871**	**3.830.190**

Fuente: Estadísticas Puerto Valparaíso, cifra en Toneladas.[75]

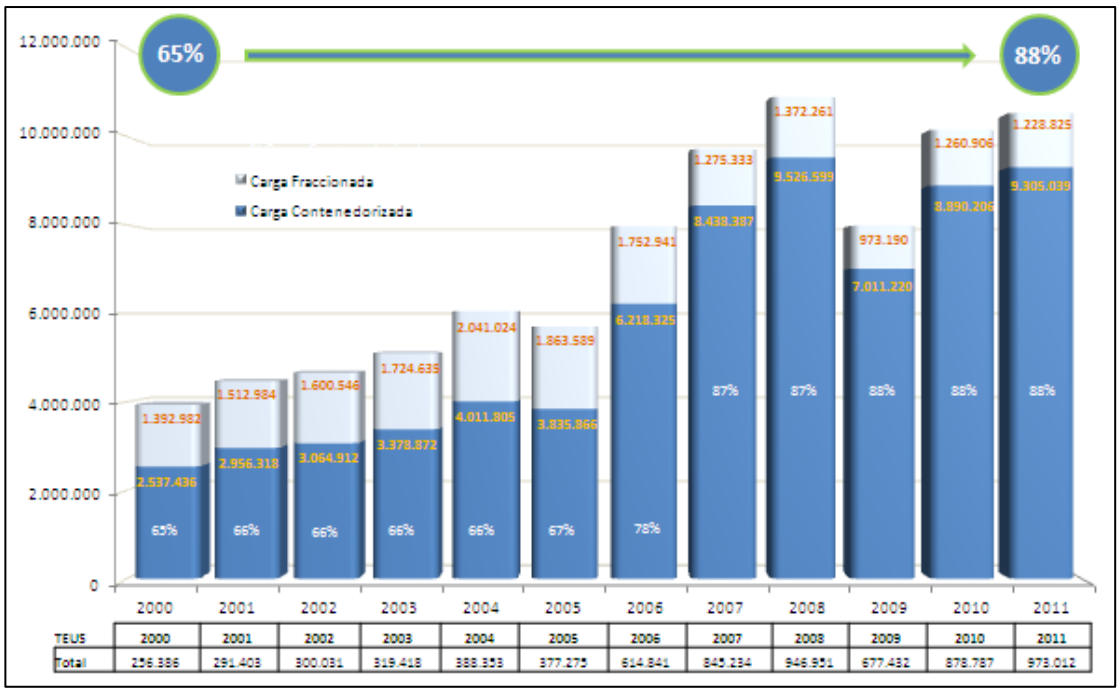
Ilustración 8: Evolución transferencia de carga por Puerto Valparaíso.



Fuente: Estadísticas Puerto Valparaíso, cifra en Toneladas[76]

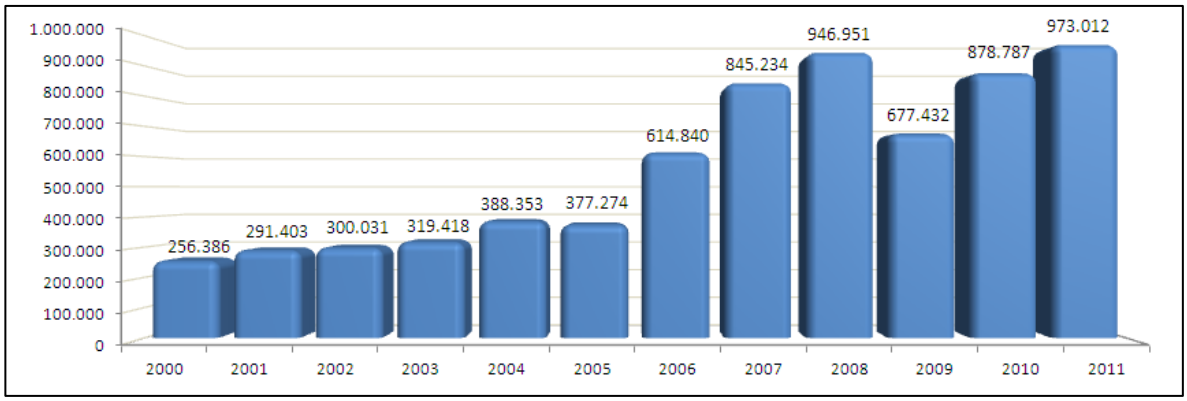
[75] Ver: Integración y excelencia de los procesos, Pagina Web: Puerto de Valparaíso, Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/index.html
[76] Ver: Integración y excelencia de los procesos, Pagina Web: Puerto de Valparaíso, Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/index.html

Ilustración 9: Evolución carga contenedorizada por Puerto Valparaíso (2010 – 2011).



Fuente: Estadísticas Puerto Valparaíso, cifra en Toneladas[77]

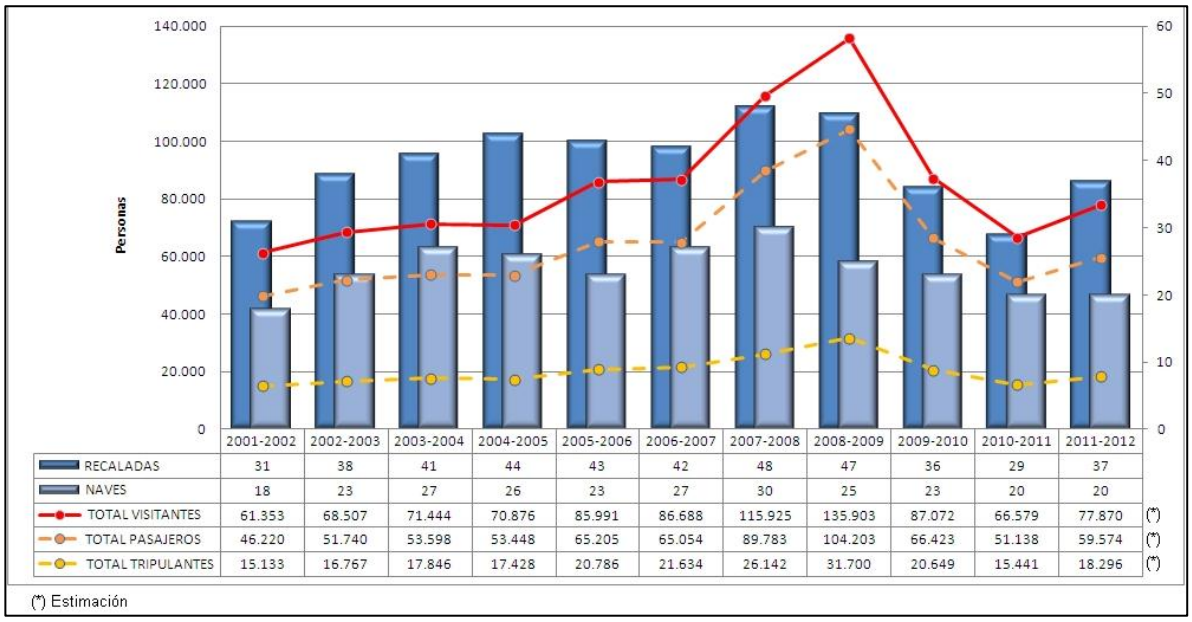
Ilustración 10: Evolución TEUS, Puerto Valparaíso.



Fuente: Estadísticas Puerto Valparaíso, cifra en Toneladas[78]

[77] Ver: Integración y excelencia de los procesos, Pagina Web: Puerto de Valparaíso, Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/index.html

Ilustración 11: Evolución Mercado Cruceros Puerto Valparaíso.



	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
RECALADAS	31	38	41	44	43	42	48	47	36	29	37	
NAVES	18	23	27	26	23	27	30	25	23	20	20	
TOTAL VISITANTES	61.353	68.507	71.444	70.876	85.991	86.688	115.925	135.903	87.072	66.579	77.870	(*)
TOTAL PASAJEROS	46.220	51.740	53.598	53.448	65.205	65.054	89.783	104.203	66.423	51.138	59.574	(*)
TOTAL TRIPULANTES	15.133	16.767	17.846	17.428	20.786	21.634	26.142	31.700	20.649	15.441	18.296	(*)

(*) Estimación

Fuente: Estadísticas Puerto Valparaíso, cifra en Toneladas[79]

9.2 Tratados de Libre Comercio

Los tratados de libre comercio ratificados por chile, como muestra de su integración con la economía global son:

- Con el gobierno de la república popular de china
- Con los estados miembros de la asociación europea
- Con el gobierno de la república de corea
- Con los estados unidos de América
- Con Centroamérica (El salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua)

[78] Ver: Integración y excelencia de los procesos, Pagina Web: Puerto de Valparaíso, Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/index.html
[79] Ver: Integración y excelencia de los procesos, Pagina Web: Puerto de Valparaíso, Recuperado de: http://www.puertovalparaiso.cl/index.html

- Con los estados unidos mexicanos
- Con el gobierno de Canadá
- Con el gobierno Colombiano
- Con el gobierno Australiano
- Con la república de Panamá
- Y con Mercosur

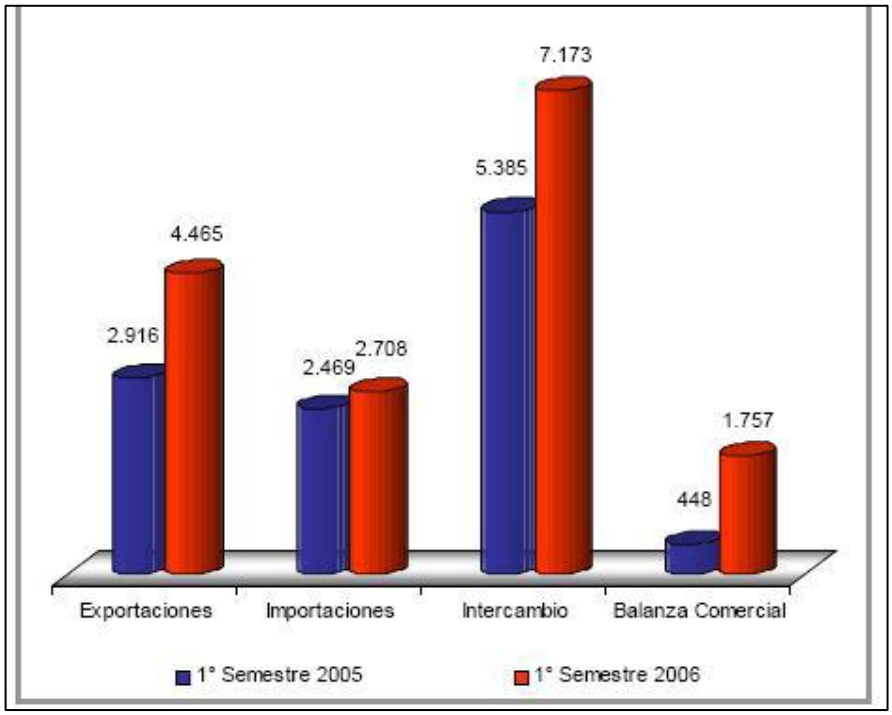
9.3 Transformación productiva tras la entrada en vigencia del TLC con Estados Unidos

Hablar de transformación productiva, implica tocar temas neurálgicos en el desarrollo no solo económico sino también social y publico de un país. Sin embargo queremos buscar centralizar el tema de avance productivo relacionado a los tratados de libre comercio que sin duda alguna es la brecha para el desarrollo económico de la sociedad; para este caso en específico venimos hablando de la importancia de establecer relaciones con diferentes economías que permitan incrementar los índices de productividad económica y social de un país. No obstante la ejecución de este tipo de proyecto ha repercutido de una inversión para lograr cumplir los objetivos propuesto desde su inicio y es por esto que tomamos de ejemplo el puerto de Valparaíso y la transformación que este ha tenido como puerto tras la entrada en vigencia del TLC con Estado Unidos, considerada la economía número uno del mundo.

EEUU se ha convertido a través de los años en el principal socio comercial de Chile para la importación y exportación de productos sin arancel, donde ambos países se han visto beneficiados en la comercialización de sus diferentes productos, lo cual ha generado un impacto importante el crecimiento de la economía de Chile. Según datos del servicio nacional de aduanas durante los

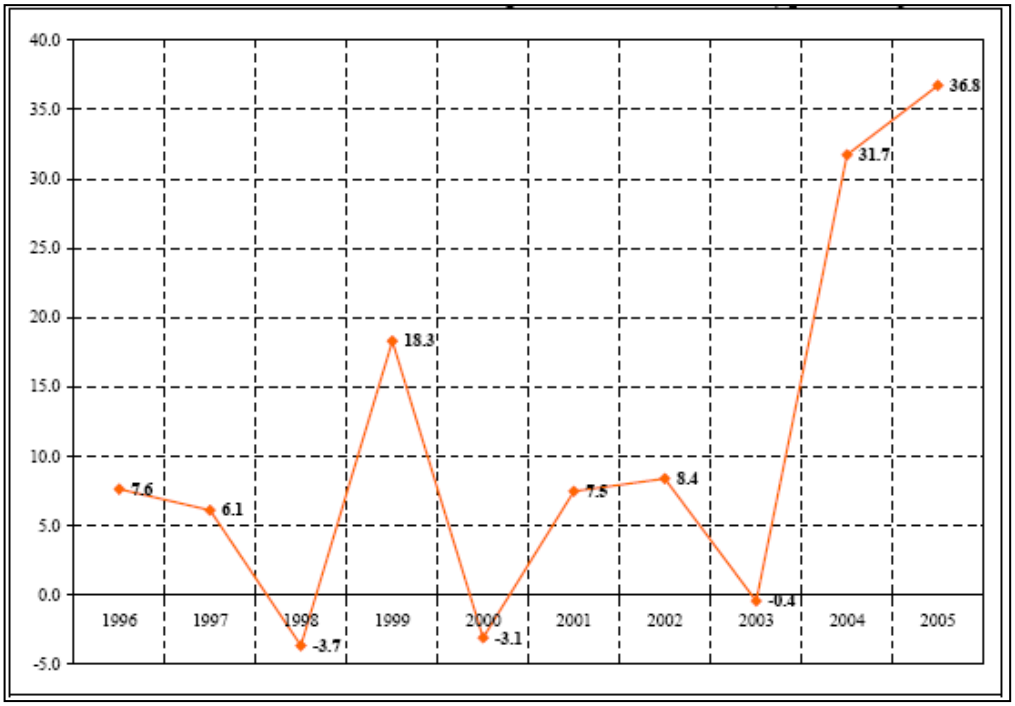
primeros meses de entrada en vigencia el TLC el comercio tuvo un incremento cercano al 39% comparado con el año inmediatamente anterior (2005-2006).

Ilustración 12: Intercambio Comercial entre Chile y EEUU.



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas, comercio regional con los principales TLC, TLC Chile – EE.UU., lista de documentos publicados el 2006.

Ilustración 13: Crecimiento de las Exportaciones.



Fuente: Elaboración de DIRECON con información de Aduanas (Tesis en la Web)

Chile es catalogado a nivel Latinoamérica como una potencia en crecimiento continuo que la ubica en la mira del globo terráqueo como un centro de negocios y buenas inversiones. Es el país con más socios a nivel internacional la fecha, por lo que Colombia tiene que aprender sobre este gran negociador internacional. El porcentaje de crecimiento de las exportaciones de Chile supera sin mayor duda la zona suramericana y con puertos tan estructurados como el de Valparaíso, ofrece un servicio apropiado y seguro que brinda un gran respaldo a sus clientes en el mundo entero. Muchos optan por tener al puerto como su eje en procesos logísticos por su gran desempeño y excelente costo.

CONCLUSIONES

Esta tesis nos permite reflexionar de la importancia que ha tenido la adquisición de nuevos tratados de libre comercio; los cuales han repercutido en un incremento significativo para la productividad del país, dejando al puerto de Cartagena en el cual nos hemos enfocado, como uno de los principales puertos de la región. No obstante es importante mencionar que la sociedad portuaria de Cartagena debe seguir en la búsqueda de mejoras en sus procesos con el fin de que la transacción de mercancías entre países aumente paulatinamente en beneficio de la sociedad.

Teniendo en cuenta la labor que ha ejercido el gobierno en los últimos diez años, han sido primordiales en el desarrollo de las diferentes actividades que han conllevado al crecimiento del puerto como tal, su infraestructura hoy en día compite a la par con uno de los principales puertos del mundo, como le es el puerto de Valparaíso en Chile, y el desarrollo social en el cual se ha invertido millones, se ha visto reflejado en la incursión del mercado colombiano en otros países y en el interés de economías desarrolladas en invertir en nuestro país, pues la capacitación del personal del puerto y de la sociedad en general ha sido clave para generar los resultados que benefician no solo a las regiones periféricas sino Colombia como tal.

Los esfuerzos por mejorar los indicadores de desempeño han sido una de las principales características del puerto de Cartagena, pues este puerto se ha visto altamente influenciado por la gestión que ha realizado a lo largo de este tiempo la superintendencia de puertos y transporte, además del consejo de políticas económicas y sociales con los diferentes documentos que han elaborado para medir tal desempeño. Sin embargo es trascendental continuar con la implementación de nuevas tecnologías y con los diferentes planes de expansión portuaria ya que esta vía es la brecha para que los buenos resultados que sean

venido dando sean cada año mejor, ya que esto permitiría el ingreso de embarcaciones más grandes las cuales traen un beneficio mayor para la economía y productividad nacional.

Por otra parte los numerosos esfuerzos realizados por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena han aumentado su productividad y le han dado gran capacidad llegando a los dos millones de contenedores en el año 2012[80]. Es uno de los puertos que más ha realizado inversiones de los del Caribe en los últimos años. Ha sido uno de los pocos puertos que no ha frenado su nivel de inversión por causa de la crisis económica mundial posterior al 2008, incluso la ha elevado con el fin de aumentar su capacidad y productividad. Su administración ha sido destacable y el haber ganada cinco veces el premio al mejor puerto del Caribe otorgado por el Shippping Carebbean Asotiation en los últimos seis años es solo una ratificación de su buen desempeño de los últimos años. Así pues, el puerto si está preparado para afrontar no solo los retos que implican el aumento del comercio internacional colombiano en materia de movimiento de mercancía, causado en parte por los tratados de libre comercio acordados por nuestro país, sino para cumplir el reto de convertirse en el eje de intercambio de mercancía del Caribe.

En cuanto al aumento de comercio, la capacidad de la SPRC no es un tema que deba preocupar a los colombianos. El panorama agravante se presenta por las condiciones de las vías de comunicaciones desde el puerto hacía el resto del país. Las vías de acceso no están en óptimas condiciones y se convierten en el cuello de botella para el efectivo flujo de mercancía originada por el comercio internacional, en un país como el nuestro en donde la gran mayoría de la mercancía es movilizada por vía terrestre las malas condiciones de las carreteras se vuelven un factor muy relevante en el aumento del costo final de las mercancías. Las vías terrestres que acceden a Cartagena no están en

[80] Record de carga en puerto de Cartagena. Revista dinero.

óptimas condiciones, y los proyectos de mejora de las carreteras colombianas como la Ruta del Sol, que es un proyecto crítico para conectar al centro del país (el mayor centro de consumo y producción nacional) con la costa Caribe está hasta ahora terminada en un sesenta por ciento. La conexión fluvial de Cartagena con el resto del país se da gracia al Canal del Dique, el cual comunica a la Bahía de la ciudad con el rio Magdalena, las condiciones de estas dos vías fluviales no permiten que se genere un tráfico importante por este modo de transporte. La conexión férrea de Cartagena con el resto del país es prácticamente nula y los costos del transporte aéreo hacen que este modo de transporte no sea determinante para el acceso de mercancía a su principal puerto. El mayor reto que tiene el gobierno nacional para poder afrontar el aumento del comercio exterior colombiano, y específicamente hablando del puerto de Cartagena, no se da pues en el puerto en sí sino en las formas de acceso a él.

El tratado de libre comercio con Estados Unidos ha demostrado ser beneficioso para los dos países. El aumento del comercio bilateral ha fomentado el incremento de su producción y la mejora de su economía. Lo que repercute en la mejora de las condiciones de las sociedades de los dos países. El temor por la afectación de los sectores productivos nacionales ha demostrado ser infundado puesto que estos no han sido gravemente afectados y en algunos casos se han fortalecido, el nivel de empleo ha mejorado y las condiciones a futuro prometen ser beneficiosas.

RECOMENDACIONES

Durante el desarrollo de este trabajo de grado se ha entendido la importancia competitividad, comercial, ambiental, entre otras del hoy en día mejor puerto del caribe y la sociedad explotadora del mismo. El puerto de Cartagena ha

demostrado estar a la vanguardia de las necesidades internacionales del nuevo comercio vertiginoso y volátil, cuya exigencia está al tope.

El puerto como tal debe seguir encaminado en buscar socios comerciales, navieras e inversión extranjera que permita el continuo crecimiento en la región Caribe. Distintas compañías del mundo en este caso Chile ha decidido invertir para este año más de $ 45 millones de dólares en una concesión entre dos multinacionales, con el fin de construir una zona de descargue enfocada al sector agrónomo. Esto es tan solo una muestra del gran impacto que tiene en la zona el puerto de Cartagena por lo que la prestación de sus servicios debe ser regida por lo más altos estándares de calidad.

El puerto goza de una gran ubicación geográfica, pero es fundamental para el soporte de barcos Post-Panamax, entre otros, la edificación y mejoría en las obras de dragado. Esto le permitirá que a pesar de su reducido espacio costero, logre aparcar barcos de mayor tamaño otorgando mayores ganancias y capacidad de respuesta.

Es fundamental que así como se ha invertido en tecnologías de información y maquinaria sofisticada, el puerto llegue a través de campañas fuertes, que consoliden su imagen y lo haga un punto de referencia para el mundo. Desde países en Europa como en el Medio Oriente, Cartagena está en la mira de las grandes navieras, es por esto que es el momento oportuno para que se consoliden acuerdos que impulsen el crecimiento de la Sociedad Portuaria de Cartagena.

BIBLIOGRAFIA

- Aguilera Díaz, María y Alvis Arrieta, Jorge, 2000, "Perfil socioeconómico de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta (1990-2000)", Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, N° 17, Banco de la República, Cartagena

- Documento Conpes, N° 3342, "Plan de expansión portuaria 2005- 2006: "Estrategias para la competitividad del sector portuario", Versión aprobada, Bogotá, 14 de marzo de 2011, Departamento Nacional de Planeación.

- Documento Conpes, N° 3547, "Plan de expansión portuaria 2005- 2006: "Estrategias para la competitividad del sector portuario", Versión aprobada, Bogotá, 14 de marzo de 2011, Departamento Nacional de Planeación.

- Documento Conpes, N° 3619, "Política Nacional Logística" Versión aprobada, Bogotá, 27 de Octubre de 2008, Departamento Nacional de Planeación.

- Javier A. Arias, Robinson Gómez (2010), *Desarrollo de las concesiones portuarias en Colombia sociedades portuarias regionales.* Contraloría General de la Republica.

- Superintendencia de puertos y transportes (2011), *Movimiento de carga en los puertos marítimos y fluviales Colombianos,* Ministerio de Transporte, Enero de 2012.

- Superintendencia de puertos y transportes (2012), *Movimiento de carga en los puertos marítimos Colombianos,* Ministerio de Transporte, Septiembre de 2012.

- Sociedad portuaria de Cartagena (2012), "*Una Visión 2020",* Editorial: Revista Pórtico

- JOHANA MARÍA GÓMEZ HERNÁNDEZ, DINA ALEJANDRA MONTOYA PARRA (2011) *Competitividad e infraestructura portuaria de la costa Atlántica (puerto de Cartagena, Puerto de Barranquilla) Frente al puerto de Miami,* Trabajo de grado de la Universidad del Rosario, Aprobada: año 2011

- Díaz Granados, Sergio. Canal de Proexport Colombia. [En línea]. 15 de mayo de 2012[consultado 12. Diciembre. 2012]. ‘’Declaración del Ministro de Comercio, Industria y Turismo, Sergio Díaz Granados tras el anuncio de entrada en vigencia del TLC entre Colombia y Estados Unidos’’. Disponible en: http://www.youtube.com/watch?v=neKJ671uRLU&feature=player_embedded

- Oficinas de Estudios Económicos. Comercio Exterior de Colombia Con Estados Unidos. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [en línea]. 2012 [consultado 14 dic. 2012]. Disponible en : http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=14853

- Correa, Jorge. Periódico Portafolio [en línea]. 2012 [Consultado 14 nov. 2012]. “Exportadores colombianos, a aprovechar el oeste de EE.UU’’. Disponible En: http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-70739

- Periódico Portafolio. [en línea]. (2012) [Consultado 2 dic. 2012]. ‘’ TLC abrió paso a 194 producto nuevos hacia EE.UU’’. disponible en: http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-70927

- Oficina para el aprovechamiento del TLC [en línea]. (2012)[Consultado 16 dic. 2012]. Aprovechamiento transversal, Calidad. Disponible en: http://www.aprovechamientotlc.com/media/3287775/calidad.pdf
- Domínguez, Juan Carlos. Portafolio [en línea]. (2012) [Consultado 16 dic. 2012]. ‘’Grueso de los productos agro’’. Disponible en: http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-47427

- Oficina para el aprovechamiento del TLC [en línea]. (2012) [Consultado 16 dic. 2012]. ‘’Preguntas y respuestas sobre el TLC’’. Disponible en : http://www.aprovechamientotlc.com/media/3287775/calidad.pdf

- Portafolio [en línea]. (2012)[Consultado 5 ene. 2012]. ‘’Record de carga en puerto de Cartagena’’. Disponible en: http://www.portafolio.co/negocios/record-carga-cartagena-2012

- Toscano, Laura. Periódico El heraldo [en línea]. (2012)[Consultado 22. Nov. 2012]. ‘’Transversal del Caribe fue bloqueada 7 horas’’ Disponible en : http://www.elheraldo.co/region/transversal-del-caribe-fue-bloqueada-7-horas-85901

- Ministerio de Transporte público, oficina asesora de planeación. [en línea]. (2012). [Consultado 16 ago. 2012). Grupo de planificación sectorial’. Disponible en: https://www.min**transporte**.gov.co/descargar.php?idFile=5608

- Figueroa, Hermes. Periódico El universal. [en línea]. (2010). [Consultado 17 dic. 2012]. “Doble calzada” En acceso a la bahía. Disponible en: http://www.eluniversal.com.co/cartagena/economica/%E2%80%9Cdoble-calzada%E2%80%9D-en-acceso-la-bahia

- Santos, Juan Manuel. Canal de varadero. [Video en línea]. (2011)[Consultado 6. Nov. 2012]. ‘’Acuerdo para la prosperidad’’. Disponible en: http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=RqqT-6hIUm0#!

- Gutiérrez Torres, Carolina. Periódico El espectador. [en línea]. (2012)[Consultado 20 sept. 2012]. ‘’Canal del dique: una arteria rota’’. Disponible en: http://www.elespectador.com/impreso/vivir/articulo-343059-canal-del-dique-una-arteria-rota`

- Derroteros de las costas y aéreas insulares de Colombia, Pagina Web (Características del Puerto de Cartagena) Disponible en: http://www.cioh.org.co/derrotero/paginas/cartagena/puerto_cartagena.html

- Historia sociedad portuaria regional de Cartagena, Pagina Web. Disponible en: http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/72F387B7240ACAC1052573B5004DC5A3

- Guerrero Figueroa, Guillermo. Revista Pórtico. [en línea]. Volumen 15. (2011) [consultado 20 sept. 2012]. ‘’Página 17 Cartagena, una historia de posición estratégica’’. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/890f6547f01054810525700d0059e91d/4b8a4c7232d5d4b2052573b8006ca62e/$FILE/p%C3%B3rtico%202011.pdf>

- Revista Pórtico. [en línea]. Volumen 15. (2011) [consultado 20 sept. 2012]. ‘’Página 23 En Cartagena se desarrolla en HUB del Caribe’’. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/890f6547f01054810525700d0059e91d/4b8a4c7232d5d4b2052573b8006ca62e/$FILE/p%C3%B3rtico%202011.pdf>

- Operaciones y logística, Sociedad portuaria Regional de Cartagena. [Consultado 12 oct. 2012]. Disponible en: http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/03829C79FC904D2A052573B4004AEC78

- Superintendencia de puertos y transporte. [en línea]. (2011) [Consultado 30 nov. 2012]. ‘’Informe consolidado enero-agosto 201, Movimiento de carga en los puertos marítimos colombianos’’. Disponible en: http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Estadisticas/Puertos/InformeConsolidado%20Enero-Agosto%202011_1.pdf>