

**ANALISIS SITUACIONAL E INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL  
TERMINAL MARÍTIMO SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA  
SOBRE LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**GLORIA CECILIA GONZÁLEZ GUTIÉRREZ**

**HUMBERTO OROZCO MENDOZA**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS Y NEGOCIOS  
INTERNACIONALES  
CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.**

**2005**

**ANALISIS SITUACIONAL E INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL  
TERMINAL MARÍTIMO SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA  
SOBRE LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**GLORIA CECILIA GONZÁLEZ GUTIÉRREZ**

**HUMBERTO OROZCO MENDOZA**

**Monografía para optar el título Administrador de Empresas y Profesional en  
Finanzas y Negocios Internacionales.**

**Asesor**

**JORGE W. CASSALINS**

**Ingeniero Industrial**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS Y NEGOCIOS  
INTERNACIONALES  
CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.**

**2005**

Cartagena de Indias D. T. Y C., 27 de Octubre de 2005

Señores:

**COMITÉ DE GRADUACIÓN**

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Programa de Administración de Empresas

Programa de Finanzas y Negocios Internacionales

Apreciados Señores:

Con la presente me permito hacer presentación a ustedes de la monografía titulada: **“ANÁLISIS SITUACIONAL E INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TERMINAL MARÍTIMO SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA SOBRE LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES”**, elaborada por los estudiantes GLORIA CECILIA GONZÁLEZ GUTIÉRREZ Y HUMBERTO OROZCO MENDOZA.

Esperamos que el presente trabajo se ajuste a las expectativas y criterios de la Universidad para los proyecto de grado.

Cordialmente,

**GLORIA C. GONZÁLEZ G.**

Código: 0211360

**HUMBERTO ROZCO M.**

Código: 0216452

Cartagena de Indias D. T. Y C., 27 de Octubre de 2005

Señores:

**COMITÉ DE GRADUACIÓN**

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Programa de Administración de Empresas

Programa de Finanzas y Negocios Internacionales

Apreciados Señores:

Con la presente me permito hacer presentación a ustedes de la monografía titulada: **“ANÁLISIS SITUACIONAL E INFLUENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TERMINAL MARÍTIMO SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA SOBRE LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES”**, elaborada por los estudiantes GLORIA CECILIA GONZÁLEZ GUTIÉRREZ Y HUMBERTO OROZCO MENDOZA, a quienes asesoré en su elaboración.

Atentamente

**JORGE W. CASSALINS**

ASESOR

## TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>10</b>
<b>OBJETIVOS.....</b>	<b>14</b>
<b>LA ERA DE COLPUERTOS.....</b>	<b>15</b>
<b>POR TODAS ESTAS RAZONES PODEMOS AFIRMAR QUE LA PRIVATIZACIÓN LE PERMITIÓ A LA NUEVA ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO QUE NO SOLO MEJORARA SUS INSTALACIONES FÍSICAS SINO TAMBIÉN SUS SERVICIOS, TARIFAS, OPTIMIZAR SUS PROCESOS, ENTRE OTROS ASPECTOS QUE POR ENDE HAN PERMITIDO QUE ESTE HALLA MEJORADO MUCHO MÁS SU COMPETITIVIDAD.....</b>	<b>17</b>
<b>SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA.....</b>	<b>18</b>
<b>INFRAESTRUCTURA.....</b>	<b>18</b>
Servicios Logísticos:.....	18
Equipos:.....	19
Fotografía Bodegas y Patios.....	24
<b>ANÁLISIS DE EXPORTACIONES COLOMBIANAS .....</b>	<b>26</b>
<b>COMERCIO EXTERIOR VÍA MARÍTIMA.....</b>	<b>34</b>
<b>.....</b>	<b>37</b>
<b>COMPARACIÓN CON PUERTOS COLOMBIANOS.....</b>	<b>38</b>

**Puerto de Buenaventura: ..... 38**

**Puerto de Santa Marta:..... 39**

**DISTRIBUCION DE CARGA DOMESTICA CONTENERIZADA POR TERMINAL  
MARÍTIMO..... 41**

**A RESUMIDAS CUENTAS PODEMOS DECIR QUE EL PUERTO DE  
CARTAGENA ES EL MÁS SOFISTICADO EN CUANTO EQUIPOS SE  
REFIEREN, CUENTA CON LA TECNOLOGÍA SUFICIENTE PARA SER EL MÁS  
EFICIENTE OPERATIVAMENTE HABLANDO. .... 47**

**LO QUE EN FORMA GENERAL SUGERIRÍAMOS FUERA QUE DE ACUERDO  
AL TIPO DE CARGA MANEJADA; LOS PUERTOS SE ESPECIALIZARAN, ES  
DECIR CARTAGENA AL MANEJO DE LA CARGA CONTENERIZADA,  
BARRANQUILLA AL MANEJO DE GRANÉLES, ETC., CON EL FIN ASÍ DE  
AUMENTAR SU COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA..... 47**

**DOFA DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA FRENTE A 48**

**LOS PUERTOS COLOMBIANOS..... 48**

**DOFA PUERTO DE CARTAGENA..... 48**

**DOFA PUERTO DE SANBUENAVENTURA..... 49**

**DOFA PUERTO DE SANTAMARTA..... 49**

<b>ENCUESTA REALIZADA CON EL FIN EVALUAR EL SERVICIO PRESTADO POR LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA.....</b>	<b>50</b>
<b>EMPRESA: .....</b>	<b>50</b>
<b>MALO.....</b>	<b>50</b>
<b>REGULAR.....</b>	<b>50</b>
<b>5. ¿QUE SUGERIRÍA MEJORAR EN EL PUERTO?.....</b>	<b>50</b>
<b>ENCUESTA.....</b>	<b>51</b>
<b>SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA VS. TLC CON ESTADOS UNIDOS.....</b>	<b>57</b>
<b>RECOMENDACIONES GENERALES PARA LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA.....</b>	<b>60</b>
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>61</b>

**LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA DEBE OFRECER  
SUS SERVICIOS AL COMERCIO EXTERIOR EN GENERAL CONJUGANDO Y  
ADOPTANDO LAS TECNOLOGÍAS DE PUNTA PARA EL MANEJO FÍSICO DE  
LAS CARGAS, ADECUANDO SU INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA,  
TERRESTRE, DE ACCESO Y DE INTERRELACIÓN CON LA CIUDAD -  
PUERTO Y CON LA RED NACIONAL DE TRANSPORTE, PROTEGIENDO EL**

**MEDIO AMBIENTE, REDUCIENDO SUS EXTERNALIDADES, MEJORANDO SUS SISTEMAS DE GESTIÓN Y DE INFORMACIÓN, REESTRUCTURANDO SUS TARIFAS Y LO MÁS IMPORTANTE, CAPACITANDO Y CAMBIANDO LA MENTALIDAD DE SU RECURSO HUMANO EN TODOS LOS NIVELES. .... 61**

**ES EVIDENTE QUE A TRAVÉS DE LA FUSIÓN CON CONTECAR, LA SOCIEDAD VA EN CAMINADA A FORTALECERSE FÍSICAMENTE, Y QUE SIGUE GESTIONANDO EL PROBLEMA DE CALADO CON EL FIN DE ESTAR TOTALMENTE PREPARADO PARA EL GRAN RETO NO SOLO DEL TLC, SINO EL RETO DE CONVERTIRSE EN UNA DE LOS PUERTOS MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO..... 61**

**A TRAVÉS DE LAS ENCUESTAS, PUDIMOS CONCLUIR QUE HAY ASPECTO EN QUE SE DEBEN MEJORAR OSTENSIBLEMENTE. ALGO QUE NOS PARECIÓ MUY IMPORTANTE Y QUE RESALTAMOS, ES LA ATENCIÓN AL CLIENTE, LAS ENCUESTAS NOS PERMITIÓ IDENTIFICAR QUE EXISTEN EMPRESAS CON MUCHAS QUEJAS EN CUANTO AL TRATO EN PUERTO, OFICINAS ETC., PENSAMOS QUE SE DEBE TRABAJAR BASTANTE EN ESTE ASPECTO, YA QUE LO DEMÁS, POR EJEMPLO ERRORES O MEJORAS OPERATIVAS SE PUEDE CONTROLAR Y MEJORAR, ¿PERO QUIEN CAMBIA A LA GENTE?..... 61**

**BIBLIOGRAFÍA..... 62**

**ANEXOS FOTOS..... 63**



<b>EQUIPOS DE PATIO Y MUELLES.....</b>	<b>63</b>
<b>VISTA SUPERIOR PUERTO DE CARTAGENA.....</b>	<b>64</b>
<b>BODEGA ELECTRODOMÉSTICOS.....</b>	<b>64</b>

## INTRODUCCIÓN

Durante medio siglo los gobiernos han operado los puertos estatales como entes sociopolíticos, haciendo caso omiso a las señales del mercado. Al no responder a éstas, los gobiernos han tenido que subvencionar los puertos, aceptar que las operaciones fueran lentas y costosas, renunciar a la introducción de tecnologías que reducen la demanda de estibadores, permitir a los sindicatos monopolizar el manejo y estiba de la carga, y negociar acuerdos colectivos que institucionalizan las prácticas ineficientes.

Los puertos constituyen, sin lugar a dudas, un importante elemento dentro de la cadena de distribución Física Internacional. Ellos pueden influenciar de manera significativa el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones o abaratamiento de importaciones debe, necesariamente, tomar en consideración el funcionamiento y organización de los puertos comerciales.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, es importante que se realice un proceso correcto de selección de puerto; Algunos de estos Criterios son el acceso frecuente de las líneas marítimas que ofrecen servicio al mercado de interés, la distancia desde el punto de producción y/o alistamiento de la carga al puerto, las condiciones y servicios del terminal marítimo: Canales de acceso, seguridad, equipos, procedimientos y tarifas.

Actualmente, los servicios portuarios deben regirse por criterios comerciales. Esta transición ha sido impulsada por la globalización económica, la transformación de los servicios y los avances tecnológicos.

Los mercados internacionales ahora son globales; es decir, la competencia rige no sólo para los productos finales sino también para todos los insumos que intervienen en las cadenas de producción y distribución.

Los servicios portuarios en la actualidad tienen que agregar valor a las actividades comerciales de los clientes, y fortalecer la base comercial de los operadores privados de las terminales marítimas. Las tecnologías amplían los mercados que los puertos pueden servir y exigen un mejoramiento de las capacidades de la mano de obra.

La contenerización ha modificado radicalmente el transporte marítimo, la estructura del tráfico, los itinerarios de los buques, el diseño y el tamaño de los buques, el equipo y las operaciones para la manipulación de la carga, el transporte interior, las terminales de carga, las prácticas comerciales y los procedimientos aduaneros y las prácticas de empleo y de trabajo; ocasionando con ello una verdadera revolución.

Las consecuencias más importantes de la contenerización se produjeron en los puertos y en la manera en que reciben a los buques portacontenedores y manipulan su carga. Debido a la creciente tendencia de contenerización<sup>1</sup> de carga

observada a nivel mundial y a la importancia estratégica de Cartagena como principal puerto de contenedores del país, se hará énfasis particular en los terminales portuarios dedicados al manejo de la carga contenerizada.

Es sin duda la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, un puerto importante en el manejo de este tipo de Carga, siendo el más eficiente en Colombia, por su rapidez y eficacia en movimientos operativos, lo que ha sido contribuido por sus sofisticados equipos productos de sus grandiosas inversiones.

La adquisición de estos nuevos equipos a aumentado la competitividad del puerto, reducidos los tiempos de permanencia de la Carga en Puerto, los tiempos de cargue al buque. Etc.

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena no solo lidera el tráfico de carga en contenedores en Colombia, sino que ha aumentado la participación del país en la actividad de Transbordo<sup>2</sup> Internacional de la Región Caribe.

Estudios del Banco Mundial lo colocan como el más eficiente del país y el que presenta los menores problemas, e incluso destaca la excelencia en aspectos administrativos, de seguridad, higiene y organización interna.

---

<sup>1</sup> Toda Carga que es transportada en Contenedores

<sup>22</sup> Mercancía que llega a un puerto, pero cuyo destino final es otro puerto

En eficiencia operativa está catalogado como Clase A, en Latinoamérica. Es especializado en el manejo de contenedores y tiene altos ingresos por cruceros. Está bien equipado para el manejo de contenedores.

Sus limitaciones están en la escasez de área debido a que se encuentra cercado por la ciudad, la poca profundidad de sus aguas y algunas limitaciones de acceso por carretera.

## OBJETIVOS

### General:

Realizar un análisis mediante un proceso de investigación de las posibles limitaciones que presenta el terminal marítimo de Manga, con el fin de proporcionar soluciones que mejoren su competitividad, eficiencia y eficacia.

### Específicos:

- Diagnosticar las debilidades y fortalezas que presente el puerto ante los demás puertos de la costa.
- Identificar las oportunidades para la mejora del puerto aprovechando su diseño, ubicación, distribución y almacenamiento.
- Proporcionar y guiar hacia soluciones a las ineficiencias del almacenamiento y trámites orientadas a mejorar el uso del terminal para el uso eficiente del terminal.

## LA ERA DE COLPUERTOS

La Empresa Puertos de Colombia “Colpuertos”, nace en el año 1959 a través de la ley 154, la cual le asignó como función principal la administración centralizada de los puertos y le otorgó el monopolio de la carga.

A través de los años esta empresa se convirtió en una sociedad con deficiencias administrativas y operativas, haciendo uso inadecuados de sus pocos equipos y de sus instalaciones, trayendo esto como consecuencia una inestabilidad interna, y por ende incompetencia, generando grandiosas pérdidas económicas

En el período de 1980 a 1989, Colpuertos tuvo pérdidas en siete años, en dos obtuvo utilidades y en uno de ellos su balance financiero fue de cero.

Durante 1989 la Empresa reportó su peor balance de la década, con pérdidas superiores a los 14.300 millones de pesos. Las convenciones colectivas de los trabajadores imponían restricciones en los horarios de trabajo y elevados egresos por salarios y prestaciones. Entre 1982 y 1989 el personal disminuyó en un 35% pero aun así los costos por salarios aumentaron.

De acuerdo con un estudio de la Contraloría General de la Nación, de los 8.177 empleados de Colpuertos en 1990, se debían liquidar 3.273 trabajadores y Según la misma, Colpuertos podía operar sin traumatismos con 4.900 empleados.

En 1987 y 1988 el Terminal de Cartagena estuvo inactivo el 50% del tiempo y el de Buenaventura un 40%, así los muelles estuvieran ocupados por buques. La mayor productividad efectiva la tenían los terminales de Barranquilla y Cartagena, en donde se lograba movilizar cerca de 60 toneladas por hora. Por su parte Buenaventura era el más rentable en términos financieros y Cartagena estaba especializada en carga general, más intensiva en mano de obra.

En aquella época de Colpuertos, hubo problemas adicionales como sobrecostos a cargo del sector privado, inadecuado uso del espacio físico y lo que se denominó la “reserva de carga”.

Antes de la expedición de la Ley 1ª de 1991, el sistema portuario colombiano estaba compuesto por: puertos públicos que eran administrados por la Empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) en las ciudades de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco, Los muelles privados que se encontraban localizados dentro de las zonas de jurisdicción de Colpuertos y movilizaban, por lo general, cargas de los concesionarios. Y los puertos privados que estaban localizados en zonas fuera de la jurisdicción de Colpuertos y movilizaban banano, carbón e hidrocarburos.

Luego de esta reforma de 1991 en la cual fue necesaria una profunda reestructuración del sistema portuario, dentro del cual la contraloría consideraba que era factible privatizar casi todas las operaciones tales como la estiba, el pilotaje de buques, almacenamiento, transporte y suministro de cierto tipo de



equipo, Para que las microempresas de estibadores que estuvieran trabajando en un mismo puerto competieran por movilizar las mercancías y tuvieran mayores niveles de eficiencia y calidad. El Gobierno Nacional emprendió una rápida desregulación del transporte marítimo, que se inició con la eliminación de la reserva de carga, y se completó con el proyecto de estatuto de puertos marítimos.

Los objetivos del nuevo marco legal fueron abolir el monopolio estatal en la administración portuaria, modernizar el sistema portuario, reducir tarifas y mejorar la eficiencia en las operaciones portuarias, entre otros.

Esta ley planteó un nuevo marco legal e institucional del sector portuario, concentrando el papel del Estado en la planeación y regulación, y determinó básicamente lo siguiente: liquidar Colpuertos, autorizar la creación de un fondo encargado del pasivo pensional de la empresa en liquidación, crear la Superintendencia General de Puertos y las Sociedades Portuarias, y autorizar la constitución de empresas de operadores portuarios.

Por todas estas razones podemos afirmar que la privatización le permitió a la nueva administración del puerto que no solo mejorara sus instalaciones físicas sino también sus servicios, tarifas, optimizar sus procesos, entre otros aspectos que por ende han permitido que este halla mejorado mucho más su competitividad.

## **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA**

### ***INFRAESTRUCTURA***

#### **Servicios Logísticos:**

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

Se prestan servicios a naves portacontenedores y carga general:

- Disponibilidad de ocho (8) muelles
- Dos (2) atracaderos para buques Roll On - Roll Off
- Profundidad de 45'
- Posibilidad para atender portacontenedores tipo Post-Panamax
- Servicio de atención permanente a las naves 24 horas al día, 365 días del año
- Almacenajes en áreas cubiertas. El terminal cuenta con un cobertizo y cinco bodegas con un área total cubierta de 28.000 metros cuadrados
- Centros Logísticos de Distribución.

**Equipos:**

**Equipos del terminal**



Los equipos relacionados están certificados por Germanischer Lloyd, en proceso que se realiza cada año, lo cual garantiza la calidad, la seguridad y la productividad de cada uno.

### Bodegas y Patios:

Area	Area - M2	Tipo de Carga	Cantidad (Ton)
Bodega 1	7.760	Importaciones - CFS	
Bodega 2	7.186	Exportaciones - Llenado	
Bodega 3	7.763	Exportaciones - Café Cocoa	
Bodega 4	2.246	Exportaciones Ferroniquel	
Bodega 5	2.178	Carga - IMO	
Cobertizo	976	Carga Mixta	
Patio de Carga Suelta	12.583	Carga General	
Patio de Contenedores	103.934	9.356 TEUs	
63	Plataformas de 40' "Corner less" y "normales"	35	
6	Top Lifter 15500	7	
6	Top Lifter 6000 Diesel	3	
<b>Patio de Carga Suelta</b>	Electrical Top Lifter 4500	2.5	
2	Electrical Top Lifter 5000	2.5	

Zona descubierta para mercancía que puede ubicarse al aire libre como maquinaria, cajas voluminosas, tubería, perfiles.

### Patio de Contenedores

Se cuenta con el sistema de control más confiable del mundo como es el Sistema Sparcs desarrollado por la empresa Navis, que permite visualizar en tiempo real las operaciones de cargue y descargue,

Optimizar uso de espacios, planificar y controlar los movimientos en el puerto.

Se puede asignar a cualquier línea naviera un espacio exclusivo para almacenaje de contenedores vacíos.

### **Cobertizo**

- Facilidades para variedad de carga.
- Como vehículos o cajas voluminosas que requieran ser protegidas de la intemperie
- Consta de techo y columnas.

### **Acceso terrestre al puerto**

- Tres (3) líneas de ingreso
- tres (3) de salida

### **Número de básculas**

- Cuatro (4) en la puerta principal
- dos(2) en el área del terminal de contenedores

## Áreas Operativas

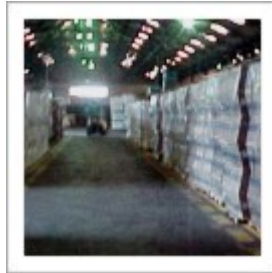
Una extensión de 92,5 acres de áreas operativas.

Capacidad Áreas Operativas	
Capacidad Estática	13.972 TEUs
Capacidad Operativa	12.150 TEUs
Promedio de ocupación en patios	4.678 TEUs, 39%
Expansión futura	20 acres adicionales
Capacidad de atención	1'200.000 TEUs anuales

## Fotografía Bodegas y Patios



Bodega 1 Carga  
Importación



Bodega 2 Carga  
Exportación



Bodega 3



Bodega 5 Químicos  
Peligrosos



Bodega 5 Químicos  
Peligrosos



**Exterior Bodega 5**



RTG- Patio de  
Contenedores



Patio almacenamiento  
automóviles



Patio Almacenamiento  
Carga Suelta

## Muelles:



<b>Características según la profundidad y el calado operacional</b>			
<b>Muelle</b>	<b>Longitud (Mts)</b>	<b>Profundidad (Pies)</b>	<b>Calado Operacional (Pies)</b>
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
Ro-Ro 1 (Muelle 2)	202	36	35
Ro-Ro 2	40	39	38

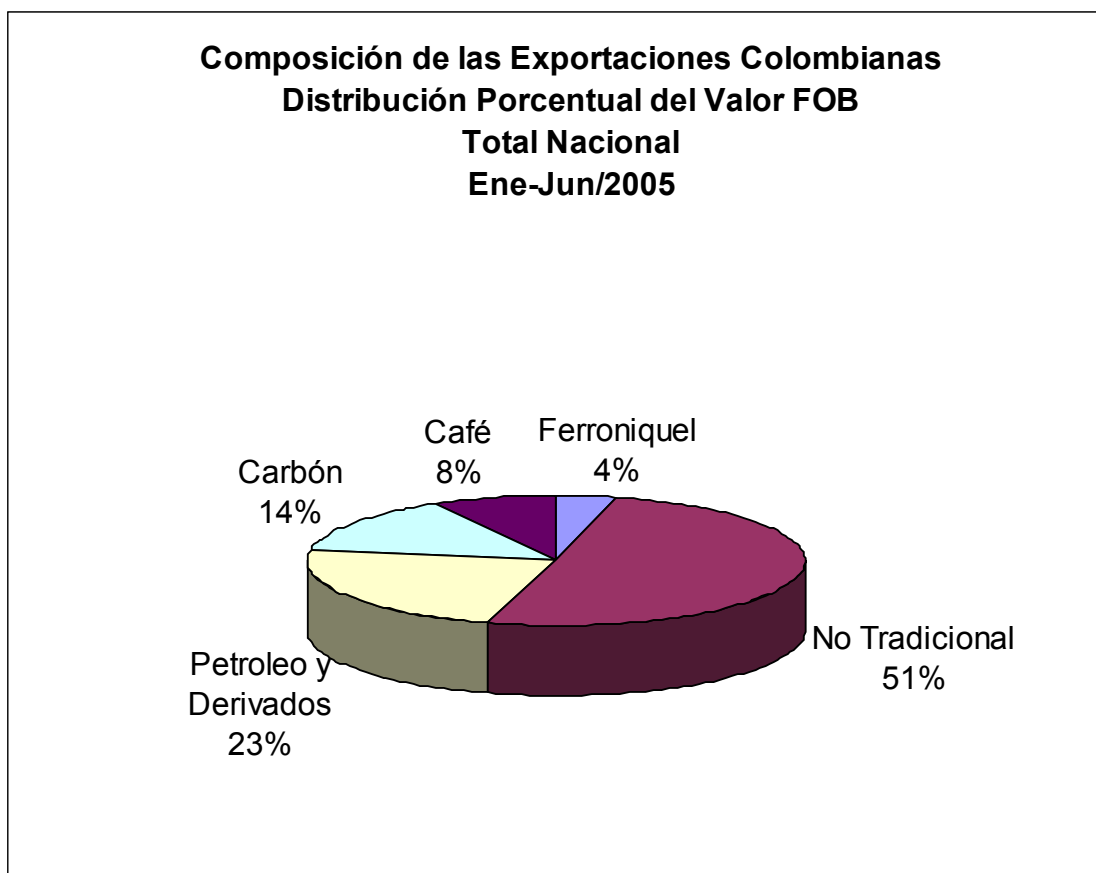
## ANÁLISIS DE EXPORTACIONES COLOMBIANAS

A través de los últimos años la Economía Colombiana ha experimentado un cambio positivo en cuanto Exportaciones se refiere, atribuido a esto la mayor venta algunos productos Commodities tales como el Carbón, Petróleo y sus derivados, otro producto que representó un incremento de las exportaciones fue el Café pero en una cuantía Menor.

Según el comunicado de prensa del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), Agosto 31 de 2005 “las Exportaciones Colombianas alcanzaron en el primer semestre de 2005 un valor de 10.194.0 Millones de dólares FOB superior en 37.2 por ciento en comparación con el mismo periodo de 2004, cuando ascendieron a 7430.3 Millones de dólares FOB. Durante el primer semestre de 2005, Colombia presentó Superávit en su Balanza Comercial de US \$ 891.9 Millones. En Junio las Exportaciones Colombianas crecieron 47.3 %.

Estados Unidos ha sido sin duda nuestro principal socio comercial representando el 37.6 por ciento. Correspondiente ha este periodo. Evidentemente, hemos logrado aumentar las exportaciones de bienes: Autos y sus partes, Plantas Vivas y productos de Floricultura.

En cuanto a nuestras **Exportaciones Tradicionales**, su participación estuvo representada en un 49.4 por ciento del valor total de las ventas Externas del País; Y con un 89 por ciento de Toneladas vendidas.



Durante el primer Semestre de 2005 las Exportación del Carbón aumentó en un 97.6 por ciento; contribuyendo en 9.6 puntos porcentuales a la variación total de las exportaciones, creciendo su valor en toneladas en un 34.9 por ciento.

En un 24.8 por ciento incrementaron las Exportaciones de petróleo y sus derivados, contribuyendo en 6.4 puntos porcentuales a la variación total, pero disminuyendo su tonelaje en 8.5 por ciento.

Las ventas de Café aumentaron en un 81.9 por ciento, contribuyendo en 4.9 puntos porcentuales a la variación total. El Valor en Toneladas aumentó 15.7 por ciento.

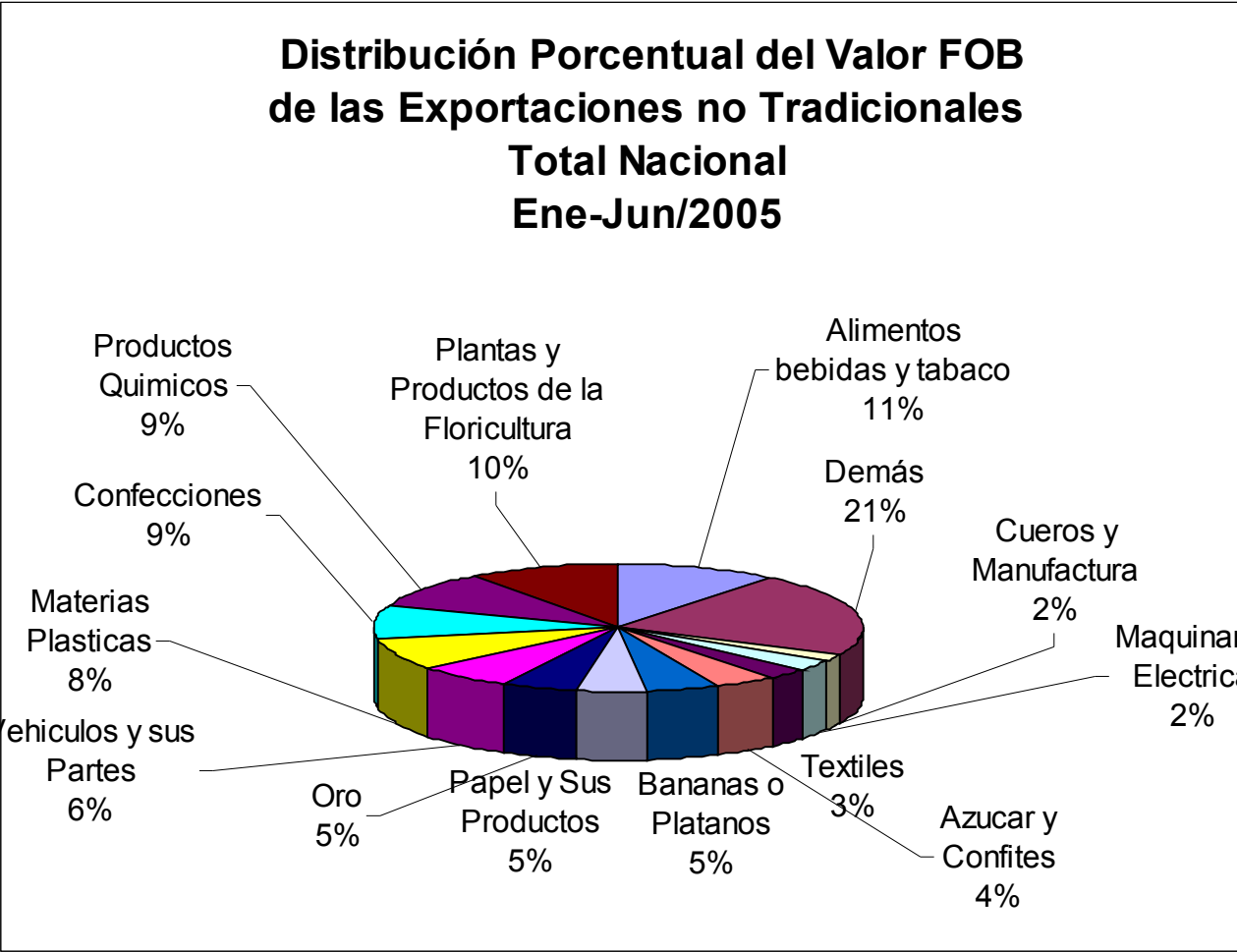
En cuanto a las Exportaciones de Ferroníquel incremento su participación en 29.2 por ciento, su contribución fue de 1.2 puntos porcentuales a la variación total. Su valor en Toneladas aumentó en un 14.9 por ciento.

Como mencionábamos anteriormente a nivel de Países el destino de la mayoría de los productos Tradicionales fue Estados Unidos, representados en un 46.1 de las ventas en el Exterior.

El 20.9 por ciento a los países de la Unión Europea, el 4.1 por ciento a la República Dominicana, el 3.1 a los países de la Comunidad Andina y Japón, el 2.8 por ciento a Puerto Rico y el 2.6 por ciento a Canadá.

**Las Exportaciones No Tradicionales** por su parte, mantuvieron un aumento significativo, en el Primer trimestre de 2005 los productos que contribuyeron al aumento de las exportaciones, están: Los Vehículos y sus Partes, cuyo incremento fue de 180.7 por ciento, luego de pasar de US \$115.4 Millones en el primer trimestre de 2004 a US \$ 324.1 Millones en el mismo periodo de 2005.

Las Plantas y Productos de la Floricultura incrementaron en un 46.9 por ciento, pasaron de US \$ 349.9 Millones en el primer semestre de 2004 a US \$ 514.1 Millones en el semestre de 2005. Los Alimentos, Bebidas y Tabaco aumentaron el 22.8 por ciento.



A nivel de países el principal destino de los productos de las Exportaciones no Tradicionales fueron los Países de la Comunidad Andina, cuya participación fue de 34.2 por ciento, alcanzando un valor de US \$ 1769.1 Millones.

El segundo destino más importante de las exportaciones no tradicionales es Estados Unidos, cuya participación fue del 29.3 por ciento, seguidamente de los países de la Unión Europea con la participación del 9.2 por ciento.

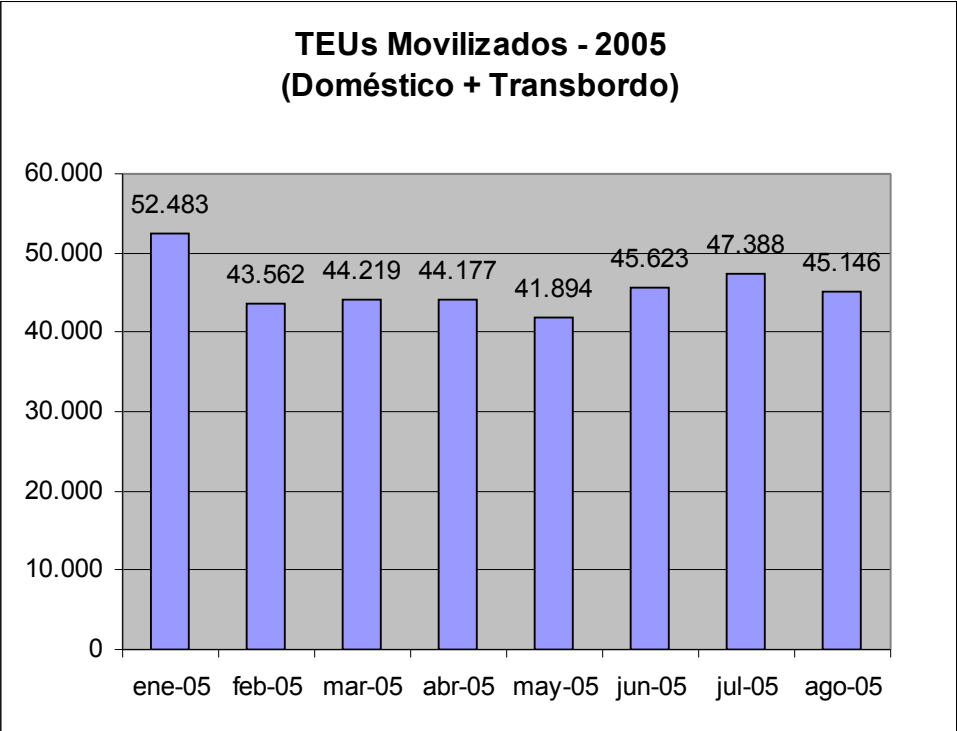
En cuanto a nuestro país vecino “Venezuela”, la Exportación de los productos no tradicionales aumentaron en un 59.5 por ciento contribuyendo con 8.7 puntos porcentuales a la variación total.

Las ventas al Exterior en el periodo enero-septiembre se estiman en US \$ 14.893.8 Millones, un 24.1 por ciento mas que el año anterior.

El Comercio Exterior Colombiano, experimenta sin duda una mejora en cuanto a Exportaciones se refiere, como pudimos observar un crecimiento en Ventas de nuestras Exportaciones tradicionales, como no tradicionales, representando un Superávit en nuestra balanza Comercial, esto debido a la nueva demanda Internacional de Productos, el comercio Internacional tiende a la complementación de nuevos mercados, la unificación de Economías que llevan por ende a la necesidad de bienes entre sí.

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena, ha contribuido al desarrollo de las empresas exportadoras Colombianas a la Internacionalización de sus productos, debido a sus grandes inversiones en infraestructura, que inciden directamente en la optimización de los servicios ofrecidos, consolidándose como el puerto número uno en manejo de mercancía contenerizada y de Transbordo.

Gráfico:



Como podemos observar el mayor número de TEUS Movilizados en el transcurso de los primeros meses del año 2005 se encuentra en el mes de Enero con un total de 52.483, siendo esta una cifra importante y significativa, cabe destacar que hay factores que influyen en la movilización de los contenedores, retrasando así el proceso de las operaciones, ejemplo de esto son las lluvias, el daño de alguna grúa, visita de las autoridades portuarias etc.

El caso del mes de Junio es una buena época para la movilización de Contenedores, debido a que es una buena época, no hay lluvias.

Observamos que en transcurso del año el movimiento de TUES se mantiene por encima de los 40.000, mostrando una variabilidad de acuerdo a los meses.

En el mes de Junio y Agosto podemos notar se asimila bastante, cifras que como lo dijimos anteriormente varían de algunas variables; seguramente en estos meses estas variables se mantuvieron iguales, es decir, por ejemplo, puede que el número de lluvias hayan sido casualmente las mismas, o, no haya ningún retraso por daño de máquinas.

La distribución de la carga contenerizada (Acumulado Enero-Agosto 2005), el 40 % está representada por Transbordo, el 30% a la Exportación y el otro 30% a la Importación.



En cuanto a las toneladas movilizadas, en el transcurso del 2005 el número de toneladas movilizadas se mantienes por encima de las 400.000 Toneladas. Igual que en el número de TEUS movilizadas, el mes de Enero fue el Mes en que hubo mas Toneladas movilizadas, pero mostrando también una variabilidad.

Colombia es un país que cuenta riquezas naturales que sin duda están siendo explotadas y que se ven manifestadas en el volumen de exportación, un ejemplo de esto son el Petróleo y sus derivados, las ventas en el exterior aumentaron, como la del carbón, entre otros.

Cabe destacar que han sido aprovechados los acuerdos de Preferencia arancelaria de algunos productos, es decir, mediante estos acuerdos, Colombia ha podido ingresar a mercados con un pago mínimo o nulo de aranceles de algunos productos. Un ejemplo de estos es él (ATPA), El Andean Trade Preference Act o Ley de preferencias arancelarias andinas, es una parte del programa “Guerra contra las drogas” que el Presidente de los Estados Unidos, George Bush, expidió el 4 de diciembre de 1991.

La ley se hizo efectiva para Colombia en julio de 1992.

El objetivo principal del ATPA es la creación de empleos, por medio de la diversificación y el aumento del comercio con los Estados Unidos por parte de los países beneficiados, como un método para alejar a las personas de la producción y el tráfico ilegal de drogas.

El ATPA, por medio de la eliminación total o parcial de los aranceles de aproximadamente 6.100 productos, ofrece mejores condiciones para los colombianos que exportan hacia los Estados Unidos. Igualmente, no pone límites a las cantidades que pueden ser exportadas hacia Estados Unidos.

En términos generales podemos decir que hay y seguirá una tendencia de crecimiento mundial, consecuencia de crecimiento de las Economías. Lo que implicará que el sector Exportador Colombiano optimice aun sus procesos y programación logística de exportación para lograr ser competitivos y mantenerse en el mercado y poder llevar sus productos al exterior.

### **COMERCIO EXTERIOR VÍA MARÍTIMA**

Antes que todo tenemos que hablar un poco acerca del panorama mundial, su situación e implicaciones del transporte Marítimo en el Comercio Exterior Colombiano, a nivel mundial ha habido un incremento de los costos de Arrendamiento de los Buques, esto ha sido ocasionado por una mayor demanda de Buques, y que ha sido como consecuencia del crecimiento del flujo comercial mundial, caso particular como el presentado por china.

Adicionalmente un factor muy importante que ha elevado los costos operacionales de los Buques, ha sido el aumento de los precios del petróleo y Combustibles.

El retraso de la construcción de buques debido a la escasez de Hierro y Acero, y que evidentemente reduce la oferta de nuevos contenedores.

Como mencionamos anteriormente ha habido un incremento de la demanda de transporte en china, debido a que su economía refleja un constante y rápido crecimiento.

Todo esto trae como consecuencia una insuficiencia de Buque, trayendo obviamente una insuficiencia de espacio para contenedores que permitan cumplir con lo que el comercio mundial esta demandando.

Como consecuencia de lo anterior, se incrementan los fletes marítimos, esto genera que los dueños de barcos prefieran optar por navegar rutas que le generen mayor rentabilidad.

En cuanto al crecimiento del comercio e Intercambio Comercial, el de mantenerse constante, generará una mayor escasez en aquellos tráficos que muestren inestabilidad o que tienes países vecinos con fuerte crecimiento de Exportaciones.

Producto de esto a algunas navieras les toca hacer reacomodamientos en sus itinerarios, teniendo en cuenta cual es el tráfico y las rutas que le representen lo menos rentable posible. Para ellas es importante que sus Buques tenga el menos tiempo posible ocioso, y que más bien estén generando rentabilidad. Esto trae como consecuencia retraso en los itinerarios.

En América Latina y Colombia se mantiene un crecimiento de las Economías, especialmente por los nuevos tratados de Libre Comercio. Lo que ha dificultado el obtener buques y espacio, caso particular el que sucede con Perú y Chile.

Para Colombia, A pesar de estar enfrentando un incremento en sus Exportaciones, sigue siendo impactado e influenciado por este problema, en ocasiones las empresas no tienen como despachar sus cargas, factores como la estrechez de cupos, cancelación de reservas, los altos fletes, los retrasos en los itinerarios, repercuten negativamente en los tiempos de transito para cumplir con el cliente en el exterior.

En Colombia en particular, existen algunas circunstancias que complican aun más la situación: problemas de calado<sup>1</sup>, disponibilidad de espacio etc.\_

El puerto de Cartagena en especial, abrió sus puertas con miras a la competitividad y desarrollo; con la Fusión con la Compañía Terminal de Contenedores (CONTECAR), La integración fue aprobada por la Superintendencia de Industria y Comercio y comunicada oficialmente el 21 de Febrero de 2005.

La sociedad portuaria de Cartagena opera desde 1994 el puerto de la capital de Bolívar, considerado el de mayor movimiento de contenedores, sin embargo, su ubicación le permitió tener un crecimiento vertical.

Contecar, sociedad constituida en 1990 y en la que participa el gremio cafetero con un 67.1 por ciento y la sociedad portuaria, cuenta con extensos terrenos que están siendo utilizados para la ampliación del puerto.

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena, iniciará un plan de expansión esperando elevar ampliar la capacidad del terminal a 1.2 Millones de TEUS, contenedores de 20 Pies; El plan de desarrollo, que integra a Contecar, contempla la adecuación de sus instalaciones de almacenamiento (patios), mejorar el Calado, llevarlo a 15 Metros (50 Pies), con la finalidad de recibir buques hasta de 8.000 TEUs; trabajo que se hará en conjunto con el Estado, este trabajo de dragado se hará al canal de acceso a la bahía de Cartagena. Se espera que estén listos para finales del 2007 o comienzos del 2008, la extensión del muelle marginal de 538 a 700 metros, con lo que se podrán atender tres barcos en el muelle marginal y cuatro en los espigones.<sup>1</sup>

---

<sup>41</sup> Nivel máximo al que un crucero puede entrar a una bahía

<sup>51</sup> Muelles de Forma rectangular en donde entran los buques para el descargue.

## COMPARACIÓN CON PUERTOS COLOMBIANOS

### **Puerto de Buenaventura:**

Es considerado un puerto multipropósito, es decir, que mueve contenedores, graneles, líquidos y carga en general.

Los contenedores representan el 70 por ciento de sus ingresos. No tiene competencia en el Pacífico.

Presenta problemas en la administración debido a la diversidad de intereses en conflicto. Aún tiene la cultura de empresa pública y es altamente influenciada por el entorno local. Registra congestión debido a las limitaciones de espacio.

El acceso terrestre es una de las restricciones más severas.

El clima de inversión es poco favorable y los problemas sociales de la ciudad tienen una alta incidencia en el puerto.

Hay deficiente seguridad interna en cuanto a la operación del puerto y poca higiene.

El compromiso de inversión del puerto es mínimo.

Entre las necesidades inmediatas figura la ampliación del área operacional en el 50 por ciento y la profundización del canal, lo que requiere de inversiones por 130 millones de dólares, es decir, unos 325.000 millones de pesos de inversión privada y 10 millones de dólares (23.000 millones de pesos) de inversión pública.

### **Puerto de Santa Marta:**

No tiene problemas de acceso por vía marítima debido a la profundidad de sus aguas.

La mayor parte de la carga es banano, carbón y graneles.

También maneja contenedores y pasajeros.

El 80 por ciento de los miembros de la Sociedad Portuaria son dadores de carga. Presenta grandes inversiones en equipos para manipulación de graneles, alimenticios y carbón.

Espacio reducido y el acceso por carretera tienen restricciones moderadas.

Pocas posibilidades de expansión por estar dentro de la ciudad. Es un puerto bien administrado y tiene certificado ISO 9001.

La seguridad es considerada excelente por el Banco Mundial.

Entre sus acciones figura la recomendación de buscar una alianza con un operador internacional.

### **Puerto de Barranquilla:**

Es multipropósito, con énfasis en graneles.

Tiene amplias posibilidades de expansión debido a la disponibilidad de área.

El mayor problema es el acceso náutico y la solución depende del Gobierno Nacional. El sector privado no contribuye al dragado.

Los rendimientos en manejo de granel y contenedores son bajos.

El Banco Mundial dice que tiene limitaciones de equipo.

La seguridad es considerada regular.

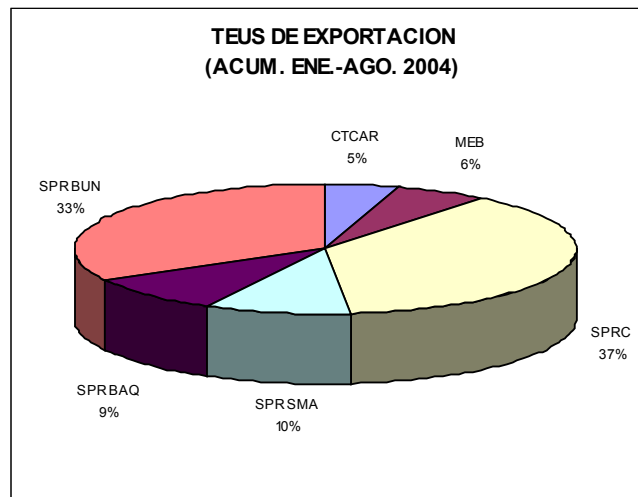
El puerto presenta un conflicto legal porque la Sociedad Portuaria invirtió en dragado, fuera de su responsabilidad.

El acceso terrestre tiene restricciones moderadas como los demás puertos del Caribe



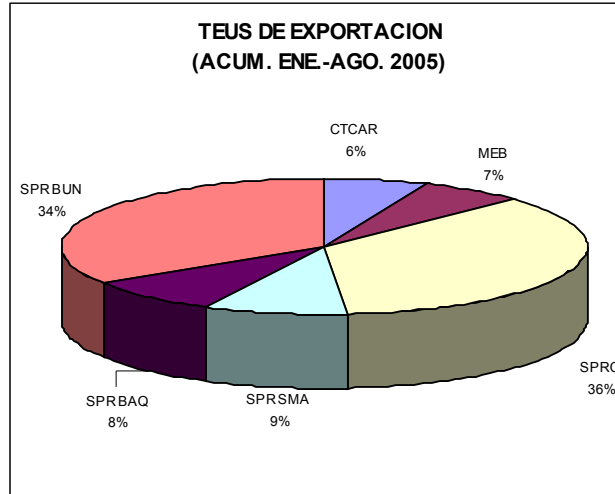
# DISTRIBUCION DE CARGA DOMESTICA CONTENERIZADA POR TERMINAL MARÍTIMO

ACUM. ENE. -AGO. 2004 VS. 2005

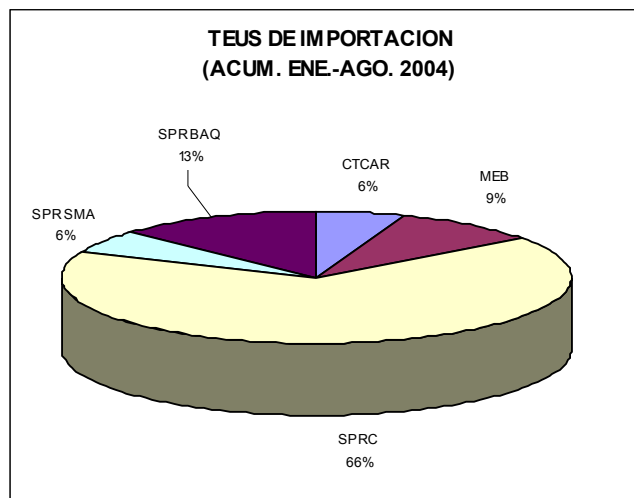


TOTAL TEUS NACIONALES EXPORTADOS (2004):	200.973
---	---------

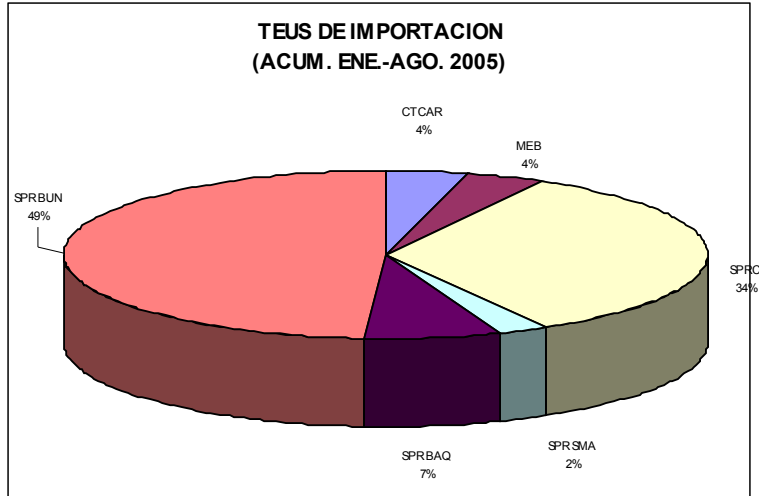




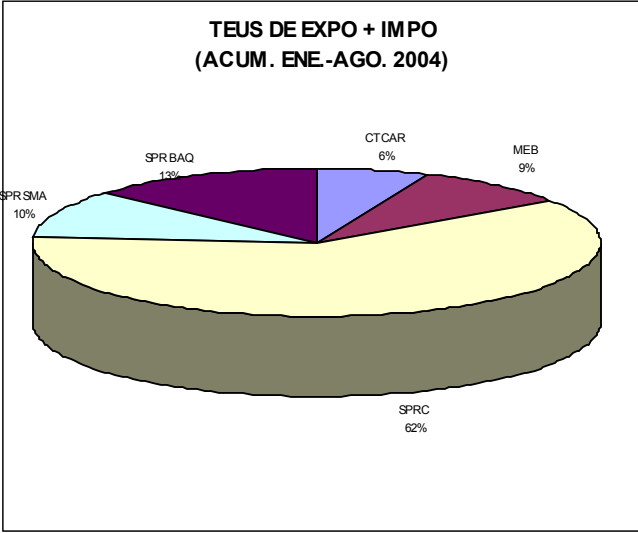
TOTAL TEUS NACIONALES EXPORTADOS (2005):	218.406
DIFERENCIA % ACUM. 2004 VS. ACUM. 2005:	8,7%
TEUS DE DIFERENCIA ACUM. 2004 VS. ACUM. 2005:	17.433



TOTAL TEUS NACIONALES IMPORTADOS (2004):	220.384
--	---------

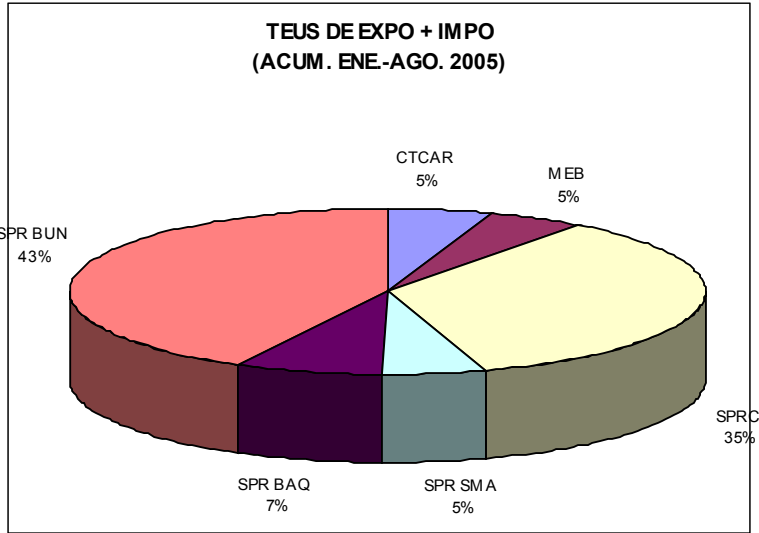


TOTAL TEUS NACIONALES IMPORTADOS (2005):	257.886
DIFERENCIA % ACUM. 2004 VS. ACUM. 2005:	17,0%
TEUS DE DIFERENCIA ACUM. 2004 VS. ACUM. 2005:	37.502



TOTAL TEUS NACIONALES EXPO+IMPO (2004):	421.357
---	---------





DIFERENCIA % ACUM. 2004 VS. ACUM. 2005:	13,0%
TEUS DE DIFERENCIA ACUM. 2004 VS. ACUM. 2005:	54.935

Entre Enero y Agosto del año 2005 el movimiento de carga por SPRB ha tenido un crecimiento del 17.1 % con respecto al mismo periodo del año inmediatamente anterior. En estos primeros ocho meses del año se han movilizadon un total de 2.113.042 toneladas.

En el mes de Agosto se registró un record histórico en el movimiento de carga ya que se lograron movilizar un total de 350.334 Toneladas lo cual sin duda alguna representa la confianza y credibilidad de sus clientes hacia la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.

El Puerto de Cartagena es un puerto especializado en movimiento de contenedores, que requiere algunas labores de dragado y mantenimiento, al igual que el puerto de Buenaventura.

El Puerto de Santa Marta es un puerto natural profundo con vocación granelera y un alto grado de movilización de carbón.

El Puerto de Barranquilla es un puerto multipropósito que requiere labores de dragado permanente por la sedimentación del Río Magdalena, pero a su vez es un punto estratégico de intercambio modal entre el transporte fluvial y el transporte marítimo.

A resumidas cuentas podemos decir que el Puerto de Cartagena es el más sofisticado en cuanto equipos se refieren, cuenta con la tecnología suficiente para ser el más eficiente operativamente hablando.

Lo que en forma general sugeriríamos fuera que de acuerdo al tipo de carga manejada; los puertos se especializaran, es decir Cartagena al manejo de la Carga Contenerizada, Barranquilla al manejo de Granéles, etc., con el fin así de aumentar su competitividad y eficiencia.

## DOFA DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA FRENTE A

### LOS PUERTOS COLOMBIANOS

Estrategias FO	Estrategias FA
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aprovechar y desarrollar el crecimiento del servicio de Transbordo, Diversificando nuevas rutas y tráficos Mundiales.</li> <li>➤ Establecer un adecuado proceso de Sistematización con el fin de Estandarizar Operaciones y Servicios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aprovechar de la Manera más eficiente y Optima la fusión con Contecar con el fin de Distribuir los espacios.</li> <li>➤ Optimizar los procesos, lograr establecer parámetros con el fin de lograr unos buenos indicadores Operativos.</li> </ul>
Estrategias DO	Estrategias DA
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mantener con un contacto directo y constante con la Navieras con el fin de acordar futuros acuerdos de Transbordo.</li> <li>➤ Generar ante todo valor agregado a los servicios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hacer un seguimiento constante a los usuarios, identificar clientes leales, honestos.</li> <li>➤ No seguir operando en operaciones que no generen un valor agregado.</li> </ul>

### DOFA PUERTO DE CARTAGENA

Oportunidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aprovechar y explotar el negocio de Transbordo con el fin de consolidarse como uno de los mejores puertos.</li> <li>➤ Aprovechar el negocio de la carga contenerizada, tendencia de la logística.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Competencia en materia de Transbordo, cercanía de algunos puertos internacionales (Panamá, Kingston(Jamaica))</li> </ul>
Fortalezas	Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Calidad de los Servicios</li> <li>➤ Buena Imagen Corporativa</li> <li>➤ Sistematización de Procesos</li> <li>➤ Nueva Expansión (Contecar)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Depender de pocas Navieras para el negocio de Transbordo</li> </ul>



## DOFA PUERTO DE SANBUENAVENTURA

Oportunidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Crecimiento del Transbordo</li> <li>➤ Facilidad terrestre a Ecuador y Venezuela.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Deficiencia de líneas navieras con tráfico al Caribe y Europa.</li> </ul>
Fortalezas	Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El creciente Índice Operacional (Eficiencia)</li> <li>➤ Adquisición y adecuación de patios y equipos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Falta de servicios Integrales</li> <li>➤ Falta de ares para llenado y Vaciado</li> </ul>

## DOFA PUERTO DE SANTAMARTA

Oportunidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ El contar con un calado Natural bueno</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inseguridad en las Vías Colombianas</li> <li>➤ Será viable el sistema ferroviario</li> </ul>
Fortalezas	Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Especialización en el manejo de cargas homogéneas y de Volumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La poca existencia de Industria Local</li> <li>➤ Poca Participación de la Carga Contenerizada.</li> </ul>

**ENCUESTA REALIZADA CON EL FIN EVALUAR EL SERVICIO PRESTADO  
POR LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA.**

**EMPRESA:** -----

**CARGO DE LA PERSONA QUE REALIZA LA ENCUESTA**-----

1. ¿Ha presentado algún tipo de Problema al Momento de Exportar y/o Importar su Mercancía?

Si/no

Cual

2. ¿Ha sido producto su mercancía de demora, producto de movimientos internos en puerto?

Si/no

3. ¿Cómo le parece la tramitología que actualmente se maneja para las operaciones portuarias?

Bueno

Malo

Regular

Excelente

4. Permanece la mercancía en puerto.

Si/no

Poco

Lo Normal

Mucho

5. ¿Que sugeriría mejorar en el Puerto?

## ENCUESTA

Se realizo una encuesta a 10 Sociedades de intermediación aduanera con el fin de evaluar el servicio prestado por la sociedad portuaria regional de Cartagena, y determinar algunas posibles sugerencias.

Las empresas son:

Grucomex & SIA Ltda.  
kuehnu & Nagel S.A.  
Mar y aire internacional SIA Ltda.  
Aduanas Hubemar SA SIA  
SIA internacional  
Mario Londoño SIA  
SIA interlogistica  
Continental Express SIA Ltda.  
Asconter Ltda.  
Hecaduanas Ltda. SIA

A continuación presentaremos las preguntas efectuadas con sus respectivas graficas que mostraran que respondieron estas empresas y su explicación:

**Primera pregunta realizada: ¿ha presentado algún tipo de problema al momento de exportar y/o importar su mercancía?**

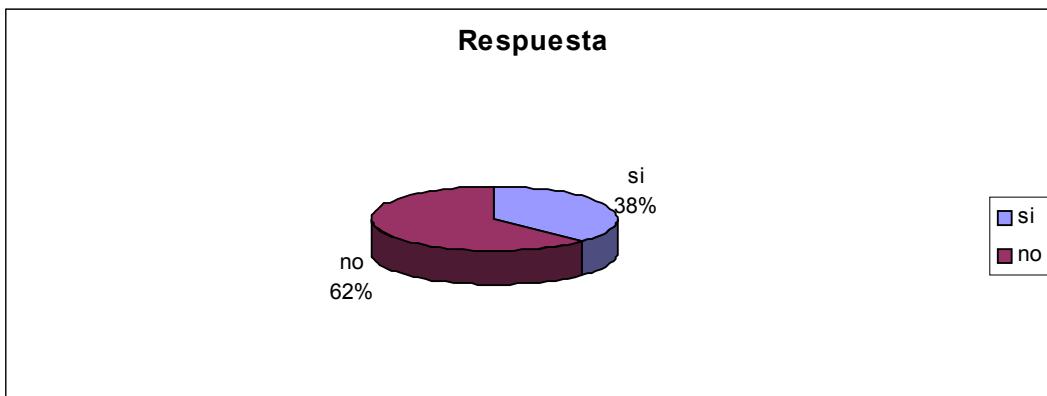
**Posibles respuestas:**

- Si
- No
- Cual

Respondieron:

Grucomex & SIA Ltda.	si
kuehnu & Nagel S.A.	si
Mar y aire internacional SIA Ltda.	si
Aduanas Hubemar SA SIA	si
SIA internacional	si
Mario Londoño SIA	no
SIA interlogistica	si
Continental Express SIA Ltda.	no
Asconter Ltda.	no
Hecaduanas Ltda. SIA	no

Grafica:



Nos damos cuenta que este 38 % correspondiente a las que respondieron sí, coinciden en algunos problemas tales como:

El mal manejo de los Contenedores causando el daño del mismo y por consiguiente la mercancía, Seguido de la Lentitud al momento de sacar las plantillas de retiro de la carga, Mal ingreso a Deposito y en un caso en particular una de las SIAS se le presentó un inconveniente en cuanto a la colocación del Contenedor a disposición por operaciones.

Segunda pregunta realizada: **¿ cómo le parece la tramitología que actualmente se maneja para las operaciones portuarias?**

Posibles respuestas:

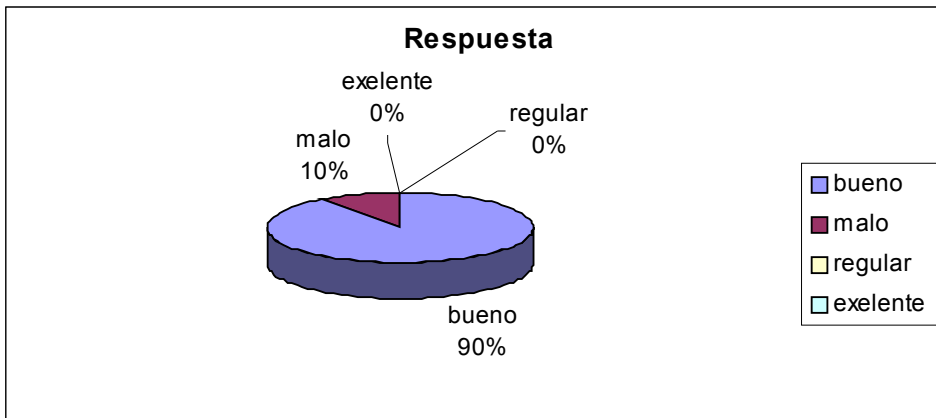
- Bueno
- Malo
- Regular
- Excelente

Respondieron:

Grucomex & SIA Ltda.	bueno
kuehnu & Nagel S.A.	bueno
Mar y aire internacional SIA Ltda.	bueno
Aduanas Hubemar SA SIA	bueno
SIA internacional	bueno
Mario Londoño SIA	regular

SIA interlogistica	bueno
Continental Express SIA Ltda.	bueno
Asconter Ltda.	bueno
Hecaduanas Ltda. SIA	bueno

Grafica:



Tercera pregunta realizada: **¿cuánto tiempo permanece su mercancía en el puerto?**

Posibles respuestas:

- Poco
- Lo normal
- Mas de lo normal

Respondieron:

Grucomex & SIA Ltda.	poco
kuehnu & Nagel S.A.	poco
Mar y aire internacional SIA Ltda.	poco
Aduanas Hubemar SA SIA	poco
SIA internacional	mas de lo normal
Mario Londoño SIA	mas de lo normal
SIA interlogistica	lo normal
Continental Express SIA Ltda.	poco
Asconter Ltda.	poco
Hecaduanas Ltda. SIA	poco

Grafica:



Por últimos le solicitamos a las Compañías Encuestadas algunas sugerencias que le permitan a la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, mejorar la eficiencia de sus operaciones y servicios.

Las recomendaciones fueron las siguientes:

- Adecuación de Área para operaciones de los Refrigerados y zona de llenados en bodega (2.)
- Menos Complicación al momento de presentar documentos y en la salida de mercancía.
- Mejorar la atención al usuario en servicio al cliente al momento de radicar documentos.
- Mejorar el Servicio en Bodega.
- Colocar más ventanillas para la presentación de documentos ante la S.P.R.C
- Más rapidez en los trámites.
- Agilizar el proceso de sacar las planillas de ingreso y retiro de la carga.



## **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA vs. TLC CON ESTADOS UNIDOS.**

Los Empresarios locales y representantes de los gremios de Cartagena y Bolívar han expresado su optimismo sobre los frutos que la suscripción de este tratado pueda traerle a la región.

De acuerdo con directivos gremiales y empresarios, las zonas portuarias del país deben ser las más beneficiadas por el dinamismo que adquirirán sus economías y porque sin duda es en los puertos es donde se verás en concreto los beneficios del TLC.

En este sentido, el gerente de la Sociedad Portuaria de Cartagena, capitán Alfonso Salas, señaló “que Cartagena como puerto está preparada para afrontar el TLC, tanto en materia de importaciones como en exportaciones y que para ello el desarrollo de los muelles de la SPRC se ha venido dando de manera acelerada con tecnología de punta que le permitirá hacer frente a lo que él denomina un gran reto”.

Desde el punto de vista de la eficiencia, y ahora la reciente adquisición o fusión de Contecar, Consideramos que la Sociedad Portuaria Regional Cartagena está en Óptimas condiciones para enfrentar este reto, los Indicadores operativos ratifican y muestran el proceso evolutivo producto de las nuevas adquisiciones: equipos, mejoras de sus Instalaciones, y espacio de almacenaje. Cabe destacar que contribuyendo a este proceso se están desarrollando las respectivas actividades de dragado en el canal de acceso y en la Bahía de Cartagena con el fin de atender Buques Portacontenedores hasta de 8000 Teus.

La optimización de trámites también permitió fortalecer los mecanismos de recaudo de los tributos aduaneros, mientras los fletes marítimos y los costos portuarios empezaron a descender de manera significativa.

La reducción de costos y tiempo ha permitido elevar la competitividad de los productos colombianos en el exterior en los últimos años. Lo que ha beneficiado tanto a Exportadores como Importadores ha Ahorrar dinero, aspecto importante, ya que este ahorro se ve reflejado en los costos finales de los productos.

Consideramos que la Sociedad Portuaria Regional Cartagena esta preparada para afrontar este reto, no solo los indicadores operativos son los que están marcando la diferencia frente a los demás puertos Colombianos,

Es importante ante todo ofrecer una gama de nuevos servicios de acorde a las necesidades del usuario, un ejemplo palpable de esto es el desarrollo del centro Logístico Internacional, este servicio se creó precisamente pensando en los requerimientos y tendencias del mercado, este servicio consiste en poner a disposición Bodegas de los puertos para sus productos, este a la vez, ir despachando de acuerdo a los requerimientos de su mercado, Convertido este en un gran centro de distribución.

## **RECOMENDACIONES GENERALES PARA LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA**

- Actualmente se está desarrollando el Centro Logístico del Caribe, fortalecer este aspecto con el fin de crear la necesidad de las Empresas Exportadoras y Extranjeras; una forma de Fortalecerlo es ofreciendo una gama de servicios Portuarios, que le permitan al puerto ofrecer un servicio completo. Servicios que vallan desde la administración de la mercancía, empaquetado, palletizado hasta el manejo de inventarios etc.
- Consideramos Importante el hacer seguimiento muy detenido a sus usuarios con el fin de mirar el grado de satisfacción de los mismos, buscar una retroalimentación con el fin de optimizar el proceso en las operaciones y servicios.
- Otro aspecto muy importante para nosotros es la capacitación Portuaria, es decir, brindar las herramientas y asesorías necesarias a las navieras que abarquen el entrenamiento de todos los miembros del sistema portuario. Etc.

## CONCLUSIONES

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena debe ofrecer sus servicios al comercio exterior en general conjugando y adoptando las tecnologías de punta para el manejo físico de las cargas, adecuando su infraestructura marítima, terrestre, de acceso y de interrelación con la ciudad - puerto y con la red nacional de transporte, protegiendo el medio ambiente, reduciendo sus externalidades, mejorando sus sistemas de gestión y de información, reestructurando sus tarifas y lo más importante, capacitando y cambiando la mentalidad de su recurso humano en todos los niveles.

Es evidente que a través de la Fusión con Contecar, la Sociedad va en caminata a fortalecerse físicamente, y que sigue gestionando el problema de calado con el fin de estar totalmente preparado para el gran reto no solo del TLC, sino el reto de convertirse en una de los Puertos más importantes del Mundo.

A través de las encuestas, pudimos concluir que hay aspecto en que se deben mejorar ostensiblemente. Algo que nos pareció muy importante y que resaltamos, es la atención al cliente, las encuestas nos permitió identificar que existen empresas con muchas quejas en cuanto al trato en puerto, oficinas etc., pensamos que se debe trabajar bastante en este aspecto, ya que lo demás, por ejemplo errores o mejoras operativas se puede controlar y mejorar, ¿pero quien cambia a la gente?

## BIBLIOGRAFÍA

- [www.puertodecartagena.com](http://www.puertodecartagena.com)
- [www.proexport.com](http://www.proexport.com)
- [www.camararep.gov.co](http://www.camararep.gov.co)
- [www.semana.com](http://www.semana.com)
- [www.google.com](http://www.google.com)
- [www.quinterohermanos.com](http://www.quinterohermanos.com)
- [www.cisex.com](http://www.cisex.com)
- Documento: Puertos y transporte Marítimo en América Latina y el Caribe:  
Un análisis de su desempeño reciente. Autor: Ricardo J.Samchez
- De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe  
Colombiano, 1990-1999. Autor: Joaquín Vilora de la Oz.

## ANEXOS FOTOS

### Equipos de Patio y Muelles



## Vista Superior Puerto de Cartagena



## Bodega Electrodomésticos

