

**COMPETITIVIDAD PORTUARIA EN LA COSTA CARIBE COLOMBIANA
"Puerto más Competitivo"**

**MANUEL JESUS BERRIO SCAFF
CARLOS ANDRES BERASTEGUI ESPINOLA**

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de
Especialista en Gerencia Empresarial**

**BENJAMIN GARCIA GARCERANT
DIRECTOR**

**UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
ESPECIALIZACIÓN GERENCIA EMPRESARIAL
CARTAGENA DE INDIAS D.T**

2011

RESUMEN

Actualmente el país cuenta con aproximadamente 200 puertos divididos en 9 zonas portuarias, la mayoría de ellas están ubicadas en la Costa Caribe Colombiana, destacándose principalmente las zonas portuarias de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. El puerto de la ciudad de Santa Marta se destaca en términos de nivel competitivo por factores de infraestructura logística, nuevas tecnologías y vías de acceso con el resto del país. La ciudad de Barranquilla cuenta con el mayor puerto multipropósito de Colombia, y por último, la ciudad de Cartagena demuestra fortalezas en áreas de carga contenerizada. Los tres puertos vienen implementando sistemas de gestión de calidad y de seguridad para poder cumplir las exigencias de los mercados internacionales, pero la firma de los TLC's, la globalización, la expansión del Canal de Panamá para el año 2014 y el crecimiento del comercio exterior, hacen necesaria una mejora significativa en el Sistema Portuario Nacional.

ABSTRACT:

Currently the country has approximately 200 ports, distributed in 9 port areas, most of them are located in the Colombian Caribbean coast, mainly standing out the port areas of Santa Marta, Barranquilla and Cartagena. The port of Santa Marta stands out in terms of competitive logistics factors infrastructure, new technologies and access roads to the rest of the country. The city of Barranquilla has the largest multipurpose port in Colombia, and finally, the city of Cartagena demonstrates strengths in areas of containerized cargo. The three ports are implementing quality management systems and security to satisfy the demands of international markets, but the signing of the FTA's, globalization, the expansion of the Panama Canal in 2014 and international trade growth, makes the need of a significant improvement in the National Port System.

INTRODUCCION

El concepto de competitividad de los puertos va más allá del tradicional esquema de transportar cargas, razón por la cual se considera que existen otros factores fundamentales que hay que tener en cuenta, tales como las vías de acceso, tecnologías, la operatividad mercantil, la calidad y seguridad, los procedimientos administrativos, entre otros, para poder cumplir con las exigencias de los mercados internacionales que cada día son mucho más competitivos y globalizados.

Para el caso de la economía portuaria en Colombia existen proyectos de inversión tecnológica y de infraestructura para los diversos servicios de los terminales marítimos propuestos por el gobierno y el sector privado, con el fin de incrementar la productividad y la competitividad del país con respecto a las operaciones comerciales en el ámbito internacional.

La costa Caribe Colombiana, juega un papel fundamental en la dinámica del comercio internacional. Cuenta con siete de las nueve zonas portuarias que se encuentran en el país, siendo Cartagena, Barranquilla y Santa Marta los principales puertos por su alto nivel competitivo en materia de transporte de carga terrestre, aérea, marítima y fluvial. Lo anterior despierta el interés de conocer cuál es el puerto más competitivo de la costa Caribe Colombiana.

PALABRAS CLAVES:

Competitividad. Mercados Internacionales. Economía Portuaria. Terminales Marítimos. Productividad.

ESTRUCTURA CONCEPTUAL

Este artículo se concentra precisamente en los términos que lo componen, “Competitividad de Puertos”. En ese orden de idea, “Un puerto es un lugar natural o construido en la costa, dispuesto para detener las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de Mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc. En el también influyen un conjunto de elementos físicos que incluyen obras canales de acceso, instalaciones de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos¹”.

Dentro de los tipos más importantes de terminales, “Se encuentran los terminales de contenedores y terminales de gráneles: los terminales de contenedores son muelles para contenedores, cuentan por lo general con elementos para su funcionamiento, tales como una amplia zona para acomodar los contenedores. En ella operan vehículos pesados que apilan los contenedores en columnas de a tres. Las grúas para contenedores son comúnmente grúas pórtico.. Son auto-propulsadas y en general, se deslizan a lo largo de rieles para permitir el correcto embarque de los contenedores. Los terminales de gráneles, a través de este tipo de terminal se movilizan productos minerales, combustibles, cereales, aceites y otros²”.

Los puertos ofrecen varios tipos de servicios como son amarres, estibas, remolques, provisión de combustible, provisión de agua potable, corriente eléctrica, balizamientos, empresa de salvamento, estación de servicios de extintores y mantenimiento de balsas. Además en los puertos encontramos: Plazoletas para almacenaje de contenedores y

¹ Fuente Extraída de la Web de VIRTUAL PLANT - LOGÍSTICA – Glosario.
http://virtualplant.net/logistica/glossary.php?letter=P&pageNum_rsGlossary=2

² Fuente: GARDEL, Cristian. Puerto y graneleros en la argentina y algunos indicadores de performance portuaria. Argentina. Abril de 1999.

carga general, depósitos fiscales generales privados para el consolidado, clasificación y almacenamiento de carga, agencias marítimas, despachantes de aduana, agencias de transporte aduanero (estiba/desestiba), administración nacional de aduanas: oficina de resguardo, con lugar físico en el puerto, agilizando de esta manera las operaciones de comercio.

Para conceptualizar el término de Competitividad en el sector portuario, es fundamental considerar el concepto del valor agregado en los puertos, porque actualmente los puertos son considerados como catalizadores de la economía y de la creación de riqueza y una fuente importante de valor agregado sostenible, en la economía local y en su zona de influencia, más allá de prestar servicios portuarios simples, generar valor por medio de la tecnología y calidad prestada a los clientes con el fin de ser competitivos.

Bien lo dijo Jan Hoffmann, especialista de UNCDAT, en un estudio elaborado cuando trabajaba para CEPAL en el año 2000: “Hoy en día los puertos tratan de competir por el comercio de los países vecinos, además cuando hay ineficiencias se debe entonces diseñar y ejecutar a la mayor brevedad un plan maestro a largo plazo, que dé un adecuado soporte al comercio exterior, para así poder enfrentar con éxito los retos que conllevan la globalización de la economía y los tratados de libre comercio³”.

Por último, La globalización de la producción y el consumo, y la aparición de redes mundiales de transporte, han fortalecido el papel de los puertos como nodos en el sistema logístico mundial. El concepto de cadena logística es muy importante en el análisis de competitividad, por tanto, la competitividad de un puerto depende parcialmente de sus fortalezas y debilidades, y depende cada vez más del control y coordinación externa. Los puertos enfrentan constantemente el riesgo de perder usuarios importantes, no solamente por deficiencias en su infraestructura y operación,

³ Julián Palacio. La competitividad de los puertos ante la globalización del comercio. Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA)

sino debido a que el cliente ha reordenado su red de servicios o ha establecido nuevas sociedades y acuerdos con otros transportadores (Marco G. Velarde. 2005).

LA GLOBALIZACION Y LOS PUERTOS⁴

Ante este escenario las economías portuarias requieren, según Freire Seoane y González Laxe (2003): una estrategia para mejorar su capacidad para atender a armadores y agentes con la finalidad de reducir sus costos operativos y concentrar tráficos; una estrategia de intensificación del transporte, mediante acciones para reducir los tiempos de estancia, mejorar la calidad del servicio y ampliar los tráficos directos con otros puertos y áreas geográficas; y, una estrategia de conjunto basada en la intermodalidad, que permita el desarrollo de equipos, instalaciones, plataformas logísticas y redes para establecer prioridades en función de su posición geográfica y las vías del comercio internacional.

ESTRATEGIAS DE CRECIMIENTO

En el artículo titulado Competitividad portuaria cuyo autor es Marco Velarde se manifiesta que “si los puertos están destinados a ser más eficientes, mediante su diversificación en actividades que aporten mayor valor agregado, su crecimiento tendrá que basarse en una estrategia. La decisión de diversificar para crecer, según Markides (1999), es una de las más difíciles de tomar por parte de los ejecutivos, por cuanto el riesgo y la recompensa involucrados son inciertos, pudiendo ser devastadores o enriquecedores”. Otro aspecto importante en el posicionamiento estratégico de un puerto, y en su crecimiento, es el aprovechamiento de la cadena de valor virtual. Actualmente, según Rayport y Sviokla (1999), todas las empresas, y un puerto lo es, compiten en un escenario real de recursos y en un escenario virtual o de información, en donde se desenvuelve el comercio electrónico, que es un nuevo escenario para la creación de valor.

⁴ MARCO G. VELARDE. Competitividad Portuaria: Un análisis Teórico. Guayaquil, Octubre 2005. Pág. 9.

MARCO LEGAL

Dentro de las leyes que entraron en vigencia a partir de las reformas de 1991 se encuentra, Ley 01 del 10 de enero de 1991, por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones, la ley considera los planes de expansión portuaria, el sistema operativo, las concesiones portuarias, el régimen tarifario, las autoridades de los puertos, la constitución de las sociedades portuarias y los operadores portuarios, entre otras. La Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuye competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Ley 856 del 23 de diciembre de 2003, por la cual se modifica el artículo 7 de la ley 1 de 1991, el cual modifica el monto de las contraprestaciones. (Rosas, Velásquez, 2006).

Los decretos son: Decreto 2910 del 30 de diciembre de 1991, por el cual se dictan normas especiales para la formación de las sociedades portuarias regionales. Decreto 708 del 27 de abril de 1992, por el cual se reglamentan las garantías que deben otorgarse de acuerdo con la Ley 1 de 1991. Decreto 838 del 28 de mayo de 1992, por el cual se reglamenta el régimen de concesiones y licencias portuarias previstas en la Ley 1 de 1991. Decreto 2091 del 28 de diciembre de 1992, por la cual se reglamenta la actividad de los operadores portuarios. Decreto 1016 del 2 de febrero de 2000, por la cual se modifica la estructura de la superintendencia de puertos.

DESARROLLO DEL TEMA

El crecimiento tiene unos requisitos necesarios donde la infraestructura, la seguridad y la estabilidad macroeconómica de un país, juegan un papel trascendental para el progreso y la proyección exitosa de la economía a través de puertos estratégicos. La importancia de esas condiciones es vital, porque la integridad de las mismas, da como resultado la competitividad sectorial en el plano nacional e internacional. Esta última es global, y dentro de ese escenario para el caso Colombiano en general, debe mejorar el puesto en el ranking de competitividad internacional y superar la posición 69 del año 2007 (Cámara de Comercio Cartagena, 2008). Ante este problema es fundamental el uso del potencial de la infraestructura portuaria con la que cuenta el país. Así mismo, es sustancial indicar, que son pocos los estudios que se han realizado sobre la competitividad de los puertos, en especial los de la región Caribe, lo que motivó el artículo científico, puesto que permitirá de manera científica conocer las características y niveles de competitividad de cada puerto en la Costa Caribe Colombiana.

En términos generales, como partida para caracterizar la competitividad de las ciudades en Colombia, según el Observatorio del Caribe Colombiano, “El ranking del Indicador Global de Competitividad Nacional ubica a Medellín como la más competitiva de las 22 ciudades Colombianas, seguida muy de cerca por Bogotá, con un puntaje de 99,0. Continúan en orden de importancia, Cali (85,5), Bucaramanga (84,7), Manizales (76,1) y Barranquilla (74,9), siendo ésta la primera de las ciudades del Caribe Colombiano en el ranking. Estas ciudades pueden considerarse como las líderes nacionales en competitividad, lo que evidencia su elevada capacidad para generar polos atractivos de inversión que les permitan tener un mayor crecimiento económico y mejorar el bienestar general de su población⁵”.

⁵ Juan Carlos Ramírez J. Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia, 2009

Sin embargo, “cuando se enfatiza sobre el sector portuario Colombiano, podemos identificar que de nueve puertos que existen en el país, siete de ellos están ubicados en las principales ciudades de la Costa Caribe, destacando que el 90% del comercio exterior del país se canalizan por los puertos de las ciudades de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. Lo anterior, aunado con algunos de los criterios de competitividad, tales como: ubicación geográfica, disponibilidad de recursos naturales (el mar Caribe y el río Magdalena), infraestructura y equipos, vías de comunicación, servicios conexos y seguridad, posiciona con un alto nivel competitivo los puertos del Caribe frente los de otras ciudades del país⁶”.

Con fundamento en lo anterior, se justifica caracterizar los diferentes puertos de la costa a través de información secundaria suministrada por las sociedades portuarias de cada ciudad y con base en importantes criterios poder determinar el nivel de competitividad entre ellas mismas toda vez que permita el desarrollo el presente artículo publicable.

Según la sociedad portuaria de Santa Marta, el puerto de dicha ciudad se caracteriza por su infraestructura, la cual está extendida en 36.58 hectáreas. El muelle posee una longitud de 1,124 metros. Ofrece profundidad de 70 – 120 pies. El puerto dispone de una gran fortaleza para manipular Carga a Granel. Granel líquido, Granel sólido, Carga general, Contenedores, vehículos. Único puerto con servicio de ferrocarril, ofreciendo la posibilidad de efectuar cargues y descargues directos en los muelles. La SPSM, se ha convertido en la más importante del país en cuanto a manejo de carga perecedera se refiere (SPSM, 2010).

Algunas consideraciones que ratifican una vez más las fortalezas con las que cuenta este puerto son: Santa Marta es la primera ciudad del país con poseer el único puerto de aguas profundas para el cargue y descargue de barcos con alta capacidad. Es

⁶ RAMOS Mario, BARRIOS Roberto. Estudio de Competitividad de los Principales Puertos del Caribe Colombiano. Barranquilla 2011.

ejemplo de preservación y conservación del medio ambiente a través de tecnologías de punta mitigando el impacto del carbón en el mar y bahía.

El puerto de la ciudad de Barranquilla es el segundo terminal más grande del país y él más grande de la Costa Atlántica. Tiene una extensión de 933,000 mts². El muelle, de 1.058 metros de largo, Distribuido en 6 muelles. Calado de 34 pies mínimos. La capacidad de la SPR es de 3.822.984 toneladas durante el 2008. Terminal multipropósito con infraestructura y equipos para la movilización de contenedores, carga general, carga a granel y carbón. Comunicación interna con la Zona Franca Comercial e Industrial más grande del país. Es el único terminal marítimo y fluvial del país. Muelle fluvial de 550 metros lineales para barcazas fluviales con un calado máximo de 12 pies (SPRB, 2010).

Por último, el puerto de la ciudad de Cartagena se caracteriza de la siguiente manera: 82 Km² de superficie. Calado de 43 pies de profundidad promedio. El muelle tiene un tamaño de 1698 metros de longitud, distribuido en 8 zonas. Cuenta con una capacidad de 6.936.450 toneladas en el 2006. Capacidad de atender buques Post-Panamax. La carga es General, Contenedores, Buques Petroleros, Pesqueros, Gráneles líquidos y sólidos. Líder en Colombia en el manejo de contenedores de exportación hacia los Estados Unidos y la ventaja que sobresale es que cuenta con Moderna infraestructura Portuaria (SPRC, 2010).

Los factores de competitividad de los puertos según su orden de importancia de acuerdo al Ministerio de Comercio Exterior en su documento El Transporte y Competitividad son: (1) Situación geográfica, (2) vías de comunicación, (3) seguridad, (4) infraestructura y (4) servicios conexos. Estos criterios son considerados para poder diferenciar las tres ciudades puertos e identificar en que factores tienen fortalezas y en cuales debilidades.

Una de las razones por las que se evidencia que el puerto de la ciudad de Santa Marta es el más competitivo en el país es porque posee la mejor situación geográfica y además es un puerto de aguas profundas, sin ninguna restricción. La infraestructura presenta tecnologías en términos de maquinarias como grúas, necesidad de mayor equipo rodante, muelles y bodegas. En cuanto a vías de comunicación posee la ventaja única de vía férrea y buen acceso por vía terrestre, sin embargo presenta restricciones en cuanto a acceso fluvial. En los servicios conexos muestra un sub factor a mejorar como lo es los operadores portuarios. En lo concerniente a seguridad, si bien cuenta con todas las exigencias, éstas requieren de un mayor nivel de desarrollo. En términos generales, el puerto de Santa Marta posee un alto nivel de competitividad (SPSM, 2010).

El “Puerto de Santa Marta recibió la distinción como puerto eficiente por el manejo del carbón a nivel mundial por parte de una ONG que protege y promueve la protección del medio ambiente. Se proyecta que el puerto se convierta en una de los más competitivos a nivel mundial por la alta inversión en infraestructura, tecnología y responsabilidad social y ambiental⁷”.

Otro puerto con alto nivel de competitividad es el de la ciudad de Barranquilla porque tiene una buena ubicación geográfica, sin embargo presenta debilidades como la profundidad en el mar y río lo cual genera un alto riesgo que limita el acceso de buque de capacidad considerable. Un aspecto por resaltar es que cuenta con una fuerte infraestructura y equipos logísticos. Tiene vías de comunicación en buen estado, sin embargo en la parte férrea muestra una desventaja notable igual que el puerto de Cartagena. En servicios conexos debe mejorar en los servicios de los transportistas y en operadores portuarios. Ha venido implementando tecnologías en la seguridad de puertos (SPRB, 2010). Sin embargo, los múltiples encallamientos de los buques en el puerto de barranquilla han ocasionado en varias oportunidades que se suspendan las

⁷ http://www.elinformador.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id=25113:puerto-de-santa-marta-recibio-reconocimiento&catid=81:distrito&Itemid=458

operaciones portuarias generando pérdidas multimillonarias operativas y comerciales debido a los represamientos que este tipo de problemas forma. Lo anterior hace que los barcos se desvíen para otros puertos como el de Santa Marta y Cartagena lo que ha generado reclamos por parte de los usuarios.

Por último, el puerto de la ciudad de Cartagena. En lo que se refiere a su ubicación geográfica, el puerto debe mejorar más la profundidad en algunos sectores. En lo concerniente a infraestructura y equipo, posee la mayor competitividad gracias a la sociedad portuaria ubicada en la ciudad. En cuanto a vías de comunicación, refleja debilidades como son: la falta de vía férrea y el mal estado de las vías de acceso, tanto por la troncal de occidente como por la cordialidad. Sin embargo cuenta con la mejor seguridad portuaria, permitiendo mejoras solamente en CSI y CT-PAT. Este puerto es uno de los más grandes del país y en la actualidad se muestra como un legítimo centro logístico que articula la Costa Caribe Colombiana con todo el mundo, a través de enlaces con más de 288 puertos en 80 países y servicios con las principales navieras.

En general, los puertos del Caribe Colombiano muestran una dinámica acelerada en los últimos años, gracias al trabajo mancomunado del gobierno reflejado en los documentos CONPES y el trabajo de la empresa privada, quienes reconocen la gran oportunidad para posicionarse en el contexto latinoamericano y mundial. Llama la atención el auge de los puertos de Santa Marta y Cartagena, los cuales igualaron y superaron al puerto de Barranquilla, el cual si bien ostenta el mejor puerto fluvial marítimo, el problema de profundidad es una limitante para el acceso de barcos con un calado considerable.

CONCLUSIONES

Los tres puertos se encuentran en un buen posicionamiento competitivo, conservando cada uno sus fortalezas y debilidades. El puerto de Santa Marta conserva las siguientes fortalezas, como lo son la profundidad de sus aguas, el tamaño del área que puede ser destinado para operación, es el único puerto que cuenta con línea férrea y el hecho de tener las mejores vías de acceso tanto con el oriente, el occidente y el centro del país, ahora bien en los aspectos a mejorar se encuentra el manejo de los operadores portuarios, la motivación del personal y más inversión en cuanto a equipos rodantes.

El puerto de Cartagena posee como fortalezas su alto grado de especialización esencialmente en carga contenedorizada, el desarrollo de los operadores portuarios, la seguridad, el manejo de las Tics, las debilidades están en las vías de acceso a la ciudad y las condiciones que tienen para expandirse. Además es importante mencionar que la ciudad se convirtió en el primer puerto latinoamericano en contar con la Marca de Garantía, que le permite otorgar el sello a los operadores debidamente calificados. Este puerto se encuentra involucrado en un proyecto regional denominado Marca de Garantía, con el que pretenden reducir costos y mejorar la atención al buque y a la carga. La Marca de Garantía es un modelo aplicado exitosamente en el puerto de Valencia, España y es el eje central del programa “Puertos de Primera” creado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) para mejorar el desempeño de los terminales marítimos, mediante la implementación de una filosofía de la gestión basada en la calidad.

El puerto de Barranquilla presentó las siguientes fortalezas: es el mayor puerto multipropósito del país, el primer puerto marítimo y fluvial, sin embargo posee una gran debilidad que tiene que ver con la sedimentación del canal de acceso que tiene que estar permanentemente dragado.

Por todo lo anterior, expuesto, revisado y evaluado, y siguiendo los criterios que el Ministerio de Comercio Exterior sentó para la correcta evaluación de la competitividad portuaria en Colombia, en su documento “El Transporte y la Competitividad”, es justo afirmar como conclusión final de este documento, que el puerto más competitivo del Caribe Colombiano, es la SPSM en la ciudad de Santa Marta.

BIBLIOGRAFIA

1. AGRESSOT Melvin. Logística y puertos como motor de desarrollo en la ciudad de Cartagena. Abril 2011.
2. CONPES 3315. Inversión Estratégica Prioritarias en Zonas Portuarias de Colombia. Octubre de 2004.
3. CONPES 3527. Política Nacional de Competitividad y Productividad. Junio 2008.
4. DNP, ministerio de transporte, INVIAS, Documento CONPES 3342, Bogotá D.C. 14 de Marzo de 2005.
5. ESCOBAR ARANGO, Andres. Subdirector- Departamento Nacional de Planeación. 2019 visión Colombia II Centenario. “Aprovechar el territorio Marino Costero en forma eficiente y sostenible”. www.Dnp.gov.co. Santa Marta 26 de Julio de 2007.
6. GARDEL, Cristian. Puerto y graneleros en la argentina y algunos indicadores de performance portuaria. Argentina. Abril de 1999.
7. HOFFMAN, Jan. CEPAL. 2000.
8. Julián Palacio. La competitividad de los puertos ante la globalización del comercio. Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA).
9. Ley 1, 10 de enero de 1991
10. La Ley 105, 30 de diciembre de 1993.
11. Ley 856, 23 de diciembre de 2003.
12. NOERO ARANGO, Juan Ricardo. Ministerio de Comercio Exterior. El transporte y la competitividad. Bogotá 2002.
13. PORTER, Michael. La ventaja competitiva de las naciones. Ediciones Javier Vergara. Buenos Aires. 1991.
14. QUINTERO OTERO, Jorge David. Leviller Guardo, Laura Elena. López Pineda, Luis Fernando y otros. Indicador global de competitividad de las ciudades del Caribe Colombiano, 2008. Observatorio del Caribe Colombiano. Panamericana formas e impresos S.A. Cartagena de Indias, Colombia, 2009. p.10.

15. RAMIREZ, Juan Carlos. Escalafón de la Competitividad de los Departamentos en Colombia. 2009.
16. RAMOS Mario, BARRIOS Roberto. Estudio de Competitividad de los Principales Puertos del Caribe Colombiano. Barranquilla 2011.
17. SEPÚLVEDA, Diego. Consultor de la Comisión Interamericana de Puertos. Secretaría General de la OEA.
18. SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE. Ministerio de Transporte. Bogotá Marzo 2011.