

“RETOS DEL PUERTO DE SANTA MARTA CON LOS TLC”

AUTORES:

LUZ ELVIRA GONZALEZ CORREA

RICARDO LUGO JARAMILLO

PABLO MESA URIBE

TRABAJO DE GRADO

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

SEMESTRE I, 2013

BOGOTÁ D.C

“RETOS DEL PUERTO DE SANTA MARTA CON LOS TLC”

AUTORES:

LUZ ELVIRA GONZALEZ CORREA

RICARDO LUGO JARAMILLO

PABLO MESA URIBE

TRABAJO DE GRADO

TUTOR:

JUAN CARLOS TAFUR HERNÁNDEZ

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

SEMESTRE I, 2013

BOGOTÁ D.C

Dedicado a:

Este trabajo está dedicado a las personas que amamos y que nos han acompañado en nuestro camino, nuestras familias, en especial nuestros padres Hernando Gonzalez, Luz Elena Correa, Ricardo Lugo, Rocío Jaramillo, Carlos Eduardo Mesa y Maria Cristina Uribe, quienes nos han brindado su apoyo y dedicación y han tenido fe en nuestras capacidades.

Adicionalmente queremos dedicar este trabajo a cada uno de los autores de este trabajo que con esfuerzo y dedicación lo pudimos sacar adelante lo que consideramos un logro importante para nosotros.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar debemos agradecerle a Juan Carlos Tafur, nuestro tutor en este camino y gran experiencia de aprendizaje que tuvo como resultado este trabajo de grado. Adicionalmente agradecemos a los trabajadores de la Sociedad Portuaria de Santa Marta que nos colaboraron en todo momento proporcionándonos toda la información posible así como resolviendo cualquier inquietud que surgía.

Finalmente debemos agradecer a todas aquellas personas que han colaborado en nuestro trabajo de investigación, especialmente a nuestros familiares que estuvieron siempre apoyándonos en todo momento.

Tabla de Contenidos

Resumen	8
Abstract and Keywords	9
Glosario	10
Introducción	13
1. Problema de Investigación	16
2. Marco Teórico	18
3. Marco De Referencia	19
3.1 Modo Portuario	19
3.2 Marco Normativo e Institucional del Transporte Marítimo en Colombia	26
3.3 Evolución de los Contratos de Concesión de las Sociedades Portuarias Regionales	31
4. Estudio Sociedad Portuaria de Santa Marta	36
4.1 Misión	36
4.2 Visión	36
4.3 Política Integral	37
4.4 Política de Seguridad Corporativa	37
4.5 Estrategia Empresarial	38
4.6 Servicios	39
4.7 Infraestructura	40
4.8 Desarrollo Tecnológico	42
4.9 Cadena de Suministro	44
4.10 Cadena de Valor	44
4.11 Logística	45
4.12 Clientes	47
4.13 Proveedores	47
4.14 Líneas Navieras	48
4.15 Operadores Portuarios	51
4.16 Agentes de Aduana	53
5. Características de Otros Puertos del Caribe Colombiano	55
5.1 Sociedad Portuaria Regional de Cartagena	55
5.1.1 Misión	55
5.1.2 Visión	55
5.1.3 Política Integral	55
5.1.4 Política de Seguridad Corporativa	56

5.1.5 Estrategia Empresarial.....	57
5.1.6 Servicios y Logística	59
5.1.7 Infraestructura.....	61
5.1.8 Procedimientos y Documentación.....	63
5.1.9 Líneas Navieras.....	64
5.1.10 Agentes de Aduana	65
5.1.11 Operadores Portuarios.....	66
5.1.12 Proyecciones	67
5.2 Sociedad Portuaria de Barranquilla	68
5.2.1 Misión	68
5.2.2 Visión.....	68
5.2.3 Política Integral	68
5.2.4 Política de Seguridad Corporativa.....	70
5.2.5 Estrategia Empresarial.....	70
5.2.6 Servicios y Logística	71
5.2.7 Infraestructura.....	73
5.2.8 Procedimientos y Documentación.....	75
5.2.9 Líneas Navieras.....	76
5.2.10 Agentes de Aduana	77
5.2.11 Operadores Portuarios.....	78
5.2.12 Proyecciones	80
5.3 Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria	81
5.3.1 Misión	81
5.3.2 Visión.....	81
5.3.3 Política Integral	82
5.3.4 Política de Seguridad Corporativa.....	82
5.3.5 Estrategia Empresarial.....	83
5.3.6 Servicios y Logística	85
5.3.7 Infraestructura.....	86
5.3.8 Procedimientos y Documentación.....	86
5.3.9 Líneas Navieras.....	88
5.3.10 Agentes de Aduana	88
5.3.11 Operadores Portuarios.....	88
5.3.12 Proyecciones	88

6. Análisis de la Función de los Puertos con Respecto a los TLC.....	89
6.1 Medidas Sociedad Portuaria de Santa Marta	89
6.2 Ventajas y Desventajas	95
6.3 Medidas Gubernamentales	97
7. Desarrollo Económico Incluyente.....	99
7.1 ORMET y PNUD	99
7.2 Rutas de Articulación entre los Observatorios del Mercado de Trabajo y las Subcomisiones de Concentración de Políticas Salarial y Laboral	102
7.2.1 Resultados.....	103
7.3 Variables de Análisis	106
8. Proyecciones	109
9. Conclusiones	112
10. Recomendaciones	115
11. Bibliografía.....	120

Resumen

El presente trabajo es un trabajo de investigación en el sector de transporte marítimo de la ciudad de Santa Marta en el departamento del Magdalena, abarcando también las otras regiones de la Región Caribe colombiana, con el objetivo de analizar la competitividad de éstas entre sí, específicamente en estos momentos que están entrando en vigencia varios Tratados de Libre Comercio TLC con diferentes países. De esta manera, analizando la información, se generarán estrategias que permitan hacer del sector portuario un actividad económica más efectiva y aprovechando los recursos, capacidades y oportunidades de progreso, crecimiento e inversión tecnológica y ocupacional, articulando los programas de gobierno con una transformación de la visión sobre la industria para lograr hacerla competitiva internacionalmente.

Para esto, se lleva a cabo una investigación exhaustiva del manejo del puerto en Santa Marta que en este caso es la Sociedad Portuaria de Santa Marta, un análisis de estadísticas e indicadores que reflejan la situación actual del sector.

Sucedan los otros puertos situados en la Región Caribe, de tal manera que se conviertan en la base, junto con la normatividad del sector, para atender y enlazar la inversión que está haciendo tanto el gobierno como empresas privadas, junto con la creciente demanda del sector.

Palabras Clave: Competitividad, TLC, Puertos, Región Caribe, Crecimiento, Inversión, Progreso

Abstract and Keywords

This paper is a research based on maritime transport in the city of Santa Marta, located in the department of Magdalena, but it also covers other cities of the Colombian Caribbean region, with the aim of analyzing the competitiveness of each other and how to face Free Trade Agreements with different countries. This information brings and generate strategies to make the port sector an economic activity effective based in resources, skills and opportunities for advancement, growth and technological investment and occupational, with coordinating government programs that improve real transformation of the industry vision to achieve it competitive internationally.

To develop this problem, we carried out a thorough investigation of the management of the port in Santa Marta which in this case is the Port Authority of Santa Marta, an analysis of statistics and indicators that reflect the current situation in the sector.

Based on the other ports in the Caribbean Region, the information become the basis, along with the regulation of the sector, to address the government's investment and private companies' investment to face the growing demand in the sector.

Keywords: Competitiveness, TLC, Ports, Caribbean Region, Growth, Investment, Progress

Glosario

Atracar: Arrimar una embarcación a tierra.

Carga a granel: Es el conjunto de productos que son transportados a grandes cantidades, cuyo único recipiente es el vehículo de transporte.

Colpuertos: Creada por la Ley 154 de 1959, Colpuertos es una empresa comercial del Estado que, según el Decreto 972 de 1975, contenido de sus estatutos vigentes en la época de las facturas y resoluciones y de la iniciación del proceso, tiene como actividad comercial fundamental la prestación de servicios portuarios (art. 5º), y en lo tocante a negocios jurídicos relativos a dichos servicios está sujeta al derecho privado y a la jurisdicción ordinaria.

High Cube: Contenedores estándar, mayoritariamente de 40 pies.

Joint Venture: Es la unión de dos o más empresas con el objetivo de desarrollar un negocio o introducirse en un nuevo mercado, durante un cierto periodo de tiempo y con la finalidad de obtener beneficios. Este tipo de contratos se caracterizan porque las empresas comparten tanto los objetivos finales, como el control sobre el proyecto común; y comparten los conocimientos, ya sean tecnológicos, sobre el producto, sobre el mercado. Este tipo de contrato de compromiso entre empresas se suele desarrollar cuando un proyecto concreto requiere una altísima inversión tanto de capital como de tiempo si lo desarrollase una empresa sola.

Landlord Port: En este puerto, también conocido como Puerto Propietario, la autoridad portuaria es propietaria del puerto en su conjunto. Los servicios de remolque, practicaje, y otros, son prestados por empresas privadas. El puerto está dividido en terminales independientes; cada operador de terminal se encarga de su mantenimiento. Los operadores portuarios o empresas portuarias son responsables de la inversión y mantenimiento de la infraestructura.

Operador Portuario: Empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y

descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

Pallet: Plataforma o bandeja construida de tablas, donde se apila la carga que posteriormente se habrá de transportar. Su objeto primordial es facilitar la agrupación de cargas fraccionadas y su correspondiente manipulación y estiba.

Panamax: Término utilizado para denominar a los buques diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas para el tránsito por el Canal de Panamá.

Post-Panamax: Término utilizado para denominar a buques de mayor tamaño que los Panamax, y que por tanto no pueden utilizar el actual Canal de Panamá.

Responsabilidad Social Empresarial (RSE): es el compromiso que las empresas tienen con sus grupos de interés (stakeholders) al contribuir en el desarrollo social y económico de estos. La RSE está orientado a satisfacer las necesidades y expectativas de estos grupos, a través de proyectos sostenibles direccionados al mejoramiento de la calidad de vida, educación, preservación del medio ambiente y su entorno.

Service Port: Es también conocido como Puerto de Servicio. En este la autoridad portuaria es responsable del puerto en su conjunto. El puerto es propietario de la infraestructura, superestructura y a su vez se encarga de la provisión de servicios del puerto. Los servicios son prestados por empresas portuarias que son responsables del mantenimiento de la infraestructura y los equipos.

Silo: El silo es un espacio creado específicamente para el almacenamiento de granos y de otros elementos agrícolas que se mantienen allí en condiciones ideales hasta el momento de su comercialización, evitando así que entren en mal estado debido a las condiciones climáticas.

Spreaders: Son los sistemas elevadores con los que transportan los contenedores. Para esto, los spreaders se adaptan a las dimensiones del contenedor y se ajustan en las esquinas para elevar y trasladar.

SPSM: Sociedad Portuaria de Santa Marta.

TEU: Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies. Representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo (Buques portacontenedores y terminales portuarios para contenedores) expresada en contenedores. El tráfico portuario de contenedores mide el flujo de contenedores del modo de transporte terrestre a marítimo y viceversa, en unidades equivalentes a 20 pies (TEU), un contenedor de tamaño estándar. Los datos se refieren al transporte de cabotaje, como también a los viajes internacionales. El tráfico de transbordo se recuenta como dos montacargas en el puerto intermedio (una vez para descargar y otra vez como elevación de carga saliente) e incluye las unidades vacías.

Tool Port: También llamado Puerto Herramienta, es un puerto en el que la autoridad portuaria es titular de la infraestructura, de la súper estructura (edificios) y los equipos (grúas, montacargas, etc.). El sector privado provee los servicios en régimen de concesión o licencia. Las competencias de la carga y descarga son provistas por empresas estibadoras encargadas. Las empresas portuarias son responsables del mantenimiento de la infraestructura y de los equipos.

Introducción

Colombia se ha visto envuelta en una carrera comercial, en un mundo donde las fronteras actuales se han vuelto cada vez más pequeñas llevando a un desborde intercultural, teniendo como meta llegar a todos los mercados desarrollados del mundo para lograr un crecimiento de la industria local.

Desde hace varios años el país ha trabajado por lograr una expansión del comercio internacional que ayude al crecimiento de la industria, para ello el Gobierno Colombiano se ha empeñado en crear relaciones comerciales con los países desarrollados que les permita ingresar a sus mercados considerados como los más grandes del planeta, como Estados Unidos y la Unión Europea, con productos de la industria colombiana. Con estos acuerdos comerciales o TLC la industria Colombiana busca ofrecer sus productos y llevarlos a nuevos consumidores potenciales teniendo como consecuencia el crecimiento de las ventas en las industrias colombianas.

Gracias a esto Colombia se ha convertido en un mercado emergente en Latinoamérica, volviéndose el foco de atención de muchos países. A lo largo del tiempo las exportaciones de la industria colombiana han venido creciendo debido a que se han encontrado nuevos mercados con consumidores dispuestos a comprar cada vez más productos de la industria local. Estos acuerdos han facilitado las exportaciones de productos colombianos a los diferentes rincones del planeta logrando que la balanza comercial con los principales socios comerciales de Colombia sea positiva, es decir, que el número de exportaciones es mayor que las importaciones. Esta balanza positiva se refleja entre el comercio de Colombia con Estados Unidos y la Unión Europea, en el cual en los últimos 4 años las exportaciones han alcanzado sus niveles más altos y es más común escuchar noticias sobre productos colombianos que se encuentran en los mercados internacionales. También es concurrente escuchar al actual Ministro de Industria y Comercio Sergio Díaz-Granados dar declaraciones sobre grandes cantidades de productos que se están exportando, lo que significa que las ventas

internacionales de las compañías colombianas han tenido una tendencia al alza.

Estos acuerdos comerciales no solo se realizaron para aumentar el flujo de exportaciones colombianas al exterior; las industrias extranjeras han encontrado en Colombia un mercado potencial que ha emergido llegando a ser considerado como parte del grupo de países CIVETS (Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía, y Sudáfrica) de mercados emergentes. Esto ha hecho que Colombia se vuelva en un destino de exportación de muchas industrias que manejan altos niveles de producción y sean capaces de producir grandes cantidades. La producción de estas industrias es importada a Colombia con punto de llegada a los puertos marítimos Colombianos localizados en Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta, Puerto Bolívar, Tumaco, Tolú y Turbo; puertos que se han visto en la necesidad de ser más productivos y competitivos, y para ello han empezado a realizar grandes inversiones en infraestructura y tecnología que los ayude a atender las diferentes operaciones logísticas y los diferentes medios de transporte mundial.

Atender altos niveles de importación y exportación no solo implica alianzas comerciales sino también se requiere de avances y desarrollos en materia de infraestructura y tecnología. Es muy difícil distribuir las mercancías sino se cuenta con una infraestructura óptima para movilizar la carga, y muchos menos si no se tiene competitividad en la logística de distribución, almacenaje y embalaje de mercancías. Por esta razón es que se espera un auge en la construcción de infraestructura para atender el crecimiento de la demanda logística nacional con respecto a la demanda mundial.

La tecnología al igual que la infraestructura es necesaria para incrementar la productividad haciendo que las operaciones sean cada vez más rápidas, precisas, y seguras. Se le debe mucho al desarrollo tecnológico ya que ha facilitado enormemente la labor del hombre haciendo que los procesos sean cada vez más óptimos y rápidos incrementando así la productividad y competitividad de la industria.

Por las razones mencionadas anteriormente relacionadas con las necesidades logísticas y tecnológicas, los Puertos en Colombia se han empezado a someter a las exigencias del incremento del comercio que presionan para que las operaciones logísticas sean cada vez más rápidas y efectivas. Para ello es requisito invertir en nueva tecnología y en infraestructura que ayuden a optimizar la logística dentro de los puertos marítimos.

En este proyecto se encuentra como finalidad beneficiar a la Sociedad Portuaria de Santa Marta por medio de unas recomendaciones en términos de adaptaciones estructurales y de infraestructura en las cuales podrá mejorar toda su efectividad portuaria así como, de igual, manera enfrentar los tratados de libre comercio que entraran en vigencia en el país, donde los resultados serán a largo plazo y beneficiarán al país no sólo respondiendo a la demanda de dichos acuerdos comerciales, sino también mejorando la logística, desplazamiento y el transporte nacional para las otras áreas comerciales que lo necesiten .

Mauricio Suárez Ramírez, Gerente General de la SPSM, afirma que el puerto se encuentra listo para enfrentar el TLC, para lo cual se ha hecho una gran inversión en su modernización desde el año 2008. Aunque esta modernización se ha pasado de una capacidad en granel para almacenar de 1.5 millones de toneladas por año a 3 millones de toneladas en carbón, con el proyecto Variante Vía Férrea se pasará de una capacidad de 7 millones de toneladas a 9 millones de toneladas por año. Igualmente el año anterior por el puerto transitaron 7.4 millones toneladas de diferentes productos, como carbón, banano, café, granel sólido y líquido y carga general, como vehículos, hierro y materiales para la construcción.

A pesar de todo, estos aumentos de capacidad de puerto nos son tan atractivos como parecen ser pues las respuestas efectivas para el comercio exterior del país necesitan adecuaciones y mejoras en los términos anteriormente mencionados donde igualmente también influyen temas de logística y efectividad en la región donde, no solo el puerto sino que también la ciudad, se debe preparar en términos de movilidad. En él ámbito de movilidad se puede

destacar la mejoría en cuanto a vías de acceso a la ciudad, por ejemplo la construcción de vías como la Doble Calzada, la vía alterna al Puerto que permite la llegada de los vehículos de carga directamente al puerto y la misma modernización del terminal marítimo, así como el anuncio de la construcción de un nuevo Aeropuerto para la ciudad.

Por su parte, el actual presidente del Comité Intergremial del Valle, Germán Jaramillo López, confirmó que la infraestructura aérea y portuaria de la región registra un gran atraso para ser realmente competitivos ante la implementación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos.

Finalmente para preparar a la Sociedad Portuaria de Santa Marta, es necesario planear las obras portuarias totalmente. No se puede pensar que lo que el puerto de Santa Marta necesita es simplemente una ampliación, porque las instalaciones actuales no son aptas para el comercio exterior. El gobierno y la alcaldía, de la mano, deben iniciar de inmediato un verdadero puerto terminal, completamente independiente de lo que existe, para que una vez que la Troncal de Oriente este en pleno servicio, Santa Marta puede responder simultáneamente a las necesidades de esa vía.

De esta manera se entiende que el problema de congestión de cargas a nivel nacional es tanto de puertos como de vías, así como de logística, y este problema debe ser resuelto para cumplir con la demanda del mercado internacional e igualmente el local en términos de comercialización de mercancías.

1. Problema de Investigación

Los Tratados de Libre Comercio (TLC) de Colombia vigentes con Estados Unidos, Canadá, México, Triángulo del Norte, CAN, Chile, MERCOSUR y EFTA; como también TLC en ratificación con Venezuela, Unión Europea y Corea del Sur; TLC en negociación con Costa Rica, Panamá, Turquía, Israel y Japón; y en TLC potenciales con República Dominicana, China, Singapur,

Australia y Nueva Zelanda¹, representa grandes retos para el puerto de Santa Marta manejado por la Sociedad Portuaria de Santa Marta (SPSM), ya que este es el puerto Colombiano con mayor participación de movimiento de la carga. El puerto de Santa Marta es el único puerto multipropósito de la costa atlántica colombiana con servicio de ferrocarril, ofreciendo la posibilidad de efectuar cargues y descargues directos en los muelles. Adicionalmente éste cuenta con una infraestructura capaz de almacenar cualquier tipo de carga: carbón, carga general, gráneles líquidos, químicos, contenedores, granos, y vehículos. Estas características, y una ventaja natural de contar con aguas de gran profundidad, lo hacen uno de los candidatos a ser el puerto con mayor participación en el comercio internacional.

El nuevo panorama comercial demanda a la Sociedad Portuaria de Santa Marta a ser más productiva y competitiva. Esto presionará a que el puerto cree nuevas estrategias, invierta en infraestructura y tecnología, y optimice sus procesos para poder responder a altos volúmenes de cargas que llegaran al país y donde tendrá que ser más eficiente al realizar sus operaciones.

La Sociedad Portuaria necesita enfocarse en promover nuevas estrategias que los ayuden a realizar procesos con calidad y eficiencia para realizar el gran reto que le espera, así como estrategias de mejoramiento continuo que ayuden a que cada eslabón de la cadena de valor del puerto sea cada vez más eficiente para añadir valor e innovación a los procesos.

El estudio gira en base a responder la pregunta ¿Qué necesita el puerto de Santa Marta para posicionarse entre los mejores puertos de Latinoamérica y así enfrentar la demanda de los tratados de libre comercio sin ninguna complicación?

¹ Infografía TLC, CESA Colombia. Recuperado de http://www.cesa.edu.co/CESA/media/TLC/infografia_TLC.html

2. Marco Teórico

Como bien se sabe, Colombia tiene una gran variedad de recursos, los problemas de infraestructura que tiene el país impiden muchas veces tener una efectiva y rápida movilidad de mercancías alrededor del país y con otros países. Pese a esto, se han encontrado medidas para lograr que se dé a cabo un comercio y se muevan alrededor de 81 millones de toneladas en comercio exterior.

Sin embargo, la infraestructura es un tema de preocupación nacional, puesto que si se mejorará este factor se podrían obtener mejores resultados en el campo comercial. Esto soportado por “autores como (Zysman y Tyson, 1983; Cohen y Zysman, 1987; Porter, 1987; Tyson, 1992) consideran que la competitividad de una nación se podría definir como el grado en el que un país, bajo condiciones de libre mercado, es capaz de producir bienes y servicios que satisfagan los tests de los mercados internacionales, mientras que simultáneamente mantiene y amplía a largo plazo la renta real de sus ciudadanos. Así, este concepto de competitividad es el que se utiliza normalmente en las discusiones y mesas de debate con relación a la competitividad de una nación (Krugman, 1994)”.²

De esta manera, La Sociedad Portuaria de Santa Marta junto con los otros puertos de la región, que son los referentes competitivos como los son La Sociedad Portuaria de Cartagena y La Sociedad Portuaria de Barranquilla.

Actualmente se observa que con el objeto de mantener un alto nivel de competitividad y poder atender el creciente volumen de carga transportada, se ve como los grandes puertos regionales han tenido que aumentar su capacidad de manipulación de carga.

Un ejemplo de la importancia y urgencia de esta situación es el Plan de Ampliación del Canal de Panamá que afectará el comercio marítimo de toda la región, ya que este es un punto estratégico en las rutas que conectan la costa este de Estados Unidos con Asia y con la costa pacífica suramericana, así

² Informe Doctoral, Competitividad Internacional de las naciones: Fundamentos Teóricos

como en las que unen esta región de Suramérica con Europa. El costo total de la obra según estimativos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), será de US\$5.250 millones y comprende la construcción del tercer juego de esclusas para evitar la saturación del tránsito y recibir buques de mayor envergadura, tipo Postpanamax de 150 mil toneladas.

En estos términos la infraestructura presenta también un nivel de importancia primordial en términos de competitividad donde Michael Porter advierte que para ser más competitivos en Colombia hay varios factores, donde menciona que “Hay una larga lista, no sé el orden de ellas, pero veo que la infraestructura es un gran problema. Se necesita que se construyan rápidamente puertos, carreteras, permitiendo más el flujo comercial. El otro reto tiene que ver con las regulaciones, hay que facilitar que las compañías cumplan con ellas sin tropiezos. También hay necesidad de hacer cosas en el sistema financiero, el acceso al crédito, de capital disponible, e incrementar los recursos humanos, lo que comienza con la educación básica.”³

3. Marco De Referencia

Los diferentes puertos en el mundo operan bajo un modo portuario en el cual se delimitan las diferentes responsabilidades, operaciones y funciones de un puerto al igual que las empresas de bienes y servicios que se catalogan como operadores portuarios, ya que estas pueden ejercer operaciones dentro de un puerto.

3.1 Modo Portuario

En la actualidad el transporte marítimo representa el 90% del transporte en el mundo, esto gracias a la enorme flota de embarcaciones que transitan los mares hasta todos los rincones del mundo. Con excepción de bienes de pequeño volumen o de aquellos que requieren condiciones de transporte

³Porter, Michael. 2012. *Infraestructura del país es un gran problema*. Registro de Prensa. Revista Portafolio.

especial como las flores, la mayoría de las transacciones del comercio mundial, más de tres cuartas partes, se realiza a través del transporte marítimo con aproximadamente 86.000 buques de más de 100 toneladas de registro bruto⁴. Un buque puede tener capacidad para transportar hasta más de 7.000 contenedores de 20 pies. Si se compara un tren y un buque estos tienen capacidad para 560 contenedores de 20' y 2 contenedores de 20' respectivamente, lo que demuestra las dimensiones de carga de un buque el cual representa una ventaja significativa con respecto a los otros medios de transporte.

El creciente comercio internacional ha impulsado a que los diferentes puertos del mundo tuvieran que cambiar su sistema logístico al igual que sus procesos, llevándolos a ser más efectivos y poder atender la gran demanda de transporte marítimo. Inversiones en infraestructura y tecnología también se han realizado en los puertos para mejorar su productividad, esto con el fin de adaptarse a las nuevas necesidades del transporte marítimo mundial y prestar servicios cada vez más eficientes para los diferentes buques que se han especializado para transportar diferentes tipos de carga como: general, contenedores, gráneles secos, gráneles líquidos, refrigerada y peligrosa.

Debido a esta variedad de buques, es más frecuente la modificación en diferentes puertos del mundo para poder manipular los diferentes tipos de carga. A los puertos en los que se manipulan diferentes tipos de carga se les denomina "Puertos Multipropósito" ya que, como es mencionado anteriormente, se han especializado en prestar diferentes tipos de servicio para la manipulación de la carga y se han ambientado espacios específicos para almacenar tipos de carga. Todos los procesos se manejan en el puerto ya sea desde que un buque llega a un puerto para atracar, recibe los servicios de practicaje, remolque, amarre, manipulación de la carga -carga y estiba-, reparación, tratamiento de aguas residuales y limpieza, entre otros; y los

⁴OIT. 2006. *Las Flotas más importantes por su tonelaje están matriculadas en las Bahamas, China, Chipre, Estados Unidos, Federación de Rusia, Grecia, Japón, Liberia, Malta, Noruega, Panamá y Singapur.* Transporte Marítimo, puertos, pesca; transporte interior.

concernientes con los pasajeros y tripulantes como trámites, despachos y suministros.

De estos servicios, el de manipulación de carga constituye el factor de mayor impacto dentro de la estructura financiera de la actividad, entre un 70% y un 90% dependiendo del tipo de bienes⁵. Es aquí donde sobresalen los grandes puertos del mundo ya que la mayor parte de sus ingresos la obtienen del servicio de almacenaje de la carga y es por esa razón que los esfuerzos se enfocan en ser más competitivos y eficaces en este tipo de servicio.

El desarrollo en infraestructura portuaria es fundamental ya que de esta tecnología depende la elección de grandes embarcaciones y navieras en atracar o no en un puerto marítimo. Contar con instalaciones aptas para recibir la alta demanda de embarcaciones y tener bajos tiempos de maniobras es primordial para evitar las congestiones en los muelles ya que estos incrementan los costos de operación en el puerto y se opta por desviar el tráfico a puertos alternos.

Debido a la complejidad y variedad de los servicios mencionados, a nivel mundial se han desarrollado básicamente tres modelos de administración portuaria el landlord port, el tool port y el services port⁶, donde se combina la participación de agentes públicos, que en la mayoría de los casos son dueños de los terrenos, las costas, la infraestructura y la superestructura. Adicionalmente existen agentes privados quienes son dueños de la maquinaria, y los equipos, y operan el puerto.

En el modelo landlord port, la infraestructura es propiedad de la autoridad portuaria pública y los privados operan y son propietarios de los activos necesarios para el desarrollo de las actividades del puerto como en los puertos de Rotterdam y Buenos Aires. Cuando el modelo de puerto es tool port, el Estado también es dueño de la superestructura (edificios, talleres) y de los

⁵ Trujillo Lourdes, Nombela Gustavo. *Privatización y Regulación de Infraestructuras en Transporte*. 2003. Editorial Alfaomega. Banco Mundial.

⁶ Juhel, M. 1994. *Port Development and Management in Central and South America*. 28^o Congress, Permanent International Association of Navigational Congresses.

equipos y maquinaria, la cual entrega al privado para su operación a través de contratos de concesión o licencias como en Amberes y Seattle. Por otro lado, en el modelo services port, la autoridad portuaria pública es dueña de todo lo que conforma el puerto y se hace responsable de su operación como en los puertos de Singapur y Shanghái. También existen casos excepcionales de services port de naturaleza privada como son Southampton y Felixstowe en el Reino Unido, y Kelang (Malaysia)⁷. Para el caso de las Sociedades Portuarias Regionales en Colombia, el modelo es una mezcla entre landlord y tool port ya que el Estado es dueño de los terrenos, playas y la superestructura, pero no de los equipos ni de la maquinaria. En el caso del puerto regional de Santa Marta el Estado, Ministerio de Transporte, Distrito De Santa Marta, y Agentes Privados (Operlog, Carbosan, Terlinca, Smitco) son los que conforman la sociedad.

Para el tema de los costos en los puertos, estos han reducido en los últimos años ya que se ha estandarizado el uso de contenedores, se manejan contenedores de 20', 40' y 40 high cube lo que ha causado que los costos de manipulación de la carga en puerto sean menores ya que se desarrollaron economías de escala para los servicios de manipulación de la carga. En el caso del puerto de Santa Marta, que ha destinado muelles para la manipulación de un tipo de carga en específico, ha podido reducir sus costos y aumentar sus ingresos ya que los sitios de almacenaje de un tipo de carga se encuentran al lado del muelle a donde llega el buque, reduciendo así los tiempos de las maniobras ya que solamente se dedican al manejo de un tipo de carga, representando mayor especialización en la operación y reduciendo las congestiones dentro del puerto. Otra razón por la cual los puertos han podido reducir sus costos es gracias a la inversión en infraestructura portuaria y tecnología que han ayudado a realizar procesos más eficaces ya que las nuevas exigencias y necesidades de la distribución física internacional obliga a los puertos a incurrir en inversiones con el fin de optimizar el sistema logístico y como consecuencia de esto, minimizar la dependencia de mano de obra.

⁷ Ibid.

La profundidad de los canales de acceso, el tipo de infraestructura (diques, muelles, rompeolas, faros, dársenas) y superestructura (almacenes, oficinas, astilleros, grúas pórtico, grúas móviles, RTG) que componen un puerto, se caracterizan tanto por sus altos costos de construcción como por la poca elasticidad física al momento de ampliar o emprender nuevos proyectos. En el caso del puerto de Santa Marta el espacio donde se encuentra es muy limitado y a la vez reducido, lo que afecta la planeación y construcción de nuevos proyectos.

Como consecuencia del espacio limitado con el que cuenta el puerto de Santa Marta y la intensificación de la competencia local y regional, se ha hecho necesaria la búsqueda nuevas fuentes de financiación mediante mecanismos de participación privada, especialmente a través de contratos de concesión que, junto con las políticas gubernamentales, permitan la adaptación de las instalaciones y el equipamiento portuario a las nuevas necesidades de las empresas navieras: mayor calado y capacidad de almacenamiento, amplios muelles, patios, seguridad y eficiencia en la manipulación de la carga, menores tiempos de tránsito y espera, mejores vías de acceso y nodos de conexión ágiles con otros modos de transporte, y precios más bajos. A partir de la necesidad de contar con financiación la Sociedad Portuaria de Santa Marta permitió el ingreso de empresas privadas que conjunto con el Distrito y el Ministerio de Transporte han venido desarrollando una concesión desde hace 12 años.

La capacidad de respuesta y adaptación de los puertos ante las nuevas exigencias del mercado generadas por la expansión del comercio, la construcción de flotas cada vez más grandes y la gran capacidad de movilización de carga de las grandes navieras internacionales como las de Maersk, Mediterranean, Evergreen, Hapag, entre otras, ha reconfigurado las rutas y la estratificación de los puertos mundiales, en la Tabla 1 se observa la participación de las 10 navieras más importantes en el mercado mundial.

Tabla 1

Clasificación Mundial de Navieras 2013

Ranking	Naviera	TEU's	Share
1	APM-Maersk	2.601.559	15.4%
2	Mediterranean Shg Co	2.267.463	13.4%
3	CMA CGM Group	1.404.218	8.3%
4	COSCO Container L.	717.185	4.3%
5	Evergreen Line	715.127	4.2%
6	Hapag-Lloyd	636.46	3.8%
7	APL	594.203	3.5%
8	Hanjin Shipping	583.492	3.5%
9	CSCL	574.035	3.4%
10	MOL	502.345	3.0%

*Fuente: AXS-Alphaliner Top 100. 2013

Tabla 2

Clasificación Mundial de Puertos 2012

Volumen de Carga Total (Miles de Toneladas)				Tráfico de Contenedores (TEUs - Twenty Foot Equivalent Units)			
Rank	Puerto	País	Toneladas	Rank	Puerto	País	TEUs
1	Shanghái	China	582.000	1	Singapur	Singapur	29.918
2	Ningbo-Zhoushan	China	520.100	2	Shanghái	China	28.010
3	Singapur	Singapur	474.076	3	Hong Kong	China	24.292
4	Rotterdam	Holanda	421.100	4	Shenzen	China	21.420
5	Tianjin	China	355.900	5	Busan	China	13.425
6	Guangzhou	China	344.300	6	Dubai Ports	Emiratos Árabes	11.827
7	Qingdao	China	300.300	7	Guangzhou	China	11.200
8	Hong Kong	China	259.400	8	Ningbo-Zhoushan	China	10.846
9	Qinhuangdao	China	252.200	9	Rotterdam	Holanda	10.784
10	Houston	Estados Unidos	227.000	10	Qingdao	China	10.020
11	Busan	Corea del Sur	222.364	11	Hamburgo	Alemania	9.737
12	South Louisiana	Estados Unidos	211.966	12	Kaohsiung	Taiwán	9.677
13	Shenzen	China	211.200	13	Antwerp	Bélgica	8.663
14	Nagoya	Japón	200.652	14	Tianjin	China	8.500
15	Antwerp	Bélgica	198.500	15	Port Klang	Malasia	7.970

*Fuente: Drewry Maritime, American Association of Port Authorities (AAPA)

Por otro lado se encuentran los grandes puertos regionales que sirven de conexión o pivote entre los principales centros globales de recibo y despacho de mercancías, así como los puertos alimentadores locales que sirven para la redistribución de la carga dejada en estos⁸.

⁸ Banco Mundial. 2006. *Situación Actual y Perspectivas de los Puertos Públicos en Colombia*. Banco Mundial.

Con el objeto de mantener un alto nivel de competitividad y poder atender el creciente volumen de carga y tráfico de contenedores, se ve como los grandes puertos regionales han tenido que aumentar su capacidad de manipulación de carga, lo cual seguramente profundizará las diferencias en infraestructura y superestructura entre los grandes puertos en el mundo y los puertos alimentadores locales, que se queden rezagados en la tecnificación y modernización de sus instalaciones y equipamiento.

Un ejemplo de la importancia y urgencia de esta situación es el Plan de Ampliación del Canal de Panamá que afectará el comercio marítimo de toda la región, ya que este es un punto estratégico en las rutas que conectan la costa este de Estados Unidos con Asia y con la costa pacífica suramericana, así como en las que unen esta región de Suramérica con Europa. El costo total de la obra según estimativos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), será de US\$5.250 millones y comprende la construcción del tercer juego de esclusas para evitar la saturación del tránsito y recibir buques de mayor envergadura, tipo Post -Panamax de 150 mil toneladas⁹.

Aunque la mayor parte de la carga marítima se transporta en la actualidad a través de contenedores, el transporte de gráneles secos y líquidos también requiere de la inversiones en infraestructura para manipular este tipo de carga en las instalaciones portuarias, debido a la capacidad y dimensiones de los buques destinados al transporte de este tipo de carga.

Tabla 3
Clase y Capacidad De Contenedores de los Buques

Clase	Capacidad de Contenedores
Feeder	100-499
Feeder-Max	500-900
Handy	1000-1999
Sub Panamax	2000-2999
Panamax	3000-3999
Post-Panamax	Mayor a 4000

*Fuente: DFI Canal de Panamá 2011

⁹ Programa de Ampliación del Canal de Panamá. Ley 28 del 17 de julio de 2006.

En este contexto y por las características de los bienes que constituyen las importaciones y exportaciones de la región, los principales puertos de América Latina y el Caribe han seguido la tendencia a especializarse en el manejo de contenedores. Como se observa en la tabla 1-4, el comercio marítimo internacional de Suramérica fue el más importante de la región en 2011 con más de 10 millones de TEUs movilizados, seguido por América Central, incluido México, con 6.9 millones aproximadamente y el Caribe, que comercializó un poco más de 4.2 millones¹⁰.

Tabla 4

Mayores Puertos En Latinoamérica en Transporte de Contenedores

Rank	País	Puerto	TEUS
1	Brasil	Santos	2.674,98
2	Panamá	Colon	2.468,52
3	Panamá	Balboa	2.167,98
4	Jamaica	Kingston	1.830,00
5	Argentina	Buenos Aires	1.781,10
6	Perú	Callao	1.680,00
7	Colombia	Buenaventura	1.409,78
8	Chile	Valparaíso	1.203,32
9	Costa Rica	Puerto Limón	1.060,71
10	Venezuela	Puerto Cabello	946,89

*Fuente: DFI Transporte Internacional de Carga y Mercancía 2011, Alvaro Angel V.

3.2 Marco Normativo e Institucional del Transporte Marítimo en Colombia

Ante la situación de crisis administrativa, operativa y financiera por la que atravesaba el sistema portuario colombiano a finales de la década de los ochenta con Colpuertos, y el cambio de modelo económico mundial orientado a la apertura y globalización, mediante la adopción del Estatuto de Puertos Marítimos o Ley 1ª de 1991, se dio inicio a un período de transformación que permitió planificar y racionalizar esta actividad.

¹⁰Comisión Económica para la Cooperación de América Latina

El Estatuto, conformado por un articulado orientado a la reorganización del sistema portuario, inicia dicho proceso con la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia Colpuertos, institución creada mediante la ley 154 de 1959 como entidad competente en la administración y explotación de los terminales marítimos y fluviales de servicio público, en la supervisión, regulación y control de los terminales de carácter privado y con monopolio de los servicios de cargue y descargue de mercancías y servicios a las naves. Su desempeño durante la década de los 80 se caracterizó por la presencia reiterada de pérdidas operacionales, altos costos del personal con prestaciones extralegales sobre la nómina, así como altos índices de inactividad de los puertos, aspectos que de manera conjunta contribuyeron a una situación de déficit fiscal e ineficiencia en el manejo de los mismos.

En reemplazo de Colpuertos, la Ley 1ª definió que las facultades respecto de la actividad portuaria serían competencia de la Superintendencia General de Puertos, entidad creada mediante el mismo Estatuto con funciones específicas en el otorgamiento, modificación, declaratoria de caducidad de las concesiones, control en la reconstrucción de puertos, muelles y embarcaderos, entre otras.

Adicionalmente al objetivo de reorganización institucional del sistema portuario el Estatuto se orientó a propiciar la inserción de capital de origen privado, mediante la posibilidad otorgada tanto a entidades públicas, como a empresas privadas de constituir sociedades portuarias para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios o muelles y, para prestar todos los servicios portuarios, promoviendo de esta manera la implementación de innovaciones tecnológicas y mayor eficiencia en el uso de las instalaciones; de igual forma se buscó afianzar el proceso de descentralización mediante la autorización de la Nación, a entidades territoriales y a entidades descentralizadas para participar en la constitución de las Sociedades Portuarias Regionales, en las cuales se da prelación a los entes locales de aquellas jurisdicciones en donde ya operaba o debía de operar un puerto. A la par se estableció que las Sociedades

Portuarias Regionales pagaran al Estado una contraprestación, de la cual se destinó un porcentaje a favor de los entes locales en los cuales se presentara la situación descrita anteriormente.¹¹

Se determinó en aquel momento que el establecimiento de políticas estatales concernientes a la ampliación de instalaciones portuarias, a la identificación de regiones aptas y convenientes para establecer puertos, a las inversiones públicas y privadas que debían realizarse, así como a las metodologías para establecer contraprestaciones y tarifas, se realizarían mediante la formulación de planes de expansión portuaria, expedidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y aprobados por el Conpes, para períodos de dos años, a través de decretos reglamentarios del plan de desarrollo económico y social.¹²

En cuanto al esquema de contratación, la Ley 1ª de 1991 define así la concesión: “Contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos”¹³

La Ley 1ª continúa rigiendo tras 19 años de vigencia, en la Tabla 2-1 se presenta una breve relación de la normatividad expedida desde 1991 la cual está dirigida a planear, reglamentar, atribuir funciones , competencias, y establecer mecanismos de coordinación del sector marítimo.

¹¹ Mediante la Ley 856 de 2003 se especifica que las contraprestaciones corresponden al uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y al uso de la infraestructura. La primera de ellas se distribuirá en un 80% para la entidad Nacional representada por Invias y el 20% restante para el municipio o distrito en donde opere el puerto con destinación para inversión social. La contraprestación por uso de infraestructura la recibe en su totalidad el Invias o quien haga sus veces.

¹² Artículo 2º. Ley 1ª de 1991. Congreso de la República.

¹³ Artículo 5º Numeral 5.2 Ley 1 de 1991. Congreso de la República.

Tabla 5

Norma	Finalidad
Ley 1a de 1991	Estatuto de Puertos Marítimos – creó la Superintendencia General de Puertos, ordena la liquidación de Colpuertos.
Decreto 2171 de 1992	Reestructuró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte, crea el Invias y define la relación de coordinación entre la DIMAR y el Ministerio de Transporte
Decreto 708 de 1992	Reglamentó las garantías que deben otorgarse de acuerdo con la Ley 1a de 1991.
Decreto 838 de 1992	Reglamentó el régimen de concesiones y licencias portuarias previstas en la Ley 1a de 1991.
Ley 105 de 1993	Designó al Ministerio de Transporte como responsable de la definición de políticas y regulación en tránsito y transporte. Define la integración del sector y del sistema nacional de transporte
Ley 161 de 1994	Determinó la organización de Cormagdalena y le otorga la potestad para conceder permisos, autorizaciones o concesiones para el uso de las márgenes del río Magdalena.
Ley 336 de 1996	Adoptó el Estatuto Nacional de Transporte, unifica principios y criterios para la regulación, reglamentación y operación del transporte, define para el transporte marítimo la calidad de servicio público esencial que continuará rigiéndose por las normas de operación contenidas en la Ley 1a de 1991 y concordantes.
Decreto 1179 de 1999	Creó la Comisión de Regulación de Transporte CRTR
Decreto 1180 de 1999	Reestructuró la Comisión de Regulación de Transporte, los 3 expertos comisionados ya no serán de libre nombramiento y remoción sino de periodo fijo de tres años nombrados por el Presidente de la República.
Decreto 101 de 2000	Modificó la denominación de Superintendencia General de Puertos por Superintendencia de Puertos y Transporte - Supertransporte.
Decreto 2741 de 2001	Trasladó al Min. Transporte las funciones en materia de concesiones y actividad portuaria y limita accionar de la Superintendencia a funciones de inspección, control y vigilancia
Ley 790 de 2002	Expidió disposiciones para adelantar el Programa de Renovación de la Administración Pública a través de la fusión de entidades para subsanar duplicidad de funciones
Ley 856 de 2003	Ordena la inclusión de los valores recaudados por contraprestaciones en el presupuesto de ingresos propios del INVIAS y su destinación.
Decreto 1800 de 2003	Creó el Instituto Nacional de Concesiones INCO y determina su estructura.
Decreto 2053 de 2003	Modificó la estructura del Ministerio de Transporte – incluye labores de formulación de regulación económica y técnica en transporte, tránsito e infraestructura-. Traslada al INCO las solicitudes de concesiones en trámite a cargo del Ministerio.
Decreto 3008 de 2005	Creó la Comisión Intersectorial para orientar el estudio de la revisión del esquema contractual de concesiones
Decreto 1370 de 2007	Autorizó otorgar concesiones en plazos superiores a 20 años y hasta 30 años, bajo ciertas condiciones; y a modificar las vigentes hasta por el plazo que sea necesario para que el inversionista recupere su inversión.
Decreto 3083 de 2007	Estableció mecanismos de cuidado y conservación ambiental en los puertos marítimos dedicados al cargue de carbón.
Decreto 4735 de 2009	Reglamentó el trámite de solicitud de concesiones, para el desarrollo de las actividades portuarias previstas en la Ley 1a de 1991.

Las funciones asignadas a las entidades competentes una vez aprobado el Estatuto de Puertos Marítimos han sido modificadas en diferentes oportunidades resultando un esquema institucional en donde se persigue la especialización de cada ente en las labores de planeación, regulación, administración, inspección, vigilancia y control.

Específicamente en materia de estructuración y administración de los contratos, en el año 2000 la competencia pasó al Ministerio de Transporte. Posteriormente, en el 2003 atendiendo orientaciones del programa de renovación de la administración pública se crea el Instituto Nacional de Concesiones INCO, establecimiento público especializado en la estructuración y administración de los contratos de concesión del sector transporte. En cuanto a las labores de Planeación, continuaron en cabeza del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio de Transporte, entidad que también asume la función reguladora. Las funciones de la Superintendencia de Puertos y Transporte, se circunscriben a las labores de inspección, vigilancia y control mientras que el Invias participa en la gestión portuaria realizando actividades inherentes a construcción y mantenimiento de vías y canales de acceso.¹⁴

Es necesario precisar que con sustento en la Ley 161 de 1994, Cormagdalena¹⁵ forma parte del ordenamiento institucional del transporte marítimo como entidad competente para manejar los asuntos portuarios en los últimos 27 km del Río Magdalena, dentro de los cuales se encuentra el puerto concesionado a la Sociedad Portuaria de Barranquilla.

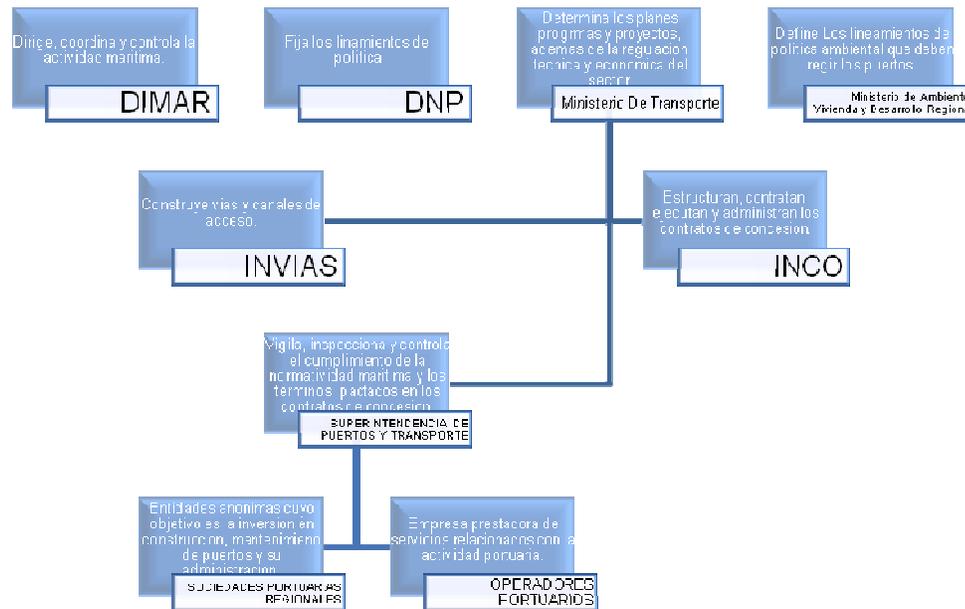
Según el Banco Mundial el desempeño del sector público en la actividad portuaria en Colombia, ha presentado fragmentación institucional y funcional, pasando tras varias reformas de 5 entidades competentes a 12, pérdida de especialización (la Superintendencia General de Puertos controla otros modos

¹⁴ Contraloría General de la República

¹⁵ Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena

de transporte), y concentración de las funciones de administración y control en Bogotá ya que ni el Inco ni la Superintendencia hacen presencia permanente en los puertos.

Arreglo Institucional para la Gestión de Puertos en Concesión



3.3 Evolución de los Contratos de Concesión de las Sociedades Portuarias Regionales

Desde la liquidación de Colpuertos y con base en la nueva Ley 1a de 1991, entra en vigencia el nuevo sistema de concesión portuaria en Colombia, mediante el cual la construcción, administración y operación de los puertos de servicio público, permitirían la participación de actores públicos y privados para poder ejecutar dichas funciones, atendiendo las directrices de las autoridades estatales (Superintendencia de puertos) contenidas en los planes de expansión portuaria emitidos por los entes competentes en materia de planeación.

El otorgamiento de una concesión podría responder a una petición de concesión presentada formalmente por personas organizadas como sociedad portuaria o con clara intención de conformarla, situación que ocurre

actualmente en los principales puertos públicos del país como Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Tumaco.

Para desarrollar la actividad portuaria es necesario suscribir un contrato de concesión, categoría de contrato administrativo mediante el cual la Nación a través de un ente que hace las veces de concedente, permite a un concesionario, rol que únicamente puede ser desempeñado por las Sociedades Portuarias; utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias para la construcción y operación de un puerto.

Para efectos de la prestación del servicio, la norma estableció que las sociedades portuarias podrían contratar con terceros la realización de todas o de algunas de las actividades propias de su objeto; o permitir que terceros prestaran servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones, labor que sería desarrollada por los denominados operadores portuarios¹⁶.

El concesionario asume obligaciones contractuales, entre ellas la realización de las inversiones necesarias en infraestructura y equipo que le permitan aumentar las operaciones y la eficiencia del puerto, las cuales deben corresponder con los planes de expansión aprobados previamente por el Ministerio de Transporte, igualmente, adelantar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de los canales de acceso y demás instalaciones portuarias. Otra obligación hace alusión al pago de la contraprestación, monto que reconoce el concesionario al Estado a cambio de la autorización tanto para utilizar la infraestructura como las zonas de uso público, valores pagaderos según criterios establecidos en la ley y en el contrato y, atendiendo la metodología adoptada en los ya mencionados planes de expansión portuaria.¹⁷

¹⁶ Los contratos suscritos prohibían inicialmente a las sociedades portuarias la operación del puerto, a menos que ello fuera estrictamente necesario, decisión que fue modificada posteriormente al establecer que también podrían incluir en su portafolio de servicios los relativos a la operación, pero evitando condiciones que implicaran competencia desleal o prácticas restrictivas de la misma.

¹⁷ Mediante el Decreto 2688 de 1993, se adoptó la metodología establecida en el Anexo C del Documento CONPES DNP UINF, del 11 de Noviembre de 1993, para el cálculo del valor de la contraprestación.

El plazo por el cual el concesionario tiene la concesión es por lo general de 20 años. Durante este tiempo el concesionario se convierte legalmente en el beneficiario de la remuneración por la inversión realizada además de obtener una rentabilidad por el cobro de tarifas por los servicios de muellaje, uso de instalaciones y almacenamiento de la carga; estas tarifas han sido fijadas en un marco de libertad vigilada, es decir que son establecidas por las sociedades portuarias, pero bajo los lineamientos y vigilancia de los entes estatales competentes. Una vez vencido el plazo, el concesionario está en la obligación de devolver gratuitamente al Estado y en buen estado de operación, todas las construcciones e inmuebles objeto de la concesión, incluyendo las mejoras a ellos realizadas a consta de las diferentes inversiones.

En materia ambiental, las autoridades gubernamentales velarán por la adopción e implementación de un plan de manejo ambiental, constituyéndose también en obligación el deber de los concesionarios de velar por la protección del ambiente y evitar la contaminación.

Según los términos contractuales, al finalizar cada vigencia el Estado debe evaluar el desempeño del concesionario y la carga movilizada, con el fin de ajustar las áreas utilizadas, los indicadores operativos, los costos, los niveles de servicio y los aumentos de productividad; haciendo especial énfasis en la labor de supervisión del cumplimiento de los compromisos de inversión, la aplicación de tarifas y del mantenimiento de condiciones de operación adecuadas entre otras.

En 1993, mediante contrato No.006 suscrito el 24 de junio, la Superintendencia General de Puertos otorga en concesión durante 20 años contados a partir del 13 de diciembre de 1993, el puerto de acceso público de Santa Marta, el cual está habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga general, contenerizada y a granel; a la Sociedad Portuaria Regional de

Santa Marta -SPRSMA-, creada según escritura pública del 24 de febrero de ese mismo año.

El valor fiscal del contrato se estimó en US\$18.191.336, la contraprestación por zona de playa en US \$11.001.478 o veinte cuotas anuales de US\$1.546.207 con posibilidad de pagar las anualidades en cuatro cuotas trimestre anticipado. La contraprestación por los activos de Colpuertos se estableció en \$730.502.000 para los dos primeros años, valor que se reajustaría a partir del tercero de acuerdo con la inflación.

El contrato ha sido objeto de seis modificaciones mediante otrosí, tres (3) de ellos¹⁸ hacen alusión a las garantías requeridas; su cuantía, periodo, constitución y aprobación y, a la exigencia de una garantía adicional y específica para la realización de estudios de impacto ambiental. El otrosí No.2 de septiembre 8 de 1993, modifica la contraprestación por los activos de Colpuertos entregados en concesión, quedando como un valor fijo que no está sujeto a la inflación y cuyo monto se estableció en un valor de US\$7'189.858, o montos anuales de US\$545.488 durante los primeros cuatro años; a partir del quinto podría ser plena dependiendo del uso de las instalaciones, del análisis financiero de la auditoría externa contratada para tal fin y de la evaluación de la Superintendencia General de Puertos; y no puede ser inferior al establecido para los cuatro primeros años.

Mediante otrosí No. 5 suscrito el 22 de diciembre de 1999 se autoriza al concesionario a prestar los servicios de operación portuaria y se establece que a partir del 1º de septiembre de 1998 la facturación de la tasa de Vigilancia Ambiental es competencia del Ministerio del Medio Ambiente. El otrosí No. 6 suscrito el 3 de enero de 2005 determina que el Inco será la entidad contratante y que para efecto de los pagos a cargo del concesionario la entidad competente para su cobro y recaudo es el Invias.

¹⁸ Otrosí No.1 de agosto 5 de 1993, Otrosí No. 3 de septiembre 9 de 1993 y Otrosí 4 de septiembre 30 de 1993.

Respecto a los bienes entregados en concesión, estos incluyeron muelles, bodegas, cobertizos, edificios, patios, obras de urbanismo y vías internas, necesarios para la prestación del servicio y la operación.

Mediante el otrosí número 006 al contrato de concesión portuaria número 006 de 1993, el Instituto Nacional de Concesiones y el concesionario suscribieron una modificación con base en la Resolución 245 de mayo de 2008, en el cual se amplía el plazo de la concesión por un periodo de 20 años adicionales, con la obligación de realizar inversiones por US\$ 127,3 millones.

Dichas inversiones están destinadas principalmente a la ampliación y modernización de la infraestructura y equipamiento portuario mediante extensión hacia zonas aledañas y readecuación de instalaciones existentes así como adquisición de equipos para introducir nueva tecnología, eficiencia en el servicio y aumento de la capacidad.

Las inversiones serán llevadas en tres etapas comprendidas entre 2008-2011, 2012- 2020 y 2021-2033, destinadas en un 70% para infraestructura y equipos para los terminales de contenedores, gráneles y carga general; y en un 30% para tablestacado de muelles, re potenciación del puerto y seguridad.

Tabla 6

	Primera Etapa 2008-2011	Segunda Etapa 2012-2020	Tercera Etapa 2021-2033	Total 2008-2033
Inversiones Aprobadas	USD \$57.163.320	USD \$44.907.681	USD \$25.311.454	USD \$127.355.455

*Fuente: Otrosí 006 de 2008 al contrato de concesión portuaria 006 de 1993.

El 70% de dichas inversiones se efectuarán en el periodo restante de la actual concesión portuaria por la necesidad de adecuar rápidamente la infraestructura y la obligación de cumplir indicadores operacionales aceptables¹⁹ y también para poder prepararse a los diferentes retos a los que tendrán que enfrentar los

¹⁹ Informe Contraloría General – Renegociación contrato de concesión portuaria, Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, Marzo 7 de 2008. Respuesta a observación sobre proceso de renegociación No.2 CGR dirigida al señor Ministro de Transporte.

diferentes puertos colombianos debido al incremento del comercio internacional y el movimiento de carga contenerizada.

Lo anterior implica que durante los 10 años restantes de la concesión se considere un periodo muerto en inversión de infraestructura y equipos, pues para la etapa tres 2021-2033, apenas se destinan inversiones por US\$4,7 millones destinados al terminal de gráneles. De acuerdo con la información reportada por el Grupo de Puertos del Inco las inversiones se observa que a marzo de 2009 solo se han ejecutado el 2,5% de las inversiones programadas en los años 2008 y 2009.

Tabla 7

Descripción	2008	2009
Inversiones Programadas (USD)	USD 13.598.374	USD 19.161.473
Inversiones Realizadas (USD)	USD 782.159	USD 26.673

*Fuente: Inco - Grupo de Puertos.

4. Estudio Sociedad Portuaria de Santa Marta

A continuación se presentan las características principales de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, puerto regional en el que está enfocado el interés del estudio que se está realizando. Para esto se ha recopilado tanto información de la página web, como información de la entidad por medio de contacto directo, telefónico, así como por medios electrónicos de comunicación.

4.1 Misión

Prestar servicios portuarios y logísticos multipropósito a la medida de las necesidades de nuestros clientes.²⁰

4.2 Visión

Ser en el año 2016 como la mejor opción portuaria y logística multipropósito del Caribe Colombiano.²¹

²⁰ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Misión. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Empresa/Empresa.aspx>

4.3 Política Integral

La Sociedad Portuaria de Santa Marta y Subordinadas, trabaja en la prestación de servicios portuarios y logísticos integrales comprometido con la satisfacción de las necesidades de nuestros clientes, a través de la mejora continua de los procesos, comprometido con la minimización de emisiones atmosféricas, disminución del consumo de los recursos naturales y manejo de residuos mediante la incorporación de tecnologías y procesos ambientalmente limpios, impulsando la rentabilidad de los socios, asegurando la integridad física, con alto sentido de responsabilidad social y fundamentado en el Sistema Integrado de Gestión, cumpliendo con los objetivos, la normatividad y otros requerimientos aplicables.²²

4.4 Política de Seguridad Corporativa

La Sociedad Portuaria de Santa Marta S.A. y sus Empresas Filiales, protegen y se esfuerzan por la seguridad física e integral de su talento humano, así como la de todas la partes interesadas en el negocio, identificando los riesgos relacionados con las actividades que desarrollamos.

La eficacia de nuestro Sistema de Gestión en Control y Seguridad, permite evaluar de manera proactiva los agentes generadores de riesgos, garantizando un comercio de mercancías seguras y alejando la posibilidad de terrorismo. Analizamos evidencias históricas de desempeño deficiente en el control y seguridad en el comercio internacional y demás actividades ilícitas; de la misma forma reaccionamos eficazmente con nuestro personal competente ante incidentes o situaciones críticas que lo afecten.

²¹ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Visión. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Empresa/Empresa.aspx>

²² SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Política Integral. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Empresa/Empresa.aspx>

4.5 Estrategia Empresarial

La Sociedad Portuaria de Santa Marta se ve muy eficiente ante los otros puertos como dice Maria Luisa Anacona, directora del área Comercial del Puerto, “Nos vemos como un puerto muy eficiente el cual se ha ido preparando a través del tiempo para asumir los retos que exige el TLC, por eso se ha ido invirtiendo en tecnología, infraestructura, equipos para cada una de las sub-terminales de carga del puerto de Santa Marta, lo que permitirán brindar un puerto de paso de las cargas con una alta ocupación de muelles pero de manera eficiente, pues por ser un puerto pequeño debemos procurar que las cargas y descargas marítimas se realicen en menor tiempo para que haya disponibilidad en recibir mayor número de buques.”²³

Adicionalmente Mauricio Suarez, Gerente General tiene una visión más allá del puerto “El puerto de Santa Marta no se ve solo como puerto, nuestra identidad es de Ciudad-Puerto, es por esto que trabajamos de la mano con las nuevas zonas logísticas de la ciudad para que se vea santa marta una opción de inversión de industrias que fomenten el comercio exterior, generen empleo y desarrollo al departamento.”²⁴

El puerto de Santa Marta piensa expandirse para mejorar operaciones ya que cuenta con una extensión en el atlántico a través de la terminal BITCO, donde se ha diseñado una terminal de contenedores la cual se espera empiece su funcionamiento a partir del segundo semestre del 2013. En esta sub-terminal también se contará con grúas pórticos similares a las que se manejan hoy día en el puerto de Santa Marta, y se espera que, por medio de su filial, BITCO sea la primera terminal en el atlántico con esta tecnología.

Por lo anteriormente descrito, el puerto de Santa Marta, a través del tiempo, se ha ido preparando y sigue invirtiendo en tecnología y desarrollo para ser un puerto competitivo frente a los otros puertos de la Región Caribe.

²³ Anacona, María Luisa. 2013. *Entrevista realizada en fuentes primarias por parte de los autores.*

²⁴ Suarez, Mauricio. 2013. *Entrevista realizada en fuentes primarias por parte de los autores.*

4.6 Servicios

La Sociedad Portuaria de Santa Marta es un puerto multimodal, como se ha dicho anteriormente. Este se encuentra dividido en cuatro terminales, en los que se dividen los servicios portuarios brindados.

El Terminal de Carga General Sociedad Portuaria de Santa Marta, a través de su empresa filial Suministros Generales, ofrece servicios especializados para la atención de la carga brindando servicios de descargue y cargue de motonaves, porteo y cargue para el despacho de mercancías, alquiler de equipos, suministro de personal, urbanéos, unitarización y desunitarización de carga, aprovisionamiento de buques y almacenaje en Zona Franca Comercial. Las cargas más representativas que se maneja en el TCG son carga general, vehículos, aceros, tuberías, cargas de proyecto y cargas extra dimensionadas.²⁵

En el Terminal de Carbón, la Operadora de Carbón de Santa Marta, Carbosan, es la filial de Sociedad Portuaria de Santa Marta encargada de realizar las operaciones de carbón al interior del terminal samario. Cuenta con Certificado ISO 9001:2008 en su sistema de gestión de calidad e ISO 14001:2004 en su sistema de gestión ambiental²⁶.

El Puerto de Santa Marta ofrece excelente infraestructura y servicios logísticos para las importaciones de granel sólido en el país. El Terminal de Granel, Operlog, cuenta con personal idóneo, equipos y la experiencia de un puerto cuya especialización durante años ha sido en el manejo de gráneles. Este terminal tiene un rendimiento operacional de 8.000 toneladas diarias.

Por último, pero igual de importante, está la Terminal de Contenedores, Santa Marta International Terminal Company S.A. (SMITCO). Esta una sociedad entre SSA International y la Sociedad Portuaria creada con el fin de administrar, operar y comercializar el terminal de contenedores del Puerto de Santa Marta. La capacidad para operar de esta terminal es de 300.000 TEUS.

²⁵ Suarez, Mauricio. 2013. *Entrevista realizada en fuentes primarias por parte de los autores.*

²⁶ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta. Terminales.* Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Terminales/Terminales.aspx>

4.7 Infraestructura

En el Terminal de Carga General (TCG) se cuenta con 10.600 metros cuadrados (m²) de capacidad en almacenamiento descubierto al interior del puerto sumándole a esto, la capacidad de almacenamiento en zona externa que es de 31.764 m² en almacenamiento descubierto y 9.417 m² en bodegas cubiertas.

En la Terminal de Carbón (TC) se ha visto una gran inversión en una moderna infraestructura, superando los \$26 millones de dólares²⁷ que hace posible el cargue del mineral directo en los muelles, la cual está dotada de 5 volcadores de 700 camiones por día, 3 apiladores radiales, 350 metros de banda tubular (pipe-conveyor), 400 metros de bandas transportadoras de 48 pulgadas de ancho, 4 cargadores frontales CAT 992 de 20 toneladas, 2 tolvas de 30 toneladas cada una y 1 cargador directo de buque con capacidad de 2.200 toneladas por hora.

Por otro lado, en la Terminal de Granel (TG) de la Sociedad Portuaria de Santa Marta hay una gran capacidad de almacenamiento que abarca 69.000 toneladas de almacenamiento en silos, 31.500²⁸ toneladas de almacenamiento en bodegas mecanizadas, 18.500 toneladas de almacenamiento en bodegas no mecanizadas. Para el traslado los productos, el TG cuenta con 1 grúa móvil de tierra con capacidad de 280 toneladas por hora, 1 equipo de succión con capacidad de 180 toneladas por hora, 1 equipo de succión con capacidad de 450 toneladas por hora y descargue a silos por banda con capacidad de 170 toneladas por hora.

El cuarto terminal es el Terminal de Contenedores (TC), asociación entre SSA International y la Sociedad Portuaria de Santa Marta.²⁹ Este terminal cuenta con 8,7 hectáreas para almacenamiento y operación, 320 metros de línea de atraque, 12,1 metros de calado para atención de Motonaves y 576 conexiones

²⁷ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Terminal de Carbón. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Terminales/Terminales.aspx>

²⁸ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Terminal de Granel. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Terminales/Terminales.aspx>

²⁹ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Terminales. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Terminales/Terminales.aspx>

para contenedores refrigerados, 2 grúas pórtico Postpanamax 100% eléctricas, 4 RTG's de 6 +1 totalmente eléctricas, 6 Top Loaders, 1 Side Pick para manejo de contenedores vacíos, 20 Yard Trucks y 14 Bomb Carts.

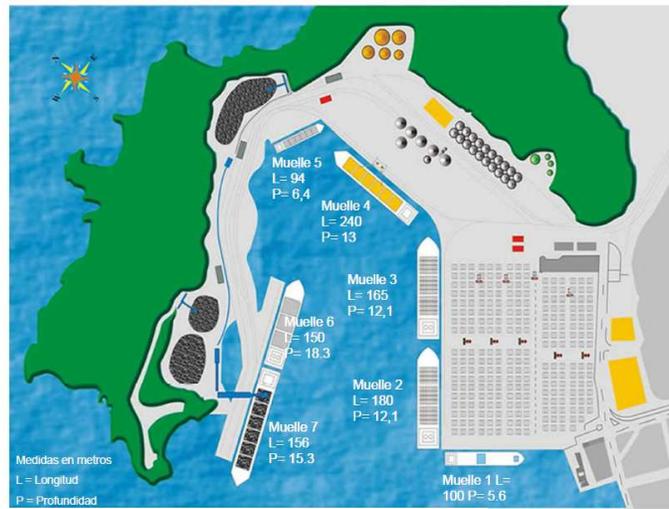
Adicionalmente el puerto de Santa Marta cuenta con bodegas refrigeradas³⁰ con un área total de 7,70 metros de ancho y 78 metros de largo, plataforma externa y columnas cada 3 metros. Estas bodegas brindan a los clientes un aseguramiento de la cadena de frío requerida, mayor seguridad en las operaciones, optimización del tiempo operativo, amplitud de espacios para inspecciones y movilidad de la carga, disponibilidad de dos frentes de trabajo simultáneos y simplificación de trámites aduaneros que facilitan las exportaciones desde la Zona Franca.

En total, el operador de la SPSM tiene 203 equipos.³¹ Entre estos se encuentran 1 Reach Stacker con capacidad de 45 toneladas, 1 grúa móvil, 138 aparejos para carga general, 5 tracto camiones con capacidad de 35 toneladas cada uno, 7 Pallet Jack con capacidad de 2,72 toneladas y 20 Pallet Jack con capacidad de 2 toneladas, 3 montacargas eléctricos con capacidad de 3, 8 toneladas y otros 3 con capacidad de 2,4 toneladas, 3 montacargas de 15 toneladas, 2 montacargas de 7 toneladas, 1 montacargas de 5,5, 14 montacargas de 3 toneladas, 3 montacargas de 2,5 toneladas, 1 cama baja con capacidad de 70 toneladas y 1 grúa de tierra con capacidad de 104 toneladas.

A continuación se puede ver un mapa de la distribución en la que se pueden observar los diferentes muelles y terminales de carga de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

³⁰ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Bodegas Refrigeradas. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Servicios/BodegasRefrigeradas.aspx>

³¹ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Equipos. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Servicios/Equipos.aspx>



*Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta



*Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta

4.8 Desarrollo Tecnológico

En la actualidad, la Sociedad Portuaria ha tenido un gran desarrollo en cuanto a tecnología, servicios y equipos de movimiento. Hoy en día se puede hacer cargue directo, se ve un mejoramiento en el manejo ambiental, hay un aumento permanente de la eficiencia operacional y el puerto ha sido certificado por el Sistema Integrado de Aseguramiento de Calidad ISO 9001 y el Sistema Integrado de Gestión Ambiental ISO 1400.

“En estos momentos la SPSM está realizando la reestructuración de la entrada al terminal marítimo con obras civiles y tecnología, ampliación de los canales de acceso, colocando basculas a las entradas y salidas del puerto, estas basculas se encuentran conectadas al sistema de información portuaria en línea, lo que permite que los vehículos se dirijan de manera directa a cada una de las operaciones y su retorno sea de la misma manera, es decir con mayor agilidad y un acceso más seguro”³² asegura el Gerente General Mauricio Suarez.

A continuación podemos observar las inversiones que se han realizado en desarrollo e infraestructura en los años pasados y en los años a venir las cuales se han planeado por etapas.³³

Tabla 8

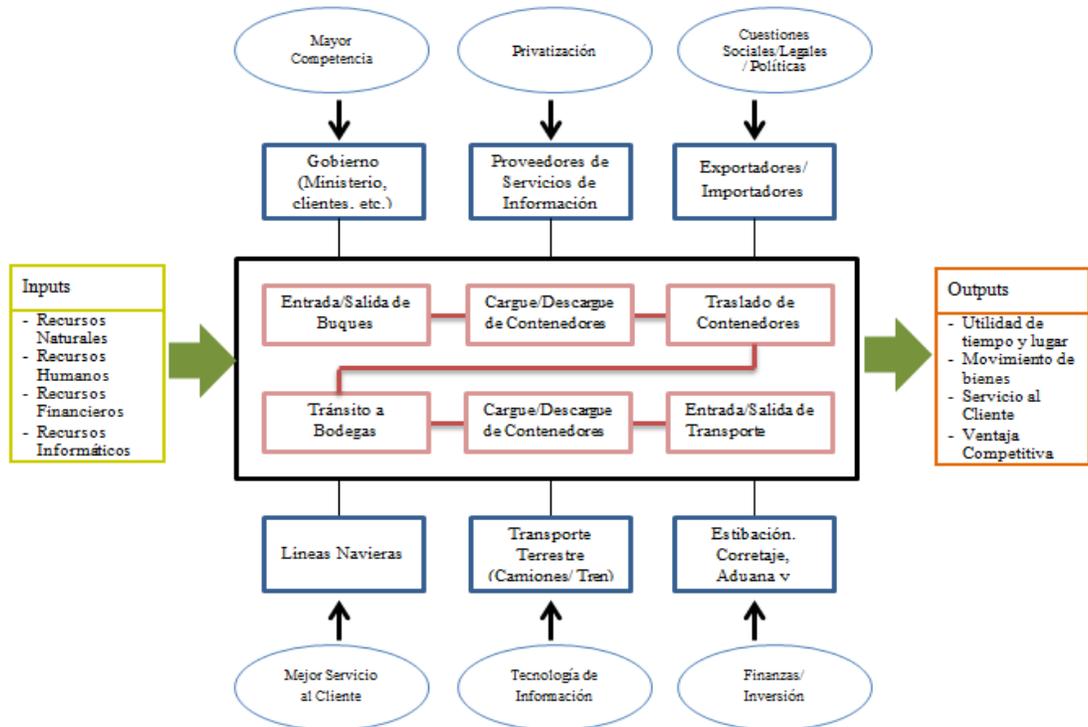
INVERSIÓN	Primera Etapa 2008 -2011	Segunda Etapa 2012 - 2020	Tercera Etapa 2011 - 2033	Total Inversión (USD)
Infraestructura Terminal Contenedores	17.8	16.3	-	34.1
Equipos Terminal Contenedores	21.8	3.2	-	25.0
Infraestructura Terminal Gráneles	7.7	10.5	4.7	22.9
Equipos Terminal Gráneles	4.4	-	-	4.4
Infraestructura Terminal Carga General	-	2.7	-	2.7
Equipos Terminal Carga General	-	-	-	-
Subtotal	51.7	32.7	4.7	89.1
Tablestacado Muelles	2.7	2.6	-	5.3
Repotenciación del Puerto	-	6.9	20.6	27.6
Seguridad (Scanners)	2.7	2.7	-	5.4
Total	57.1	55.9	25,3	127.4

*Fuente: Tabla creada por los autores de la tesis basada en información suministrada por empleados de la SPSM.

³² Suarez, Mauricio. 2013. *Entrevista realizada en fuentes primarias por parte de los autores.*

³³ Información proporcionada por el área comercial de la Sociedad Portuaria de Santa Marta

4.9 Cadena de Suministro



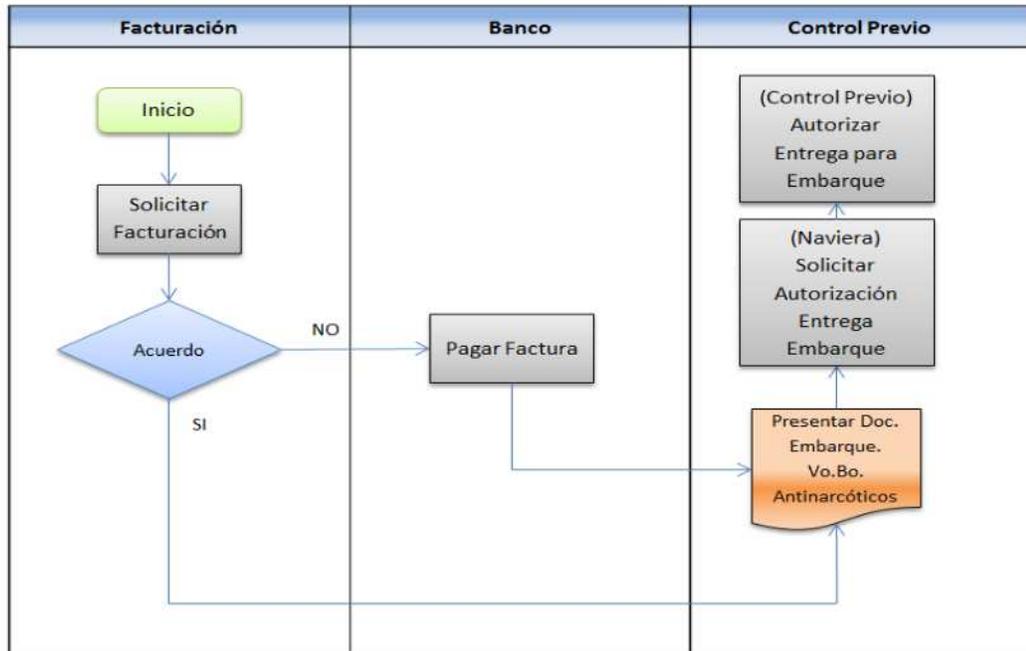
*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en información suministrada por SPSM.

4.10 Cadena de Valor



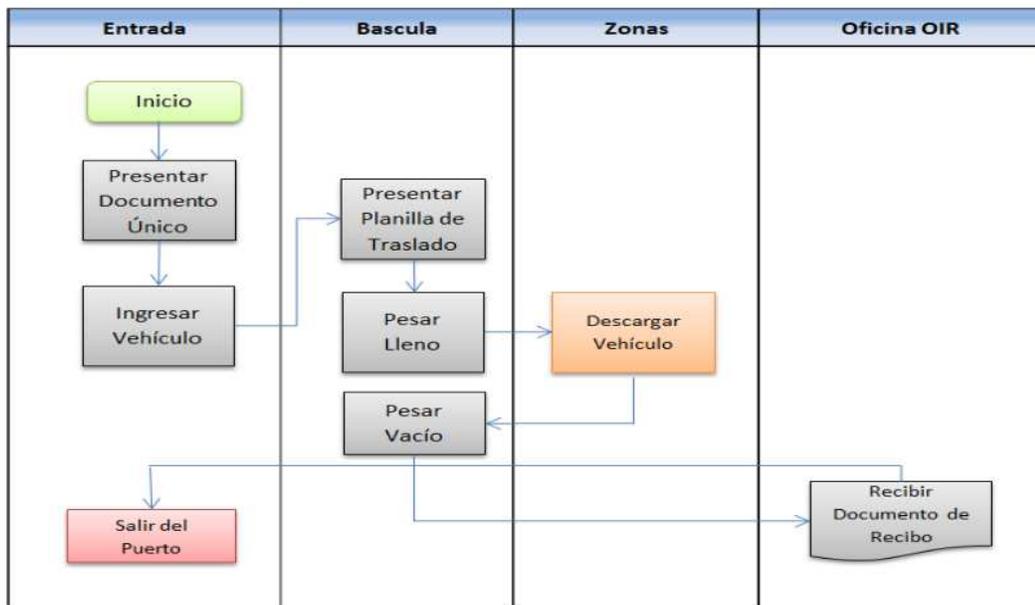
*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en la Cadena de Valor de Porter

Entrega Carga de Exportación



*Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta

Recibo Exportación



*Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta

4.12 Clientes

La Sociedad Portuaria de Santa Marta es una empresa prestadora de servicios por tanto todos los usuarios del puerto son los clientes. Los clientes del puerto abarcan un gran rango de usuarios incluyendo desde importadores y exportadores, mayoristas y minoristas, hasta los agentes de aduana, los operadores portuarios, las líneas navieras y los agentes marítimos que requieren de este puerto. Estos serán vistos con más detalles en los capítulos a continuación.

A pesar del rango grande de clientes, la SPSM tiene ciertos clientes que son llamados “Aliados Importantes” ya que son los que más requieren la prestación de servicios de este puerto. Entre ellos se encuentra la Asociación de Bananeros del Magdalena, Asbama, quienes aspiran a lograr su sostenibilidad en el mediano y largo plazo. Bancol, Uniban y Banadex son otras de las asociaciones bananeras de la zona de Urabá, Antioquia. Shell Colombia S.A. es un aliado importante de aceites lubricantes, en Santa Marta opera un depósito de líquidos, que es utilizado para la importación de aceites básicos para la propia producción de lubricantes de uso final en motores y maquinaria.

4.13 Proveedores

Los proveedores en la Sociedad Portuaria de Santa Marta son aquellos que brindan sus servicios para que el puerto pueda operar. Dichos proveedores incluyen aquellas empresas que brindan o al puerto, desde aseo hasta consultorías, las empresas de remolcadores, las casas inspectoras, las casas de fumigación, entre otras. Como ejemplo claro de estos proveedores se encuentra Terlinca S.A., compañía que ofrece cargue, descargue, almacenamiento y manejo logístico de gráneles líquidos con lo cual cuenta con un amplio equipo para brindar los mejores servicios portuarios. Así mismo, las personas que trabajan en el también son proveedores de la Sociedad Portuaria

de Santa Marta empresa como los pilotos, los operadores de remolcadores, los operadores portuarios, entre otros que ofrecen su servicio a la compañía.

4.14 Líneas Navieras

Tabla 9

LÍNEA ³⁵	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T ³⁶	AGENTE
MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY	Cristobal - Gulf - Colombia Feeder	New Orleans	EEUU	12	Navenal
		Houston	EEUU	10	
		Altamira	México	8	
		Veracruz	México	6	
		Cristóbal	Panamá	2	
		Santa Marta	Colombia	...	
		Cristóbal	Panamá	1	
		New Orleans	EEUU	6	
		Houston	EEUU	9	
		Altamira	México	11	
		Veracruz	México	13	

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
MAERSK LINE	Expreso	Houston	EEUU	17	Maersk
		New Orleans	EEUU	15	
		Mobile	EEUU	13	
		Progreso	México	11	
		Santo Tomás	Guatemala	8	
		Belice	Belice	7	
		Puerto Cortes	Honduras	6	
		Manzanillo	Panamá	3	
		Santa Marta	Colombia	...	
		Manzanillo	Panamá	1	
		Moín	Costa Rica	2	
		Puerto Cortes	Honduras	5	
		Santo Tomás	Guatemala	6	
		Houston	EEUU	10	
		New Orleans	EEUU	12	
Mobile	EEUU	14			

³⁵ Información suministrada por la Sociedad Portuaria de Santa Marta. Esta información también puede ser vista su página web www.spsm.com.co

³⁶ Tiempo de Tránsito

		Progreso	México	16	
--	--	----------	--------	----	--

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
SEABORD MARINE	Costa Este de Estados Unidos	Fernandina	EEUU	6	Seabord Marine
		Miami	EEUU	4	
		Santa Marta	Colombia	...	
		Oranjestad	Aruba	3	
		Willemstad	Curazao	3	
		Miami	EEUU	7	
		Fernandina	EEUU	9	

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
SC LINE		Houston	EEUU	5	SC Line
		Santa Marta	Colombia	...	
		Houston	EEUU	5	
		Jacksonville	EEUU	1	
		Port Everglades	EEUU	4	
		Santa Marta	Colombia	...	
		Port Everglades	EEUU	4	
		Jacksonville	EEUU	1	
		Veracruz	México	1	
		Altamira	México	4	
		Santa Marta	Colombia	...	
		Altamira	México	4	
		Veracruz	México	1	
		Manzanillo	México	4	
		Santa Marta	Colombia	...	
		La Guajira	Colombia	1	
		Santa Marta	Colombia	...	
		Manzanillo	México	4	
		Zarate	Argentina	2	
		Sao Paulo	Brasil	12	
Santa Marta	Colombia	...			
Sao Paulo	Brasil	12			
Zarate	Argentina	2			

*Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
DOLE	Costa Este	Port Everglades	EEUU	8	Agencia Marítima
		Wilmington	EEUU	4	

		Santa Marta	Colombia	...	Oceanic
		Puerto Limón	Costa Rica	1	
		Puerto Castilla	Honduras	3	
		Port Everglades	EEUU	5	
		Wilmington	EEUU	7	

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
GREAT WHITE FLEET	AW	Amberes	Bélgica	9	CLC
		Santa Marta	Colombia	...	
		Moín	Costa Rica	2	
		Santa Marta	Colombia	...	
	AW	Amberes	Bélgica	11	
		Gotemburgo	Suecia	20	
		Bremerhaven	Alemania	17	
		Moín	Costa Rica	2	
		Santa Marta	Colombia	...	

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
INTERMARINE	De Las Américas	Houston	EEUU	8	Naves
		Santa Marta	Colombia	...	
		Cartagena	Colombia	1	
		Barranquilla	Colombia	1	
		Guarano	Venezuela	3	
		Maracaibo	Venezuela	4	
		Houston	EEUU	7	

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
DAN GULF SHIPPING	Caytrans BBC	Mobile	EEUU	6	Transmares
		Santa Marta	Colombia	...	
		Cartagena	Colombia	1	
		Houston	EEUU	6	
		Mobile	EEUU	8	

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
MARFRET	CES	Amberes	Bélgica	11	AMI
		Santa Marta	Colombia	...	

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
FYFFES	Servicio "C"	Amberes	Bélgica	11	Turbaduaana

	(Banano)	Santa Marta	Colombia	...	
		Portsmouth	Inglaterra	12	

LÍNEA	SERVICIO	PUERTO	PAÍS	T/T	AGENTE
SEATRADE	Seamed	Tarragona	España	22	Caribbsa
		Génova	Italia	20	
		Turbo	Colombia	5	
		Moín	Costa Rica	3	
		Santa Marta	Colombia	...	
		Trarragona	España	13	
		Génova	Italia	15	

*Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta

4.15 Operadores Portuarios

La Sociedad Portuaria de Santa Marta cuenta con una gran variedad de operadores portuarios en ciudades como Barranquilla y Bogotá, pero más del 90% se encuentran ubicadas en Santa Marta. A continuación se presenta una lista de las empresas prestadoras de diferentes servicios que contribuyen a la operación logística del puerto siendo éstas mismas empresas parte de los proveedores como mencionamos anteriormente.

Tabla 10
Operadores Portuarios SPSM

EMPRESA	CIUDAD	EMPRESA	CIUDAD
ALCON CY CFS LTDA.	Santa Marta	MOLINOS SANTA MARTA	Santa Marta
ALMAGRARIO	Santa Marta	NAUTIPORT	Santa Marta
ALMAVIVA S.A.	Santa Marta	OPERACIONES MUNDIALES	Santa Marta
ANDREAS SHIP CHANDLERS	Santa Marta	OPERCAR LTDA.	Santa Marta
ARAS LTDA	Santa Marta	OPERCOSTA LTDA.	Santa Marta
ASISMAR LTDA.	Santa Marta	OPERLOG	Santa Marta
BAUPRES LTDA.	Santa Marta	OPERSER	Santa Marta
C.T.S. COLOMBIA	Santa Marta	PILOTOS MAR CARIBE LTDA.	Santa Marta
CARBOSAN S.A.	Santa Marta	PORT TRADE	Santa Marta
CARGO RISK MANAGEMENT	Bogotá	PROSERPUERTO	Santa Marta
COOCOSAM	Santa Marta	RECIMAR LTDA.	Barranquilla
COOSERPO	Santa Marta	RETAR LTDA.	Santa Marta
DESMAR LTDA.	Santa Marta	RUIDIAZ MENDEZ ANDRES	Santa Marta
EFICARGA	Santa Marta	S.G.S. COLOMBIA	Santa Marta
EQUIMON S.A.	Santa Marta	SEACOM LTDA.	Santa Marta
EQUIPOS DEL CARIBE LTDA.	Santa Marta	SEDICO LTDA.	Santa Marta
ESTIBA LTDA.	Santa Marta	SERTEBA LTDA.	Santa Marta
ESTIMART	Santa Marta	SERVI HERNANDEZ	Santa Marta
ESTINORTE LTDA.	Santa Marta	SERVICIO DE PUERTO FELICIDAD	Santa Marta
EXPOCARIBE S.A.	Santa Marta	SERVICIO TENCICO MARITIMO	Santa Marta
FALCON SERVICE LTDA.	Santa Marta	SERVICONT E.U.	Santa Marta
FUMIGACIONES DEL CARIBE	Santa Marta	SESCARIBE	Santa Marta
FUMISERVICIOS	Santa Marta	SOC. PORTUARIA DE SANTA MARTA	Santa Marta
GEOVANNI ERNESTO PIZARRO R.	Barranquilla	SOTRAMAR	Santa Marta
GRANPORTUARIA	Santa Marta	SUMINISTROS GENERALES	Santa Marta
INSPECTORATE	Santa Marta	SUMINISTROS LOS SOCIOS	Santa Marta
INTERBUG S.A.	Santa Marta	SUMINISTROS RB	Santa Marta
JOAQUIN EMILIO GALVIS	Santa Marta	SUPER PORTUARIA	Santa Marta
MARSERVICIOS	Santa Marta	TRANSPORTES MARTINEZ Y ASCS.	Santa Marta
MISION PORTUARIA	Santa Marta	TRANSPORTES MAX PAEZ	Barranquilla

*Fuente: Tabla creada por autores con información de la Sociedad Portuaria de Santa Marta

Estas son más de 60 empresas que comprenden los operadores portuarios³⁷ por medio de la prestación de servicios u outsourcing desde fumigación de bodegas hasta pilotos de buques o remolcadores. Muchas de estas empresas

³⁷ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Operadores Portuarios. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Directorio/Terceros.aspx>

se encuentran ubicadas dentro del área de la Sociedad Portuaria como Alcón CY CFS, Almagraria, Aras, CTS Colombia, Compañía Operadora Portuaria Cafetera, Cooserpo, Eficarga y Quimon entre otras, ya que sólo operan acá y prefieren brindar un servicio especializado. Adicionalmente se puede observar que dentro de estas están la Sociedad Portuaria de Santa Marta así como también Carbosan S.A., y Operlog que, como se mencionó anteriormente, son filiales de la Sociedad Portuarias y están bajo la dirección del Gerente General de la SPSM Mauricio Suarez.

4.16 Agentes de Aduana

Según el decreto 2883 de 2008 las agencias de aduanas son: “Personas jurídicas autorizadas por la DIAN para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades”³⁸. Conforme con los parámetros establecidos en este decreto, las agencias de aduanas se clasifican en cuatros niveles según el patrimonio líquido que posean y puedan soportar contablemente.

En la Sociedad Portuaria de Santa Marta operan más de 270 agencias de aduanas³⁹ de todos los niveles, en la mayoría de nivel 1 y 2. Las agencias que operan en este puerto de Santa Marta tienen representación ante la DIAN y se encuentran inscritas en esta entidad y en la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

A continuación se puede observar una lista de agencias aduaneras de distintos niveles inscritas en el puerto de Santa Marta que ejercen en la ciudad.

³⁸ Decreto 2883 de 2008.

³⁹ SPSM. 2013. *Sociedad Portuaria de Santa Marta*. Agentes de Aduana. Recuperado de <http://www.spsm.com.co/Directorio/Terceros.aspx>

Tabla 11
Agencias de Aduanas en Santa Marta

EMPRESA	CIUDAD
ADUANAS AVIA LTDA SIA	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS ABC REPCEV SA NIVEL 1	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS ABC REPCEV SA NIVEL 1	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS ADUANAMIENTOS LTDA NIVEL 1	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS AGUASIA SA NIVEL 2	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS CARLOS E CAMPUZANO SA NIVEL 1	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS CEVA LOGISTICS LTDA	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS DHL GLOBAL FORWARDING COLOMBIA SA	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS GRANANDINA LTDA NIVEL 1	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS HERMANN SCHWYN & CIA SA	Santa Marta
AGENCIA DE ADUANAS OVIC S EN C NIVEL 1	Santa Marta
PETRO CIA LLTDA NIVEL 2	Santa Marta
PROFESIONAL SA NIVEL 1	Santa Marta
ROLDAN SA NIVEL 1	Santa Marta
SERVADE SA NIVEL 1	Santa Marta
SIA UNIVERSAL LOGISTICS LTDA	Santa Marta
SIACOMEX LTDA NIVEL 1	Santa Marta
ALMAGRARIO SA	Santa Marta
ALMAVIVA SA	Santa Marta
ALPOPULAR	Santa Marta
BANADUANA LTDA SIA	Santa Marta
CI TECNICAS BALTIME DE COLOMBIA SA	Santa Marta
CARIBBEAN ECO SOAPS UIBS SAS	Santa Marta
FB LOGISTIC SIA SA	Santa Marta
FEDERACIÓN NACIONAL DE CAFETEROS	Santa Marta
GLOBAL SERVICE OTM SA	Santa Marta
INDUSTRIA MILITAR	Santa Marta
KNIGHT SAS	Santa Marta
MARIO LONDOÑO SIA SA	Santa Marta
MERCO REPRESENTACIONES SA SIA	Santa Marta
ODIN ENERGY SA	Santa Marta
ODIN PETROIL SA	Santa Marta
OLINSA	Santa Marta
OPERADOR LOGISTICO DE LAS AMERICAS	Santa Marta
PALACIOS Y CUELLAR SIA LTDA	Santa Marta
PULIDO ANDRSON ANDERSEN & CIA LTDA SIA	Santa Marta
QUIMICA CARIBE LTDA	Santa Marta
SAMKAS INTERNATIONAL LTDA	Santa Marta
SIACO SIA	Santa Marta
SMART SERVICES COLOMBIA LTDA	Santa Marta
SOTRAEX SIA	Santa Marta
TERLICA SA	Santa Marta
WORLDLINK CARGO SA	Santa Marta
WORLDLINK CUSTOMS SA	Santa Marta

*Fuente: Tabla creada por autores, basada en información suministrada

5. Características de Otros Puertos del Caribe Colombiano

5.1 Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

5.1.1 Misión

El Grupo Puerto de Cartagena es una Organización dedicada a la prestación de Servicios portuarios y Logísticos que agregan valor y generan ventajas competitivas a los participantes del comercio internacional.⁴⁰

5.1.2 Visión

En el año 2017 el Grupo Puerto de Cartagena habrá consolidado sus ventas en \$600 millones de USD anuales⁴¹

5.1.3 Política Integral

La SRPC está consciente que su crecimiento y desarrollo debe ser armonizado con el de su entorno y es por eso que concibe una función social como agentes líderes en la transformación y crecimiento de la cadena logística del comercio exterior colombiano.

Su gestión social se ha enfocado a través de las siguientes líneas estratégicas de desarrollo a través de las cuales se busca la construcción de valor, compartido con los diferentes actores el fortalecimiento empresarial a empresas proveedoras de servicios en las operaciones marítimas y terrestres y cadena de valor del negocio, la capacitación para la comunidad Cartagenera en General, programas de reciclaje y Programa de conservación del medio ambiente

⁴⁰ SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Misión. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

⁴¹ SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Visión. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

Adicionalmente, el programa de reconstrucción y paisajismo de las instalaciones, iniciado desde 1993, destaca el concepto de protección a especies nativas y embellecimiento del paisaje urbano, en beneficio de la ciudad. Así, se ha buscado respetar las normas ambientales y urbanísticas, de tal manera que el desarrollo de la infraestructura portuaria armonice con su entorno natural. Entre otros objetivos, se pretende fomentar el cuidado del medio ambiente divulgando el conocimiento sobre el ecosistema marino, y estimulando una mayor consciencia en la comunidad portuaria acerca del uso razonable de los recursos naturales.⁴²

5.1.4 Política de Seguridad Corporativa

“La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) tiene constituido un Departamento de Seguridad, bajo la Resolución de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada No. 01310 del 11 de Junio de 2002. Además, es parte activa de la Red de Cooperantes, Programa de la Presidencia de la República, amparado bajo el Decreto 3222 de 2002. Adicionalmente, SPRC cumple normas internacionales de seguridad y participa en iniciativas que le permitan mantener y alcanzar los mejores estándares, con el fin de salvaguardar la integridad de personas, carga y operaciones. Por ello, satisface requerimientos como”:⁴³

- PBIP - Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias - ISPS
- CT-PAT - Customs Trade Partnership Against Terrorism.
- CSI – Container Security
- Programa BASC - Business Alliance for Secure Commerce:
- Programa de Seguridad Portuaria
- Frente Empresarial de Seguridad

⁴²SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Medio Ambiente. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

⁴³SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Seguridad Corporativa. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

- Comité de Protección de la ANDIFundación Mamonal- Iniciativa del sector industrial de Cartagena, para establecer criterios de respuesta ante emergencias industriales y prevenir la materialización de riesgos de seguridad a nivel local.

5.1.5 Estrategia Empresarial

Tanto la ubicación geográfica, como la productividad de operación y tarifas por cargue o descargue, constituyen ventajas competitivas para un terminal marítimo. Por ello, la posición estratégica y condiciones naturales de Cartagena constituyen su valiosa fortaleza para el ingreso de buques de gran calado a sus muelles. Esta posición estratégica de La Bahía está localizada en la zona central del Caribe colombiano. Con 82 km² de superficie y una profundidad promedio de 43 pies, sus aguas calmas y la posibilidad de cargue en la orilla permiten efectuar operaciones marítimas amplias y seguras durante todo el año.

Dispone de un canal natural de acceso, por Bocachica, que ofrece gran seguridad para el tránsito de grandes embarcaciones sin ocasionar daños medioambientales, lo cual es reforzado por el completo sistema de boyas con que se encuentra señalizado. Además, a través del Canal del Dique, tiene conexión directa con el corredor fluvial más importante de Colombia, el río Magdalena, que atraviesa el corazón económico e industrial de la nación, permitiendo establecer una eficaz y productiva conexión con el interior del país.⁴⁴

Con el fin de mejorar su competitividad internacional y eficiencia, mediante obras de dragado, el Gobierno Nacional ha profundizado el canal de acceso a Cartagena y una eficiente prestación de servicios portuarios.

Los terminales de CONTECAR, Sociedad Portuaria de Cartagena y el Muelle

⁴⁴SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Canal de Acceso. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

Turístico de EDURBE, suman 11 sitios de atraque, acondicionados para maniobras de atención a barcos de carga y de pasajeros. Sus instalaciones, muelles, patios y bodegas de almacenamiento, junto con los más modernos equipos para la manipulación de carga en contenedores y mercancía suelta, permiten ofrecer menores tiempos de tránsito y estadía en excelentes condiciones de seguridad.

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 y 1.281 recaladas recibidas en el 2006.

Así mismo, a lo largo de sus 115 kilómetros, la navegabilidad del Canal del Dique ofrece un enorme potencial para movilizar mercancías en naves de carga. Además, la posibilidad de transportar mayores volúmenes implica descuentos en fletes que, comparados con los del transporte terrestre, reducen los costos logísticos entre el 30% y el 38%. Y, quienes utilizan regularmente esta hidrovía disponen de asistencia satelital para la navegación, que garantiza su movilidad durante 24 horas. Por lo cual, transportar la carga a través del Canal resulta viable, seguro y rentable, con un positivo balance económico, social y ambiental.

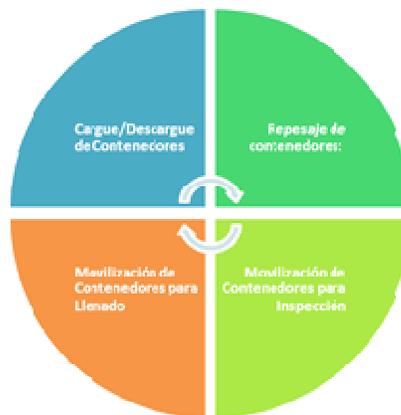
Su modernización va desde la adquisición de la más avanzada tecnología portuaria, representada en sistemas de información, grúas de muelle y de patio, seguridad y telecomunicaciones; hasta la adecuación de su infraestructura y capacitación del recurso humano, para sintonizarlos con los requerimientos de un mercado cada vez más exigente y competitivo. Así mismo la operación de la SPRC, se beneficia una extensa comunidad representada en importadores y exportadores, transportadores, sociedades de intermediación aduanera,

empresarios e industriales, navieros y agentes, comerciantes y operadores portuarios marítimos y terrestres, así como la industria turística, entre otros.

La transformación general del puerto durante los últimos años se ha basado en: Actitud positiva de los directivos y empleados ante la sociedad, los clientes y el país, inversiones en el mejoramiento y modernización de las instalaciones, Orientación del terminal, principalmente en el manejo de contenedores, adquisición de equipos, especialmente de maquinaria para movilizar, contenedores, y equipos de comunicación y adecuación de la zona para manejar buques de turismo e impulso a la industria de cruceros. Así como en la búsqueda de la competitividad, desplegada en una transformación tecnológica para orientar al puerto hacia su consolidación como "Centro Logístico Integrado y de Transbordo Internacional para el Caribe".

5.1.6 Servicios y Logística

La sociedad Portuaria Regional de Cartagena cuenta con 4 clases de servicios los cuales tienen una función logística eficiente. Estos procesos logísticos y de servicios son:



*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en información SPRC-CONTECAR

- Carga/Descarga de Contenedores:

Transferencia entre módulos de almacenaje entre el puerto y los vehículos de transporte terrestre o viceversa. Incluye las operaciones de cargue o descargue de contenedores en la salida (exportación) o el ingreso (importación) de mercancía.

- Repesaje de Contenedores:

La solicitud de este servicio es voluntaria y se realiza como mecanismo de control o verificación por parte del usuario. Este servicio incluye el cargue y traslado del contenedor desde el módulo hasta la báscula, el pesaje (anotación y registro) y el cargue y traslado del contenedor desde la báscula hasta el módulo en el patio.

- Movilización de Contenedores para Inspección:

Considerando que en la actividad portuaria se prestan servicios de inspección, por voluntad del consignatario/ cliente o por solicitud de las autoridades competentes (DIAN, ICA, Antinarcóticos y demás), se ha diseñado un procedimiento específico para movilizar la mercancía desde su posición inicial en los módulos de almacenaje, hasta el lugar donde ha de efectuarse la inspección y posterior retorno al sitio de reposo final.

- Movilización de Contenedores para Llenado:

Este es un procedimiento específico diseñado para movilizar contenedores vacíos hasta el lugar donde han de llenarse, y posterior retorno al sitio de reposo final.⁴⁵

⁴⁵SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Servicios Portuarios. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

5.1.7 Infraestructura

El terminal de contenedores de la Sociedad Portuaria de Cartagena cuenta en Manga con una infraestructura que le permite atender barcos de 5.000 TEUs y capacidad para movilizar 1'200.000 TEUs⁴⁶

Tabla 12
Infraestructura SPRC

Cantidad	Equipo	Capacidad por Unidad (Ton)
2	Grúas pórtico Superpost-Panamax Twin 20'	70
2	Grúas Pórtico Post Panamax	50,6
2	Grúas Móvil	100
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: Gráfica creada por autores, basada en información SPRC-CONTECAR

Se prestan servicios a naves portacontenedores y carga general con posibilidad para atender buques Post-Panamax, con una atención permanente a las naves 24 horas al día, 365 días del año.⁴⁷

Tabla 13

⁴⁶SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Equipos. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

⁴⁷SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Muelles. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

Características según la profundidad y el calado operacional

Muelle	Longitud (mts)	Profundidad (Pies)	Calado Operacional (Pies)
Muelle 1	200	20	19
Muelle 2	202	36	35
Muelle 3	182	36	35
Muelle 4	130	29	28
Muelle 5	202	39	38
Muelle 6	182	39	38
Muelle 7	270	44	43
Muelle 8	268	45	43

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en información SPRC-CONTECAR

A continuación se menciona el área y las capacidades de bodegas y patio que tiene la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.⁴⁸

Tabla 14
Áreas y Capacidades de Bodegas y Patio

Bodega Nro. 1	Importación
Área Total	8.244 M2
Cantidad de Cubículos	1.230 con capacidad para 2
Área adicional x Estantería	2.952 M2
Capacidad de Pallets	2.000 x 2 de Alto
Capacidad CFS	2.6120 cajas
Patio de Bodega No. 1	1.176 M2
Zona de Vaciado	30 TEUs de capacidad
Bodega Nro. 2	Exportación
Área Total	7.110 M
Área útil para carga varias	801 M2
Área útil para Café	2.000 M2
Cantidad de módulos	135
Capacidad de Pallets	3.468 x 4 de alto
Zona de llenado	77 TEUs de capacidad
Bodega Nro. 2	Cerámica
Área útil para carga	1.652 mts2
Altura máx. de arrume	6 pallets x alto
Altura máx. x pallets	800 kilos y 1.2 toneladas
Capacidad de Almacenaje	3.800 pallets
Zona de llenado	28 TEUs de capacidad
Bodega Nro. 3	Exportación de Café
Área Total	7.430 M2
Área útil para carga	1.954 M2
Capacidad lotes	157 lotes de 257 sacos c/u
Capacidad de sacos	43.000 sacos de 4 x alto
Capacidad de estibas	1.720 estibas
Zona de llenado	12 TEUs de capacidad
Bodega Nro. 4	Cerromatoso / Ferróniquel

⁴⁸SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. Aéreas y Capacidad de Bodegas y Patio*. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

Área Total	2.225 M2
Área útil para carga	1.551 M2
Altura máx. arrume	4 pallets x alto
Peso aprox. Pallets	1.5 a 2 toneladas
Capacidad de Almacenaje	2.790 pallets
Zona de llenado	28 TEUs de capacidad
Bodega Nro. 5	Productos Químicos
Área Total	2.052 M2
Área útil para carga	1.872 M2
Cantidad de módulos	No. 1: Inflamables, corrosivos, venenos
	No. 2: Corrosivos, veneno, irritantes
	No. 3: Cargas químicas varias
Capacidad de almacenaje	Mod 1: 275 cubículos (cap. De 2 tons)
	Mod 2: 154 estibas x 2 d alto
	Mod 3: 143 estibas x 2 de alto
Patio de Químicos	1.284 estibas

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en información SPRC-CONTECAR

5.1.8 Procedimientos y Documentación

En el procedimiento de documentación para el dueño de carga y empresas intermediarias se requiere inicialmente Registro de NITs y Mandatos para trámites de Importación y Exportación vía Correo Certificado., diligenciar formatos (OP-FMT701, OP-FMT702, OP-FMT703) y seguir Instructivo INT001, Circular 7693 de Octubre 17 de 2007.⁴⁹

Estos procedimientos tiene la facilidad de hacerse mediante Web online con el fin de que el dueño de la mercancía pueda hacerle un seguimiento a la mercancía durante todo el proceso de cargue y entrega final.

⁴⁹SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A* Procedimientos de Exportación e Importación. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc>

Exportación

Procedimiento

- Dueño de carga o SIA genera documento Autorización de Retiro o Ingreso de Mercadería, a través del sistema SPRC OnLine (Sistema Comunitario)
- Entrega documento impreso al conductor completando los datos del conductor y el camión.
- Puerto recibe la carga (contenedor o carga suelta)
- Dueño de carga o SIA genera documento Solicitud Autorización de Embarque-SAE, a través del sistema aduanero SYGA.
- Dueño de carga o SIA genera documento Autorización de Embarque-AE, a través del sistema aduanero SYGA, y lo radica en el sistema SPRC OnLine (Sistema Comunitario), previo el pago de los servicios portuarios generados por la carga.
- Puerto recibe documento y "Da aviso" a través del sistema aduanero SYGA.
- Dueño de carga o SIA, hace seguimiento a las transacciones bien sea en SYGA o en SPRC OnLine.
- El resultado aduanero y demás bloqueos de las distintas autoridades puede ser consultado en SPRC OnLine.
- En caso de un requerimiento de inspección por parte de alguna autoridad, es necesario solicitar la movilización en la ventanilla 11 de Servicio al Cliente. Los desbloques posteriores a la inspección, se pueden validar en SPRCOnline.
- Dueño de carga o SIA, entrega impresión de las transacciones al Agente Naviero y continúa haciendo seguimiento hasta el embarque de la carga.

Importación

Procedimiento

- Dueño de carga o SIA realiza localización de la carga, a través del sistema SPRC OnLine (Sistema Comunitario).
- Una vez localizada la carga en el SYGA, genera la Declaración de Importación, a través del sistema aduanero SYGA.
- El resultado aduanero y demás bloqueos de las distintas autoridades puede ser consultado en SPRC OnLine.
- En caso de un requerimiento de inspección por parte de alguna autoridad, es necesario solicitar la movilización en la ventanilla 11 de Servicio al Cliente.
- Una vez desbloqueado, el dueño de carga o la SIA entrega documento Declaración de Importación-B/L liberado y formato **SC-FMT142** diligenciado en las ventanillas de radicación – Documentación Servicio al Cliente, previo el pago de los servicios portuarios generados por la carga.
- Si todos los documentos están en regla, SPRC genera autorización para Retiro
- Si se trata de contenedores es necesario solicitar una cita para el retiro. Para ello, la información queda disponible, a través del sistema SPRC Online, para la compañía de transporte previamente escogida.
- La compañía de transporte, pide la cita en SPRC Online y procede a programar el retiro del contenedor en el horario seleccionado.
- Si se trata de carga suelta el documento Autorización de Retiro queda disponible para ser recogido por el solicitante a través de radicación en la ventanilla de Devolución – Documentación Servicio al Cliente.
- Dueño de carga o SIA, continúa haciendo seguimiento hasta el retiro de la carga

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en información SPRC-CONTECAR

5.1.9 Líneas Navieras

Cartagena cuenta con 11 líneas navieras las cuales se encuentran entre las siguiente 15 navieras que prestan servicios en la región de Cartagena.⁵⁰

Tabla 15

⁵⁰Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. *Informe TLC e Infraestructura 2012*. Recuperado de <https://www.mincomercio.gov.co/descargar.php>

Líneas Navieras SPRC

Líneas Navieras	Región
APL	Cartagena
CSAV	Cartagena
Hapag-Lloyd	Cartagena
MOL	Cartagena
ZIM	Cartagena
CCNI	Cartagena
Evergreen	Cartagena
MAERSK	Cartagena
Mediterranean	Cartagena
Shipping Company	Cartagena
COSCO	Cartagena
CGM	Cartagena
Hamburg Sud	Cartagena
MARFRET	Cartagena
Seaboard	Cartagena

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Informe TLC e Infraestructura 2012, MinCIT

5.1.10 Agentes de Aduana

La Sociedad Regional Portuaria de Cartagena cuenta con gran cantidad de Agencias Aduaneras las cuales están ubicadas en la región. A continuación se mencionan las principales agencias aduaneras que prestan servicios en el puerto.⁵¹

Tabla 16
Agentes de Aduana SPC

Agencias Aduaneras – Cartagena
AGENCIA DE ADUANAS COLMAS LTDA.
PORT LOGISTIC SERVICES S.A.S.
SERVIMAC S.A.
GESTIÓN PORTUARIA LTDA.
WORLD TRADE CENTER
LIBREXPORT LTDA. S.I.A.
AGENCIA DE ADUANAS GRANANDINA LTDA. NIVEL 1
AGENCIA DE ADUANAS ISASO S.A. NIVEL 1

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Interletras

⁵¹ Interletras Directorios. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena*. Agentes de Intermediación aduanera. DIAN. Recuperado de <http://interletras.com/manualCCI/Directorios/directorios035.htm>

5.1.11 Operadores Portuarios

A continuación están listados los operadores portuarios con participación en la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.⁵²

Tabla 17
Operadores Portuarios SPRC

Operador Portuario	Descripción
ALGRANEL S.A. (DT-587)	Granel Líquido, Almacenamiento, Y Entre El Grupo De Otras Actividades A La Carga: Como Es La De Calentamiento Y Entamboramiento; En Los Puertos De Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, Y Recibo De Aguas De Lavado De Los Tanques De Las Motonaves Que Descargan.
AQUAMAR LTDA.	Servicios De Lancha, Amarre Y Desamarre En El Puerto De Barranquilla.
ASERBUQUES DEL ATLÁNTICO LTDA.	Prestar Servicios De: Granel Sólido, Manejo De Carga Terrestre O Porteo De La Carga, Trimado, Tarja, Llenado Y Vaciado De Contenedores, Aprovisionamiento Y Usería, En Los Puerto De C/Gena Y Barranquilla
BUREAU VERITAS COLOMBIA LIMITADA	Prestar Servicios De: Otras Actividades Generales: Inspección, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla Y Buenaventura.
C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA.	Otras Actividades A La Nave: Suministro De Combustible A Través De La Estación De Servicio Marítima Atlantis I En Buenaventura, Así Mismo En Las Estaciones Intergod I, Ii, Iii Y Iv En Cartagena. Realizar Operaciones De Trasiego De Combustibles Desde La desconexión De Mangueras,Apertura De Escotillas,Aprovisionamiento,Usería En Los Ptos De Sta Marta,Barranquilla,Buenaventura Y Cartagena.
C.I. MAMBO S.A.S.	Prestar Servicios De: Aprovisionamiento Y Usería, En El Puerto De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta Y Puerto Bolívar.
C.I. SHIP PROTECTING SERVICES S.A.S.	Aprovisionamiento Y Usería En Los Puertos De Buenaventura, Barranquilla, Cartagena Y Santa Marta.
CCL – CORPORACION COLOMBIANA DE LOGISTICA S.A. (DT-998 03/104/2009)	Prestar Servicios De: Inspección Y Reparación De Contenedores, En Los Puertos De Buenaventura, Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
COLOMBIAN VESSEL SUPPLY S.A.S.	Prestar Servicios De: Otras Actividades A La Nave: Aprovisionamiento Y Usería. Otras Actividades Generales: Telefonía Móvil, En Los Puertos De: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Turbo Y Palermo.
COTECNA CERTIFICADORA SERVICES LTDA.	Otras Actividades A La Carga: Reconocimiento, Inspección, En Los Puertos De Cartagena, Buenaventura Y Barranquilla.
CRM CONSULTING SERVICES LTDA.	Reconocimiento E Inspección En Los Puertos De Buenaventura, Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
DELCAST E.U. MT-107	Reparaciones Menores, Aprovisionamiento Y Usería, Recepción De Vertimientos Lastres, Basuras Y Desechos, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Coveñas Y Tolú.
EDNA MARGARITA TORRES CHAPARRO (MT-180)	Prestar Servicios De: Otras Actividades A La Nave: Reparaciones Menores Y Aprovisionamiento Y Usería, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
FUMIGACIONES COPLA S.A.S.	Fumigaciones En Los Puertos De Cartagena Y Barranquilla
INSPECTORATE COLOMBIA LTDA.	Prestar Los Servicios De: Reconocimiento E Inspección, Clasificación Y Toma De Muestras, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Tolú, Coveñas, Puerto Bolívar, Tumaco Y Buenaventura.
INTERTEK CALEB BRETT COLOMBIA S.A.	Otras Actividades A La Carga: Inspección, En Los Puertos De Buenaventura, Tumaco, Cartagena, Barranquilla, Palermo, Santa Marta, Puerto Bolívar, Coveñas.

⁵² Athyruca.wordpress. 2013. *Operadores Portuarios*, Recuperado de <http://athyruca.wordpress.com/2012/03/11/operadores-portuarios-en-colombia-barranquilla-atlantico/>

MONTACARGAS DEL NORTE LTDA. (DT-078)	Manejo De Carga Terrestre: Otras Actividades A La Carga: Manejo Y Reubicación, Llenado Y Vaciado De Contenedores, Cargue Y Descargue En El Puerto De Barranquilla.
NAUCHARTS LIMITADA	Otras Actividades A La Carga: Reparaciones Menores Y Aprovisionamiento Y Usería. En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
OLINSA S.A.	Otras Actividades Generales: Inspección, Reparación, Lavado, Conexión Y Desconexión De Contenedores En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla.
PROSERPUERTOS LTDA. (DT-275)	Otras Actividades A La Carga: Reconocimiento E Inspección, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta Y Buenaventura.
PROVEMAR MARINE SUPPLY S.A.S.	Otras Actividades A La Nave: Aprovisionamiento Y Usería. En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta Y Palermo. Otras Actividades Generales: Recolección Y Transporte De Residuos Derivados De Actividades Industriales Y Portuarias, En El Puerto..
PROVISIONES Y SERVICIOS MARITIMOS P.S.M. LTDA.	Otras Actividades A La Nave: Apertura De Escotilla, Acondicionamiento De Plumas Y Aparejos, Aprovisionamiento Y Usería. Otras Actividades Generales: Recolección Y Retiro De Residuos, Líquidos Aceitosos, (Aceite Usado, Aguas De Sentinas)Y Residuos Sólidos, Reconocimiento, Llenado Y Vaciado De Cont, Embalaje Y Reembalaje, Pesaje, Cubicaje, Marcación, Rotulación, Reconocimiento, Inspección, Clasificación, Toma De Muestras, en Los Puertos De C/Gena, Bquilla Y Santa Marta.
SGS COLOMBIA S.A.	Otras Actividades A La Carga: Pesaje, Cubicaje, Reconocimiento, Inspección. Otras Actividades Generales: Inspección, En Los Puertos De Buenaventura, Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
SUPERVISA S.A.	Otras Actividades A La Carga: Terja, Reconocimiento, Inspección, clasificación Y Toma De Muestras. En Los Puertos De Buenaventura, Tumaco, Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Athy Ruca. Wordpress

5.1.12 Proyecciones

El Plan Maestro de Desarrollo Integrado SPRC-CONTECAR, considera la creación de un Terminal con Capacidad para 2,5 Millones de TEUs. Estará dotado con 12 Grúas Pórtico, 60 Grúas RTG y 1.000 metros de muelle marginal a 15 m de profundidad. Contará con 80.000 m² de bodegas, 100.000 m² para almacenamiento de carga general, 60.000 m² para almacenamiento y reparación de contenedores vacíos y un área de inspección de 20.000 m²

Con el fin de acercar La Sociedad Regional Portuaria de Cartagena a los diferentes centros de producción colombianos en términos Intermodal, se está desarrollando un proyecto por el cual se transportan Contenedores por el Río Magdalena a través del Canal del Dique. Dentro del mismo se contempla la

adecuación de un puerto fluvial, y adquirir Barcos Portacontenedores Autopropulsados.⁵³

5.2 Sociedad Portuaria de Barranquilla

5.2.1 Misión

Operar, desarrollar y comercializar el terminal público recibido en concesión como terminal multipropósito y participar y operar otros terminales en el puerto de Barranquilla, garantizando un canal de acceso confiable y proporcionando al usuario servicios portuarios y conexos, integrales y diferenciados; con eficiencia, información, seguridad y apropiada innovación tecnológica; implementando estrategias que otorguen ventajas competitivas sostenibles, capacitando y potenciando el recurso humano.⁵⁴

5.2.2 Visión

Se planea ser la Sociedad Portuaria de mayor movimiento de comercio exterior y de gráneles limpios en la Costa Atlántica, con un canal de acceso profundo y confiable, participando y operando un terminal en aguas profundas y otros terminales en el puerto, con alta productividad en la operación portuaria, transfiriendo carga que se moviliza por el Río, con tecnología apropiada al nivel de las operaciones, excelente seguridad a la carga, sistemas de información desarrollados para la operación propia y el servicio al usuario y a los clientes, con un equipo humano profesionalizado y comprometido con el propósito de la organización.⁵⁵

5.2.3 Política Integral

La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., consciente de las necesidades de los clientes, los riesgos ocupacionales y los impactos

⁵³SPRC-Contecar. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* Proyecciones. Recuperado de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf>

⁵⁴SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Misión. Recuperado de <http://www.sprb.com.co/index.php>

⁵⁵SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Visión. Recuperado de <http://www.sprb.com.co/index.php>

ambientales generados por la administración de los servicios portuarios, fundamenta sus políticas en la responsabilidad:

- Responsabilidad con las partes interesadas:
 - Clientes: cumpliendo con nuestras promesas de servicios y buscando satisfacer sus expectativas y necesidades.
 - Colaboradores: desarrollando programas y creando condiciones que redunden en su mejoramiento integral.
 - Asociados de negocio: Velando por el cumplimiento del Reglamento de Operaciones y demás normas de la operación portuaria, ofreciendo servicios que representen un valor agregado para su operación.
 - Accionistas: generando recursos que valoricen su inversión.
 - Comunidad: desarrollando programas comunitarios tendientes a presentar alternativas para el mejoramiento de calidad de la vida de los sectores aledaños al Terminal Marítimo y Fluvial de Barranquilla.
 - Contratistas y proveedores: Desarrollando Alianzas estratégicas para el cumplimiento de los compromisos entre las partes, el conocimiento de los riesgos e impactos generados y el cumplimiento de los requisitos en SySO y Gestión Ambiental.

Tiene una responsabilidad con la Gestión de Calidad manteniendo una actitud crítica y reflexiva de nuestra gestión de manera que continuamente estemos buscando mejoras en los procesos que permita cumplir con los tiempos de entrega, cantidad y calidad de los servicios y manejo de la carga de nuestros clientes.

Responsabilidad con la Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional procurando preservar, mantener y mejorar la Seguridad y Salud de las Partes Interesadas del Terminal Marítimo creando así una cultura de prevención de lesiones y enfermedades.

Responsabilidad con la Gestión Ambiental Gestionando la previsión, el control y la mitigación de los impactos ambientales que se generan en el desarrollo de actividades de la empresa promoviendo la preservación del ambiente.⁵⁶

5.2.4 Política de Seguridad Corporativa

Asegurando la protección integral de las personas, bienes, equipos y activos, preservando la integridad de la carga almacenada bajo la responsabilidad de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. a través de la cultura de la prevención de riesgos y el control de actividades ilícitas, de acuerdo a lo establecido en los estándares de Protección y con el apoyo de las Autoridades Competentes.

Aseguran el cumplimiento de los requisitos legales y otros aplicables a nuestra operación relacionados con el Servicio, la Protección, el Ambiente y la Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional, a través de su identificación, análisis y evaluación.

Mejoramos permanentemente nuestros procesos, para afianzar la competitividad de la Organización y generar diferencias que agreguen valor y satisfacción a todas nuestras Partes Interesadas. Esta política está a disposición de los trabajadores clientes, usuarios y público en general.⁵⁷

5.2.5 Estrategia Empresarial

El canal de acceso al puerto de Barranquilla cuenta con una longitud de 22 kilómetros desde la desembocadura del río Magdalena hasta el puente Pumarejo; y es la vía de entrada al puerto desde el mar Caribe.

Con la Ley Primera de 1993 el Gobierno adquiere la responsabilidad de mantener la profundidad de 30 pies en el canal navegable. El mantenimiento

⁵⁶SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Políticas del sistema integrado de gestión. Recuperado de <http://www.sprb.com.co/index.php>

⁵⁷SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Políticas del sistema integrado de gestión. Recuperado de <http://www.sprb.com.co/index.php>

del calado del río depende de su caudal, por lo tanto se realizan estudios batimétricos diarios para determinar zonas a dragar y de dragado permanente.

El canal de acceso ha sido reforzado con la construcción de un dique direccional, que permitió mejorar el flujo de aguas hacia el canal principal desalojando más sedimento y así mismo estabilizar las condiciones de navegación de las embarcaciones que arriban al puerto de Barranquilla. Igualmente se ha trabajado en la construcción de nuevas obras hidráulicas que se iniciaron en 2005, las cuales garantizan una profundidad entre 11-12 metros.

La construcción de las nuevas obras hidráulicas reducirá el costo del mantenimiento del dragado en el canal de acceso. Mientras se realizan las obras de infraestructura para la profundización y estabilización del canal navegable, éste será mantenido mediante labores de dragado con “La Arenosa”⁵⁸

5.2.6 Servicios y Logística

La Sociedad Portuaria de Cartagena cuenta con un muelle de 1.058 m y con un calado autorizado de 36 pies en agua dulce. Adicionalmente se ofrece un muelle de 550 m con calado de 12 pies, para operaciones fluviales.

Estas operaciones de Servicio y Logística tienen un tipo de carga multipropósito la cual maneja todo tipo de carga como carbón, gráneles sólidos y líquidos, contenedores, café y carga general.

Para el Granel Solido hay 8 Bodegas con 24.155 metros cuadrados de área con una capacidad de almacenamiento de 60.000 toneladas, que incluyen dos Bodegas Mecanizadas con las siguientes características:

- Bodega No. 3:
Es un silo horizontal con capacidad de 15.000 toneladas de carga puntual. Recibo mecanizado a través de tolvas de piso, transportadoras

⁵⁸SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Canal de Acceso. <http://www.sprb.com.co/index.php>

de arrastre y elevadoras de cangilones. Rata promedio de recibo de 200 toneladas hora.

- Bodega No 7:

Es un silo horizontal con capacidad puntual de 24.000 toneladas. Ubicada a 14 metros de la línea de atraque de la nave. Tolva de 70 metros cúbicos de capacidad que recibe con descargue directo del barco, manipulada por una Grúa Liebherr. Bascula de bache para pesaje automático al descargue. Transportadores de cadena para distribución del grano en la bodega. Rata promedio de recibo de 400 toneladas hora.

Por otra parte para el Granel Líquido este terminal Multipropósito, ofrece la posibilidad de recibir y almacenar gráneles líquidos como aceite, químicos y otros. Para ello, cuenta con una batería con capacidad de almacenamiento de 2.250 m³ distribuidos en tres tanques de acero de carbono, con su correspondiente tubería de recibo, una central de cargue con dos llenadores a carro tanque, sistema eléctrico y sistema contra incendio.

En términos de Carga General La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. presenta una ventaja competitiva al disponer de áreas cercanas al muelle, para el manejo de carga extra dimensional y de proyectos especiales. Presentamos espacios adyacentes a las bodegas y muelles que permiten el almacenamiento de más de 50.000 toneladas de carga como el alambón, rollos de acero y todo tipo de estructuras metálicas. La S.P.R.B. ofrece 5 bodegas especializadas para el manejo de carga general, con área de 22.466 m², con estantería para almacenamiento de cargas de especial cuidado y un manejo logístico de inventarios.

Como servicio de segunda opción o complementario para el mejor servicio al cliente, la S.R.P.B tiene acceso directo a más de 100 hectáreas que constituyen la Zona Franca, Sistema en línea aduanero -SIDUNEA- para la nacionalización de la carga y oficinas regionales de la DIAN dentro de nuestras instalaciones, Almacenes de Depósito adicionales cercanos al Puerto.

También, un Centro Integrado de Servicio al Cliente, en el cual encontrará oficinas de Atención al Cliente de la S.P.R.B., Bancos, SIAS, Transportadores y demás entidades para la nacionalización y transporte de su carga, Control Antinarcóticos para la carga de exportación, Cafetería y Servicio de telefonía nacional e internacional.

La logística del puerto se vio mejorada con el nuevo sistema del puerto, donde este es alimentado directamente desde el muelle a través de tolvas móviles de 36 mts³. Estas tienen la opción de cargar directamente a los camiones o de entregar la carga a los transportadores de arrastre instalados en cada una de ellas, los cuales a su vez envían el producto hacia a una banda transportadora que descarga directamente en un elevador. Este último se encarga de llevar el producto a que sea pesado en una báscula de bache, para que finalmente sea dirigido a cualquiera de las 4 bodegas. Cada una de estas posee un transportador de arrastre o de banda que pueden llegar a movilizar hasta 600 TON/Hora y por estar ubicados en los puntos más altos de las bodegas, son capaces de llenar completamente toda el área útil.⁵⁹

5.2.7 Infraestructura

Barranquilla se encuentra en el centro de la Región Portuaria del Caribe Colombiano, a menos de 100 km de los puertos de Cartagena y Santa Marta. Gracias al Río Magdalena, que bordea el Departamento del Atlántico, Barranquilla es el principal puerto fluvial del país.

A 1 hora de Centro América, 2 horas y media de Miami por vía aérea y a 2 días de navegación por vía marítima. Adecuado con terminales más de 25 terminales portuarios públicos y privados a lo largo de los 22 kms del canal de acceso, con posibilidad de nuevos desarrollos. Estos multipropósito interconectados entre sí, permiten movilizar carga general, contenedores, y graneles sólidos y líquidos hacia más de 60 países en los 5 continentes.

⁵⁹SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Servicios. Recuperado de <http://www.sprb.com.co/index.php>

En días pasados la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla comenzó a implementar su nuevo sistema de descargue de gráneles sólidos limpios, el cual hace parte del plan de inversiones que se viene desarrollando en el puerto desde el año 2008.

Este proyecto, que es hoy en día el sistema de descargue de gráneles sólidos más rápido del país, tuvo un costo aproximado de 8 millones de dólares y está conformado por 4 bodegas; las bodegas 6 y 7 que cuentan con una capacidad aproximada de 12.000TON y 34.000TON respectivamente y las nuevas bodegas 6A con 24.000TON y 7A 12.000TON con cuya construcción comenzó en el 2009 y se finalizó a principios del presente año.

Hasta el año 2009 Sociedad Portuaria contaba con una capacidad estática para almacenamiento de gráneles limpios de 78.000 TON. Desde la puesta en marcha del sistema granelero y con la habilitación de las bodegas adicionales, esta capacidad se incrementó en 60.500 TON, es decir que hoy en día la capacidad estática es de 138.500 TON. Igualmente, gracias a la implementación de este sistema la SPRB ha logrado incrementar la rata de descargue de gráneles de 5.362 TON/Día a 9000 TON/Día.

El comienzo de esta nueva etapa representa un gran logro para la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla con lo cual se espera poder continuar aportando al crecimiento de la región y el país.⁶⁰ Con el propósito de prestar un excelente servicio y ofrecer cada día más a todos sus clientes, La SPRB se esfuerza en mejorar constantemente el servicio de equipos se encuentre la mejor atención y confianza. Así en el puerto hay varios equipos que se mencionaran a continuación.⁶¹

⁶⁰SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Infraestructura. Recuperado de <http://www.sprb.com.co/index.php>

⁶¹SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Área y Capacidad de Carga y Patio. Recuperado de <http://www.sprb.com.co/index.php>

Tabla 18
Equipos SPRB

Grúas
Dos (2) Grúas Multipropósito LIEBHERR LHM 1300 con capacidad hasta de 104 toneladas
Una (1) Grúa Multipropósito LIEBHERR LHM 250 con capacidad hasta de 64 toneladas.
Aparejos de carga del montacargas
Gancho Pesado: 2 x 100 t y 1 x 70 t de capacidad.
Gancho Rotador: 2 x 52 t de capacidad.
Cucharas Tipo Almeja: 2 x 28 m ³ , 1 x 25 m ³ y 1 x 10 m ³ de capacidad.
Spreader Automáticos: 2 (Para contenedores de 20', 40' y 45').
Cargadores
Un cargador 966 y otro 988 para el arrume y cargue de carbón.
Bobcat: Un Bobcat 751 para el despacho de granel en la Bodega No. 3.
Bandas Arrumadoras Contamos con dos bandas arrumadoras para hacer arrumes de 5 metros de altura, capacidad de recibo de 170 toneladas hora.
Bodegas semiautmatizadas La S.P.R.B tiene las Bodegas 3 y 7 para el recibo y despacho semiautomatizado de granel; estas bodegas trabajan como una especie de silos.
Bodegas convencionales: La S.P.R.B cuenta con seis (6) bodegas convencionales para el almacenamiento de gráneles sólidos como mercancía empacada.

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Información SPRB.

5.2.8 Procedimientos y Documentación

La documentación requerida para la inscripción ante la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla como importador y/o exportador se mencionara a continuación:

- **Inscripción SPRB**

Documentación requerida para la inscripción ante la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. como:⁶²

⁶²SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Trámites y Documentos. Recuperado de http://www.sprb.com.co/index.php?option=com_content&task=view&id=11&Itemid=21

Importadores / Exportadores

- Tramitar el Formulario de Inscripción como Importador/ Exportador, el cual puede solicitar en Secretaría General, Servicio al Cliente o bajarlo de esta página.
- Anexar al Formulario de inscripción los siguientes documentos:
- Certificado de Representación Legal, expedido por la Cámara de Comercio.
- Si es oficina sucursal deberá presentar el respectivo documento soporte de la oficina principal donde certifique que son oficina sucursal, este documento debe estar con fecha de expedición no mayor de 30 días.
- Sociedades de Intermediación Aduanera – SIAS
- Tramitar el Formulario de Inscripción como Sociedad de Intermediación Aduanera el cual puede solicitar en Secretaría General, Servicio al Cliente o bajarlo de esta página
- Anexar al Formulario de inscripción los siguientes documentos:
- Certificado de Representación Legal, expedido por la Cámara de Comercio.
- Si es oficina sucursal deberá presentar el respectivo documento soporte de la oficina principal donde certifique que son oficina sucursal, este documento debe estar con fecha de expedición no mayor de 30 días.
- Fotocopia autenticada de la Resolución de la DIAN, a través de la cual los facultara para realizar las actividades correspondientes.
- Fotocopia autenticada del Certificado de Aprobación de Póliza expedida por la DIAN.
- Listado de los principales clientes

Operador

- Original de certificado de existencia y representación legal, con fecha de expedición no mayor de 60 días, expedido por la Cámara de Comercio respectiva. Si es oficina sucursal deberán aportar el certificado de la oficina Sucursal y el de la Principal.
 - Fotocopia autenticada de la Resolución del Ministerio de Transportes que los acredite No.004 de agosto 29 de 1994 de la S.P.R.B), Acompañada del Original de la constancia de pago.
 - Relación de equipos detallando tipos, marcas, modelo y capacidad.
- Relación de aparejos adjuntando certificados de seguridad vigente expedido por la casa constructora o en su defecto por perito autorizado.

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Información SPRB

5.2.9 Líneas Navieras

El puerto cuenta con 10 líneas navieras las cuales se encuentran entre las siguiente 12 navieras que prestan servicios en la región de Barranquilla.⁶³

Tabla 19

⁶³ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. *Informe TLC e Infraestructura 2012*. Recuperado de https://www.mincomercio.gov.co/descargar.php%3Fid%3D63731&q=lineas+navieras+en+cartagena+min+comercio&ei=MvbNUfvzC-Hr0gGLsYFA&usq=AFQjCNGrmcloT9W_FJoSPnX6YFnZC_5bKQ

Líneas Navieras SPRB

Navieras	Ciudad
SEABOARD DE COLOMBIA	Barranquilla
NEDTRANS S.A	Barranquilla
MAERSK PORTUARIA	Barranquilla
GLOBAL SHIPPING	Barranquilla
TRANSMARES	Barranquilla
HAPAG – LLOYD	Barranquilla
KING OCEAN	Barranquilla
Agencia Oceanica Ltda	Barranquilla
NAVES	Barranquilla
FAM Agencia Maritima	Barranquilla
EDUARDO GERLEIN	Barranquilla
CMA – CGM	Barranquilla

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Informe TLC e Infraestructura 2012, MinCIT

5.2.10 Agentes de Aduana

La Sociedad Portuaria Regional Portuaria de Barranquilla cuenta con varias Agencias Aduaneras las cuales están ubicadas en la región. A continuación se mencionan las agencias aduaneras que prestan servicios en el puerto.⁶⁴

Tabla 20**Agentes de Aduana SPRB**

EMPRESAS	CIUDAD	DEPTO
ACI CARGO SIA LTDA.	Barranquilla	Atlántico
ADUAMAR CARVAJALES & CIA LTDA SIA	Barranquilla	Atlántico
ADUCARIBE LTDA SIA	Barranquilla	Atlántico
AGENCIA DE ADUANA SAETA LTDA SIA	Barranquilla	Atlántico
ASESORIAS EN NEGOCIOS INTERNACIONALES SIA LTDA.	Barranquilla	Atlántico
CARGO FLASH LTDA SOCIEDAD DE INTERMEDIACION ADUANERA	Barranquilla	Atlántico
CLARIC LTDA SIA	Barranquilla	Atlántico
COLMER LTDA.SIA COLOMBIANA DE ASESORIAS Y REPRESENTACIONES COMERCIALES	Barranquilla	Atlántico
EXPOMAVIS LTDA S.I.A	Barranquilla	Atlántico
EXPOMEX LTDA. SIA	Barranquilla	Atlántico
HERNANDO TOVAR & CIA LTDA SIA EXCLUSIVAMENTE EN MAICAO	Barranquilla	Atlántico
JIMPOR LTDA. SIA	Barranquilla	Atlántico
JOSE MANUEL DIAZ AVILA SIA & CIA S. EN C.	Barranquilla	Atlántico
MERCO REPRESENTACIONES LTDA. SIA	Barranquilla	Atlántico
MOVIADUANAS LTDA SIA	Barranquilla	Atlántico
ORGANIZACION ADUANERA ABELLO MARTINEZ APARICIO LTDA SIA ORAMA & CIA LTDA SIA	Barranquilla	Atlántico
PROMOTORA DE CARGA LTDA SIA	Barranquilla	Atlántico

⁶⁴ Interletras Directorios. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Agentes de Intermediación aduanera. DIAN. Recuperado de <http://interletras.com/manualCCI/Directorios/directorios031.htm>

PULIDO ANDERSON ANDERSEN Y CIA LTDA SIA	Barranquilla	Atlántico
SIA ADUANERA LOPEZ LIMITADA	Barranquilla	Atlántico
SIA INTERCARGO DE COLOMBIA LIMITADA.	Barranquilla	Atlántico
SOLUCIONES ADUANERAS S.I.A LTDA	Barranquilla	Atlántico
SUR ADUANAS LIMITADA SIA	Barranquilla	Atlántico
TRANSPACK (BARRANQUILLA) LIMITADA SIA	Barranquilla	Atlántico
ADUACARGA LTDA. S.I.A.	Barranquilla	Atlántico
ADUANDES LTDA.	Barranquilla	Atlántico
AGENCIA DE ADUANA FRANCO S.I.A. LTDA.	Barranquilla	Atlántico
AGENCIA DE ADUANA VIZCAÍNO & SALAS CÍA. LTDA.	Barranquilla	Atlántico
ALMAGRARIO, S.A.	Barranquilla	Atlántico
ALMAVIVA S A	Barranquilla	Atlántico
ALPOPULAR, S.A.	Barranquilla	Atlántico
AST-SIA, S.A.	Barranquilla	Atlántico
ATLÁNTICA S.I.A., S.A.	Barranquilla	Atlántico
HEMEL SARMIENTO NAVARRO & COMPAÑÍA S.I.A. LTDA.	Barranquilla	Atlántico
HUBEMAR LTDA. S.I.A.	Barranquilla	Atlántico
MERCO REPRESENTACIONES LTDA. S.I.A.	Barranquilla	Atlántico
OPERADOR LOGISTICO HUBERMAR LTDA S.I.A.	Barranquilla	Atlántico
PULIDO ANDERSON ANDERSEN & CÍA. LTDA. S.I.A.	Barranquilla	Atlántico
S P B C SOCIEDAD PORUTARIA BOCAS DE CENIZA S A	Barranquilla	Atlántico
S.I.A. ADUANERA LÓPEZ LTDA.	Barranquilla	Atlántico
S.I.A. CIMPEX, S.A.	Barranquilla	Atlántico
S.I.A. PEDRO ANGEL HURTADO VALENCIA & CÍA. LTDA.	Barranquilla	Atlántico
SARMIENTO NAVARRO HEMEL	Barranquilla	Atlántico
SCHWYN & CIA.LTDA. S.I.A. HERMANN	Barranquilla	Atlántico
SERCOL LTDA. S.I.A.	Barranquilla	Atlántico
SIGA S.I.A., S.A.	Barranquilla	Atlántico
VIZCAINO & SALAS VCÍA. LTDA. S : I. A.	Barranquilla	Atlántico
TRANS PACK	Barranquilla	Atlántico

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Interletras

5.2.11 Operadores Portuarios

A continuación están listados los operadores portuarios con participación en la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla⁶⁵

Tabla 21

Operadores Portuarios SPRB

Operador Portuario	Descripción
ALGRANEL S.A. (DT-587)	Granel Líquido, Almacenamiento, Y Entre El Grupo De Otras Actividades A La Carga: Como Es La De Calentamiento Y Entamboramiento; En Los Puertos De Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, Y Recibo De Aguas De Lavado De Los Tanques De Las Motonaves Que Descargan.

⁶⁵ Athyruca.wordpress. 2013. *Operadores Portuarios*, Recuperado de <http://athyruca.wordpress.com/2012/03/11/operadores-portuarios-en-colombia-barranquilla-atlantico/>

ALMACENAMIENTO Y LOGISTICA DE LA COSTA	Alquiler De Equipos Y Suministro De Aparejos, Clasificación Y Toma De Muestras Y Fumigaciones, En El Puerto De Barranquilla.
ANDRES A. ALTAMAR G. Y CIA. LTDA.	Prestar Servicios De: Llenado Y Vaciado De Contenedores En El Puerto De Barranquilla.
AQUAMAR LTDA.	Servicios De Lancha, Amarre Y Desamarre En El Puerto De Barranquilla.
ASERBUQUES DEL ATLÁNTICO LTDA.	Prestar Servicios De: Granel Solido, Manejo De Carga Terrestre O Porteo De La Carga, Trimado, Tarja, Llenado Y Vaciado De Contenedores, Aprovisionamiento Y Useria, En Los Puerto De C/Gena Y Barranquilla
ASISTENCIA PORTUARIA INTEGRAL DEL CARIBE LIMITADA – ASIPOINT LTDA	Manejo De Carga Terrestre O Porteo De Carga, Trimado, Manejo Y Reubicación, Llenado Y Vaciado De Contenedores, Embalaje Y Reembalaje De La Carga En El Puerto De Barranquilla.
BUREAU VERITAS COLOMBIA LIMITADA	Prestar Servicios De: Otras Actividades Generales: Inspección, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla Y Buenaventura.
C.I. INTERNATIONAL FUELS LTDA.	Otras Actividades A La Nave: Suministro De Combustible A Través De La Estación De Servicio Marítima Atlantis I En Buenaventura, Así Mismo En Las Estaciones Intergod I, Ii, Iii Y Iv En Cartagena. Realizar Operaciones De Traslado De Combustibles Desde La desconexión De Mangueras, Apertura De Escotillas, Aprovisionamiento, Useria en los puertos de Santa Marta ,Barranquilla, Buenaventura Y Cartagena.
C.I. MAMBO S.A.S.	Prestar Servicios De: Aprovisionamiento Y Useria, En El Puerto De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta Y Puerto Bolívar.
C.I. SHIP PROTECTING SERVICES S.A.S.	Aprovisionamiento Y Useria En Los Puertos De Buenaventura, Barranquilla, Cartagena Y Santa Marta.
CARLOS ALFONSO ANGULO / SERVISHIP	Cargue Y Descargue De Mercancías, General Contenedorizada, Granel Solido, Granel Carbón, Granel Liquido, Manejo De Carga Terrestre O Porteo De La Carga, Trimado, Trincado, Tarja, Manejo y reubicación, reconocimiento, llenado y vaciado de contenedores los puertos de Barranquilla Y Santa Marta.
CCL – CORPORACION COLOMBIANA DE LOGISTICA S.A. (DT-998 03/104/2009)	Prestar Servicios De: Inspección y reparación De Contenedores, En Los Puertos De Buenaventura, Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
CHAMORRO ALTAHONA JORGE ELIECER (DT-827)	Manejo De Carga Terrestre O Porteo De La Carga, Trincado, Tarja, Manejo Y Reubicación, Reconocimiento, Llenado Y Vaciado De Contenedores, En El Puerto De Barranquilla.
COLOMBIAN VESSEL SUPPLY S.A.S.	Prestar Servicios De: Otras Actividades A La Nave: Aprovisionamiento Y Useria. Otras Actividades Generales: Telefonía Móvil, En Los Puertos De: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Turbo Y Palermo.
COTECNA CERTIFICADORA SERVICES LTDA.	Otras Actividades A La Carga: Reconocimiento, Inspección, En Los Puertos De Cartagena, Buenaventura Y Barranquilla.
CRM CONSULTING SERVICES LTDA.	Reconocimiento E Inspección En Los Puertos De Buenaventura, Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
DANIEL ORLANDO LOPEZ GARCIA – DESCARBUQUES L.M.	Manejo De Carga Marítima: Carga General, Contenerizada, Granel Solido, Granel Carbón; Manejo De Carga Terrestre; Otras Actividades A La Carga: Trimado, Trincado, Tarja, Llenado Y Vaciado De Contenedores, embalaje y reembalaje, reconocimiento, inspección, en puerto de Barranquilla.
DELCAST E.U. MT-107	Reparaciones Menores, Aprovisionamiento Y Usería, Recepción De Vertimientos Lastres, Basuras Y Desechos, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Coveñas Y Tolú.
EDNA MARGARITA TORRES CHAPARRO (MT-180)	Prestar Servicios De: Otras Actividades A La Nave: Reparaciones Menores Y Aprovisionamiento Y Useria, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
FUMIGACIONES COPLA S.A.S.	Fumigaciones En Los Puertos De Cartagena Y Barranquilla
GRANELES DEL CARIBE S.A. (DT-859 10/03/2010)	Manejo De Carga Marítima: Granel Liquido Y Almacenamiento, En El Puerto De Barranquilla.

GRANPUERTO LTDA.	Manejo De Carga Marítima, Carga General, Contenedoriz, Granel Solido, Granel Carbón, Granel Liquido, Manejo Carga Terrestre, Alquiler De Equipos, Trimado, Trincado, Tarja, Llenado Y Vaciado De Contenedores, Reparación De Contened En El Puerto De B/Q.
INSPECTORATE COLOMBIA LTDA.	Prestar Los Servicios De: Reconocimiento E Inspección, Clasificación Y Toma De Muestras, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Tolú, Coveñas, Puerto Bolívar, Tumaco Y Buenaventura.
INTERTEK CALEB BRETT COLOMBIA S.A.	Otras Actividades A La Carga: Inspección, En Los Puertos De Buenaventura, Tumaco, Cartagena, Barranquilla, Palermo, Santa Marta, Puerto Bolívar, Coveñas.
MONTACARGAS DEL NORTE LTDA. (DT-078)	Manejo De Carga Terrestre: Otras Actividades A La Carga: Manejo Y Reubicación, Llenado Y Vaciado De Contenedores, Cargue Y Descargue En El Puerto De Barranquilla.
NAUCHARTS LIMITADA	Otras Actividades A La Carga: Reparaciones Menores Y Aprovisionamiento Y Usería. En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
OLINSA S.A.	Otras Actividades Generales: Inspección, Reparación, Lavado, Conexión Y Desconexión De Contenedores En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla.
OP SHIPPING SERVICES LTDA. MT-097	Aprovisionamiento Y Usería, Recepción De Vertimientos, Lastres, Basuras Y Desechos, En El Puerto De Barranquilla.
PROSERPUERTOS LTDA. (DT-275)	Otras Actividades A La Carga: Reconocimiento E Inspección, En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta Y Buenaventura.
PROVEMAR MARINE SUPPLY S.A.S.	Otras Actividades A La Nave: Aprovisionamiento Y Usería. En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta Y Palermo. Otras Actividades Generales: Recolección Y Transporte De Residuos Derivados De Actividades Industriales Y Portuarias, En El Puerto..
PROVISIONES Y SERVICIOS MARITIMOS P.S.M. LTDA.	Otras Actividades A La Nave: Apertura De Escotilla, Acondicionamiento De Plumas Y Aparejos, Aprovisionamiento Y Usería. Otras Actividades Generales: Recolección Y Retiro De Residuos, Líquidos Aceitosos, (Aceite Usado, Aguas De Sentinas)Y Residuos Sólidos reconocimiento, Llenado Y Vaciado De Contenedores, Embalaje Y Reembalaje, Pesaje, Cubicaje, Marcación, Reotulacion, Reconocimiento, Inspección, Clasificación, Toma De Muestras, en Los Puertos De C/Gena, Barranquilla Y Santa Marta.
RECITOL E.U. (MT-227 DEL 14/02/11)	Trimado, Trincado, Tarja, Manejo y Reubicación, Llenado Y Vaciado De Contenedores, Aprovisionamiento Y Usería, En Los Puertos De Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, y La Actividad De Recepción De Vertimientos, Lastres, Basuras Y Desechos En El Puerto De Barranquilla
REEMPMERC LTDA.	Manejo De La Carga Terrestre. Otras Actividades A La Carga: Llenado Y Vaciado De Contenedores, Embalaje Y Reembalaje, Estiba Y Aforo En El Puerto De Barranquilla.
RESTREPO GOMEZ SAS	Otras Actividades Generales: Fumigación. En El Puerto De Barranquilla.
SGS COLOMBIA S.A.	Otras Actividades A La Carga: Pesaje, Cubicaje, Reconocimiento, Inspección. Otras Actividades Generales: Inspección, En Los Puertos De Buenaventura, Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
SUPERVISA S.A.	Otras Actividades A La Carga: Terja, Reconocimiento, Inspección, Clasificación Y Toma De Muestras. En Los Puertos De Buenaventura, Tumaco, Cartagena, Barranquilla Y Santa Marta.
TRAFICO Y MOVIMIENTOS LIMITADA	Prestar Servicios De: Manejo De Carga Marítima, Carga General, Granel Solido, Granel Carbón Y Manejo De Carga Terrestre, En El Puerto De Barranquilla

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Athy Ruca. Wordpress

5.2.12 Proyecciones

La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla adjudico un contrato al consorcio Canal del Río cuyo objeto son las obras de profundización del canal de acceso al puerto de Barranquilla, y tienen un costo de \$57 mil millones,

recursos que están asignados en el presupuesto nacional, para los próximos tres años.

La construcción de las nuevas obras hidráulicas reduciría el costo del mantenimiento del dragado en el canal de acceso. El 19 de abril de 2006, iniciaron obras las cuales estarían listas dos años después, ya que la construcción tendría un tiempo de ejecución de 24 meses.⁶⁶

Según una emisión de Noticias caracol, en Abril de 2012, con la preparación y proyección del puerto se generaría una plataforma adaptada para recibir el TLC pues Autoridades señalaron para abril del 2012 que durante ese periodo el ingreso de mercancías ha creció en un 20%. Según expertos, esta es la principal puerta de entrada y salida del mercado internacional colombiano.

5.3 Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria

5.3.1 Misión

El grupo pionero en el sector marítimo colombiano provee soluciones integrales para la logística portuaria, marítima y terrestre a nivel nacional e internacional soportados en infraestructura propia, procesos eficientes y productivos, personal calificado y una cultura corporativa orientada a la satisfacción de nuestros clientes y accionistas.⁶⁷

5.3.2 Visión

Ser en el año 2016 líder en soluciones integrales a los sectores que asiste nacional e internacionalmente procurando en forma permanente el bienestar de nuestro portafolio de clientes, accionistas y la comunidad en general.⁶⁸

⁶⁶SPRB. 2013. *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* Proyecciones.. Recuperado de http://www.sprb.com.co/index.php?option=com_content&task=view&id=15&Itemid=27

⁶⁷Grupo Coremar-PSP. 2013. *Grupo CoremarPalermo Sociedad Portuaria.* Misión. Recuperado de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Coremar/2860673.html>

⁶⁸Grupo Coremar-PSP. 2013. *Grupo CoremarPalermo Sociedad Portuaria.* Visión. Recuperado de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Coremar/2860673.html>

5.3.3 Política Integral

Palermo Sociedad Portuaria es consciente del compromiso al que está ligado con la comunidad y su desarrollo, como única fuente de ingreso en el corregimiento. Por esta razón dentro de sus políticas de desarrollo ha sido mantener el compromiso e inversión en el desarrollo social de los habitantes del corregimiento. Así con diferentes programas de acción social brindan: Apoyo al mejoramiento de la calidad de vida, Fomento del deporte y cultura ciudadana, Brigadas de salud y Apoyo institucional

De igual manera, conscientes de que la educación de niños y jóvenes es una prioridad dentro de la comunidad para permitir un mejor desarrollo en el entorno, Palermo Sociedad Portuaria adelanta el programa de capacitación ambiental y social a la comunidad. Entre las actividades ya adelantadas por el grupo, se han llevado a cabo: conversatorios ambientales, jornadas de pintura de murales ambientales, celebraciones y conmemoraciones sociales, entre otras.

Así trabajan de la mano con el sector público, enfocados en el mejoramiento de la calidad y en la ampliación de la oferta de formación técnica y tecnológica para la logística integral y gestión portuaria en convenio con el SENA. Ya se han adelantado cursos sobre: Residuos Sólidos, Promotores De Salud y Redes Hidráulicas y Sanitarias.⁶⁹

5.3.4 Política de Seguridad Corporativa

En Palermo Sociedad Portuaria, se trabaja con los más altos estándares de Seguridad Física, observando lo dispuesto en el Convenio SOLAS Código PBIP encaminando el esfuerzo de todo el personal para el cabal cumplimiento de los objetivos de la seguridad Integral.

Sus objetivos principales son preservar la seguridad para de las personas, las instalaciones, el equipo portuario, la carga y las motonaves mediante

⁶⁹ Grupo Coremar-PSP. 2013. Grupo Coremar *Palermo Sociedad Portuaria*. Compromiso Social. Recuperado de <http://www.palermosociedadportuaria.com/compromiso-social.cfm>

elementos de control de seguridad mediante cerramiento perimetral, circuito cerrado de televisión con monitoreo permanente, Rondas de seguridad 24 horas, convenios con policía y ejército, coordinaciones permanentes con guardacostas, afiliados al frente de seguridad empresarial y empresa privada de Seguridad y Vigilancia.⁷⁰

5.3.5 Estrategia Empresarial

Palermo sociedad Portuaria tiene varias ventajas que permiten la eficiencia de operaciones portuarias. Entre estas se encuentra el Río Magdalena como pilar estratégico pues El acceso al Puerto de Barranquilla se hace por la desembocadura del Río Magdalena, en un canal navegable que empieza desde Bocas de Ceniza con tajamares direccionales construidos desde 1936, con el fin de eliminar la barra sedimentaria que se presentaba y asegurar la navegabilidad del canal. Hacia los años 90 se construyó un dique direccional y, con la Ley Primera de 1991 el Gobierno Nacional adquiere la responsabilidad de mantener la profundidad de 30 pies en el canal navegable.

El mantenimiento de la profundidad del río, depende de su caudal, por lo tanto se realizan estudios batimétricos diarios para determinar zonas especiales a dragar y de dragado permanente garantizando la profundidad operacional del canal navegable del Puerto de Barranquilla, punto de asiento de los terminales privados y públicos de la ciudad.

Los terminales asentados en las dos riberas de la desembocadura del Río Grande de la Magdalena, vienen demostrando una vocación multimodal y de trasbordo, atendiendo el arribo de buques con más de 35.000 toneladas de registro en máxima marea.

⁷⁰Grupo Coremar-PSP. 2013.*Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria*. Seguridad. Recuperado de <http://www.palermosociedadportuaria.com/seguridad.cfm>

Gracias a las obras de estabilización del canal de acceso el puerto espera poder contar con un mayor calado cuando el modelo hidráulico se estabilice con los diques direccionales, dándole mayor profundidad al acceso al Puerto de Barranquilla.

En términos de Ventajas competitivas el canal de acceso al puerto cuenta con una longitud de 22 kms desde la desembocadura del Río Magdalena hasta el puente Laureano Gómez y es la vía de entrada desde el mar Caribe.⁷¹ A continuación se enunciarán ventajas competitivas como logísticas que tiene el puerto:

Tabla 22
Ventajas PSP

Ventajas Competitivas	Ventajas Logísticas
Nueva infraestructura construida con los más altos estándares	Rutas de descargue competitivas
Servicio gate 24 horas, 365 días al año	Aéreas exclusivas dentro del Terminal para el manejo del sector granelero
Personal altamente calificado con años de experiencia en el sector	Circuito Cerrado de Televisión
Acceso directo a vías principales sin cruzar ciudades	Altos estándares de salubridad
Ubicación equidistante de las principales ciudades de la costa norte de Colombia	Manejo de inventarios y desarrollo de operaciones en tiempo real
Ubicado sobre el Río Magdalena, la única ruta navegable hacia el interior del país	Seguridad en el despacho de carga, conexión directa de corredor de carga con troncal que va hacia el interior del país
Sin límites para expansión, vastas tierras sin construir a su alrededor	Controles semanales de humedad y calidad de los granos almacenados
	Equipos nuevos para el manejo productivo de la carga
	Zona Franca adyacente al Terminal
	Facilidades como terminal marítimo y fluvial
	Casa Inspectoría en cada una de las MN para el control de Tarja
	Palermo punto estratégico intermedio para plantas en Bogotá – Bucaramanga – Medellín
	Servicio 24 horas -365 días año

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Información Coremar-PSP

⁷¹ Grupo Coremar-PSP. 2013. *Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria*. Canal de Acceso. Recuperado de <http://www.palermosociedadportuaria.com/canal-de-acceso.cfm>

5.3.6 Servicios y Logística

Palermo ha desarrollado un centro logístico para los transportistas terrestres en la zona adyacente al Terminal para evitar congestión en el corredor de carga de Palermo. Los camiones únicamente se acercan a la entrada del Puerto para dejar o recoger la carga.

Tabla 23
Servicios y Logística PSP

Servicios Portuarios	Otros Servicios
Amarre y desamarre de naves	Servicios portuarios de cargue y descargue de gráneles
Muellaje	Cargue de mulas
Almacenamiento cubierto/descubierto	Servicios de almacenamiento
Servicio de básculas	Control de Calidad y Humedad
Conexión de contenedores refrigerados	Servicio de fumigación
Servicios Marítimos y Fluviales	Entrega en Planta - Urbano en Barranquilla
Practicaje	Ensamado de producto en sacos y big bags
Remolcador	Ensamado a costado del buque
Servicios de Operación Marítima y Terrestre	Control de inventarios
Cargue y descargue	
Estiba	
Porteo a la carga	
Cargue a camión o barcaza	
Movilización de contenedores para inspección y llenado	
Pre-inspección aduanera	
Aprovisionamiento de combustible	
Llenado / vaciado de contenedores	
Manejo de residuos generados por motonaves	
Aprovisionamiento de agua fresca y potable	
Avituallamiento	
Centro Logístico para Camiones	

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Información Coremar-PSP

Esta área cuenta con tres hectáreas dotadas de: Parqueadero para los camiones, Zona de descanso y refrigerio y Estación de gasolina. Así esto ha

permitido agilidad y eficiencia en la operación para mantenernos con las mismas tarifas de urbaneo que se manejan dentro del perímetro de Barranquilla.⁷²

5.3.7 Infraestructura

Palermo Sociedad Portuaria tiene con una amplia infraestructura la cual le permite cumplir con los requerimientos del mercado. Así esta cuenta con:

- 503 Metros lineales de muelle
- Placa portuaria con 6.000 psi
- 16 hectáreas habilitadas para almacenamiento en espacio abierto
- Seis silos horizontales con capacidades de 7.000 toneladas
- 4.700 mts² para almacenamiento bajo techo para carga general
- Tres basculas camioneras
- Centro Logístico para camiones con estación de servicios
- Seis silos horizontales tipo TITL-UP
- 1500 m² por silo
- Capacidad máxima sin mecanización de 8.000 toneladas por silo
- Capacidad máxima con mecanización de 12.000 toneladas por silo
- Cuchara de grúa de tierra capacidad 26 m³ / 18 toneladas
- Cuatro tolvas: 30 m³ / 26 toneladas
- Tres básculas camioneras: 80 toneladas
- 13 volcos para recorridos internos de la carga

De igual manera tiene sistema para el manejo, almacenamiento y distribución al servicio de la industria granelera, además de una ubicación privilegiada hacia las principales rutas del país.⁷³

5.3.8 Procedimientos y Documentación

La siguiente imagen indica los documentos y requisitos para iniciar un proceso con Palermo sociedad portuaria.⁷⁴

⁷²Grupo Coremar-PSP. 2013. *Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria*. Servicios. Recuperado de <http://www.palermosociedadportuaria.com/servicios.cfm>

⁷³Grupo Coremar-PSP. 2013. *Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria*. Infraestructura actual. Recuperado de <http://www.palermosociedadportuaria.com/infraestructura-actual.cfm>

Tabla 24
Procedimientos y Documentación PSP

REQUISITOS PSP	CLIENTE	AGENCIA DE ADUANA	AGENTE MARITIMO	ACI	ALMACEN GENERAL DE DEPÓSITO	ALTEX	UAP	U. ZONA FRANCA	TRANSPORTISTA	OPERADOR PORTUARIO	OTM
Carta de solicitud inscripción firmada por el representante legal.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GSC-F-01 V1 Inscripciones de Usuario/ clientes (autenticado)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
GSC-F-02 V1 Registro de Firmas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fotocopia de la cedula representante legal	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Original del certificado de existencia y representación legal actualizada expedido por la Cámara de Comercio. Con fecha de expedición no inferior a tres meses	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rut	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dos (2) referencias comerciales y bancarias	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fotocopia de la Resolución de Registro expedida por la Superintendencia de Puertos o Transportes (EJECUTORIADA)									X	X	X
Póliza contractual									X	X	X
Fotocopia de la Licencia de explotación comercial expedida por la DIMAR			X								
Póliza de cumplimiento			X								
Fotocopia de la Resolución de Habilitación, autorización y reconocimiento expedida por la DIAN ¹ (EJECUTORIADA)		X		X	X	X	X		X		
Copia de Polizas de garantía a favor de la DIAN ¹		X		X	X	X	X		X		X
Certificación reconocimiento usuario expedida por el usuario operador de zona franca								X			
Certificación de Control y vigilancia de la Superintendencia Financiera					X						
Certificados y relación de los equipos que utilizará en sus operaciones con sus correspondientes tarjetas de propiedad y registro de inspección vigentes emitidos por una casa clasificadora de reconocimiento internacional.										X	

1. Aplica para las empresas transportadoras que ejecuten operaciones de tránsito aduanero

*Fuente: Gráfica Anexo A. Inscripción de Clientes y/o Usuarios. Grupo Coremar-PSP

⁷⁴Grupo Coremar-PSP. 2013. *Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria. Procedimientos y documentación*. Recuperado de <http://www.palermosociedadportuaria.com/pdf/manuales-formatos/inscripcion-de-clientes-requisitos.pdf>

5.3.9 Líneas Navieras

Palermo Sociedad portuaria solo cuenta con una línea naviera.⁷⁵

5.3.10 Agentes de Aduana

Palermo Sociedad portuaria cuenta con un agente de Aduana el cual es Acolcex Ltda.⁷⁶

5.3.11 Operadores Portuarios

A continuación están listados los operadores portuarios con participación en la Palermo Sociedad Portuaria⁷⁷

Tabla 25

Operadores Portuarios PSP

Operador Portuario	Descripción
COLOMBIAN VESSEL SUPPLY S.A.S.	Prestar Servicios De: Otras Actividades A La Nave: Aprovechamiento Y Usería. Otras Actividades Generales: Telefonía Móvil, En Los Puertos De: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Turbo Y Palermo.
INTERTEK CALEB BRETT COLOMBIA S.A.	Otras Actividades A La Carga: Inspección, En Los Puertos De Buenaventura, Tumaco, Cartagena, Barranquilla, Palermo, Santa Marta, Puerto Bolívar, Coveñas.
PROVEMAR MARINE SUPPLY S.A.S.	Otras Actividades A La Nave: Aprovechamiento y usería. En Los Puertos De Cartagena, Barranquilla, Santa Marta Y Palermo. Otras Actividades Generales: Recolección Y Transporte De Residuos Derivados De Actividades Industriales Y Portuarias, En El Puerto.

*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en Athy Ruca. Wordpress

5.3.12 Proyecciones

En las proyecciones de Palermo Sociedad Portuaria se tiene presente obras de Expansión las cuales tienen el objeto de llegar a 300 metros lineales de muelle exclusivo para manejo de líquidos. Este proyecto iniciaría en 2012 y terminaría para el 2016.

⁷⁵ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. *Informe TLC e Infraestructura 2012*. Recuperado de https://www.mincomercio.gov.co/descargar.php%3Fid%3D63731&q=lineas+navieras+en+cartagena+mi+n+comercio&ei=MvbNUfvzC-Hr0gGLsYFA&usg=AFQjCNGrmcIoT9W_FJoSPnX6YFnZC_5bKQ

⁷⁶ Interletras Directorios. 2013. *Grupo CoremarPalermoSociedad Portuaria*. Agentes de Intermediación aduanera. Recuperado de <http://interletras.com/manualCCL/Directorios/directorios.htm>

⁷⁷ Athyruca.wordpress. 2013. *Operadores Portuarios*, Recuperado de <http://athyruca.wordpress.com/2012/03/11/operadores-portuarios-en-colombia-barranquilla-atlantico/>

Constaría de 170 hectáreas para desarrollar un complejo logístico a la medida de las necesidades de los clientes, 40 hectáreas de Zona Portuaria, 242 metros lineales de muelle para un total de 750 metros correspondiente a seis posiciones de atraque. De igual manera para el Terminal de Líquidos 300 metros de ampliación, Seis silos graneleros adicionales para un total de doce, Ampliación de Bodega de Carga General por módulos hasta llegar a 25.000 mt², nueva zona industrial, Parque de Almacenamiento de Líquidos y Zona Franca.⁷⁸

6. Análisis de la Función de los Puertos con Respecto a los TLC

6.1 Medidas Sociedad Portuaria de Santa Marta

Desde la famosa apertura económica en los años noventa, Colombia, un país que en materia de infraestructura se encuentra a años luz de poder alcanzar y competir con las grandes potencias mundiales, está viviendo una época de cambio en donde se busca que las actividades de la industrias nacional cuenten con un valor agregado que permita mayor productividad para poder competir las industrias subdesarrolladas de los mercados mundiales.

Esta apertura económica, además de permitir el acceso de los grandes mercados mundiales, exigiría consigo un cambio que afectaría a todo el sector industrial colombiano. La mayoría de empresas están incurriendo en diferentes medidas, desde capacitaciones en procesos de producción y tecnologías de la información en las pequeñas y medianas empresas hasta el reestructuramiento y diversificación de las grandes. Hay que tener en cuenta no solo las empresas están realizando todo el esfuerzo, también es notorio el incremento del gasto gubernamental en la realización de proyectos de infraestructura de gran envergadura alrededor del territorio nacional y en la capacitación a las PYMES colombianas. Estas inversiones tienen como fin garantizar un mayor

⁷⁸Grupo Coremar-PSP. 2013. Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria. Obras en Expansión. Recuperado de <http://www.palermosociedadportuaria.com/obras-enexpansion.cfm>.

grado de preparación para poder cumplir con las exigencias del mercado tanto nacional como mundial.

Como consecuencia del incremento de las relaciones comerciales que está teniendo Colombia con grandes bloques económicos y participantes de la economía mundial, es necesario desarrollar una plataforma sólida que permita la perdurabilidad de la competitividad y productividad en la economía local.

Los puertos marítimos colombianos, considerados como uno de los pilares de esta plataforma, son los puntos de salida y entrada del comercio exterior. Depende de ellos que se garanticen el flujo y la seguridad de las operaciones comerciales. Es por eso que los puertos marítimos también tienen que incurrir en medidas de infraestructura y reestructuración que permita la competitividad y productividad de los mismos. La presión sobre los puertos marítimos colombianos llega hasta el punto en que grandes proyectos de infraestructura y reestructuración se han venido desarrollando desde los últimos 8 años, luego de que el tan esperado anuncio del tratado de libre comercio con Estados Unidos alertara al sector de transporte colombiano en el sentido de que se volvería prioridad proyectos de mayor envergadura que garanticen mayor calidad y el desarrollo de economías de escala o de alcance para poder competir con las exigencias que abarca una alianza comercial con grandes bloques económicos como Estados Unidos, La Unión Europea, China y la República de Corea entre otros.

En el transcurso de los años, el movimiento de carga marítima ha llegado hasta tal punto de representar en el día de hoy el 90%⁷⁹ como el medio de transporte más utilizado en el movimiento de carga mundial, así como el más preferido para la distribución física internacional.

Tabla 26

⁷⁹ Ángel V, Álvaro. 2013. *Distribución Física Internacional*. DBA.

Transporte en el Mundo

Marítimo	Carretera	Férreo	Aéreo	Otros
90%	5%	4%	0,30%	1%

Fuente: Ángel V, Álvaro. 2013. *Distribución Física Internacional*. DBA

Cabe recalcar que el transporte marítimo, es considerado como el medio de transporte más económico y amigable con el medio ambiente, motivo por el cual la flota de embarcaciones marítimas se ha desarrollado como el principal medio de transporte para el comercio mundial. Adicionalmente el intercambio comercial entre los diferentes países y el constante crecimiento de economías emergentes ha obligado a los diferentes puertos en el mundo a incurrir en inversiones de infraestructura que permitan atender la creciente demanda del intercambio comercial global.

La sociedad Portuaria de Santa Marta en su carrera de mejorar la competitividad del comercio exterior Colombiano ha desarrollado e implementado diferentes medidas que a corto, mediano y largo plazo ayuden a que la actividad mercantil del puerto sea cada vez más productiva.

Estas medidas se han implementado desde cambios en la dirección administrativa, nuevas medidas operacionales, proyectos de infraestructura, y alianzas estratégicas con diferentes entidades Internacionales y del Departamento del Magdalena.

Estas medidas buscan un beneficio mutuo, incrementar la competitividad del puerto y convertirlo en el puerto marítimo más importante del país. Al contar con grandes avances y reconocimientos en materia ambiental al puerto de Santa Marta le quedan pendientes unas de las tareas que más esfuerzo requieren para cumplirse, estas se resumen en materias de logística e infraestructura de transporte.

El puerto reconoce que su ventaja competitiva es la ubicación geográfica del puerto la cual permite que en se desarrollen diferentes actividades. El calado natural permite que grandes embarcaciones tengan la posibilidad de acceso al puerto sin ninguna restricción. Debido a la anterior el puerto se ha convertido

como un puerto multipropósito capaz de abarcar diferentes tipos de carga y elaborar varios tipos de actividades que no todos los puertos en el país pueden desarrollar libremente.

Teniendo en cuenta lo anterior el puerto encontró el valor agregado que ningún otro puerto en el país podría obtener u ofrecer y como consecuencia se tuvo la decisión de diversificar sus servicios que se dividen en cuatro terminales: Terminal de Granel, Terminal de Contenedores, Terminal de Carga General y Terminal de Carbón.

Al tener como desventaja el difícil acceso al puerto y la escases en infraestructura que ayude a descongestionar las vías de transporte; la Sociedad Portuaria de Santa Marta ha identificado a estas problemáticas como “primordiales” la cual el puerto se enfocó en encontrarles una solución para incrementar su competitividad y poder así manejar los grandes retos que representan los Tratados de Libre Comercio que está incurriendo el País con las mayores potencias comerciales del mundo como los son Estados Unidos, La Unión Europea y China.

Debido al mediano y largo plazo que toman los proyectos de infraestructura en desarrollarse se han podido desarrollar nuevas medidas operacionales que en el corto plazo tendrán un impacto positivo en la descongestión del tráfico portuario. Estas medidas de corto plazo se han convertido en la punta de la lanza que impulsaran las demás medidas que impulsaran la competitividad y productividad del puerto. Muchos de los proyectos de infraestructura de mediano y largo plazo, que buscan el desarrollo en la competitividad y productividad, afectan de manera directa e indirecta la región ya que estos proyectos también brindan un beneficio a la población.

Tal como lo dice la visión del Puerto de Santa Marta “En el año 2016 la SPSM deberá estar operando en su mayor nivel las sub-terminales especializadas, así: Carbón 9.0 mm Ton, Granel 1.8 mm Ton, Contenedores 300 m TEUs”.

Se tuvo como medida diversificar los servicios del puerto de Santa Marta con el fin de convertir un puerto multipropósito donde las diferentes actividades de los terminales son realizadas de manera independiente sin necesidad de depender de los demás terminales. Cada terminal cuenta con sus operadores portuarios determinados. La estructura administrativa de cada terminal está desarrollada de tal manera que cada terminal cuenta con su propio gerente, representante legal y funcionarios. Las terminales son responsables de sus propias inversiones y cuentas financieras; al igual que tienen sus propios proveedores y clientes.

Una de las medidas que causo mayor impacto y reestructuración en el puerto de Santa Marta fue la alianza entre SSA International⁸⁰, empresa privada operadora de terminales marítimos más grande del mundo, y la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Esta alianza dio como resultado la constitución de SMITCO, Santa Marta International Terminal Company S.A., como operador portuario que tiene como función administrar, controlar y comercializar el Terminal de contenedores del Puerto de Santa Marta.

SMITCO ofrece un completo portafolio de servicios relacionado con las operaciones contenerizadas. Ofrece a todos sus clientes la experiencia de su personal a disposición de cada uno de los servicios además de flexibilidad para adaptar las operaciones a las necesidades de cada cliente.⁸¹

Este joint venture entre SSA International y la Sociedad Portuaria de Santa Marta ha representado un progreso en materia de operación portuaria. Al día de hoy el puerto cuenta con dos grúas pórticos capaces de mover diariamente

⁸⁰ SSA International hace parte de SSA Marine, esta a su vez es la empresa privada operadora de terminales marítimos más grande del mundo. Sus puertos, operaciones, diversidad de carga, volúmenes y planes comerciales son modelos a seguir en esta industria a nivel mundial.

⁸¹ Santa Marta International Terminal Company, Sitio web.

hasta 500 contenedores; lo que ha reducido de manera significativa los tiempos de cargue y descargue de contenedores. Esto representa menores costos y mayores tiempos de respuesta en cada operación portuaria.

Contar con la experiencia y conocimiento que se comparte en este joint venture con SSA International representa una ventaja competitiva para el puerto de Santa Marta y garantiza que los procesos portuarios cuenten con mayor calidad y se pueda elaborar economías de escala que permita a SMITCO desarrollar una estrategia de mercado que se pueda implementar a la estrategia empresarial del Puerto de Santa Marta.

Una de las medidas más recientes y que mayor impacto ha tenido en la competitividad del Puerto de Santa Marta a corto plazo es la implementación del Sistema de Inspección Simultánea (SIIS) de mercancías de exportaciones en contenedores, que permitirá ser más competitivos a los exportadores colombianos, al ahorrar tiempo y dinero en el proceso de despacho por parte de la Dian, el Invima, el ICA y Antinarcóticos. Esta medida se basa en que las entidades de inspección de la DIAN, INVIMA e ICA operen, las 24 horas, los 7 días de la semana; esto con el fin en que el tráfico de contenedores dentro del puerto para las exportaciones e importaciones sea menor logrando reducir los tiempos de espera y operación.

Gracias a esta medida son menores los costos a los que incurren los exportadores colombianos por concepto de almacenaje en los puertos ya que las mercancías cuentan con un menor tiempo de validación de documentos y protocolos aduaneros y pueden ser exportadas en el menor tiempo posible.

Esto también representa una ventaja para la entidad portuaria ya que se evita el exceso de inventario y el sobre-almacenaje de carga que a la larga se convierten en costos para el puerto. Lo mejor para el puerto es que la carga tenga un tránsito veloz evitando que se produzcan tiempos de espera o estancamiento de la carga en las operaciones, es decir que es más beneficioso para el puerto que la carga entre y salga en el menor tiempo posible para mantener rendimientos constantes a escala en sus operaciones.

6.2 Ventajas y Desventajas

Por sus prácticas ambientales y altos estándares en sistemas de calidad, el puerto de Santa Marta es el primer puerto latinoamericano seleccionado para certificarse como Eco Puerto. La Asociación Europea de Puerto, ESPO (European Sea Port Organisation) ha dado el aval para iniciar el proceso de certificación para convertir el Puerto De Santa Marta en un Eco Puerto.

Para obtener la certificación es necesario que se impliquen las mejores prácticas ambientales y los más altos estándares en sistemas de calidad. Requisito que para el puerto de santa marta es cumplido a cabalidad debido a que el Puerto de Santa Marta es uno de los dos únicos puertos de Colombia con el sistema de cargue directo de carbón cumpliendo a cabalidad el decreto 3083 de 2008 que obliga a todas las terminales exportadores de carbón a partir del 01 de enero de 2014 a implementar este sistema. Para la implementación de este sistema se invirtieron 27 millones de dólares en el 2003.

Uno de los resultados tangibles de la efectividad de la implementación de esas políticas es que el Puerto es hoy el lugar donde sobrevive el último relicto de coral de la bahía sin verse afectado por la operación.

Para Mauricio Suárez Ramírez, gerente general de la sociedad portuaria, “las inversiones que se han realizado no solo han logrado posicionar al puerto como uno de los más eficientes del país, sino como uno ambientalmente sostenible.”

Carbosan, Terminal de Carbón del Puerto de Santa Marta, tiene la posibilidad de almacenar 7 millones de toneladas de carbón en 2.5 hectáreas y aplica todos los protocolos medioambientales en la operación del mineral, como la humectación con químicos a la carga recibida, el control a las emisiones de micro partículas y el ahorro de agua.

Ante el impacto que representan los Tratados de Libre Comercio el Puerto de Santa Marta cuenta con algunas ventajas y desventajas para enfrentar el reto que significa para el puerto ser más competitiva.

La ventaja más significativa es el calado natural con la que cuenta el Puerto ya que permite que embarcación de tipo Panamax y Post-Panamax puedan atracar sin ningún problema. El calado de las aguas del puerto permite el acceso de embarcaciones de hasta 57 pies de calado, ventaja que no muchos de los puertos en el mundo tienen la dicha de contar. Al no tener esta restricción, Santa Marta se convierte en destino primordial de muchas de las navieras del mundo que durante su frecuencia siempre se tiene en cuenta atracar en este terminal.

La diversificación de sus terminales y su independencia permite que las operaciones de los diferentes terminales no afecten la prestación de sus respectivos servicios. Esta independencia de terminales representa una ventaja competitiva ya que cada uno es responsable de sus actividades sin necesidad de perjudicar de otro terminal. Es por tal motivo que el Puerto de Santa Marta es el puerto multipropósito más importante del país y lo ubica como el puerto con mayor movimiento y actividad de carga en Colombia. Cada terminal funciona y toma sus decisiones de manera autónoma, esto permite una descentralización en la administración de la SPSM lo que permite que la funcionalidad de cada terminal sea más competente y productiva.

Prácticas responsables y proactivas de la SPSM permiten que las operaciones portuarias dentro de este terminal sean más competitivas para el reto que representan los Tratados de Libre Comercio. Muestra de ello el joint venture con uno de los operadores portuarios más grandes en el mundo que ha demostrado ser la mejor decisión que ha tomado la terminal portuaria ya que gracias a ella el tráfico y eficiencia en el movimiento de contenedores dentro del terminal ha ido incrementando de manera progresiva llevando a que los índices de competitividad y productividad en los últimos años estén incrementando.

El SGA, Sistema de Gestión Ambiental, de la SPSM es reconocido por su alto impacto en la sostenibilidad del medio ambiente lo que convierte a este puerto en el más responsable con el cuidado de la biodiversidad y el más sostenible lo que lo ha hecho merecedor de los más altos estándares, reconocimientos y

certificaciones en materia ambiental. Esto representa un valor agregado para el puerto al ofrecer el servicio de cargue y descargue limpio de carbón.

Una empresa sin un Programa de RSE hoy en día es capaz de definir el éxito de muchas de las grandes empresas. La RSE de la SPSM se caracteriza por invertir en el futuro de la comunidad del Departamento del Magdalena, la cual la SPSM entiende como el activo más importante para garantizar la competitividad y productividad de la terminal portuaria.

La desventaja más representativa que tiene el Puerto de Santa Marta ante los tratados de libre de comercio es la falta de vías de acceso que garanticen un corredor logístico adecuado para los más de 400 camiones que entran diariamente a la ciudad. Se han venido desarrollando por medio del proyecto Ruta Del Sol vías alternas para los diferentes camiones pero al llegar a cercanías al puerto se provocan estancamientos y problemas graves de tránsito que perjudican las operaciones portuarias.

Debido a esto el Puerto de Santa Marta se encuentra ante una carrera contra el tiempo para dotarse de infraestructura y corredores logísticos que ayuden a que la viabilidad dentro de este terminal y en la sociedad de Santa Marta sea más efectiva y reduzcan los altos costos de transporte que hoy en día afectan las operaciones logísticas en Colombia.

Grandes proyectos como la ampliación de la terminal, la conexión ferroviario, el desarrollo de infraestructura y la renovación urbana permitirán que las operaciones portuarias sean más competitivas y productivas. Estos proyectos permitirán a que la SPSM se prepare y se dote de infraestructura para atender lo que implica los tratados de libre comercio con los diferentes bloques comerciales.

6.3 Medidas Gubernamentales

El gobierno Colombiano juega un papel importante para ayudar a que los puertos colombianos sean más competentes y productivos. Una de las medidas más importante es la ley que permite a los puertos servir como concesiones del sector privado y recibir inversiones de capital tanto del sector público o privado.

Todo comenzó con el Estatuto de Puertos Marítimos o Ley 1ª de 1991, se dio inicio a un período de transformación que permitió planificar y racionalizar esta actividad.

El Estatuto, conformado por un articulado orientado a la reorganización del sistema portuario, inicia dicho proceso con la liquidación de la Empresa Puertos de Colombia –Colpuertos, institución creada mediante la ley 154 de 1959 como entidad competente en la administración y explotación de los terminales marítimos y fluviales de servicio público, en la supervisión, regulación y control de los terminales de carácter privado y con monopolio de los servicios de cargue y descargue de mercancías y servicios a las naves. Su desempeño durante la década de los 80 se caracterizó por la presencia reiterada de pérdidas operacionales, altos costos del personal con prestaciones extralegales sobre la nómina, así como altos índices de inactividad de los puertos, aspectos que de manera conjunta contribuyeron a una situación de déficit fiscal e ineficiencia en el manejo de los mismos.

En reemplazo de Colpuertos, la Ley 1ª definió que las facultades respecto de la actividad portuaria serían competencia de la Superintendencia General de Puertos, entidad creada mediante el mismo Estatuto con funciones específicas en el otorgamiento, modificación, declaratoria de caducidad de las concesiones, control en la reconstrucción de puertos, muelles y embarcaderos, entre otras.

Adicionalmente al objetivo de reorganización institucional del sistema portuario el Estatuto se orientó a propiciar la inserción de capital de origen privado, mediante la posibilidad otorgada tanto a entidades públicas, como a empresas privadas de constituir sociedades portuarias para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios o muelles y, para prestar todos los servicios portuarios, promoviendo de esta manera la implementación de innovaciones tecnológicas y mayor eficiencia en el uso de las instalaciones; de igual forma se buscó afianzar el proceso de descentralización mediante la autorización de la

Nación, a entidades territoriales y a entidades descentralizadas para participar en la constitución de las Sociedades Portuarias Regionales, en las cuales se da prelación a los entes locales de aquellas jurisdicciones en donde ya operaba o debía de operar un puerto. A la par se estableció que las Sociedades Portuarias Regionales pagaran al Estado una contraprestación, de la cual se destinó un porcentaje a favor de los entes locales en los cuales se presentara la situación descrita anteriormente.⁸²

7. Desarrollo Económico Incluyente

7.1 ORMET y PNUD

Colombia es un país que a través de los años ha presentado fuertes cambios en el mercado laboral. Mayor informalidad, tasas altas de desempleo y desigualdad en los ingresos, han sido algunas de las variables que han incidido en la acentuación de las brechas entre regiones⁸³ y grupos poblacionales⁸⁴. Durante 2009, de acuerdo a los datos del DANE, la tasa de desempleo según sexo en las cabeceras fue de 11,2% hombres y 15,2% mujeres y en las zonas rurales fue de 5,2% y 15,4% respectivamente. Según datos de MESEP a 2008 la línea de pobreza se ubicaba en 46% total nacional, es decir, casi la mitad de la población colombiana no contaba con ingresos suficientes para adquirir una canasta de bienes y servicios básicos para la vida. Los datos de indigencia o pobreza extrema son igualmente dramáticos para 2008 con un 17,8% a nivel nacional y 32,6% en zonas rurales. Aunque los datos más alarmantes se presentan a nivel rural con un 65,2% de población bajo la línea de pobreza, en las cabeceras la situación también es crítica con un 39,8% de población pobre en 2008.⁸⁵

⁸² Mediante la Ley 856 de 2003 se especifica que las contraprestaciones corresponden al uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y al uso de la infraestructura. La primera de ellas se distribuirá en un 80% para la entidad Nacional representada por Invias y el 20% restante para el municipio o distrito en donde opere el puerto con destinación para inversión social. La contraprestación por uso de infraestructura la recibe en su totalidad el Invias o quien haga sus veces.

⁸³ Cabecera y Zonas Rurales.

⁸⁴ Afrocolombianos, Indígenas y ROM o gitanos.

⁸⁵ *Recovery Advisory – Tors Coordinador*. 2013. PNUD.

Estos altos índices de pobreza se han traducido en un aumento de los niveles de desigualdad entre sectores de la sociedad y un alto grado de exclusión social.⁸⁶ Sin embargo, han sido ciertos grupos poblacionales que se han visto más afectados por ésta exclusión: las mujeres, indígenas, afro colombianos y desplazados, que, debido a su condición de género o etnia y a su situación de desplazamiento, han quedado sin oportunidades de generar ingresos que los ayuden a salir de su situación de vulnerabilidad.

El PNUD ha logrado avances y experiencias exitosas en Colombia en la dimensión económica y productiva, la generación de ingresos y la acumulación de capitales económicos y físicos.

Estas experiencias muestran que para lograr una integración económica de la población más vulnerable, es necesario acompañar la formulación de una política de inclusión económica que les permita acceder a oportunidades de empleo y de generación de ingresos que mejoren su calidad de vida, garantizando sus derechos económicos, al trabajo y a la propiedad como eslabones fundamentales de la cadena productiva.⁸⁷

Una política de inclusión económica y productiva debe tener una perspectiva poblacional en tanto reconoce a los individuos como sujetos de derecho que deben ser potenciados a través del acceso a oportunidades, y no como sujetos de necesidades que deben ser ayudados por medio de programas asistenciales. El diseño e implementación de esta política permitirá ampliar el espacio de oportunidades de los individuos más vulnerables a nivel local, contribuyendo así a mejorar las capacidades y el capital humano y de esta forma construir autonomía en el ejercicio de sus derechos. El objetivo es generar mecanismos para superar las barreras para la generación de ingresos que enfrentan estos grupos poblacionales mediante la mejora, integración y focalización adecuada de los instrumentos existentes, y la conformación de una

⁸⁶*Recovery Advisory – Tors Coordinador. 2013. PNUD.*

⁸⁷*Recovery Advisory – Tors Coordinador. 2013. PNUD.*

institucionalidad para que desde el ámbito local se puedan satisfacer las necesidades de dicha población.⁸⁸

El PNUD propone implementar en 7 territorios de Colombia un proyecto que permita la integración económica de grupos poblacionales vulnerables a partir del desarrollo de una Política de Inclusión Productiva y el fortalecimiento de capacidades locales.

Para ello se propone alcanzar en los 7 territorios los siguientes resultados⁸⁹:

- Fortalecidas las capacidades locales para el diseño y puesta en marcha de una política de inclusión productiva para grupos poblacionales vulnerables.
- Estrategias de empleo, desarrollo empresarial y oportunidades de negocio diseñadas y en marcha.
- Capacidades fortalecidas para el desarrollo de Mercados Inclusivos.

Por otra parte, el Ministerio de la Protección Social, a través de la Dirección General de Promoción del Trabajo ha manifestado su interés en desarrollar una estrategia de fortalecimiento técnico a las entidades territoriales en cuanto a generación y análisis de información sobre mercado de trabajo a través del fortalecimiento institucional y el diseño e implementación de políticas, como una forma de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Documento Conpes 3616 de 2009. Dentro de esta última línea, los Observatorios de Mercado de Trabajo han sido identificados como una estrategia clave para el logro de los objetivos del Programa en el fortalecimiento de las políticas de empleo, emprendimiento y generación de ingresos en el ámbito regional y local.⁹⁰

Con propósitos unidos, Acción Social, el Ministerio de Protección Social y el PNUD Colombia se han propuesto trabajar de manera articulada en la creación de una Red de Observatorios regionales del Mercado de Trabajo ORMET mediante i) El fortalecimiento de aquellos observatorios regionales que el

⁸⁸ *Recovery Advisory – Tors Coordinador*. 2013. PNUD.

⁸⁹ *Recovery Advisory – Tors Coordinador*. 2013. PNUD.

⁹⁰ *Recovery Advisory – Tors Coordinador*. 2013. PNUD.

PNUD y/o el Ministerio de la Protección Social han apoyado, y ii) La creación de Observatorios Regionales en aquellos municipios/departamentos que en una primera parte sean identificados por las partes como potenciales territorios para hacer parte de la Red.⁹¹

Los principales resultados impactan en la implementación de la estrategia del proyecto “Fortalecimiento de capacidades locales para la integración productiva de la población en situación de pobreza y vulnerabilidad”⁹², en particular en el fortalecimiento de las capacidades locales para el diseño y puesta en marcha de una política de inclusión productiva para grupos poblacionales vulnerables, específicamente las instancias de producción y análisis de formación.

7.2 Rutas de Articulación entre los Observatorios del Mercado de Trabajo y las Subcomisiones de Concentración de Políticas Salarial y Laboral

“Con base en la importancia de generar información sólida y pertinente para la toma de decisiones y construir políticas públicas desde lo local, las Subcomisiones de Concertación Laboral y los Observatorios Regionales de Mercado de Trabajo (ORMET), de los departamentos Magdalena, Antioquia, Nariño, Santander y Valle del Cauca, se reunieron en un conversatorio para plantear estrategias de articulación con los actores territoriales y concertar la formulación, el seguimiento y el monitoreo de agendas locales de empleo dirigidas a la inclusión productiva de la población menos favorecida en el mercado laboral. El Departamento para la Prosperidad Social (DPS), el Ministerio de Trabajo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) se unieron para aportar experiencias y generar espacios de conocimiento y concertación con el

⁹¹Recovery Advisory – Tors Coordinador. 2013. PNUD.

⁹²Recovery Advisory – Tors Coordinador. 2013. PNUD.

fin de articular, desde cada entidad y con la Red ORMET, las estrategias necesarias e idóneas para la inclusión productiva de la población vulnerable”.⁹³

7.2.1 Resultados

La siguiente información corresponde a los resultados del encuentro y permite identificar los objetivos y las recomendaciones a tener en cuenta para la realización de proceso de articulación entre los ORMET y las subcomisiones en los territorios⁹⁴

1. Objetivo general del ejercicio - Identificar estrategias o mecanismos de articulación interinstitucional en torno a propósitos comunes.

2. Objetivos específicos del ejercicio

- Lograr la participación activa de los asistentes.
- Identificar los aspectos más relevantes de la gestión de los Observatorios Regionales del Mercado de Trabajo (ORMET) y las Subcomisiones de Concertación de Políticas Salarial y Laboral (SCPSL).
- Aplicar una metodología que permita la identificación precisa y articulada de factores de desarrollo de la

3. Estrategias para el logro de los objetivos

- Valoración de la experiencia del otro.
- Construir participativamente alrededor de los productos de las entidades participantes.
- Análisis secuencial, paso a paso.
- Analizar, debatir y exponer de forma colectiva los resultados del ejercicio

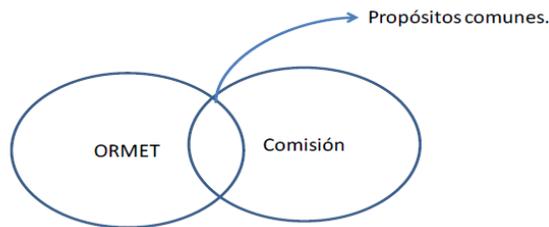
⁹³ Red ORMET-PNUD. 2013. Informe del encuentro para la generación de rutas de articulación entre los observatorios del mercado de trabajo y las subcomisiones de concertación de políticas salarial y laboral.

⁹⁴ Red ORMET-PNUD. 2013. Informe del encuentro para la generación de rutas de articulación entre los observatorios del mercado de trabajo y las subcomisiones de concertación de políticas salarial y laboral.

4. Metodología

Se estructura a partir de varios momentos de tensión creativa, a saber:

Momento 1 – Se conforman grupos por mesa y se identifican los propósitos comunes. (Cuatro grupos ORMET/Comisión). Un(a) anfitrión se encarga de presentar los resultados. En plenaria: ¿Se pueden agrupar?



*Fuente: Grafica recuperada del "Informe del encuentro para la generación de rutas de articulación entre los observatorios del mercado de trabajo y las subcomisiones de concentración de políticas salarial y laboral." 2013

Momento 2 – Por grupo(s) organizados a partir de los elementos articuladores identificados responden: ¿Qué dificultades se presentan para realizar estos propósitos?

Momento 3 – Por grupo(s) organizados a partir de los elementos articuladores identificados responden: ¿Qué alternativas de intervención se pueden plantear ante las dificultades identificadas?

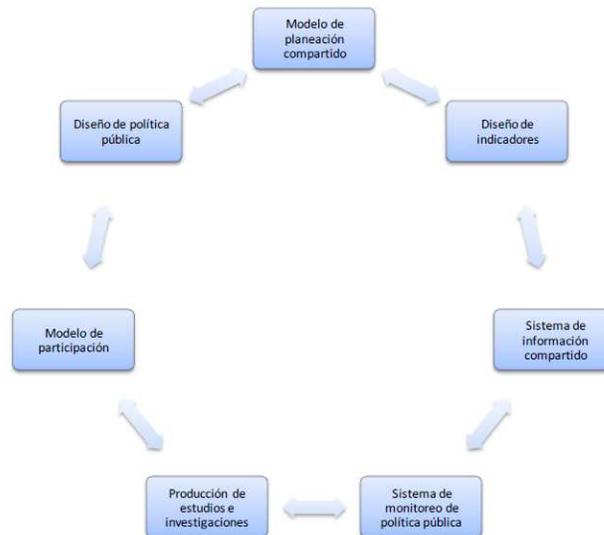
Momento 4 – Por grupo(s) de elementos comunes: Califique la incidencia de un elemento articulador (producto) en otro.

5. Resultados

Sobre los productos se concluyó que tanto la gestión de los ORMET y las SCPSL se puede organizar alrededor de temas en común y que, de realizarse, tendrían un efecto positivo en el sector. Estos productos son:

- a. Diseño de política pública.
- b. Diseño de Indicadores.
- c. Producción de estudios e investigaciones.
- d. Sistema de Información Compartido.
- e. Sistema de Seguimiento y Monitoreo de las Políticas Públicas.
- f. Modelo de Participación.
- g. Modelo de Planeación Compartido.

PLAN RESULTANTE



*Fuente: Grafica recuperada del "Informe del encuentro para la generación de rutas de articulación entre los observatorios del mercado de trabajo y las subcomisiones de concentración de políticas salarial y laboral." 2013.

Recomendaciones finales:

- Trabajar en cada tema como un proyecto de inversión.
- Asignar a un líder por proyecto.

Por las recomendaciones finales inicialmente identificadas se iniciará el proceso de articulación entre los ORMET y las subcomisiones en los territorios.

7.3 Variables de Análisis

Los informes realizados tienen como objetivo identificar según sea el caso la información requerida para el análisis e intervención de las entidades comprometidas para el mercado laboral. Entre los valores identificados se encuentran:

Tabla 27
Memorias de Cálculos de los Parámetros Estadísticos Descriptivos⁹⁵

CAPITULO I. DIMENSIÓN DEMOGRÁFICA	
HOGAR	NUMERO DEL HOGAR ENCUESTADO
ORDEN	NUMERO DE ORDEN PARA LOS DATOS DE LOS HABITANTES DEL HOGAR
PB1	NOMBRE Y APELLIDOS
PB2	TIPO DE DOCUMENTO
PB3	NUMERO DE DOCUMENTO
PB4	GENERO
PB5	EDAD
PB6	ESTADO CIVIL
PB7	PARENTESCO CON EL JEFE DEL HOGAR
CAPITULO II EDUCACIÓN FORMAL Y EDUCACIÓN PARA EL TRABAJO	
HOGAR	NUMERO DEL HOGAR ENCUESTADO
ORDEN	NUMERO DE ORDEN PARA LOS DATOS DE LOS HABITANTES DEL HOGAR
PC1	NIVEL EDUCATIVO
PC2	GRADUADO
PC3.1	AÑOS APROBADOS
PC3.2	MESES APROBADOS
PC4	TITULO OBTENIDO
PC5	HA REALIZADO O ESTA REALIZANDO ALGÚN CURSO DE FORMACIÓN PARA EL TRABAJO
ORDEN	NUMERO DE ORDEN PARA LOS DATOS DE LOS HABITANTES DEL HOGAR
PC5.1	CURSO
PC5.2	MODALIDAD
PC5.3	CERTIFICADO
PC5.4	INSTITUCIÓN
PC5.5	AÑOS APROBADOS

*Fuente: Tabla realizada por los autores, basada en información del Informe Técnico No 1. 2013. ALIRIO SEGUNDO MAIGUEL ORTEGA

⁹⁵Informe Técnico No 1. 2013. ALIRIO SEGUNDO MAIGUEL ORTEGA

7.4 Plan de Acción ORMET 2013 Magdalena

El siguiente cuadro muestra la matriz de productos que se tiene en cuenta para el observatorio del mercado laboral del Magdalena, Santa marta.

Tabla 28

Matriz de Productos

OBSERVATORIO MERCADO LABORAL MAGDALENA-SANTA MARTA – ORMET					
Líneas de Trabajo	Descripción	Productos	Participantes	Tiempo	Observaciones
Análisis territorial	Apunta a conocer el funcionamiento de los mercados de trabajo dentro de los límites geográficos territoriales. Se mantendrá el análisis a nivel nacional y regional, enfocándose en las particularidades y especificidades de la ciudad de Cartagena.	Análisis de coyuntura		Anual	
		Santa Marta en Cifras		Mensual	
		Análisis de coyuntura		Trimestral	
		Estudio de Coyuntura sobre el Mercado Laboral en Santa Marta	OML	Anual	
Análisis sectorial	El objetivo es conocer el comportamiento de los sectores de actividad como elementos centrales para la comprensión del mercado de trabajo. Incluye la sistematización y evaluación de metodologías disponibles para el conocimiento de los sectores productivos, con el objetivo de definir coordinadamente necesidades de conocimiento e información, que permitan aportar al diseño de políticas productivas por sector de actividad.	Actualización del estudio perfil ocupacional del sector Turismo e Infraestructura			Todos los estudios deberán considerar el análisis desde la perspectiva de género, pobreza e inclusión.
		Análisis de Estimación de Oferta y Demanda de los Perfiles Ocupacionales Sector Construcción			
		Estudio Perfil Ocupacional Sector Agroindustrial			
		Análisis de Estimación de Oferta y Demanda de los Perfiles Ocupacionales Sector Portuario	OML		
		2 estudio por definir Sector Portuario			
		Estudio Perfil Ocupacional Sector Zonas Francas			
Análisis poblacional	Proporciona información sobre la situación del mercado laboral con relación a las variables género, edad, vulnerabilidad, entre otras.	Determinar la participación de la mujer en el Mercado Laboral (determinantes Mercado Laboral Femenino)	Todas las entidades del ORMET		En la construcción de los instrumentos para los estudios de perfiles deberá contemplarse preguntas que sirvan de insumos para realizar este estudio
		Estudio sobre la economía del cuidado			

Monitoreo de políticas Públicas de empleo	Se busca con esta línea poder realizar una evaluación exhaustiva a las políticas que en materia de inclusión productiva está llevando a cabo el distrito de Cartagena.	Estudio de evaluación de impacto implementación del SeMprende	OML		
		Impacto de la flexibilización laboral (Ley 789 de 2002) otras leyes			
		Documento orientador sobres políticas de empleo para Santa Marta	Todas entidades OML		
Líneas de Trabajo	Descripción	Productos	Participantes	Tiempo	Observaciones
Formalización del Empleo y Trabajo Digno (OIT)	Busca determinar con exactitud cuáles son los factores que obstaculizan la formalización del empleo y las consecuencias que la informalidad laboral tiene sobre la población vulnerable.	Producto pendiente por definir	Todas entidades OML en posible alianza con - OIT -		
		Foro sobre trabajo decente (OIT)			
Análisis de mecanismos de solución de problemas laborales	Por medio de esta línea de investigación se buscan analizar los diferentes mecanismos de solución de problemas laborales, con el fin de establecer los beneficios y las contradicciones, así como proponer mejoras que permitan fomentar su implementación.	Diagnóstico sobre la solución de problemas laborales			
		Fortalecimiento de los centros de Conciliación			
Ciencia, tecnología, innovación y sociedad.	En esta línea se pretende hacer un análisis del componente tecnológico como fuerte determinante de las fluctuaciones del mercado de trabajo, así como un análisis del aprovechamiento de las ventajas de la innovación dentro del mercado laboral y del sistema educativo.	1. Diagnóstico capacidades de los grupos de investigación e innovación en temas de mejoramiento de procesos, gestión de modelos de negocios y productos.			Conseguir base datos Unidades productivas Semprende
		2. Análisis de problemáticas y capacidades de las unidades productivas.			
		3. Evento de sensibilización donde se expongan las experiencias exitosas en esta materia.			
Percepción ciudadana sobre la calidad del empleo	El objetivo de esta línea sobre la percepción ciudadana del empleo es tener una visión más allá de las cifras estadísticas que se obtienen a nivel nacional, con el fin de analizar los impactos positivos y negativos detectados por la comunidad con respecto a la calidad del empleo en la ciudad.	Percepción de los ciudadanos Samarios sobre el empleo en la ciudad	Todas entidades OML		

*Fuente: Tabla facilitada por Beatriz Osorio, Plan de Acción ORMET 2013 MAGDLENA

8. Proyecciones

La solicitud de la ampliación del terminal marítimo ya fue presentada al Gobierno. El Puerto De Santa Marta alista inversiones por 70,2 millones de dólares. El objetivo es la solicitud de más territorio para la expansión del terminal marítimo. Paralelamente, el puerto trabaja en la ampliación de la capacidad del patio de contenedores y la construcción de un nuevo muelle de aguas profundas

Según Mauricio Suárez Ramírez, gerente general de la empresa, “los nuevos proyectos le permitirán a la terminal marítima elevar su capacidad de movimiento de carga, la cual se triplicó en los últimos cuatro años, como resultado de un primer paquete de inversiones por 57,1 millones de dólares.” En el patio de contenedores, la Sociedad Portuaria se propone aumentar a 420.000TEUs (contenedores) anuales, y generar 337 empleos directos y 505 indirectos.

Con los recursos invertidos entre 2008 y este año, la terminal elevó de 100.000 a 300.000TEUs la capacidad del puerto, y se pasó de un promedio de cargue y descargue de 11 a una de 29 contenedores por hora. Los proyectos de ampliación y mejoramiento de la eficiencia del puerto, están acompañados de una serie de inversiones de renovación urbana, consistente en la recuperación de 24.700 metros cuadrados y la creación de 9.800 metros de nuevas plazas.

Así mismo, la Sociedad Portuaria de Santa Marta se alió con la compañía OPL Carga para la construcción de un puerto multimodal en el río Magdalena, en Gamarra. Este será construido en un terreno de 300 hectáreas adquirido por los inversionistas, con el fin de movilizar carga de exportación entre el interior del país y el puerto de Santa Marta, y recibir mercancías importadas con destino al interior del país.

Como propósito de ampliar la plataforma de servicios y expansión de infraestructura el Puerto de Santa Marta está ejecutando un plan de inversiones por valor de 40 millones de dólares en las instalaciones del terminal marítimo-fluvial multipropósito de la firma BCT, Barranquilla Container Terminal S.A.

Este terminal se encuentra ubicado en la margen occidental del río Magdalena frente a la ciudad de Barranquilla. Los recursos se encuentran financiados con la banca colombiana. La inversión se destinará a la construcción de una plataforma de 182 metros de largo por 35 metros de ancho fabricada en concreto apoyada sobre pilotes que se conectará a la ribera del río Magdalena por dos viaductos también fabricados concreto.

El muelle está diseñado para sostener la operación de tres grúas portacontenedores de 40 toneladas de capacidad y el tráfico de transporte pesado propio de su operación. Adicionalmente contará con cinco hectáreas de patio para el manejo de contenedores apilados de seis en altura. Tendrá 781 espacios (Slots) en tierra operados por RTG (Intercambiable Top-Pick / Side Picks). La proyección es movilizar 190 mil TEUS al año.

La firma BCT y el Puerto de Santa Marta reconocen la importancia creciente del uso contenedores en el comercio mundial y especialmente en vista del TLC con Estados Unidos, la Unión Europea y China. Debido a esto se hace previsible un crecimiento de carga en esta modalidad, se debe resaltar que en la actualidad el mercado portuario colombiano de contenedores se ve afectado debido a la disposición de los exportadores e importadores de otros países a pagar fletes superiores a los reconocidos por el mercado colombiano, razón por la cual la eficiencia en la operación de contenedores deberá propiciar un ajuste que haga competitiva el uso de contenedores.

Adicionalmente, el Puerto de Santa Marta, en su deseo de mejorar la competitividad, busca desarrollar a mediano plazo el transporte de mercancías por tren, para así aprovechar las ventajas competitivas del único puerto del Caribe colombiano con acceso ferroviario. (Santa Marta es el nodo final de la Red Férrea del Atlántico, que conecta con el interior del país).

El puerto busca reactivar la modalidad de transporte férreo en función de la ciudad y, por tal razón, ha propuesto el proyecto de construcción de una

variante ferroviaria entre la quebrada El Doctor y Mamatoco, paralelamente al nuevo trazado vehicular de carga (Vía Alternativa al Puerto - Ruta del Sol II).

El objetivo de la SPSM es implementar un sistema logístico integral que permita reactivar el transporte férreo de todo tipo de carga desde y hacia la Terminal Marítima de Santa Marta, proporcionando a los importadores y exportadores un modo de transporte con mejor nivel de competitividad en los mercados internacionales.

Este proyecto representaría para la ciudad de Santa Marta múltiples beneficios económicos y ambientales: generación de un corredor logístico y de carga bien definido, descongestión de las vías, reducción de los niveles de accidentes y de emisiones, reordenamiento urbano, generación de plusvalías, generación de impuestos etc.

Una de las desventajas del puerto de Santa Marta es la falta de vías de acceso que garanticen un corredor logístico adecuado para los más de 400 camiones que entran diariamente a la ciudad. Se han venido desarrollando por medio del proyecto Ruta Del Sol vías alternas para los diferentes camiones pero al llegar a cercanías al puerto se provocan estancamientos y problemas graves de tránsito que perjudican las operaciones portuarias.

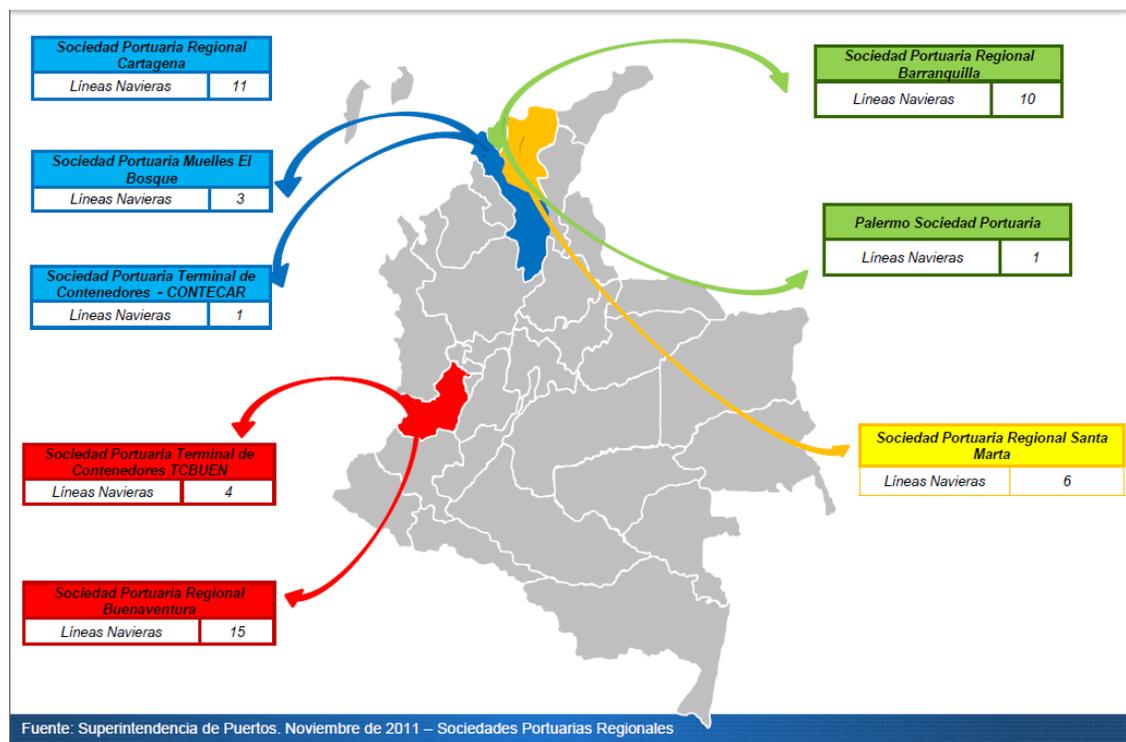
Hoy en día, la vía férrea conecta a Santa Marta con la Dorada. En operación comercial están los últimos 245 km, a través de los cuales se movilizan desde Chiriguana a los puertos de Ciénaga, aproximadamente 42 millones de toneladas por año. La viabilidad financiera de este proyecto requiere un volumen determinado fijo de carga, como el que ofrece hoy la exportación de carbón.

El desarrollo del proyecto ferroviario implicaría una inversión de aproximadamente US\$ 70 millones y sería una iniciativa privada pero la cual busca apoyo del sector público. Este plan ferroviario propuesto por el Puerto de Santa Marta, si se compara con el transporte de carga vía terrestre, implicaría para el exportador colombiano ahorros derivados de una mayor competitividad y eficiencia en el movimiento de sus mercancías.

9. Conclusiones

Concretamente, la información anterior refleja que en términos de comercio exterior e infraestructura podemos ver como Colombia se encuentra en unas condiciones de constante crecimiento, donde los puertos son una plataforma bastante importante para la entrada y salida de mercancías. Estos puertos pueden considerarse como una herramienta que permite el desarrollo productivo del mercado la cual para términos de análisis permiten ver diferencias importantes en diferentes escenarios.

Ahora bien, cada puerto según su posición geográfica le permite tener unas condiciones que hacen la diferencia en el momento de comprar productividad e importancia para el comercio internacional del país. Así el aporte y las características individuales se pueden ver reflejados según los gráficos que veremos a continuación:

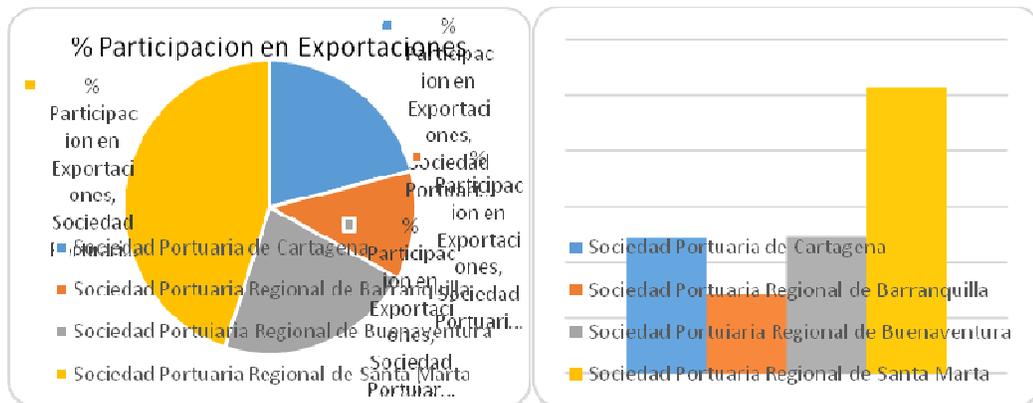


*Fuente: Gráfica .Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. Informe TLC e Infraestructura 2012.

Según este grafico tomado del informe de TLC e Infraestructura del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, podemos ver como la cantidad de líneas navieras no condicionan directamente la cantidad de toneladas exportadas e importadas, así como la participación.

Lo anterior lo podemos determinar con los gráficos siguientes que muestran que para el movimiento total de carga en el 2011 la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta es el puerto con más impacto en representación de exportaciones con un total de 45% (5.155.077 Toneladas) y la Sociedad Portuaria de Buena Aventura con un total de 46% (7.632.362 Toneladas) en importaciones, bajo el esquema marítimo y portuario.

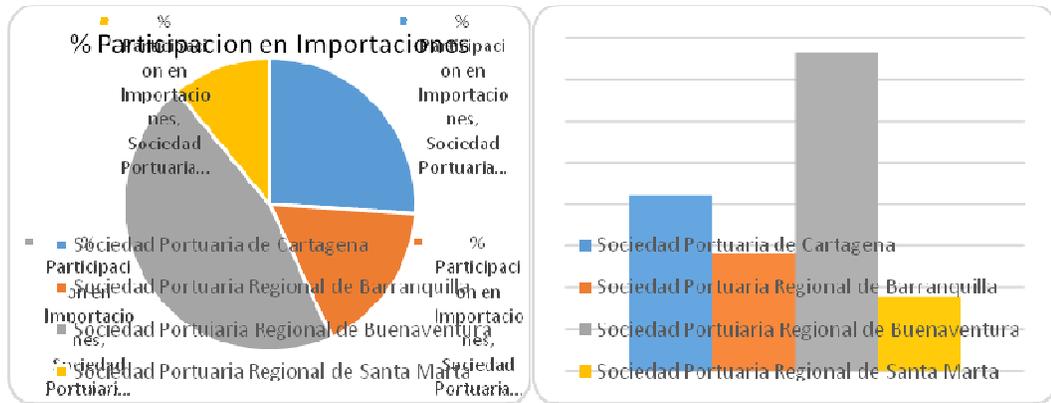
En estos términos, el porcentaje de exportaciones de la SPSM esta seguido por la Sociedad Portuaria de Buenaventura con un 22% (2.460.617 Toneladas), la Sociedad Portuaria de Cartagena con un 21% (2.447.629 Toneladas) y en el siguiente lugar la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla con un 12% (1.419.242 Toneladas).



*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en información Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. Informe TLC e Infraestructura 2012SPRC-CONTECAR

Así para las importaciones el segundo lugar lo tiene la Sociedad Portuaria de Cartagena con un 26% (4.218.316 Toneladas) de participación, en tercer lugar la Sociedad Portuaria de Barranquilla con un 17% (2.817.333 Toneladas) y en

cuarto lugar la sociedad portuaria de Santa Marta con un 11% (1.789.605 Toneladas).⁹⁶



*Fuente: Gráfica creada por autores, basada en información Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. Informe TLC e Infraestructura 2012SPRC-CONTECAR

Estas representaciones gráficas e información señala que la actividad portuaria de Colombia está distribuida en diferentes ejes, y sin lugar a dudas representa y permite tener una conectividad marítima de gran alcance y potencial comercial donde la conectividad marítima tiene más de 3000 rutas y 500 puertos de acceso, las cuales establecen unas condiciones que permiten cumplir y facilitar la eficiencia de comercio exterior en términos de procesos, tiempos y conectividad.

⁹⁶Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. *Informe TLC e Infraestructura 2012*. Recuperado de http://www.google.com.co/url?sa=f&rct=j&url=https://www.mincomercio.gov.co/descargar.php%3Fid%3D63731&q=lineas+navieras+en+cartagena+min+comercio&ei=MvbNUfvzC-HrOgGLsYFA&usg=AFQjCNGrmcloT9W_FJoSPnX6YFnZC_5bKQ



* La información toma en cuenta las rutas que salen desde los puertos de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta.
 Fuente: Rutas y Tarifas- Herramientas para el Exportador Colombiano, Procesadas por Proexport Colombia

*Fuente: Gráfica .Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. Informe TLC e Infraestructura 2012.

10. Recomendaciones

Con base al estudio realizado sobre la situación actual del terminal marítimo de Santa Marta y sobre las diferentes medidas a las que debe incurrir para poder ser más competitivo y productivo ante el reto que representa los diferentes tratados de libre comercio con los diferentes bloques económicos, es necesario adicionar algunas recomendaciones desde una perspectiva neutral y teniendo como tesis el estudio realizado.

La primera recomendación consiste en una modificación del contrato de concesión donde se replante la posibilidad de involucrar de manera más profunda la participación del sector privado y público. La iliquidez es una de las mayores debilidades de la SPSM y la única manera de combatirla es contando con el apoyo del sector privado que presenta uno de los mayores crecimientos en la región. Es necesario una modificación en el contrato de concesión que permita mayor participación del sector privado ya que es primordial que la SPSM capte mayores recursos de capital privado que permitan suplir las diversas necesidades que tiene el puerto ante proyectos de expansión y

diferentes inversiones que ayuden a incrementar la competitividad de la terminal. La participación de diferentes sectores de la industria del Magdalena permitirá que la SPSM cuente con mayores recursos que permitan cumplir las diferentes inversiones planeadas. Estas inversiones tienen como objetivo desarrollar proyectos de economía de escala que generen una mayor productividad del puerto. Es necesario que en el contrato de concesión también haya una mayor participación del sector público ya que esto permite que se desarrollen sinergias entre la Sociedad Portuaria y dicho sector que, al final y al cabo, es uno de los pilares en cada uno de los proyectos de inversión y expansión ya que este es quien arrienda el espacio en donde está basada la infraestructura del terminal.

Adicionalmente se debe permitir la competencia sana, en cuanto a operadores portuarios, ya que los operadores que pertenecen a la SPMS tienen prácticamente un monopolio. Una competencia sana es un beneficio para los usuarios ya que esto les brindará un mejor servicio a menores precios, lo que atraerá nuevos clientes y usuarios así como una motivación a la innovación de tecnología e infraestructura. Una de las grandes problemáticas es la falta de calidad del servicio, tener un personal calificado y disposición de equipos en las operaciones. Con una competencia sana, es cuestión de tiempo para que esto se solucione.

Cooperación con diferentes entidades públicas como la Alcaldía, Gobernación, la Universidad del Magdalena, el SENA, la Cámara de Comercio de Santa Marta, y demás instituciones públicas brindaran un sin fin de oportunidades para ambas partes. Desarrollo de acuerdos de cooperación entre la SPSM y diferentes entidades públicas beneficiara a que ambas se nutran de las fortalezas de cada parte. La SPSM puede utilizar el conocimiento de los diferentes egresados y expertos de la Universidad del Magdalena, SENA y demás instituciones educativas para generar nuevas competencias dentro de la organización, como por ejemplo aliarse para crear nuevos programas en vista a que la falta de especialización en el servicio portuario es uno de los principales problemas. Con la alcaldía y la gobernación la SPSM puede generar

estrategias que estén enfocadas al desarrollo y crecimiento del Departamento y de la ciudad y aumentar el incentivo para crear empresas que dinamicen el comercio exterior de alto valor agregado. Muchos de los operadores portuarios de la SPSM opinan que este puerto carece de valor agregado en su cadena de valor por ser commodities los mayores volúmenes de importación y exportación. También se encuentra que hay una carencia de proyección social y educación internacional, que es donde pueden entrar las entidades educativas locales a implementar convenios e impulsar la proyección y educación, así como la conciencia ciudadana. Generar valor agregado en la prestación de servicios portuarios es uno de los palmares con lo que la SPSM puede ser más competitiva y ser reconocida a nivel regional. Diversificar en mayor proporción los servicios de las cuatro terminales brinda vía libre para que, de manera individual, las terminales generen valor agregado en la prestación de sus respectivos servicios.

Mayor diversificación de los servicios y generación de infraestructura son esenciales para poder incrementar la competitividad y productividad de las operaciones portuarias. Como ya se ha mencionado anteriormente, se carece de servicios portuarios especializados para aumentar la productividad. Adicionalmente otras de las quejas de los trabajadores del puerto es la demora con respecto a las inspecciones aduaneras de la policía, lo cual se podría ver optimizado por medio de la implantación de un programa planeado en conjunto de la Sociedad Portuaria de Santa Marta con la Policía Nacional que ejerce en estos procedimientos.

Mayores equipos para atender los diferentes tipos de embarcaciones, especialmente los Post-Panamax, son necesarios para poder reducir los tiempos de operación que a la larga generan mayores costos para la terminal. Ante el inminente crecimiento del tráfico marítimo es recurrente que la terminal reduzca en mayor proporción los tiempos de operación y tránsito portuario. Esto se toma dado a que se ha visto una dificultad para ampliar el número de muelles y atender un mayor número de barcos de forma simultánea. Así mismo se ven prolongados fondeos de los barcos por falta de muelles. La inversión en

infraestructura y canales de acceso debe ser prioridad para el puerto ya que debido a estos son mayores los costos para los exportadores e importadores. Las dificultades de acceso al puerto incrementan de manera significativa los costos de transporte lo que genera una desaceleración de la competitividad. La falta de muelles e infraestructura limita la actividad portuaria ya que la SPSM no cuenta con el espacio necesario para atender la demanda del comercio exterior. El movimiento de carga en los próximos años va a incrementar por lo que es necesario aumentar la capacidad de almacenaje y carga de la terminal marítima; esto es indispensable dado a que el espacio de almacenamiento es uno de las grandes preocupaciones de los trabajadores y usuarios del puerto.

Se debería aprovechar las nuevas oportunidades de infraestructuras y servicios que se han venido presentando como la Ruta del Sol, con doble calzada entre puertos de la Costa Atlántica y el centro del país, para promover la diversificación de los productos importados y exportados, así como la vía férrea con concesión al centro del país. Adicionalmente se debe aprovechar que Santa Marta y la costa Atlántica es una zona de desarrollo turístico sostenible por cercanía a parques y reservas naturales, así como turismo histórico, y explotar esto para incentivar la llegada de cruceros con turistas de diferentes locaciones, proyecto que anteriormente se había empezado a realizar pero que fue cancelada ya que la relación de turismo internacional durante la temporada de cruceros fue considerada muy baja dado a que se dice que no hay atractivos reales para los turistas. Sí existen atracciones para el turista como los son el Centro Histórico, la Quinta de San Pedro Alejandrino, la gastronomía del Caribe, las playas de Santa Marta, solo que estos no se han ofrecido de una manera correcta a los turistas.

Se ve reflejada una relación negativa entre el turismo y la Sociedad Portuaria de Santa Marta ya que se dice que hay menos inversión en el turismo y más inversión en el puerto y la contaminación que este causa, dado a los derrames de carbón generados. Hay una carencia de infraestructura para el turismo marítimo, razón por la cual muchos de los cruceros que atracan en puertos del Caribe colombiano como el de Cartagena, no lo pueden hacer en Santa Marta

dado a que no hay una infraestructura adecuada así como el espacio para recibirlos por el reducido tamaño del puerto.

Cabe recalcar que la SPSM junto con la Alcaldía Distrital y la Gobernación del Magdalena tienen la oportunidad de crear proyectos para mejorar la infraestructura y la competitividad de la ciudad, y presentarlos ante el Gobierno Nacional para obtener las regalías del departamento ya que es un departamento que está perdiendo esta oportunidad ante otros departamentos que sí se encuentran presentando proyectos actualmente. Estos proyectos no solo mejorarán la calidad de vida de los habitantes brindando mejores posibilidades, sino que impulsarán en gran tamaño el comercio y el desarrollo de la ciudad y la región.

11. Bibliografía

- American Association of Port Authorities (AAPA) (2013, April 15). *Positive and negative aspects for ports in US 2014 budget* Container Management Magazine Latin America. Digital Edition.
- Ángel, A. (2001). *Distribución Física Internacional Transporte Internacional de Carga y Mercancía*. Bogotá: Facultad De Administración, Universidad Del Rosario.
- Banco Mundial, (2008). *Privatización y Regulación de Infraestructuras en Transporte* (Editorial Alfa omega) Bogotá: Autor.
- Colombia, Banco Mundial (2006). *Situación Actual y Perspectivas de los Puertos Públicos en Colombia*. Bogotá: Autor
- Colombia, Contraloria General De La Republica (2008). *Renegociación contrato de concesión portuaria, Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta*, (Respuesta a observación sobre proceso de renegociación No.2 CGR dirigida al señor Ministro de Transporte). Bogotá: Autor.
- Colombia, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2012). *Informe TLC e Infraestructura 2012*. Bogotá: Autor
- Grupo Coremar Palermo Sociedad Portuaria. (1 Marzo de 2013) Disponible en: <http://www.palermosociedadportuaria.com>
- Juhel, M. (June 2008). *Port Development and Management in Central and South America*. Conference presented in the 28^o Congress of the Permanent International Association of Navigational Congresses, Sevilla, Spain.
- Interletras Directorio*. (1 Enero de 2013). Disponible en: <http://interletras.com/manualCCI/Directorios>
- Operadores Portuarios*. (1 Enero de 2013). Disponible en: <http://athyruca.wordpress.com/2012/03/11/operadores-portuarios-en-colombia-barranquilla-atlantico/>

Porter, M. (2012, Mayo 1). *Infraestructura del país es un gran problema.*

Revista Portafolio, *Edición Digital*

Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. (1 Marzo de 2013), Disponible en:

<http://albatros.puertocartagena.com>

Sociedad Regional Portuaria de Santa Marta S.A. (1 Marzo de 2013).
Disponible en:

<http://www.spsm.com.co>

Sociedad Regional Portuaria de Barranquilla. (1 Marzo de 2013) Disponible en:

<http://www.sprb.com.co>