

**REGION PUERTO CARTAGENA: OPORTUNIDADES Y RETOS EN EL CONTEXTO
DE LA INDUSTRIA MARITIMA Y PORTUARIA INTERNACIONAL**

MARCEL D. ALVAREZ ROCHA, LEONEL ORTIZ

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de
Especialista en Gestión de Negocios Internacionales**

**JUAN CARLOS ROBLEDO, Ph.D
DIRECTOR**

**UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
ESPECIALIZACIÓN GESTION DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
CARTAGENA DE INDIAS D.T**

2012

REGION PUERTO CARTAGENA: OPORTUNIDADES Y RETOS EN EL CONTEXTO DE LA INDUSTRIA MARITIMA Y PORTUARIA INTERNACIONAL

RESUMEN

La importancia de un puerto en la economía de un país y en los negocios internacionales es que esta se comporta como la membrana celular permitiendo su supervivencia a través del intercambio de materiales con el exterior; a su vez, la región puerto permite el contacto e intercambio de bienes y servicios de un país con el mundo, basado en el concepto de la ventaja comparativa de David Ricardo por el cual se origina el comercio entre los país y en el que un país debe especializarse en la producción de bienes o servicios en el que relativamente sus costos de producción son menores.

Para el caso específico de Cartagena de Indias, el mayor puerto Colombiano en términos de tráfico de contenedores, y uno de los más importantes en Latinoamérica, se visualizan grandes oportunidades y retos tanto en el presente como en el futuro a mediano y largo plazo en términos de preparación y pertinencia de sus profesionales, infraestructura, productos y servicios que esta pueda ofrecer a sus clientes actuales y futuros, una vez concluya el proyecto de expansión del canal de panamá en agosto de 2014

ABSTRACT

The importance of a port in a country's economy and international business is that it behaves as cell membrane allowing its survival by the interchange of materials with the exterior, at the same time the port allows as well the interchange of goods and services of a country with the world, based on David Ricardo's concept of "comparative advantage" by which commerce between countries is generated and that a country must specialize itself in the production of goods or services on which their production cost is relatively lower.

For the specific case of Cartagena de Indias, the biggest Colombian port in terms of container traffic and one of the most important city ports in Latin America, huge opportunities and challenges are visualized in terms of preparedness of its professionals, infrastructure and services that it might offer to his current and future clients, once Panama canal expansion project is completed in august 2014.

INTRODUCCION

En el contexto económico Colombia ha superado por encima de las expectativas sus figuras de desempeño en comparación con los estimados económicos del año anterior. Esto se debe a las medidas de gobierno de los años anteriores que en la búsqueda de ampliar los horizontes del país entre otras acciones, ha firmado tratados de libre comercio con distintos países como Estos son Estados unidos, Canadá, México, Suiza y continúa las negociaciones para próximamente firmar tratados de libre comercio también con la Unión Europea, Turquía, Corea del Sur entre otros.

Estos tratados de libre comercio brindan a nuestros productos garantías de acceso a dichos mercados con preferencias arancelarias haciéndolos un poco más competitivos, y a su vez da acceso a productos importados también con preferencias arancelarias a nuestro país. Así cada país deberá especializarse en la producción de los bienes y servicios en los que su costo de producción sea relativamente más económico que en otro país, generando así ventajas competitivas que promuevan el comercio internacional entre los países.

No es que las ventajas competitivas entre los países no existan sin tratados de libre comercio. De hecho, son las que desde siempre han soportado el comercio internacional y han definido la economía mundial tal como la conocemos. Las ventajas de los tratados de libre comercio radican en la disminución de los costos y gravámenes arancelarios, promoviendo su competitividad y aumento en su consumo.

En este sentido, nos enfrentamos a grandes retos actuales y futuros que debemos afrontar con la mayor responsabilidad y compromiso a fin de garantizar el desarrollo de

las regiones y que en términos de costos de infraestructura, Colombia es un país con un desarrollo no acorde a las necesidades de comercio actual, como tampoco futuro, donde ilógicamente se puede encontrar que transportar productos en el interior del país es más costoso que su transporte en países socios comerciales.

Colombia se encuentra en un momento coyuntural en el que las decisiones que se tomen actualmente en referencia a la ampliación y mejoramiento de la infraestructura, afectarán el intercambio de bienes del país con el mundo.

Debemos desarrollar y mejorar las carreteras, vías férreas y fluviales, puertos marítimos y fluviales, aeropuertos, centros de conexión multimodal para afrontar los retos que nos impondrán las nuevas tendencias en el transporte marítimo que ya están vigentes en el contexto mundial, pero solo para la región entrarán en vigor con la puesta en funcionamiento del Canal de Panamá y sus nuevas capacidades en tamaño de naves.

Palabras clave: Competitividad, infraestructura, tratados de libre comercio, ventaja comparativa, transporte intermodal.

MARCO TEORICO-CONCEPTUAL

Las economías de escala hacen referencia a la capacidad que tiene una o más empresas de producir mayor cantidad de bienes o servicios a menor costo. Dicho de otra manera, resulta más económico dada una capacidad instalada en un sistema de producción, hacer o producir mayor cantidad de bienes ya que los costos de los inputs, materias primas y/o factores se divide entre mayor cantidad de unidades producidas.

En este sentido tendrán ventajas las empresas con mayor capacidad de producción, ya que podrán establecer precios más bajos que sus competidores de menor capacidad. Esto se refleja en el tamaño de las naves que realizan transporte de carga ya sea a granel o containerizada, ya que dependiendo del tamaño del mercado, ubicación geopolítica, infraestructura y seguridad de sus inversiones, es el tamaño de las naves que atenderán su demanda de transporte. Así, entre los grandes centros de distribución o producción como Asia y Europa se movilizan estas grandes naves

particularmente portacontenedores entre 12.000 y 15.000 teu's¹ o contenedores de veinte (20) pies de longitud. Los centros de producción de Estados Unidos en sus costas Este y Oeste, no son atendidos aún por este tipo de embarcaciones ya que no cuentan con la infraestructura portuaria adecuada al tamaño de estas. Estos puertos son frecuentados por naves de 5.000 teus.

A nuestro país y la región arriban naves limitadas en tamaño por la capacidad del canal de Panamá, cuyas esclusas tiene actualmente medidas máximas de 304,8 metros de longitud, 33,53 metros de ancho, y una profundidad de 12,8 metros y las dimensiones máximas de naves que pueden hacer uso de sus instalaciones son 294,1 metros de eslora o longitud, 32,3 metros de manga o ancho y 12,4 metros de calado o distancia desde la parte más profunda de la nave hasta la línea de agua.

Las dimensiones de estas nuevas naves Panamax son 366 metros de eslora, 49 metros de manga y 15,2 metros de calado y podrán arribar a la bahía de Cartagena si en ese momento contamos con la infraestructura necesaria para su atención, obteniendo los beneficios que estas naves ofrecen en términos economía de escala en los fletes y dando nuevas posibilidades al comercio exterior Colombiano en Competitividad y acceso a mercados internacionales.

Los grandes buques portacontenedores de 12.000 teus que serán la nueva generación de buques tipo Panamax una vez se concluya el proyecto de expansión del canal cuyas nuevas dimensiones serán 427 metros de longitud, 55 metros de ancho, y una profundidad de 18,3 metros, estarán disponibles en nuestra aguas territoriales para ser atendidos dada nuestra cercanía con Panamá. La flota actual de buques post Panamax (New Panamax), corresponden al 48% de la capacidad total de transporte de contenedores.

¹ TEU. Twenty Equivalent Unit

La apertura del canal de Panamá con sus nuevas dimensiones, abrirá una nueva posibilidad para la carga en tránsito para nuestro país. Las zonas de producción Asiática y el flujo de sus exportaciones dieron origen y apuntalarán los tráficos de comercio en los dos sentidos ecuatoriales (Oeste-Este, Este-Oeste) que actualmente son cubiertos por naves tipo panamax que recalán a nuestra ciudad (5.000 teus). Con la finalización de la ampliación, las nuevas naves Panamax, actualmente post-panamax entre 12.000 y 15.000 teus, estarán en capacidad de recalár a nuestro puerto en los dos sentidos.

Por otra parte, nuestra posición geográfica nos permite ser el centro de los corredores de comercio entre los hemisferios Norte y Sur. Así por ejemplo, servimos o transbordamos carga desde y hasta Europa y Suramérica costa este y Oeste, Estados Unidos costa este y oeste y Suramérica costas este y Oeste, Europa y Estados Unidos y Oceanía y Asia.

La industria “Liner Shipping”, se basó a principios de la década del 2000 en la operación de sus buques a velocidad crucero entre 20 y 25 nudos para cubrir los servicios de carga. Una vez se entró a la crisis económica mundial del 2008 y dada la disminución de carga y el aumento de precio en el combustible, las líneas navieras comenzaron a adoptar la posición de reducir la velocidad de sus naves entre 18 y 20 nudos, lo que se denominó en la práctica de la industria liner shipping como “Slow Steaming”, para compensar las pérdidas. Esta industria resulta ser muy sensible a los precios del combustible, que representan entre el 45% y 50% de los costos de operación con limitadas posibilidades de contrarrestar el efecto, fuera del antes mencionado “Slow Steaming” y economías de escala.

Como efecto de esta disminución en la velocidad, se generó que la frecuencia de arribo de las naves a los puertos de los servicios para llevar descargar y cargar las mercancías, se disminuyera afectando la calidad del servicio prestado a los clientes. Por esta razón, las líneas marítimas en la utilización del concepto del Slow Steaming, incluyeron en promedio dos o tres naves por servicio para garantizar la frecuencia de

atención a los puertos también como el aprovechamiento de las economías de escala a través del ahorro en combustible con una mayor capacidad de transporte de carga.

Los puertos más eficaces y productivos en términos de movilización de carga se han soportado desde sus inicios en una infraestructura adecuada a nivel portuario y conectividad de hinterland, capaz de garantizar entre otros servicios, la adecuada y rápida atención de las naves, el recibo y despacho de carga hacia el hinterland o interior del país, servicios de valor agregado a los participantes de la cadena de suministro.

Estos puertos no se limitan al alistamiento de su capacidad de atención a nivel de infraestructura portuaria, también se apoyan de manera obligatoria en la infraestructura que los conecta y comunica con el interior de sus regiones a nivel de transporte, como por ejemplo, vías terrestres, líneas férreas, vías fluviales y aéreas dentro de las posibilidades del transporte multimodal.

Los puertos deben ser capaces de acuerdo al tamaño de naves que atienden de recibir con anterioridad desde el interior de las regiones, centros de producción y clusters, la carga doméstica que va a ser exportada o que viene en tránsito desde otros países, como también dar atención y evacuar rápidamente la carga doméstica o en tránsito que ha sido anunciada a ser descargada de las naves. También se apoyan en el concepto de “Puertos Secos” en el interior de las regiones, con los que se descongestionan los puertos marítimos ya que realizan tareas propias del puerto a nivel logístico, aduanero, documental y operativo fuera de los límites geográficos de los puertos marítimos.

En Colombia, según reporte de la UNCTAD, fueron anunciados recientemente el ministerio de transporte, planes para el desarrollo en infraestructura de transporte, con un costo estimado de 56 billones de dólares hasta 2021 incluyendo la infraestructura portuaria.

En este sentido, entre mayor sea la demanda de carga doméstica de una región, mayor será el atractivo para las líneas navieras de atender esa demanda. Adicionalmente, si

tenemos en cuenta la posición geográfica del puerto marítimo, se pueden generar tráficos o volúmenes de carga interesantes como el transbordo, que en el caso del Mar Caribe y específicamente la bahía de Cartagena, que por su cercanía con a rutas de paso obligado de servicios de carga de las líneas navieras, es cuando se generan los tráficos adicionales de transbordo. El 83% de los tráficos de contenedores mundiales corresponde a tráficos de transbordo y solo el 17 % corresponde a tráfico directo entre puertos de origen y destino.

A nivel mundial, los operadores portuarios están en constante búsqueda de las mejores ubicaciones para las terminales marítimas. Las inversiones de los terminales están sujetas a una exhaustiva evaluación del riesgo teniendo en cuenta las características de los mercados regionales como capacidad de la demanda y oferta, crecimiento del mercado, licencias y permisos, accesos vía marítima y disponibilidad de conexiones con el interior de las regiones a través de infraestructura adecuada. Los modelos de puertos más exitosos en términos de eficiencia, conectividad y servicios, siguieron el modelo de autoridades portuarias regionales independientes a los gobiernos centrales. De esta manera podían gestionar de manera autónoma y privada los recursos necesarios para el desarrollo de la infraestructura portuaria, conectividad multimodal e infraestructura de transporte.

Los puertos mas importantes a nivel mundial son de tipo “Land Lord “, donde la infraestructura es pública y cedida en conseción al operador, la superestructura y la mano de obra son privadas.

Este modelo de inversión privada apalanca al desarrollo económico en la generación de empleo en las regiones, aumento en la competitividad de los empresarios por reducción de costos de transporte y servicios logísticos, aumento de la cara movilizada a través de los puertos, aumento de la carga en tránsito por apalancamiento en la carga doméstica, disminución de fletes por aumento en la capacidad de la flota de buques con disminución de consumos de combustible por disminución de la velocidad crucero (Slow

Steaming), accesibilidad a cualquier destino internacional por la conectividad y frecuencia de servicios de carga.

DESARROLLO DEL TEMA

LEY PRIMERA DE 1991

La empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) quien administraba y operaba los Terminales de Buenaventura, Cartagena, Barraquilla y Santa Marta; desde el tiempo de su creación con la Ley 159 de 1959 hasta 1993 presento índices de baja productividad, ineficiencia, altos costos operativos, perdidas y corrupción. Motivo que llevo al Gobierno a promulgar la Ley 1ª de 1991 para la Privatización de Puertos.

A partir de Diciembre de 1993 cuando iniciaron operaciones los nuevos Administradores de los Terminales, se inicio el verdadero desarrollo para la actividad Portuaria especialmente para el Puerto de Cartagena, consciente de su posición geográfica que le brinda una ventaja competitiva con los demás Puertos Colombianos y del Caribe. Para hacer la diferencia no solo se requería poseer ventajas geográficas sino un Liderazgo de los Administradores que los llevaron a solicitar al alto Gobierno modificaciones a la Ley 1ª que les permitieran no solo administrar sino efectuar operaciones de cargue y descargue de motonaves en el año 1999, y a su vez ampliar el plazo de concesión de 20 a 40 años, hecho que se otorga en el año 1998.

Con este nuevo panorama la Sociedad Portuaria de Cartagena se proyecta al futuro con un agresivo plan de inversiones y negociaciones directas con Líneas Marítimas para captar volúmenes importantes de carga, atrayendo más frecuencias de servicios regulares y conexión con más de 100 puertos alrededor del mundo.

De esta forma el Comercio Internacional Colombiano encuentra fletes marítimos más económicos como también tarifas portuarias competitivas que permiten que la Bahía de

Cartagena aumente significativamente el movimiento de cargas de Importación y Exportación.

EL DESARROLLO PORTUARIO QUE SE PRESENTA EN LA BAHIA DE CARTAGENA

La medida de mayor impacto del desempeño portuario es la dada por las líneas navieras, las cuales al diseñar sus rutas toman las decisiones de cómo colocar los buques y cubrir los mercados de la manera más eficiente. Los factores que definen el desempeño son a) Localización geográfica, b) Servicio (medido en productividad en cargue y descargue de motonaves), c) Tarifas, d) Volúmenes de Carga, y e) Servicios complementarios, como seguridad, aduanas, acceso a combustible, etc.

La localización geográfica refiere al costo que involucra retirarse de la ruta principal (entrada al canal de Panamá, por ejemplo) para poder ser atendido por un puerto en particular.

La aplicación de estas variables sobre modelos de tráfico les permite a las líneas navieras decidir acerca de cómo armar rutas y donde colocar los barcos que las atienden.

La eficiencia portuaria está referida al servicio, que es medido en términos de la productividad con que se atienden los barcos, acompañado con su costo y la confiabilidad del servicio.

El mercado sobre el que más interactúan los puertos colombianos es el área del Caribe, y en ella existe una asociación de líneas navieras denominada Caribbean Shipping Association (CSA), que anualmente escoge el mejor puerto del Caribe tras una votación de sus miembros, y en los pasados años 2005, 2006, 2007, 2009 y 2010 ha escogido al terminal de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena para el género del mejor

puerto del Caribe². Esta sin duda es una señal de confianza de la comunidad de usuarios que muestra un avance significativo en la percepción de la comunidad internacional sobre los puertos colombianos.

CARGA DOMESTICA MOVILIZADA POR CARTAGENA

1. Valores en Dólares Americanos

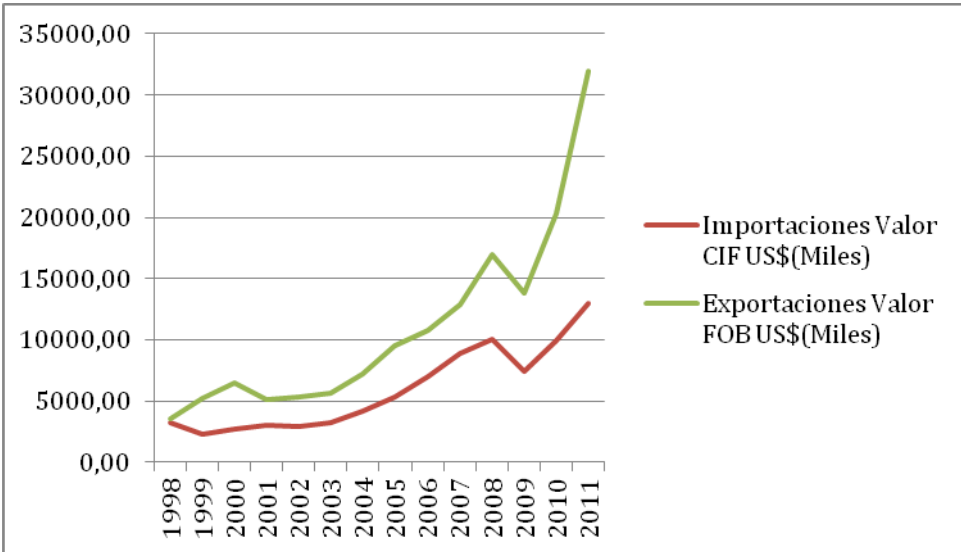


Fig. 1. Fuente DIAN

Analizando la carga movilizada por Cartagena figura 1. según el Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales, encontramos que para el final de la década de los 90 el valor CIF de las importaciones igualaban al valor FOB de las Exportaciones; al entrar en el siglo 21 las Exportaciones por Cartagena inician un ascenso vertiginoso que la diferencian de las importaciones en ese mismo periodo.

Para la crisis mundial del 2009 se presenta un descenso significativo tanto en las Importaciones como las Exportaciones, mostrando que nuestra ciudad no estaba exenta

² Caribbean Port of the Year Award - www.caribbeanshipping.org

de los vaivenes tormentosos de las economías globales, pero también muestra que estábamos preparados para sortear esta crisis y un año después muestra un recuperación creciente para el comercio internacional de la ciudad.

Se destaca de manera significativa que nuestra Ciudad - Puerto concentra mayores cargas de exportación, mostrando un desbalance en el comercio internacional para el año 2011 de USD 18.937 millones.

2. Valores en Toneladas métricas

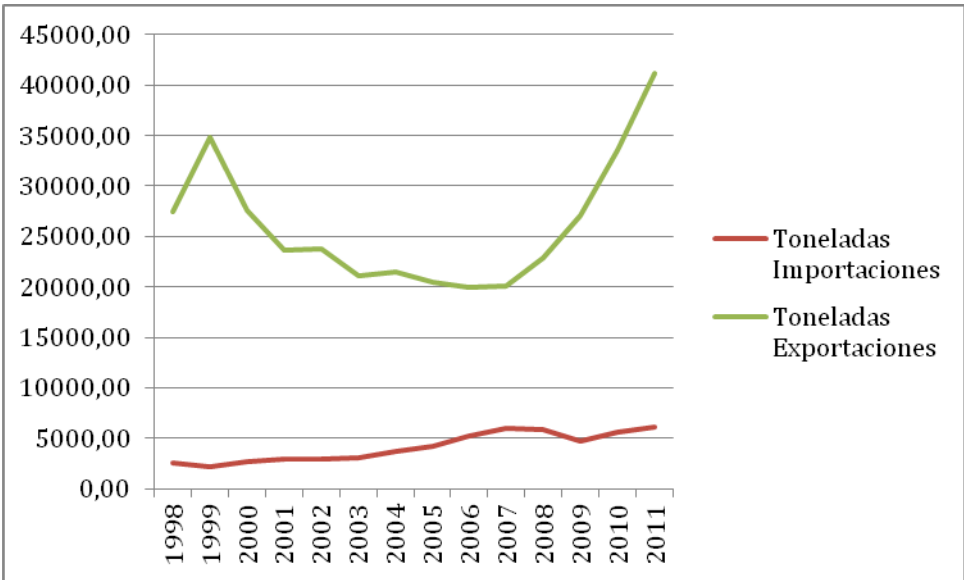


Fig. 2. Fuente DIAN

El comportamiento equivalente en toneladas muestra al final del Siglo XX diferencias significativas entre la Exportación e Importación, siendo muy superior la carga de exportación, que al entrar en el nuevo milenio presenta un descenso de cerca de 15000 toneladas menos hasta el año 2007, a partir de este año hasta el 2011 presenta un incremento del 100%.

Las toneladas de Importación en los últimos 13 años por Cartagena no presenta cambios significativos como lo presenta la exportación y se moviliza entre las 2500 a 6000 toneladas.

3. Movimientos de Contenedores

El movimiento de contenedores o TEUS (equivalente a un contenedor de veinte pies) por la bahía de Cartagena muestra un crecimiento importante pasando en el año 1998 con 326.000 TEUS a 1.657.000 TEUS en el 2011, ubicando el puerto entre los 100 más importantes a nivel mundial, para el año 2010 Cartagena ocupaba el puesto 72, superando a otros puertos históricos a nivel mundial como lo son Puerto Cabello en Venezuela y Callao en el Perú.

En el 2008 nuestro Puerto supera el 1.000.000 de TEUS movilizados, lo cual la revista especializada Containerisation International en su publicación anual la incluye en el Top 100 Containers Ports.

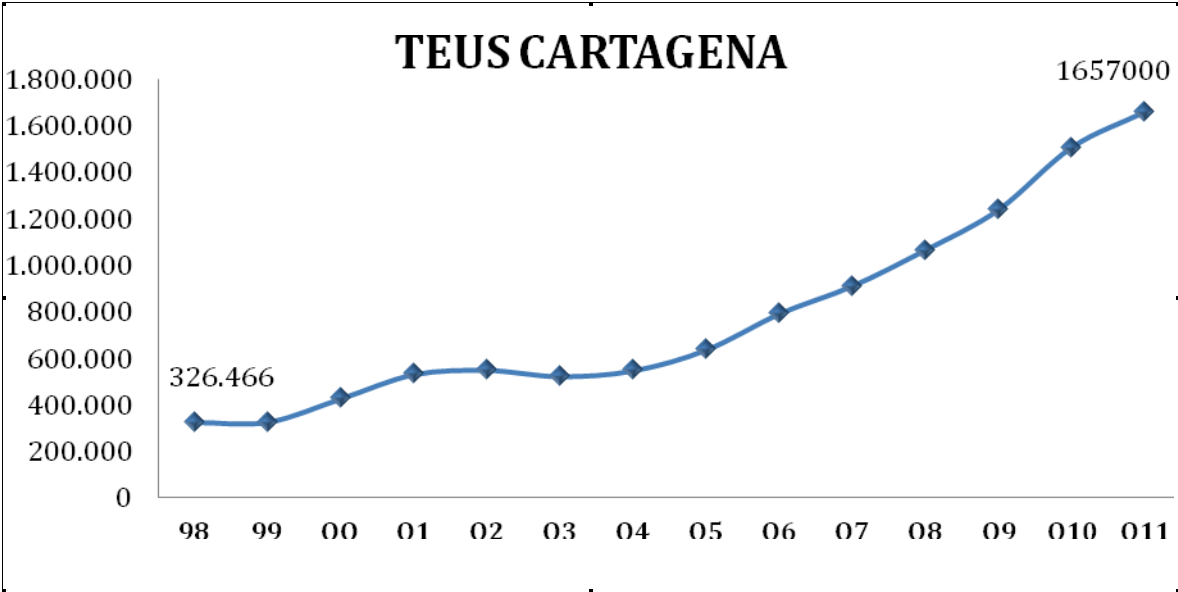


Fig. 3. Terminales SPRC, CTC y MEB

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los modelos de puertos que han demostrado eficiencia en diferentes partes del globo se basan en una infraestructura apropiada para los tipos y volúmenes de carga, tipos de nave y frecuencia. De esta manera, tenemos que la Distribución Modal de estos puertos es en promedio de 50% terrestre, 35% ferrocarril y 15% Barcazas de tráfico interno.

El puerto de Cartagena actualmente cuenta con una Distribución Modal de 95% terrestre y 5% de Barcazas de tráfico interno lo que demuestra la necesidad de desarrollar infraestructura tanto ferroviaria como Puertos Rivereños o Puertos Secos con el fin de descongestionar las carreteras y disminuir el aporte de gases de efecto invernadero.

No solamente es necesario descongestionar las carreteras nacionales, como también las vías de la ciudad, debido a que la actividad portuaria tiene un impacto directo en el desarrollo económico de esta.

De igual manera, los modelos de éxito portuario a nivel internacional se basan en la Coordinación de todos los actores involucrados en la operación portuaria. Esta Coordinación la realiza la “Autoridad Portuaria”.

Esta Autoridad Portuaria normalmente es de carácter local o distrital y esta encargada de manera unificada de la coordinación de los actores tanto en la parte marítima como en la parte terrestre. En Colombia, la actividad portuaria y terrestre esta regulada por el Ministerio de Transporte a través de el Instituto Nacional de Concesiones, y la parte marítima esta regulada por el Ministerio de Defensa Nacional a través de las Capitanías de Puerto en cada jurisdicción. El modelo Colombiano no es que sea inadecuado, sino que las partes deberían trabajar conjuntamente para lograr el desarrollo portuario requerido.

La industria marítima está apuntalando su modelo de negocio en las economías de escala, al aumentar de tamaño las naves. Esto permitirá que los fletes desde y hacia el puerto de Cartagena sea más favorables para los expotadores e importadores y permitirá el aumento de la competitividad de los productores Colombianos en el exterior.

BIBLIOGRAFIAS

1. Bazan, Oscar. *The Panama Canal Expansion: The Future for the Caribbean Transshipment*. Market Research and Analysis Office. Autoridad del Canal de Panamá, 2011.
2. Notteboom, Theo; Rodrigue, Jean Paul. Global Networks in the Container Terminal Operating industry, The Future Direction of Terminal Networks. Port Technology International Magazine. Fiftieth edition.
3. Notteboom, Theo; Rodrigue, Jean Paul. The Panama Canal expansion: business as usual or game changer?. Port Technology International Magazine. Fifti-first edition.
4. UNCTAD. Review of maritime transport 2011.
5. Business News Americas (2011). Colombia's Transport Ministry plans \$56 billion investment up to 2021, 6 May.
6. Knut A. Dohlie. Is technology the answer?. Container Ship Update No. 02 2011
7. Gernez, Etienne. Guidelines on fuel saving measures for container ships. Container Ship Update No. 02 2011
8. Whiterbay Seamanship International Ltd. Liner Shipping. Introduction to Shipping of The Institute of Chartered Shipborkers.
9. Whiterbay Seamanship International Ltd. Ports. Introduction to Shipping of The Institute of Chartered Shipborkers.
10. Rushton, Alan; Chroucher Phil; Baker, Peter. Globalization and Integration. The handbook of logistics & distribution management.

11. Joaquín Viloria de La Hoz. Los Puertos Marítimos de Colombia en la década de los noventa. Banco de la Republica Sucursal Cartagena
12. Ricardo J. Sánchez. Puertos y Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente, CEPAL. Santiago de Chile Julio 2004
13. CONPES. Plan de Expansión Portuaria 2005 - 2006. Estrategias para la competitividad del sector portuaria. Bogotá. 14 de Marzo de 2005.
14. Banco Mundial. Contribución a la definición de una política portuaria en Colombia. 17 Enero de 2005.
15. Corporación Andina de Fomento y Universidad Politécnica de Valencia. Logística y Competitividad. Puertos. Colombia. Cartagena Enero 2004
16. DIAN. Avance de Comercio Exterior. Enero 13 de 2012
17. Foro Internacional Portuario. Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta. Bogotá Noviembre 27 de 2003.
18. Jorgen Steving. VP Regional Operations Maersk Sealand. Executive Management Conference for Latin America and the Caribbean. Miami Feb 2005.
19. UNCTAD Transport Newsletter No. 37 Third Quarter 2007
20. THE WORLD BANK, THE EVOLUTION OF PORTS IN A COMPETITIVE WORLD, PORT REFORM TOOL KIT – SECON EDITION