

DESARROLLO DE ESTRATEGIAS PARA AFRONTAR EL IMPACTO DE
LA GLOBALIZACION EN EL SECTO PORTUARIO MARÍTIMO DE LA
CIUDAD DE CARTAGENA

JORGE ANDRES GUARIN LOPEZ
CAROLINA BERASTEGUI DAGER
NATALIA GIAIMO PAYARES

UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS
PROGRAMAS DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES Y
ADMINISTRACION DE EMPRESAS
CARTAGENA DE INDIAS D. T. H. y C.

2007

DESARROLLO DE ESTRATEGIAS PARA AFRONTAR EL IMPACTO DE
LA GLOBALIZACION EN EL SECTOR PORTUARIO MARÍTIMO DE LA
CIUDAD DE CARTAGENA

JORGE ANDRES GUARIN LOPEZ
CAROLINA BERASTEGUI DAGER
NATALIA GIAIMO PAYARES

Monografía para optar al título de
PROFESIONAL EN FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES Y
ADMINISTRADOR DE EMPRESAS

Asesor:
Jorge W. Cassalins

UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
CARTAGENA DE INDIAS D. T. y C.

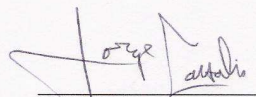
2007

Cartagena, Marzo de 2007

Apreciados
Universidad Tecnológica de Bolívar

Yo, Jorge W. Cassalins asesoro la monografía de los estudiantes Jorge A Guarán López, Natalia Giaimo Payares y Carolina Berástegui Dáger que están cursando el Minor en Marketing Estratégico, con el tema: **Impacto de las Estrategias de Expansión Portuaria en la Ciudad de Cartagena.**

Cordialmente,


Jorge W. Cassalins.
Cc 73146 791

AUTORIZACIÓN

Cartagena de Indias, D.T. y C.

Yo, JORGE ANDRES GUARIN LOPEZ identificado con cedula de ciudadanía numero 1047368451 de Cartagena, autorizo a la Universidad Tecnológica de Bolívar para hacer uso de mi trabajo de grado y publicarlo en el catalogo online de la Biblioteca.

Jorge A. Guarín L.

JORGE ANDRES GUARIN LOPEZ

DECLARACION DE RECONOCIMIENTO ANTE
LA NOTARIA SEGUNDA
DEL CIRCULO DE CARTAGENA

Comparación AD 166 A:
Guarín López 1047

Quien se identificó con la C.C. No. 1047
368-AS Expedida 18/1

Y declaro que la firma que aparece en el presente documento son tuyas y que el contenido del mismo es cierto.

El declarante Jorge A. Guarín L.
Cartagena 18 ENE. 2008

EL SUSCRITO NOTARIO SEGUNDO
DEL CIRCULO DE CARTAGENA
DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
QUE COMPROBANDO ESTA
FOTOCOPIA CON EL RESPECTIVO
ORIGINAL Y DESPUES DE SU
CONFERENCIA CON LA NOTARIA SEGUNDA EN
CARTAGENA, MANIFIESTA QUE
ES AUTENTICA.

Cartagena
JOHNNY DUNOYER B.
NOTARIO ENCARGADO

REPUBLICA DE COLOMBIA
DPTO DE BOLIVAR
NOTARIA SEGUNDA
JOHNNY DUNOYER B.
ENCARGADO
CARTAGENA - COLOMBIA

AUTORIZACIÓN

Cartagena de Indias, D.T. y C.

Yo, CAROLINA BERÁSTEGUI DAGER identificada con cedula de ciudadanía numero 32.939.400 de Cartagena, autorizo a la Universidad Tecnológica de Bolívar para hacer uso de mi trabajo de grado y publicarlo en el catalogo online de la Biblioteca.

Carolina Berástegui Dager
CAROLINA BERÁSTEGUI DAGER

BILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO ANTE
LA NOTARIA SEGUNDA
DEL CIRCULO DE CARTAGENA

Compareció CAROLINA DAGER
BERÁSTEGUI DAGER

Quien se identificó con la C.C. No. 32.939
400 Expedida 0/6

Y declare que la firma que aparece en el presente documento son tuyas y que el contenido del mismo es cierto.

El declarante Carolina Berástegui Dager

Cartagena 16 ENE. 2008



AUTORIZACIÓN

Cartagena de Indias, D.T. y C.

Yo, NATALIA GIAIMO PAYARES, identificada con cédula de ciudadanía numero 52.996.073 de Bogotá, autorizo a la Universidad Tecnológica de Bolívar, para hacer uso de mi trabajo de grado y publicarlo en el catalogo Online de la Biblioteca.


NATALIA GIAIMO PAYARES

NT3 DILIGENCIAMIENTO DE RECONOCIMIENTO
ante **RICARDO VELEZ PAREJA**
NOTARIO TERCERO DEL CIRCULO DE CARTAGENA

COMPARECEN Natalia Giaimo
Payares

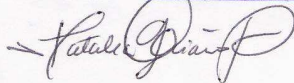
QUIEN SE IDENTIFICÓ CON LA C.C. No. 52.996.073

orl EXTENDIDA EN

Y DECLARÓ QUE LA FIRMA QUE APARECE EN EL PRESENTE DOCUMENTO ES SUYA Y QUE EL CONTENIDO DEL MISMO ES CIERTO

CARTAGENA

17 ENE. 2008





CONTENIDO

INTRODUCCION.....	8
0. PROPUESTA DEL PROBLEMA.....	11
IDENTIFICACION DEL PROBLEMA.....	11
OBJETIVOS.....	14
0.2.1 General.....	14
0.2.2. Específicos.....	15
JUSTIFICACION.....	15
ANTECEDENTES DE INVESTIGACION.....	16
METODOLOGIA DE TRABAJO.....	17
LOGROS ESPERADOS.....	18
1. GLOBALIZACION Y DESARROLLO DEL COMERCIO INTERNACIONAL.....	19
1.1. BARRERAS COMERCIALES.....	19
1.1.1 Desventajas.....	20
1.1.2 Ventajas.....	21
1.1.3 Tipos de barreras comerciales.....	21
1.1.3.1. Sanciones.....	22
1.1.3.2 Boicot.....	22
1.1.3.3 Barrera anti-monopolio.....	22
1.1.3.4 Aranceles.....	23
1.1.3.5 Contingente.....	23
1.1.3.6 Estándares.....	24
1.1.3.7 Prohibición de inversión directa.....	24
1.1.3.8 Reglas de origen.....	24

1.1.3.9 Intercambios y compensaciones.....	25
1.1.3.10 Barreras administrativas.....	25
1.1.3.11 Medidas de salvaguarda.....	25
1.1.3.12 Normas de calidad.....	26
1.1.3.13 Derechos antidumping.....	26
1.1.3.14 Derechos antisubvencion.....	27
1.1.4 Barreras comerciales en los países.....	27
1.1.5. Banco mundial frente a las barreras comerciales.....	28
1.2. ACUERDOS COMERCIALES.....	31
1.2.1. Evolución de los acuerdos comerciales en la historia.....	31
1.2.2 Acuerdos comerciales a nivel mundial.....	34
1.3. IMPACTO DEL TRANSPORTE MARITIMO.....	36
2. ACUERDOS COMERCIALES.....	39
2.1. ACUERDOS COMERCIALES SUSCRITOS POR COLOMBIA.....	41
2.1.1. Comunidad andina de naciones (CAN).....	41
2.1.2. Grupo de los tres.....	46
2.1.3. Ley de preferencias arancelarias andinas (ATPA).....	48
2.1.4. Tratado de libre comercio con Estados Unidos.....	52
2.1.5 Triangulo del Norte Centroamericano.....	54
2.1.6 Acuerdo de complementación económica con Chile.....	58
2.1.7. Área de libre comercio de las Ameritas (ALCA).....	62
3. CARACTERISTICAS Y DEFINICIONES DEL SECTOR PORTUARIO.....	65
3.1. TIPOLOGIA DE LOS PUERTOS.....	65
3.1.1 Por su situación frente al mar.....	65
3.1.1.1 Puertos de bahía.....	65
3.1.1.2 Puertos costeros.....	65
3.1.1.3 Puertos fluviales.....	66
3.1.1.4 Puertos lacustre.....	66

3.1.1.5 Puertos de canal.....	66
3.1.2 Alcance de sus actividad.....	66
3.1.2.1 Mundiales.....	66
3.1.2.2 Regionales.....	66
3.1.2.3. Locales.....	67
3.1.3. Por los propietarios.....	67
3.1.3.1. Puertos federales.....	67
3.1.3.2 Estatales.....	68
3.1.3.3 Municipales.....	68
3.1.3.4 Privados.....	68
3.1.4 Tipo de trafico maritimo.....	68
3.1.4.1 Puertos en linea.....	68
3.1.4.2. Puertos en linea irregular o puertos tramp.....	68
3.1.4.3 Puertos transito.....	69
3.1.5. Por el tipo de transferencia.....	69
3.1.5.1 Puertos de carga general.....	69
3.1.5.2 Puertos de carga a granel.....	69
3.1.5.3 Puertos de pasajeros.....	70
3.1.5.4 Puertos Lash (Portagabarras).....	70
3.1.6 Por la diversificación.....	70
3.1.6.1 Puertos especializados.....	71
3.1.6.2 Los puertos multiproposito o universales.....	71
3.1.7 Por el tipo de administración portuaria.....	72
3.1.7.1 Puertos herramienta o Toolports.....	72
3.1.7.2 Puertos propietarios o Landlord port.....	72
3.1.7.3 Puerto privado o private port.....	72
3.1.7.4 Puertos de servicios o service port.....	73
3.2. TIPOS DE OPERACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA ADUANERO.....	73
3.2.1. Exportación.....	73
3.2.1.1. Exportación definitiva.....	74

3.2.1.2 Exportación temporal para el perfeccionamiento pasivo.....	74
3.2.1.3 Exportación temporal para reimportación en el mismo estado.....	75
3.2.1.4 Reexportacion.....	75
3.2.1.5 Exportación por trafico postal y envíos urgentes.....	76
3.2.1.6 Exportaciones de muestras sin valor comercial.....	76
3.2.1.7 Reembarque.....	77
3.2.1.8 Exportaciones temporales realizadas por viajeros.....	77
3.2.2. Importación.....	78
3.2.2.1. Importación ordinaria.....	78
3.2.2.2 Importación con franquicia.....	79
3.2.2.3 Reimportación para perfeccionamiento pasivo.....	79
3.2.2.4 Reimportación en el mismo estado.....	79
3.2.2.5. Importación en cumplimiento de garantía.....	79
3.2.2.6 Importación para reexportacion en el mismo estado.....	80
3.2.2.7 Importación temporal para perfeccionamiento activo.....	80
3.2.2.8 Importación para transformación o ensamble.....	80
3.2.2.9 Trafico postal y envíos urgentes por avión.....	81
3.2.3 Cabotaje.....	81
3.2.4. Transito internacional.....	82
3.3. TIPOS DE CARGA O EMBALAJE.....	82
3.3.1. La carga general.....	82
3.3.2. Granel sólido.....	83
3.3.3. Granel líquido.....	83
3.3.4. Contenedores.....	83
3.3.4.1 Importancia de los contenedores en el comercio mundial.....	84
3.3.4.2. Clasificación de los contenedores.....	85
3.3.4.2.1 Contenedores comunes o Dry Van.....	86
3.3.4.2.2 Contenedores refrigerados integrales o reefer.....	86
3.3.4.2.3. Open top.....	87
3.3.4.2.4 Open Top.....	87

3.3.4.2.5 Flat Rack.....	87
3.3.4.2.6 isotanques o Tank.....	88
4. HISTORIA DE PUERTOS COLOMBIANOS.....	89
4.1. HISTORIA EN COLOMBIA.....	89
4.2. INICIOS EN CARTAGENA.....	92
4.2.1 Privatización.....	94
4.2.2. Sociedades portuarios regionales.....	100
4.2.2.1 Santa Marta.....	100
4.2.2.2 Barranquilla.....	101
4.2.2.3 Buenaventura.....	102
4.2.2.4 Cartagena.....	103
4.2.3 Cartagena como principal puerto de contenedores del país.....	106
4.2.3.1 Movilización de contenedores en las sociedades portuarias regionales....	110
4.3. IMPACTO DE LAS TENDENCIAS FUTURAS EN EL PUERTO	111
4.3.1 Ampliación del canal de Panamá.....	111
5. CARTAGENA DE INDIAS.....	116
5.1. ZONA INDUSTRIAL.....	116
5.2 ZONAS FRANCAS.....	119
5.2.1 Zona franca de la candelaria.....	120
5.2.2 Zona franca industrial de bienes y servicios.....	120
5.2.2 Zona franca industrial de bienes y servicios.....	120
5.2.3 Zona franca comercial.....	121
5.2.4 Zona franca turística	121
5.3 INCENTIVOS FISCALES.....	121
5.3.1 Impuesto predial unificado.....	122
5.3.2 Impuesto de la construcción.....	123
5.4 FUERZA LOGISTICA PORTUARIA.....	123
5.4.1 Ubicación.....	124

5.4.2 Infraestructura.....	126
5.4.2.2 Infraestructura terrestre.....	127
5.4.2.3 Infraestructura Aérea.....	128
5.4.3 Comercio Exterior nacional.....	128
5.4.4 Proyecto centro logístico integral Cartagena de Indias.....	131
5.5 TURISMO.....	133
5.6 RECURSO HUMANO CALIFICADO.....	140
5.7. CALIDAD DE VIDA.....	141
CONCLUSIONES.....	142
ESTRATEGIAS SUGERIDAS.....	145
BIBLIOGRAFIA.....	149
ANEXOS.....	152

LISTA DE FIGURA

FIGURA 1. Numero de acuerdos comerciales regionales vigentes por fechas de entrega.

FIGURA 2. Puertos dentro el territorio colombiano.

LISTA DE TABLAS

TABLA 1. Trafico de unidades de contenedores 1995-2005 en Colombia.

TABLA 2. Incentivos fiscales en impuestos predial e industrial y comercio.

LISTA DE GRAFICOS

- Grafico 1. Estructura industrial de Cartagena de indias.
- Grafico 2. Exportaciones colombianas en el primer trimestre (1992-2007) US\$ millones FOB
- Grafico 3. Importaciones anuales de Colombia (1991-2007) US\$ millones CIF
- Grafico 4. Pasajero ingresando a la ciudad de Cartagena de indias.
- Grafico 5. Tendencia de las operaciones los cruceros

LISTA DE ANEXOS

ANEXO A. Exportaciones Colombia FOB al mundo y a la comunidad Andina (miles de Dólares).

ANEXO B. Importaciones Colombia CIF al mundo y desde la comunidad Andina (miles de Dólares).

ANEXO C. Balanza comercial Colombia con el mundo y con la comunidad andina (Miles de dólares).

ANEXO D. Movimiento mundial de contenedores

ANEXO E. Tipos de contenedores ilustrados

ANEXO F. Movimiento de contenedores de Panamá.

INTRODUCCION

Los puertos marítimos existen para facilitar la transferencia de carga y permiten que las mercancías fluyan por dentro y fuera del país en la forma más rápida y eficiente como sea posible.

Sabemos que los puertos son eslabones indispensables en la cadena de distribución física nacional e internacional, es por esto que una posición estratégica una adecuada infraestructura y las políticas económicas de la ciudad y el país son incentivos a una reestructuración portuaria.

En este trabajo se hace un análisis de todos los factores influyentes en el entorno que hacen necesario una expansión. El puerto de Cartagena es un puerto importante en su ubicación además de esto cuenta con un desarrollo en su estructura, superestructura y el talento humano que lo ha posicionado en el sector portuario como el mas importante del caribe, lo que lo convierte en un orgullo para la ciudad.

Los países que se encuentran en un proceso de desarrollo están iniciando el proceso en el avance de la ciencia y la tecnología del transporte marítimo y de la construcción de puertos, con buques de mayores dimensiones y velocidad, con instalaciones portuarias cada vez más complejas y especializadas, que han hecho que se mejoren las posibilidades del transporte a través de los océanos. Esto además ha generado que factores como la globalización de la economía, han maximizado el intercambio de mercancías en relación con sus ámbitos geográficos de origen y destino, junto con el crecimiento de demanda de calidad y amplitud de servicios, lo que ha llevado a la potenciación de los puertos en la cadena logística.

La formación de tratados comerciales en diferentes países; la creación de bloques económicos; el desarrollo del comercio en Europa y Asia a la cabeza; entre otros, se han convertido en los últimos años en cambios representativos del nuevo esquema del comercio internacional, motivos que impulsaron a principios de la década de los noventa a varios gobiernos, como el colombiano, a liberar sus economías, adoptando los recursos necesarios para ingresar de manera eficiente y productiva al nuevo entorno del comercio mundial.

Adicional al complejo portuario podemos resaltar las fortalezas adicionales de Cartagena como lo son el parque industrial de Mamonal, las Zonas francas y el turismo.

Son todos estos factores los que conllevan a la realización de una reestructuración portuaria que hasta ahora ha sido eficiente pero que con los retos venideros del comercio se quedaran rezagados a futuro es por esto que hay que comenzar el camino hacia un mega puerto desde ya que fortalezca aun mas la economía local y clasifique a Cartagena como una de las ciudades mas importantes del comercio mundial.

0. PROPUESTA DE INVESTIGACION

0.1 IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

La globalización a través de los años ha generado grandes cambios a nivel mundial uno de estos es el aumento del comercio y el rediseño completo del mejoramiento de la infraestructura de transporte y las cadenas logísticas. Esto soportado por el incremento de intercambio de bienes entre países el cual es impulsado por la reducción de las barreras comerciales.

El Puerto de Cartagena contempla tan sólo una desviación de 2 horas en la ruta Europa-Canal de Panamá, siendo ésta una ventaja importante sobre los demás puertos de trasbordo del Caribe. Sin embargo, las grandes líneas navieras evalúan adicionalmente en cada puerto candidato siete aspectos fundamentales:

- Tarifas: Son los valores que se generan en el puerto al naviero asociados al cargue, descargue o almacenaje de cada contenedor, además de aquellos asociados a la atención de la nave (amarradores, pilotaje, muellaje, etc.).

- **Productividad:** Es la velocidad de atención de la nave en puerto; se mide en contenedores cargados / descargados por hora. Una alta productividad permite reducir la permanencia de la nave en puerto, reduciendo los costos totales de operación al naviero.
- **Cercanía a los puertos de destino:** Es preferible que el puerto de trasbordo sea un punto intermedio entre los puertos de origen y los de destino, con el fin de generar ahorros en los costos de transporte asociados a los barcos “feeders”.
- **Carga doméstica:** Para el naviero es preferible emplear como punto de transbordo el puerto en el cual se necesite dejar y/o recoger el mayor número de contenedores (carga doméstica), y de esta forma realizar una distribución en menor escala (vía transbordo) hacia sus puertos vecinos.
- **Infraestructura para recibir grandes barcos:** Con el dinamismo y crecimiento del comercio exterior mundial, el tamaño de los barcos aumentará buscando un ajuste en los flujos de carga entre los centros de producción y los centros de consumo. Por lo tanto, se hace necesario que los puertos adecuen su infraestructura para poder lidiar con barcos de más de 7.000-8.000 contenedores de capacidad.

- Procesos aduaneros simples y ágiles: Un proceso rápido y sin complicaciones atrae mucho a las líneas navieras de talla mundial, ya que esto se refleja en una optimización de sus propios procesos y una disminución en tiempo y costos. Con la creciente privatización de puertos, se ha generado una simplificación de los tramites documentales, que ha servido para impulsar el comercio exterior y atraer un mayor numero de líneas navieras a los puertos.
- Seguridad: Los eventos del 11 de Septiembre han tenido sus consecuencias en el sector marítimo y portuario, generando una preocupación mundial relacionada con el aspecto de seguridad. El esfuerzo norteamericano por instaurar estrictas medidas de seguridad (conocido como ISPS – International Ships and Port Facilities Security Code) se esta generalizando a todos los puertos mundiales que sirvan de base o punto de transferencia de carga destinada hacia los EE.UU., y por lo tanto se convertirá en una norma para todo el esquema portuario.

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 1200000 TEUs. Este presta

servicios a naves portacontenedores y carga general ofreciendo las siguientes características en su planta:

- 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.

El proyecto actual es aumentar todas estas cifras con la finalidad de crear un mega puerto el cual pueda competir con los más grandes puertos del mundo.

0.2 OBJETIVOS

0.2.1 General: Realizar una investigación de Cartagena como puerto marítimo, identificando los factores que influyen en la creación de estrategias para los retos venideros de la globalización.

0.2.2 Específicos:

- Identificar las clases de puertos marítimos y las descripciones de su infraestructura.
- Analizar el trayecto evolutivo de SPRC, sus logros actuales, identificar su estructura y crear estrategias de inversión y crecimiento.
- Reconocer la importancia de los factores externos que influyen en el sector portuario de la ciudad.
- Estimar y desarrollar las propuestas congruentes con las necesidades del sector.

0.3 JUSTIFICACION

Los puertos marítimos existen para facilitar la transferencia de carga entre los medios de transporte terrestre y marítimo, para permitir que las mercancías fluyan por dentro y fuera del país en forma tan rápida y eficiente como sea posible. Sabemos que los puertos son eslabones esenciales en la cadena de distribución física internacional, pero, ¿esta el puerto de Cartagena a la altura de los mejores puertos del mundo y de sus estándares logísticos y de distribución?, ¿que beneficios traerá una expansión portuaria en la economía Local?

Sin lugar a dudas el puerto de Cartagena es un puerto ejemplo a nivel del caribe, pero hay todavía mucho terreno por explotar es por esto que el la Sociedad Portuaria de Cartagena tiene como Plan una expansión portuaria que busque los mas altos estándares de calidad en procesos logísticos, competitividad frente otros puertos y posicionamiento en el mercado internacional.

Todos estos planes entre otros buscan explotar el potencial Puerto de Cartagena y mostrarlo a nivel internacional, pero la idea es conocer que tan preparada esta Cartagena y que tan competitiva puede llegar a ser, teniendo en cuenta los tratados de comercio, el actual TLC, sus implicaciones en el sector portuario, la ampliación del canal de Panamá, entre otros factores efecto de la globalización.

0.4 ANTECEDENTES DE INVESTIGACION

Desde sus inicios Cartagena demostró un perfil portuario entre sus ventajas competitivas, a partir de la privatización de los puertos, comienza una nueva etapa que se ha desarrollado efectivamente pero con un largo trayecto aun. Es esto lo que obliga a crear políticas de inversión y desarrollo en el sector portuario y prepararlo para los

retos provenientes de la globalización. Entre las investigaciones relacionadas con este mismo fin podemos encontrar:

- Modalidad de transbordo en el puerto de Cartagena: evolución y perspectivas de su expansión como puerto de transbordo internacional entre el periodo 1993-2003; De la Vega Grisales, Miguel. 2004
- Estudio sobre la modernización del puerto de Cartagena; Daza Villadiego, Carmen Cecilia. 1983

Ambas son tesis realizadas por estudiantes de la universidad tecnológica de Bolívar en años anteriores.

0.5 METODOLOGIA DE TRABAJO

En orden a los objetivos trazados para la organización y el proyecto se ha organizado la investigación de la siguiente manera:

- Búsqueda de información secundaria
- Entrega de la propuesta.
- Búsqueda de información primaria que sirva de soporte para la realización de la investigación.
- Tabulación de la información recolectada.

- Análisis de la información.
- Conclusiones y recomendaciones finales.
- Presentación del Documento final y Sustentación.

0.6 LOGROS ESPERADOS

- Conocer e identificar el potencial de Cartagena como Puerto marítimo, su evolución a través de los años y su visión para el futuro.
- Brindar a los empresarios la oportunidad de conocer las fortalezas de un mega-puerto para incentivar el flujo comercial.
- Resaltar una fortaleza de la ciudad y mostrar su competitividad ante el mundo.
- Incentivar el desarrollo de nuevas fábricas exportadoras.

1. GLOBALIZACIÓN Y DESARROLLO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

1.1. BARRERAS COMERCIALES

Las barreras comerciales son mecanismos que utilizan los distintos gobiernos para proteger la economía y la sociedad del país, a la población respecto a la salud a través de certificados sanitarios que garanticen la calidad de los productos, apoyar al industria nacional con posicionamiento en los mercados locales y competitividad en relación a los productos de importación, limitar o prohibir la entrada de mercancías que vayan contra la seguridad pública, permitir la recaudación de ingresos para los planes de desarrollo e inversión del estado e incentivar la producción de bienes de producción local disminuyendo el flujo de bienes importados.

Estas barreras se clasifican en dos tipos: arancelarias o no arancelarias. Las primeras son tasas impositivas que se deben cancelar al estado en el momento de nacionalizar las mercancías, estos aranceles se pueden incrementar con el objetivo de impedir la importación de ciertas mercancías, ya sea para igualar la balanza

comercial, proteger la producción nacional o aumentar el intercambio entre países.

Las barreras no arancelarias son mecanismos distintos al de los aranceles o impuestos aduanales, para desalentar las importaciones de un país. Como por ejemplo las licencias de importación y la exigencia de permisos sanitarios.

Desventajas

- Estas medidas tienen desventajas para los usuarios y consumidores finales, como por ejemplo: si limitan y por consiguiente reducen las importaciones, la sociedad en general tendrá poco acceso a cantidad y variedad de productos.
- El incremento en el valor de las mercancías importadas debido al cobro de los derechos tributarios a través de las aduanas.
- La falta de competitividad de los empresarios en la búsqueda de la satisfacción del cliente, a través de la mejora en los productos locales y asegurando este mercado.
- La insatisfacción de los consumidores y usuarios, al proteger la industria nacional, puede afectar negativamente el desarrollo y crecimiento del país por la escasa competencia, variedad de productos, baja competitividad y poca información sobre las tendencias y exigencias de los clientes.

Ventajas

- Estas barreras, son principalmente para prevenir la industria contra la competencia mundial.
- Beneficiar al país incrementando la productividad en el país de origen por medio de restricciones, requisitos o pagos de derechos tributarios, para que exista una competencia lineal entre productores con distinta capacidades.
- Los productos exportados y/o importados cumplan con las características especificadas o requisitos para proteger la salud humana, animal y vegetal, evitando la transmisión de plagas o enfermedades, entre otras.
- Limitar las importaciones y exportaciones para evitar una saturación del mercado en la importación y desabastecer a un país cuando se exporta cierta cantidad de mercancía.

1.1.3. Tipos de Barreras Comerciales. Los cambios del entorno en cuanto al comercio han generado el desarrollo de instrumentos nacionales de protección comercial para normalizar los intercambios internacionales. Los principales instrumentos de protección, adoptados a nivel internacional a través de los acuerdos del GATT, son las medidas antidumping y antisubvención, las cláusulas de salvaguarda y los acuerdos de autolimitación, además de otras

medidas proteccionistas, si embargo existen otras barreras comerciales como:

1.1.3.1 Sanciones: Son instrumentos políticos, eficaces que se imponen de manera multilateral aplicables a infracciones de las normas y reglas¹.

1.1.3.2 Boicot: Hace referencia a la restricción de compras de productos extranjeros, impulsado por el Gobierno o el sector el Industrial.

1.1.3.3 Barrera Anti-Monopolio: Evitar un oferente único de bienes o servicios que satisfaga las necesidades de un mercado específico, en un monopolio no existe sustituto u otro producto alternativo y amenaza de otro posible competidor. Es necesario resaltar la importancia que haya un mercado de libre competencia donde el consumidor pueda escoger distintas opciones en cuanto a marcas de un mismo producto, incentivando a las empresas al mejoramiento continuo para lograr posicionamiento².

¹ www.europa.eu

² www.elprisma.com

1.1.3.4 Aranceles: Son barreras impositivas que se presentan cuando el gobierno establece una tasa aduanera, generando un alza en los precios de venta del producto importado que provocara una disminución de la demanda³.

1.1.3.5 Contingente: Son barreras cuantitativas, en la cual el gobierno establece un límite de cantidad del producto, otorgando y restringiendo las licencias de importación al mismo tiempo. Además, hacen énfasis en las cuotas máximas permitidas durante un cierto periodo de tiempo, en el cual el gobierno concede licencias por el importe equivalente a la cantidad de mercancías que estima que se pueden importar para completar la producción nacional, según las necesidades del mercado consumidor. Estas barreras puede ser⁴.

- Globales: No discrimina la mercancía por su procedencia
- Bilaterales: Se fijan un volumen de importaciones por cada país o zona económica extranjera que se tendrán en cuenta en el momento de importar.

³ www.comerciointernacional.business-consultant.com.

⁴ www.ediuoc.es

- De tarifa: Cuando las importaciones sobrepasan un nivel determinado, se aplica un arancel superior al aplicado a las mercancías admitidas dentro del cupo de mercancías reducidas.

1.1.3.6 Estándares: Se refiere a la protección de salud, seguridad y calidad del producto esenciales para cumplir con las exigencias del mercado internacional.

1.1.3.7 Prohibición de Inversión Directa: Consiste en evitar la inversión de empresas extranjeras en entidades de un país que implique la participación duradera en ellas, contribuyendo y beneficiándose al máximo de sus inversiones⁵.

Esta barrera es importante, por lo que si las empresas del país de origen, si no son competitivas y no responden de acuerdo a los cambios de la industria puede perder participación de mercado⁶.

1.1.3.8 Reglas de Origen: Su objetivo es Identificar la “nacionalidad” de un producto a fin de otorgar preferencias comerciales o aplicar alguna discriminación (por ejemplo: medidas de defensa comercial). Cabe recalcar, la protección de la propiedad intelectual que vaya en

⁵ www.mecon.gov

⁶ MICHAEL R. Czinkota, Ilkka A. Ronkainen. edit Mc Graw Hill. Cuarta edicion. Pag 35,36

contra de la piratería, violación de los derechos de autor, protección inadecuada de patentes y falsificación de marcas registradas por ejemplo⁷.

1.1.3.9 Intercambios y Compensaciones: se refiere a los acuerdos de trueques impuestos por el gobierno extranjero que desplacen las exportaciones en los mercados del tercer país y además cumplir con los requerimientos del gobierno para las exportaciones de la compañía como una condición para aprobar las importaciones⁸.

1.1.3.10 Barreras Administrativas: Estas son muy diversas, pueden referirse desde trámites aduaneros complejos que demoran y encarecen los movimientos de mercancías, hasta estrictas normas sanitarias y de calidad que, al ser diferentes de las del resto del mundo, impidan la venta en el interior a los productos que no hayan sido fabricados expresamente para el país⁹.

1.1.3.11 Medidas de Salvaguarda: Es una medida correctiva transitoria que se presenta ante incremento de las importaciones en cantidades o condiciones que causen daño, perjuicio o

⁷ Ibid, Pág. 39

⁸ Ibid.

⁹ www.eumed.net

perturbaciones en la producción nacional. Permiten proteger a un sector de la industria nacional cuando importan una gran cantidad de un producto específico que amenaza con desestabilizar a una industria de un país, pero su finalidad no es impedir las prácticas de comercio desleales.

1.1.3.12 Normas de Calidad: Es un documento, establecido por consenso y probado por un organismo reconocido (nacional o internacional), que proporciona, para un uso común y repetido, reglas, directrices o características para las actividades de calidad o sus resultados, exigiendo calidad óptima de productos o servicios específicos¹⁰.

1.1.3.13 Derechos Antidumping: Su objetivo es eliminar la venta de mercancías en un mercado extranjero a un precio inferior al aplicado en el mercado nacional. El valor de estos derechos es proporcional a la diferencia entre el precio de venta en el mercado nacional y el precio de venta en el mercado de exportación.

¹⁰ www.es.wikipedia.org

En los últimos años se ha presentado un desarrollo del proteccionismo comercial, en especial de la promulgación de leyes antidumping y antisubvención por un gran número de países que ha sido enfatizada por la apertura de un expediente por Estados Unidos invocando la cláusula de salvaguardia en 2001.

1.1.4 Barreras Comerciales en los Países. Existen países que se ven afectados por su ubicación geográfica, siendo este la forma de tránsito de mercancías, su potencial productivo y económico, su oferta y demanda y otros aspectos como el cobro de derechos tributarios mínimos adquiridos por el fisco nacional a la hora de entrada de mercancías, a través de las distintas aduanas, los procedimientos de aduana a través de métodos de inspección y valoración de los productos importados para propósitos de aduana, la protección de la industria nacional ante el comercio internacional, entre otros¹¹.

Varios países de bajos ingresos han quedado olvidados debido a sus políticas y a las políticas de los países ricos que tienen como propósito aumentar el comercio con otras naciones. Las barreras comerciales propias de estos países han limitado los beneficios que

¹¹ www.gestiopolis.com

resultarían de las importaciones más económicas, mayor productividad y expansión de las importaciones. Por otro lado, las políticas como la falta de protección de los derechos de propiedad, la ausencia de un sistema jurídico predecible, la corrupción y la infraestructura deficiente, han detenido el esfuerzo de algunos países de bajos ingresos por mejorar la calidad de vida por medio del comercio internacional. Respecto a los obstáculos que presentan las naciones ricas que exportan a los países en desarrollo han dificultado las oportunidades de penetración a nuevos mercados.

1.1.5 Banco Mundial frente a las Barreras Comerciales. Para el Banco Mundial, el comercio es un instrumento de desarrollo importante para combatir la pobreza. En el caso de los países que han intensificado su relación con la economía global por el comercio y la inversión, han crecido en su mayoría con rapidez en un período de tiempo constante y, como resultado se han favorecido con reducciones en la pobreza que aquellos que se han mantenido aislados. Cuando el Banco determina cómo estimular el comercio, tiene en cuenta las circunstancias individuales de cada país, sin utilizar un enfoque específico.

El Banco Mundial por su parte trabaja a nivel global para eliminar las barreras comerciales internacionales, brinda ayuda estratégica y formación de capacidades a los países en desarrollo para aprovechar las oportunidades del comercio internacional, apoyando las reformas relacionadas con el comercio.

También, trabaja conjuntamente con los gobiernos socios en el fortalecimiento de áreas como los servicios de infraestructura, los sistemas financieros, la inversión y el desarrollo, desarrollo agrícola y rural, sistemas financieros, servicios de infraestructura, como agua, saneamiento, energía moderna, caminos y otros relacionados con transporte, así como acceso a tecnologías recientes de información y comunicaciones, inversión entre otros sectores esenciales para incentivar el comercio.

El BM brinda apoyo financiero para mejorar puertos, aduanas y otra infraestructura relacionada con el comercio, a financiar los costos de la transición, como la adhesión a las reglas de la OMC, los efectos fiscales de las reducciones arancelarias y el impacto económico de las reformas comerciales.

Además, fomenta la reducción de las barreras comerciales a los países de bajos ingresos ya que tendrían beneficios por la eliminación de las restricciones existentes en sus sistemas comerciales sin tener en cuenta el comportamiento de los países industriales, las Importaciones serían menos costosas, habría productividad y más importaciones como logros en respuesta a superar sus propias barreras comerciales.

Los exportadores en países de ingreso medio y bajo pagan dos veces más en aranceles que los exportadores en países ricos. Por ejemplo, en el caso de los productos manufacturados, el 60% del total de aranceles que pagan los exportadores de Asia oriental se van a otros países en desarrollo. De igual forma, los exportadores de América Latina deben pagar aranceles siete veces más altos que aquellos que pagan los países industrializados¹².

¹² web.worldbank.org

1.2. ACUERDOS COMERCIALES

Son convenios mediante los cuales dos o más países definen las reglas o normas para intercambiar productos, servicios e inversiones, para incrementar el comercio internacional, eliminar las restricciones y tener mejores condiciones de transparencia.

La globalización trae consigo una integración regional y económica de los países, que se está presentando desde hace más de cuatro décadas, con la conformación de bloques regionales comerciales o negociaciones bilaterales que se presento durante los noventa.

1.2.1 Evolución de los Acuerdos Comerciales en la Historia. En los años cincuenta y sesenta se produjo una primera etapa de regionalismo económico, que se dio con la firma del Tratado de Paris (1951) y del Tratado de Roma (1957) se constituyó la CECA (Tratado constitutivo de la comunidad europea del carbón y del acero) y la Comunidad Económica Europea, respectivamente. Otros países de Europa Occidental en 1960 crearon la Asociación Europea de Libre Cambio (EFTA) y en el Este se creó el Consejo de Ayuda Económica Mutua (COMECON).

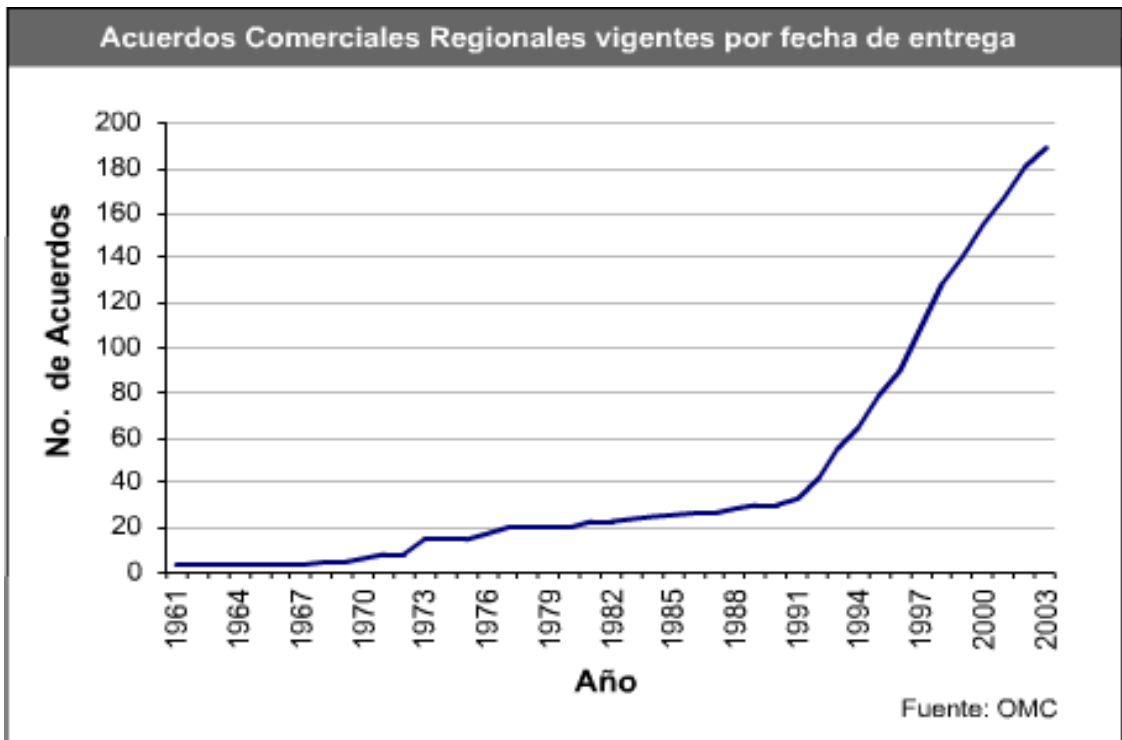
De igual forma, los países en desarrollo siguieron la tendencia y el objetivo fue la creación de bloques comerciales regionales, con la estrategia de promover el desarrollo mediante la industrialización de importaciones.

Mas adelante en los años noventa, se presentó un incremento en la internacionalización de los procesos de producción y comercialización de bienes y servicios, generando mayor interrelación entre las economías del mundo. Como resultado a esto, ha evolucionado e incrementado los acuerdos regionales de integración en distintas formas, como: los Acuerdos Regionales de Integración (ARI). Según información de la Organización Mundial del Comercio (OMC)²; a octubre de 2003 se habían notificado al GATT/WTO 285 ARI; de éstos, 189 estaban vigentes y se estiman que 60 más operarán aunque aún no están notificados. Los Acuerdos han mejorado y muchos de ellos fueron reemplazados en condiciones más profundas de integración.

Dinámica de los ARI; desde 1995 a octubre de 2003, se notificaron 149 nuevos ARI, con un promedio de 15 notificaciones cada año,

comparado con un promedio anual de menos de tres en décadas pasadas¹³.

Figura 1. Numero de acuerdos comerciales regionales vigentes por fechas de entrega.



Esta tendencia mundial de negociar y firmar acuerdos comerciales a nivel global, regional o bilateral, responde a intereses geopolíticos y económicos de los estados, con la intención de fomentar el crecimiento económico por medio de un mayor del comercio y mas empleo productivo en sus propias economías, que al mismo tiempo

¹³ www.mincomercio.gov.co

haya una disminución de los costos de producción y aumento de su competitividad nacional.

Una zona de libre comercio como el ALCA intenta una apertura recíproca de los mercados nacionales eliminando aranceles y restricciones al comercio, mientras que una Unión Económica (UE) como la Europea, además de modificar los aranceles internos y externos, también busca la unión económica mediante el establecimiento de una sola moneda para todos los países, una armonización total de sus políticas macroeconómicas y una unidad política¹⁴.

1.2.2 Acuerdos Comerciales a Nivel Mundial. Los acuerdos internacionales se manejan en distintos espacios dependiendo del alcance de estos, como por ejemplo: si es en el entorno global, se negocia en la Organización Mundial del Comercio (OMC), si es en el ámbito americano, en el ALCA, y si es regional ó bilateral, entre los países interesados como el caso del TLC entre algunos países andinos y EEUU. Por otra parte, un país puede participar al mismo tiempo en varios acuerdos y siempre para el país firmante de ambos acuerdos sería el compromiso de mayor grado de profundidad o el más exigente.

¹⁴ www.eppm.com

La intención de Colombia de iniciar negociaciones de TLC con Estados Unidos en forma simultánea con Perú y Ecuador, países beneficiarios de la Ley de Promoción Comercial Andina y Erradicación de la Droga (ATPDEA), se da en virtud del interés de los gobiernos de la Región en generar nuevas oportunidades comerciales y económicas.

Cuando en un país existe un ordenamiento jurídico ó reglamentación que no cumple con alguno de los principios de libre comercio acordados en la OMC, se configura una disconformidad, en la cual son objeto de negociación en los acuerdos comerciales entre los países. Por consiguiente, antes de la negociación, cada sector económico de cada país debe identificar las disconformidades respectivas y apoyar al Gobierno en la determinación de dichas disconformidades y tenerlas en cuenta en el proceso de negociación¹⁵.

¹⁵ www.eppm.com

1.3 IMPACTO DEL TRASPORTE MARÍTIMO

La historia del transporte marítimo está llena de eventos reconocidos por la sociedad en general. No cabe duda, por ejemplo, de que los magníficos navíos de velas en la época de la navegación a vela, o los hermosos transatlánticos de comienzos del siglo XX todavía generan impacto al contemplarlos. Las naves de la actualidad son merecedores también de nuestra admiración debido que el transporte marítimo vive hoy una época representativa. Los buques de nuestros días son los más avanzados en tecnología, los más grandes y complejos, los de mayor capacidad de carga y los más seguros.

En el tráfico marítimo de nuestros días podemos admirar muchas maravillas de ingeniería y tecnología de última generación que merecen figurar en la misma categoría que los ejemplos más destacados de la infraestructura mundial. Todos nos admiramos de las maravillas del mundo moderno, no cabe duda de que los buques más avanzados también son acreedores de la admiración que normalmente se reserva para las muestras más emblemáticas de la ingeniería civil en tierra, aunque con una diferencia importante a favor de los buques.

Las rutas marítimas mundiales contienen cambios de acuerdo con el descubrimiento de nuevas fuentes de materias primas, y el agotamiento de otras.

Los países que en la actualidad se encuentran en vías de desarrollo están iniciando el proceso en el avance de la ciencia y la tecnología del transporte marítimo y de la construcción de puertos, con buques de mayores dimensiones y velocidad, con instalaciones portuarias cada vez más complejas y especializadas, que han hecho que se mejoren las posibilidades del transporte a través de los océanos. Esto además ha generado que factores como la globalización de la economía, han maximizado el intercambio de mercancías en relación con sus ámbitos geográficos de origen y destino, junto con el crecimiento de demanda de calidad y amplitud de servicios, han traído como consecuencia la potenciación de los puertos en la cadena logística.

Considerando que la evolución del tráfico portuario está altamente relacionado al rápido crecimiento económico de un país, y que los países con mayor posibilidad de crecimiento en el actual contexto internacional, son aquellos países costeros.

Con mercados internos grandes, sumado a que más del 80% del comercio internacional en el mundo se realizó por medio del transporte

marítimo, por ser el medio de transporte de carga más económico en distancias largas, el nivel de movilización de carga que posea un puerto determinará la importancia de éste en el comercio de un país y su participación en el comercio internacional. Por esta razón, el control portuario deberá estar directamente ligado a la política de comercio exterior implementada en cada país, para contar con un productivo y eficiente servicio portuario, liderando el estado su dirección y control, promocionando su modernización, para hacerlos mas competitivos.

La implementación de los tratados de libre comercio en diferentes países; la formación de bloques económicos; la unión económica de algunas naciones de Europa; el desarrollo del comercio en el pacífico con los países del Asia a la cabeza; las diferencias notables en el desarrollo de los países del Pacífico Americano; entre otros, se convirtieron durante los últimos años en los cambios mas representativos del nuevo esquema del comercio internacional, motivos que presionaron a principios de la década de los noventa a varios gobiernos, entre ellos el colombiano, a liberar sus economías, adoptando los recursos necesarios para ingresar de manera eficiente y productiva al nuevo entorno del comercio mundial¹⁶.

¹⁶ ENSAYOS SOBRE ECONOMÍA REGIONAL Centro Regional de Estudios Económicos Cali; Las Sociedades Portuarias Regionales en el comercio exterior colombiano: Una reseña sobre la importancia del Puerto de Buenaventura 1990 – 2004 Por: Jaime Andrés Collazos* Santiago Borrero** Enero de 2006

2. ACUERDOS COMERCIALES

Los Acuerdos Comerciales son convenios mediante los cuales dos o más países definen las reglas o normas para realizar intercambio de productos, servicios e inversiones. Básicamente, consiste en la eliminación o rebaja sustancial de los aranceles para los bienes entre las partes, y acuerdos en materia de servicios, buscando incrementar el comercio internacional, eliminar las restricciones y obtener mejores condiciones de transparencia. Estos acuerdos se rigen por las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) o por mutuo acuerdo entre los países participantes.

Los acuerdos comerciales son importantes pues se constituyen en un medio eficaz para garantizar el acceso de productos a los mercados externos, de una forma más fácil y sin barreras. Además, permiten que aumente la comercialización de productos nacionales, se genere más empleo, se modernice el aparato productivo, mejore el bienestar de la población y se promueva la creación de nuevas empresas por parte de inversionistas nacionales y extranjeros. Pero además el comercio sirve para abaratar los precios que paga el consumidor por los productos que no se producen en el país.

Los principales objetivos de un acuerdo comercial son:

- Eliminar barreras que afecten o mermen el comercio.
- Promover las condiciones para una competencia justa.
- Incrementar las oportunidades de inversión.
- Proporcionar una protección adecuada a los derechos de propiedad intelectual.
- Establecer procesos efectivos para la estimulación de la producción nacional.
- Fomentar la cooperación entre países amigos.
- Ofrecer una solución a controversias¹⁷.

La creciente tendencia mundial de negociar y firmar acuerdos comerciales en el ámbito global, regional o bilateral, responde a intereses geopolíticos y económicos de los estados, en su afán por maximizar su crecimiento económico mediante un mayor volumen de comercio y mayor empleo productivo en sus propias economías, que permita también una disminución de sus costos de producción y aumento de su competitividad nacional.

¹⁷ <http://www.tlc.gov.co/eContent/newsDetail.asp?id=4067&IDCompany=37&Profile=>

2.1 ACUERDOS COMERCIALES SUSCRITOS POR COLOMBIA

A finales de la década de los sesenta, el gobierno de Colombia, con el fin de garantizar el crecimiento económico del país, el bienestar de sus habitantes y preparar la economía nacional para su desarrollo en un mundo globalizado, inició una serie de reuniones y acercamientos con sus vecinos geográficos y sus socios comerciales más importantes, buscando llegar a acuerdos que permitieran disminuir o eliminar las restricciones al comercio existentes entre los demás países y Colombia.

A continuación se presentan y describen los acuerdos comerciales más importantes para Colombia por el volumen de ventas que representan para sus empresas¹⁸.

2.1.1 Comunidad Andina de Naciones (CAN). La Comunidad Andina o Comunidad Andina de Naciones (CAN) es una organización regional económica y política con entidad jurídica internacional creada por el Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969. Tiene sede en Lima, Perú.

¹⁸ http://www.colombialink.com/01_INDEX/index_finanzas/19_acuerdos.html

Está constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador, y Perú, junto con los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI). Antes de 1996, era conocida como el Pacto Andino o Grupo Andino. Venezuela fue miembro hasta el 2006 básicamente porque el Presidente Hugo Chávez consideraba que los TLCs bilaterales firmados por Perú y Colombia con Estados Unidos habían perjudicado la integración andina. Sin embargo, su proceso de desvinculación al parecer podría revertirse durante 2007.

Chile originalmente fue miembro entre 1969-1976, pero se retiró durante el Régimen militar de Augusto Pinochet debido a incompatibilidades entre la política económica de ese país y las políticas de integración de la CAN. Al volver a la democracia en 1990 se iniciaron inmediatamente las conversaciones para que Chile se reintegrara a la CAN como socio, cosa que se concretó el 20 de septiembre de 2006¹⁹.

Los principales objetivos de la Comunidad Andina (CAN) son:

- Promover el desarrollo equilibrado y armónico de sus países miembros en condiciones de equidad.

¹⁹ http://es.wikipedia.org/wiki/Comunidad_Andina

- Acelerar el crecimiento por medio de la integración y la cooperación económica y social.
- Impulsar la participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano.
- Procurar un mejoramiento constante en el nivel de vida de sus habitantes²⁰.

Igualmente, la Comunidad Andina (CAN) busca eliminar, de forma gradual, las leyes que restringen el comercio de servicios (telecomunicaciones, turismo, transporte, mano de obra, servicios profesionales) en la Comunidad. Asimismo, trabaja por lograr la libre circulación de capitales (dinero), así como que los habitantes de la Comunidad puedan circular libremente por ésta (en junio de 2001, se reconoció a los documentos nacionales de identificación Cédula de Ciudadanía en el caso colombiano como único requisito para que los nacionales y extranjeros residentes en los países miembros puedan viajar por la Comunidad en calidad de turistas sin visado).

²⁰ <http://www.cancilleria.gov.co/WebContentManager/webapp/display.jsp?sid=12607&pid=13910>

Todo lo anterior tiene como meta garantizar un mercado común caracterizado por la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas²¹.

La CAN ha llevado a cabo una Integración Comercial caracterizada por: Zona de Libre Comercio, Arancel Externo Común, Normas de Origen, Competencia, Normas Técnicas, Normas Sanitarias, Instrumentos Aduaneros, Franjas de Precios, Sector Automotor y Liberalización del Comercio de Servicios.

En el campo de las Relaciones Externas, la CAN mantiene negociaciones con el MERCOSUR, con Panamá, con Centroamérica y con la CARICOM; Relaciones con la Unión Europea, Canadá y EEUU; Participa en el ALCA y en la OMC; y todos los países miembros tienen una Política Exterior Común. Asimismo, este organismo ha realizado grandes esfuerzos para conseguir una Integración Física y Fronteriza en materia de transporte, infraestructura, desarrollo fronterizo y telecomunicaciones, y también una Integración Cultural, Educativa y Social.

²¹ http://www.colombialink.com/01_INDEX/index_finanzas/19_acuerdos.html

Un Mercado Común, la CAN realiza tareas de: Coordinación de Políticas Macroeconómicas, Propiedad Intelectual, Inversiones, Compras del Sector Público y Política Agropecuaria Común.

Actualmente la Comunidad Andina agrupa a cinco países con una población superior a los 105 millones de habitantes, una superficie de 4,7 millones de kilómetros cuadrados y un Producto Interior Bruto del orden de los 285.000 millones de dólares. Es una subregión, dentro de Sudamérica, con un perfil propio y un destino común²².

En el anexo A, B y C se presentan una serie de estadísticas de los 38 años del proceso Integración Comercial Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú), para el período comprendido entre el año 1969 (inicio del proceso de integración), hasta el año 2006, en donde se puede observar las exportaciones, importaciones y balanza comercial de Colombia con cada socio andino, a nivel intracomunitario, extracomunitario y con el mundo²³.

2.1.2. Grupo de los Tres. El Grupo de los Tres, nombre dado a los integrantes del Tratado de Libre Comercio originalmente entre

²² <http://www.americaeconomica.com/zonas/can.htm>

²³ <http://www.comunidadandina.org/estadisticas.asp>

México, Colombia y Venezuela, fue firmado el 13 de junio de 1994 en Cartagena de Indias. Entrando en vigor el 1 de enero de 1995, creó un extenso mercado de 149 millones de consumidores combinado un con PIB (Producto Interno Bruto) de 486,5 mil millones de dólares. El acuerdo establece un 10% de reducción de tarifa durante unos 10 años (empezando en 1995) por el comercio de bienes y servicios entre sus miembros. El G3 es un acuerdo de tercera generación, no limitado al libre comercio, pero incluye puntos como la inversión, servicios, compras gubernamentales, regulaciones a la competencia desleal, y derechos de propiedad intelectual²⁴.

Basado en los principios de trato nacional, trato de la nación más favorecida y transparencia, el G-3 busca:

- Estimular la expansión y diversificación del comercio entre las partes.
- Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de bienes y servicios.
- Promover las condiciones de competencia leal.
- Aumentar las oportunidades de inversión.
- Proteger y hacer valer los derechos de propiedad intelectual.

²⁴ http://es.wikipedia.org/wiki/Grupo_de_los_Tres

- Crear procedimientos eficaces para la ampliación y cumplimiento del tratado.
- Propiciar relaciones equitativas entre las partes, reconociendo los tratos diferenciales por categoría de país establecidos en la ALADI.²⁵

El G-3 representa oportunidades para aumentar y diversificar las exportaciones, generar empleos productivos bien remunerados, economías de escala vía alianzas comerciales, de inversión, mayor competitividad y crecimiento que se traducen en un mayor bienestar.

Actualmente, Venezuela no hace parte de este tratado, pues en el 2006 decidió abandonar al grupo para unirse al Mercosur y salvaguardar intereses nacionales, pues según el Primer Mandatario, este grupo al igual que la CAN, es incompatible con el Tratado de Libre Comercio aceptado por Colombia y México con Estados Unidos. Así pues, el grupo se encuentra conformado hoy en día por Colombia, México y Panamá, quien ingresó formalmente al G-3 el 5 de noviembre de 2004 durante la XVIII Cumbre del Grupo de Río celebrada en Brasil.

²⁵ http://www.agrocadenas.gov.co/inteligencia/documentos/Perfil_mercado_G3.pdf

2.1.3 Ley de Preferencias Arancelarias Andinas (ATPA)- Ley de Promoción Comercial Andina y Erradicación de la Droga (ATPDEA). Es importante recalcar que el ATPA no es un acuerdo comercial firmado por Colombia sino una ley de un país externo que favorece las exportaciones nacionales. Sin embargo, se ha decidido hablar del tema por la importancia que tiene para la economía nacional.

La Ley de Preferencias Arancelarias Andinas (ATPA, por sus siglas en inglés) es un régimen de excepción otorgado unilateralmente por los Estados Unidos al Perú, Bolivia, Colombia y Ecuador para apoyar la lucha contra el tráfico ilícito de drogas. Fue otorgada por primera vez el 4 de diciembre de 1991 ofreciendo ingreso libre de aranceles a cerca de 5,500 productos dónde no se encontraban incluidos, entre otros, los textiles y las confecciones. Venció el 4 de diciembre del 2001. El régimen tiene por objeto incentivar las exportaciones mediante el establecimiento de un mercado preferencial que genere fuentes de trabajo alternativas que apoyen la sustitución del cultivo de la hoja de coca y la reducción del narcotráfico.

Luego de su vencimiento el 4 de diciembre del 2001, los países incluidos en el ATPA buscaban en sus gestiones ante el Poder Ejecutivo y Legislativo de los EE.UU., alcanzar tres objetivos: 1) La renovación retroactiva del ATPA, 2) La ampliación a todos los

productos excluidos y 3) Mantener las preferencias del ATPA a productos como el espárrago ya que existían constantes amenazas de retirarle los beneficios.

Luego de más de tres años de trabajo coordinado entre el sector público y privado, el Congreso de los EE.UU. aprobó un nuevo texto renovando y ampliando los beneficios del ATPA, que ahora pasará a ser llamada "Ley de Promoción Comercial Andina y Erradicación de la Droga" (ATPDEA, por sus siglas en inglés). La firma del Presidente George W. Bush concretó el 6 de agosto del 2002 el texto en Ley definitiva, acabando así con la incertidumbre generada al no haberse renovado el mecanismo el 4 de Diciembre del 2001.

El ATPDEA renueva las preferencias arancelarias a los productos que se beneficiaban del ATPA de 1991, hasta el 31 de diciembre del 2006; es decir, desde el 7 de agosto del 2002 todos los productos que gozaban de los beneficios del ATPA anterior gozan nuevamente de dicho trato preferencial y, adicionalmente, extiende dichos beneficios, desde el 1 de octubre del 2002 y previa designación como país beneficiario por el Presidente de los EE.UU., a nuevos productos que se detallan a continuación:

- Ingreso libre de aranceles a las prendas de vestir elaboradas con insumos regionales, hasta por un monto equivalente al 2%, en metros cuadrados, del total de prendas de vestir importadas por los EE.UU. del mundo, incrementándose cada año hasta llegar al 5% en el 2006 (en el 2001, las exportaciones de prendas de vestir de los 4 países andinos beneficiarios representaron, en metros cuadrados, menos del 0.88%, lo que da la posibilidad al menos de duplicar las exportaciones de dichos productos en el primer año de vigencia del programa).
- Ingreso libre de aranceles, sin limitación de cuota, a las prendas de vestir elaboradas con insumos de los EE.UU. (maquila).
- Ingreso libre de aranceles, sin limitación de cuota, a las prendas de vestir elaboradas con pelos finos de alpaca, llama y vicuña.
- Ingreso libre de aranceles, sin limitación de cuota, al atún envasado al vacío en empaques flexibles ("tuna pouches", bolsas de aluminio por ejemplo). No recibe beneficios el atún en conserva.

Por otro lado, faculta al Presidente de los EE.UU. a determinar el ingreso libre de aranceles a los siguientes productos si determina que dichos productos no son sensibles para su industria nacional, en el contexto de las importaciones de ese país provenientes de los países

beneficiarios. Luego de dicho análisis, los siguientes productos pueden ingresar al mercado estadounidense sin el pago de aranceles:

- Calzado,
- Petróleo o algún producto derivado del petróleo,
- Relojes y partes de relojes y,
- Carteras y maletines de mano, guantes de trabajo y confecciones de cuero.

El tratamiento preferencial arancelario NO se extiende a los siguientes productos:

- Textiles (hilados y tejidos) y confecciones con excepción de las prendas de vestir (las prendas de vestir sí se benefician),
- Ron y Tafia (aguardiente de caña),
- Azúcar, concentrados líquidos y productos que contengan azúcar (ejemplo: almíbar, jarabes) excedidos de la cuota fijada.
- Atún preparado o preservado por cualquier medio en empaques al vacío.

Con problemas como el narcotráfico y el terrorismo que son caras de la misma moneda que amenazan la estabilidad de nuestros países, el ATPEDEA constituye una herramienta fundamental para fortalecer la seguridad nacional y las instituciones democráticas, luchar contra la

pobreza y servir como medio para el desarrollo económico de los países andinos²⁶.

2.1.4 Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos. El Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos aparece hoy como la opción más importante y viable que tiene Colombia en el contexto de la integración internacional.

Concluido el 27 de Febrero del 2006, el TLC Colombia- Estados Unidos, es el proceso más importante de la economía colombiana en los últimos años.

Los principales objetivos de Colombia para las negociaciones son:

- Mejorar el bienestar de la población a través del logro de mejores empleos y un crecimiento económico basado en el aumento de las ventas al exterior (exportaciones) y en un mayor flujo de inversión nacional y extranjera.
- Ampliar las ventas de nuestros productos en el exterior y propiciar que sean comprados por un mayor número de países.
- Mejorar la venta de productos agrícolas en el exterior, teniendo en cuenta que estos deben entrar a los mercados del mundo con

²⁶ http://www.mincetur.gob.pe/comercio/OTROS/Atpdea/ley_atpa_atpdea/resumen_ejecutivo.htm

medidas especiales que los pongan en igualdad de condiciones frente a los demás países que protegen este sector.

- Lograr que los acuerdos sean favorables para la prestación de servicios y propiciar la exportación de los mismos. Para ello es necesario que el país aclare y precise cuáles son las reglas por las que los interesados en invertir en nuestro país se van a regir y no introducir frecuentemente cambios en la legislación que perjudiquen las inversiones y, por lo tanto, el ritmo de crecimiento y desarrollo que requiere el País.
- Brindar a los inversionistas un ambiente de negocios seguro y estable.
- Conseguir que los exportadores Colombianos puedan participar en igualdad de condiciones en las compras que realizan los sectores públicos en los demás países.
- Buscar reglas precisas en relación con las ayudas que los países le dan a sus productores, para que haya igualdad de condiciones y no crear desventajas frente a los países que aplican ayudas. Igualmente tener medidas claras sobre algunas prácticas desleales que aplique determinado país y propiciar normas para enfrentar las prácticas anticompetitivas.
- Diseñar un sistema efectivo de solución de controversias. Como su nombre lo indica, tener claro como es que se van a solucionar los

problemas que aparecen dentro de las negociaciones y quienes los pueden resolver.

El TLC Colombia- Estados Unidos, representa una gran oportunidad para que los industriales y empresarios de todos los sectores de la economía nacional, los profesionales y los trabajadores de Colombia ingresen competitivamente con sus productos y servicios, a los mercados de los países firmantes del Tratado. Sin embargo, para aprovechar los beneficios potenciales del TLC, las industrias y empresas grandes, medianas y pequeñas deben prepararse para mejorar sus productos, es decir para fabricarlos con mayor eficiencia, más calidad, mejor tecnología y con precios competitivos²⁷.

2.1.5 Triángulo del Norte Centroamericano. El Triángulo del Norte Centroamericano, es el nombre con el que se conoce a tres países de Centroamérica en función de su integración económica, a saber, Guatemala, Honduras y El Salvador²⁸.

Colombia y los países del denominado Triángulo Norte de Centroamérica, firmaron el 9 de Agosto de 2007 en Medellín el Tratado de Libre Comercio negociado por los cuatro países en un

²⁷ <http://www.tlc.gov.co/eContent/newsDetail.asp?id=4067&IDCompany=37&Profile=>

²⁸ http://es.wikipedia.org/wiki/Tri%C3%A1ngulo_del_Norte_Centroamericano

proceso que comenzó en Junio de 2006 y concluyó el 16 de Marzo del 2007.

La firma del acuerdo comercial se llevo a cabo en la sede de la Gobernación de Antioquia y contó con la asistencia del presidente Álvaro Uribe Vélez, y de sus homólogos de los tres países centroamericanos: Elías Antonio Saca González, de El Salvador; Oscar Berger Perdomo, de Guatemala; y José Manuel Zelaya Rosales, de Honduras²⁹.

El acuerdo, que se negoció durante diez meses y se concretó luego de seis rondas y dos reuniones de negociación, la primera en Bogotá y la última en la localidad de Sonsonate, República de El Salvador, se espera que esté vigente en Agosto de 2008.

El principal objetivo de Colombia con este acuerdo es beneficiarse del acceso preferencial a los respectivos mercados a numerosos productos del universo arancelario.

Los temas agrícolas fueron los más sensibles de la negociación, por lo cual los cuatro países decidieron hacer un acuerdo por etapas, incorporando primero productos de mayor interés y menor

²⁹ <http://www.radioguanaca.net/sitio/modules.php?name=News&file=article&sid=432>

sensibilidad para las partes, y suscribiendo una 'Cláusula Evolutiva', que permite que en etapas posteriores se vayan incluyendo los productos restantes.

En el primer frente se logró acuerdo en el 72 por ciento de los productos del universo arancelario del ámbito agrícola, los cuales incluyen flores, frutas y hortalizas, nueces, almendras, té, pimienta, cebada, avena, semillas, confites, cacao, chocolates, pastas, galletas, preparaciones de frutas y hortalizas, alimentos para animales y preparaciones alimenticias, entre otros.

Asimismo, en el caso del sector industrial los negociadores incluyeron en el TLC el 75 por ciento del universo arancelario.

El restante 25 por ciento está formado por productos sobre los cuales los centroamericanos se negaron a dar preferencias a Colombia, pues manifestaron no estar listos, por ahora, para otorgar ventajas arancelarias a Colombia. En este grupo de mercancías se destacan bienes de la industria liviana, tales como cosméticos, bienes finales de la industria del plástico, calzado, algunos bienes finales de las industrias metalmecánica y conductores eléctricos.

En cuanto al sector textil de confección se acordó un programa de desgravación a cinco años para Honduras y una desgravación inmediata para Colombia, lo que permitirá además procesos de acumulación entre estos dos países, para exportar conjuntamente a Estados Unidos.

Al igual que en el caso de la agricultura, hacia futuro e invocando la "Cláusula Evolutiva" del acuerdo, se prevé la posterior definición de programas de desgravación para Guatemala y Honduras y, por supuesto, la posibilidad de acumulación para efectos del origen de las mercancías.

Finalmente, en materia de reglas de origen se negociaron los distintos requisitos especiales que se aplicarán a los productos objeto de desgravación.

La filosofía de la negociación de estos requisitos giró en torno a privilegiar la utilización de materias primas de los países partes del acuerdo cuando exista producción en nuestros países, así como permitir la incorporación de insumos de terceros países en caso de ausencia de producción en la región³⁰.

³⁰ <http://web.presidencia.gov.co/sp/2007/agosto/07/01072007.htm>

Con este acuerdo, Colombia espera ampliar a unos \$2,000 millones las exportaciones a la región, que en la actualidad no superan los \$250 millones, lo que representa apenas el 1% del total de las exportaciones de esa nación.

Del lado centroamericano, las expectativas del Triángulo Norte están puestas en superar los \$25 millones que exportaron en 2006 a Colombia y en buscar nichos de inversión³¹.

2.1.6 Acuerdo de Complementación Económica con Chile. El Acuerdo de Complementación Económica para el Establecimiento de un Espacio Económico Ampliado entre Chile y Colombia fue suscrito el 6 de diciembre de 1993 y entró en vigencia el 1º de enero de 1994, en el contexto del proceso de integración establecido en el Tratado de Montevideo de 1980 (ACE N° 24).

El interés de fortalecer y ampliar las relaciones bilaterales, sumado a la importancia de ampliar el ámbito de acción del comercio y la inversión, llevó al Gobierno colombiano a iniciar esta negociación comercial con Chile.

³¹ <http://www.radioguanaca.net/sitio/modules.php?name=News&file=article&sid=432>

El Acuerdo de Complementación Económica con Chile busca principalmente:

- El establecimiento de un espacio económico ampliado entre los dos países, que permita la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos.
- La liberación total de gravámenes y eliminación de las restricciones de las importaciones originarias de los mismos.
- Propiciar una acción coordinada de los Foros Económicos Internacionales así como en relación a los países industrializados.
- La coordinación y complementación de las actividades económicas, en especial, en las áreas industrial y servicios; el estímulo de las inversiones.
- La facilitación del funcionamiento de empresas binacionales y multinacionales de carácter regional.

Mediante este acuerdo se logro establecer diversas normas comerciales sobre temas como: stand still; trato nacional y tributos internos; reglas de origen según el Régimen General de Origen de la ALADI, establecido por la Resolución 78 del Comité de Representantes de la Asociación; régimen de salvaguardias según las normas de la ALADI contenidas en la Resolución 70 del Comité de Representantes de la Asociación; armonización de los incentivos a las exportaciones y de aquella medidas que alteren

considerablemente los precios relativos, con el fin corregir desviaciones del comercio; medidas antidumping, derechos compensatorios o sobretasas ad-valorem según lo prevén su respectivas legislaciones; seguimiento de las normas de competencia realizada por la Comisión Administradora del Acuerdo; barreras técnicas; y, medidas sanitarias y fitosanitarias.

En lo referido a inversiones, los países se comprometieron a promover el desarrollo de inversiones destinadas al establecimiento de empresas en sus territorios, y se obligaron, recíprocamente, a otorgar en sus legislaciones internas los mejores tratamientos a los capitales del otro país signatario, ya sea el correspondiente al capital nacional o extranjero.

Para el ámbito económico, el acuerdo expresa la voluntad de las partes en orden a promover la adopción de medidas tendientes a facilitar la prestación de servicios de un país a otro³².

En la relación comercial Colombia y Chile, en el marco del ACE, existe un balance positivo. Durante los últimos años, se ha multiplicado por cuatro el comercio global bilateral, al pasar de 157

³² <http://www.direcon.cl/documentos/Resumen%20Acuerdo%20ACE%20Chile%20Colombia.pdf>

millones de dólares en 1993 a 634 millones de dólares en 2005.

Las exportaciones colombianas pasaron de 94 millones de dólares a 296 millones de dólares en igual periodo, y la tendencia durante el año 2006 muestra el incremento del comercio en ambas direcciones.

Por ultimo cabe resaltar que dado que las economías de Colombia y de Chile son muy complementarias (Chile se especializa en productos de la minería, silvicultura, frutas, productos de cobre y vinos, entre otros, mientras que Colombia se concentra, en particular, en la manufactura liviana, en productos de las cadenas petroquímica y plásticos, papeles, sector editorial, agroindustria, azúcar (confites, caramelos), cerámica; medicamentos, fungicidas, algunas autopartes, grasas y aceites, hilados sintéticos, ácido cítrico, confecciones, gelatinas, muebles, y cacao y sus preparaciones), ha sido posible diversificar más la oferta exportable colombiana a través de la creación de un mercado ampliado y estable, con reglas claras y con certidumbre³³.

³³ <http://www.elheraldo.com.co/antiores/06-10-23/economicas/noti4.htm>

2.1.7 Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA). Es importante anotar que el ALCA no es un acuerdo comercial firmado por Colombia, ya que todavía se encuentra en proceso de negociación por parte de los diferentes países que se van a beneficiar de él. Sin embargo, se ha decidido hablar del tema por las enormes posibilidades que representará para la economía colombiana en un futuro cercano.

El proceso del ALCA tuvo como punto de partida la Iniciativa para las Américas, propuesta por George Bush en junio de 1990, en la ciudad de Washington-Estados Unidos. Posterior a esta iniciativa, el proceso conducente a integrar mediante un solo acuerdo de libre comercio las economías del Hemisferio Occidental se inició en la Cumbre de las Américas en 1994, en la ciudad de Miami, donde los jefes de Estado y de Gobierno de 34 democracias del Hemisferio Occidental acordaron el futuro establecimiento del ALCA.

El ALCA estará conformada por 34 naciones democráticas del Hemisferio Occidental. La mayoría de ellas se encuentran integradas en bloques regionales y tres de ellas, Chile, Panamá y República Dominicana, participan en forma independiente. Los bloques son los siguientes: NAFTA (North American Free Trade Agreement), compuesto por Canadá, Estados Unidos y México; MCCA (Mercado

Común Centroamericano), conformado por El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Honduras y Costa Rica; CAN (Comunidad Andina), de la cual hacen parte Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela; MERCOSUR (Mercado Común del Sur), compuesto por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay; y CARICOM (Caribbean Community), que, a excepción de Monserrate que no participa en el ALCA, está conformado por Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Bahamas, St Kitts y Nevis, San Vicente y Granadinas, Santa Lucía, Suriname, y, Trinidad y Tobago.

Los temas que fueron identificados como objeto de negociación en el ALCA fueron: Acceso a Mercados; Agricultura; Inversión; Servicios; Propiedad Intelectual; Subsidios, Antidumping y Derechos Compensatorios, Política de Competencia; Solución de Controversias; y Compras del Sector Público. Adicionalmente, se trabaja en otros temas de interés de los países en referencia con el Acuerdo, pero que no son objeto de negociación, sino, más bien, que ayudan al buen desarrollo del mismo y presentan recomendaciones a los Ministros: Sociedad Civil; Comercio Electrónico; Economías más Pequeñas; Facilitación de Negocios; y Asuntos Institucionales.

El ALCA busca eliminar progresivamente las barreras al comercio y a la inversión, para integrar, mediante un solo acuerdo de libre

comercio, las economías del hemisferio. El objetivo final es incrementar los niveles de comercio e inversión entre los países participantes gracias a la eliminación de barreras, así como también incrementar los flujos de comercio e inversión desde otros países y bloques regionales, que se verán atraídos hacia los países del ALCA por las condiciones que este generara en la región, tales como mejores condiciones de producción, mayor seguridad jurídica y estabilidad económica y un mercado muy amplio para vender productos y servicios.

El incremento en los volúmenes de comercio, generados por el ingreso de Colombia al ALCA, permitirá no solamente aumentar las ventas por exportaciones al exterior a sus mayores socios comerciales y contar con un mercado muy extenso (800 millones de habitantes) sino, al tiempo, conseguir los mejores precios de compra y desarrollos tecnológicos en los equipos y las materias primas necesarios para su propia producción, reduciendo costos y logrando mayor calidad en la misma³⁴.

³⁴ <http://www.fedearroz.com.co/alca2.shtml>

3. CARACTERÍSTICAS Y DEFINICIONES DEL SECTOR PORTUARIO

3.1 TIPOLOGIA DE LOS PUERTOS

Se encuentran diferentes formas de clasificar a los puertos unos de los criterios más generales para describirlos pueden ser los siguientes:

3.1.1 Por su situación frente al mar

3.1.1.1 Puertos de Bahía. Son puertos localizados en bahías profundas que permitan el acceso a grandes motonaves, como por ejemplo el puerto de Cartagena.

3.1.1.2 Puertos Costeros. Estos puertos se encuentran ubicados en las costas no exactamente en bahías sus aguas son quietas, profundas y usualmente se le han realizan dragados para la construcción de este tipo de puertos. Los mas representativos que podemos encontrar con estas características son: Calais (Francia), Bremerhaven (Alemania) y Edimburgo (Escocia)

3.1.1.3 Puertos Fluviales. Son aquellos puertos ubicados en las riberas de los ríos que cumplen con características especiales de profundidad y navegabilidad, como podríamos encontrar los puertos de Barranquilla y Puerto Ibicuy (Argentina).

3.1.1.4 Puertos Lacustres. Se les conoce por este Nombre a los puertos que se ubican en los lagos, los ejemplos mas representativos son Puerto Hamilton (grandes Lagos), Puerto Charles (Louisiana, USA).

3.1.1.5 Puertos de Canal. Son aquellos puertos ubicados en los causes naturales o artificiales que se utilizan para el transporte, un ejemplo Puerto Balboa ubicado en el Canal de Panamá.

3.1.2 Alcance de sus Actividades Este criterio se basa en la importancia geográfica de un puerto dentro de la red de comercio marítimo. Se clasifican en:

3.1.2.1 Mundiales. Son puertos universales, con diferentes conexiones para las principales zonas de comercio exterior.

3.1.2.2 Regionales. Aquellos puertos que no cumplen las exigencias mínimas de un puerto mundial, pero que disponen de conexiones de

mayor alcance que un puerto local, son denominados puertos regionales. Por tanto, el término “puertos regionales” se refiere a puertos muy heterogéneos y sólo de forma insuficiente es capaz de caracterizar la importancia real de un puerto marítimo.

3.1.2.3 Locales. Estos se caracterizan por el hecho de que sus relaciones marítimas son, geográficamente, limitadas.

3.1.3 Por los propietarios. Es complicado hacer una separación clara separación por el criterio de “propiedad”, porque habitualmente prevalecen formas mixtas. Además, en muchos casos, los propietarios de la infraestructura (por ejemplo, zona de agua, dársenas del puerto, rutas del tráfico) no son, al mismo tiempo, los propietarios de la superestructura (naves de almacén, grúas, medios de transporte terrestre).

En muchos casos, la propiedad, la administración y la explotación de un puerto no están en una única mano. Esto ha llevado a múltiples formas de cooperación en la administración de un puerto, la clasificación general según la propiedad se divide en:

3.1.3.1 Puertos Federales. Son aquellos puertos pertenecientes a estados que tienen soberanía por encima de los gobiernos centrales.

3.1.3.2 Estatales. Son aquellos puertos que le pertenecen a los gobiernos nacionales.

3.1.3.3 Municipales. Estos son propiedades de los gobiernos locales pero regidos bajos los parámetros del gobierno nacional.

3.1.3.4 Privados. Estos son independientes de cierta manera y pertenecen a personas naturales o jurídicas.

3.1.4 El tipo de Tráfico Marítimo

3.1.4.1 Puertos de Línea. Son llamados puertos en líneas aquellos a los cuales la carga tiene que hacer escala en el mismo, en base a un servicio programado en línea, estos se dan cuando las rutas de ida y vuelta pese al respectivo cambio de carga, se forman de acuerdo a un programa y una gama limitada de tráfico.

3.1.4.2 Puertos de Línea Irregular o Puertos *Tramp*. Cuando las condiciones de puerto en línea no se cumplen se consideran puertos *Tramp*.

3.1.4.3 Puertos Transito. Consiste en puertos especializados en el traslado de carga de una aduana a otra cumpliendo con los regimenes aduaneros.

3.1.5 Por el tipo de Transferencia. Por la estructura de las mercancías que transbordan, los grupos básicos, carga general y carga a granel, constituyen un criterio adicional para los puertos. Como, en el sentido económico, los pasajeros son también objetos de transporte, los puertos de pasaje deben ser especificados también dentro de este criterio³⁵.

3.1.5.1 Puertos de Carga General. Son los puertos especializados en el manejo de toda carga unitarizada, paletizada o semejante, o que esté embalada en cualquier forma³⁶.

3.1.5.2 Puertos de Carga a Granel. Estos tiene su fortaleza en el manejo de carga gaseosa, liquida o sólida, transportada en forma masiva y homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades³⁷.

³⁵ <http://www.maritimoportuario.cl/new/puertos/definicion.htm>

³⁶ Decreto 2327 de 1991

³⁷ Decreto 2327 de 1991

3.1.5.3 Puertos de Pasajeros. Estos son puertos que manejan el tránsito de pasajeros con la finalidad de fortalecer el turismo usualmente están ubicado en ciudades turísticas.

3.1.5.4 Puertos *Lash* (Portagabarras). Estos puertos manejan Embarcaciones de menor porte que ellas. A su arribo son echados al agua mediante una grúa especial y recogidos por remolcadores que las conducen a puerto de destino; las que a su vez pueden ser remolcadas a través de los sistemas fluviales.

La ventaja de este sistema es que los buques no entran en puerto y solo permanecen detenidos el tiempo estrictamente necesario para cargar o descargar las gabarras³⁸.

3.1.6 Por la Diversificación. Por su diversificación se encuentran dos clasificaciones la de puertos especializados y puertos universales.

Existen dificultades tipológicas en el caso de puertos que realizan muchas funciones de manipulación, en cuanto a describirlos como puertos especializados, pero, por otro lado, no son todavía tan amplios como los puertos universales.

³⁸ <http://www.mi primeraexportacion.com.ar>

3.1.6.1 Puertos Especializados. Son aquellos puertos especializados en el sentido más estricto. Estos son los puertos que realmente manejan tráfico, pero no dentro del marco de una cadena de transporte. Ejemplo de este tipo de puertos es los puertos Astilleros, puertos de abastecimiento de combustible, costero y pesquero.

Los puertos especializados, en sentido más amplio, son los puertos en los que el tráfico se realiza dentro de una cadena de transporte, pero se concentra predominantemente en un único tipo de mercancías. Ejemplo de este tipo de puerto son los puertos de mineral, de petróleo, de carbón y de grano.

3.1.6.2 Los puertos Multipropósito o Universales. Estos realizan o que son capaces de realizar todas las funciones de la manipulación marítima. De este modo, los puertos universales pueden ser considerados también como agrupamientos de puertos especializados. Sin embargo, esta consideración no se puede generalizar en todas las circunstancias, dado que las diferencias en el aspecto puramente técnico o funcional, entre los puertos universales y los puertos especializados, son más bien la regla que la excepción. Esto es especialmente cierto si se manejan cantidades considerablemente mayores de las mercancías respectivas en el

puerto especializado, y si esta manipulación tiene lugar regularmente³⁹.

3.1.7 Por el Tipo de Administración Portuaria. La administración del puerto se puede dividir dependiendo de las responsabilidades de los dueños de la tierra, el servicio logístico y la administración gerencial. En los que encontramos:

3.1.7.1 Puertos Herramienta o *Toolports*. La infraestructura y Superestructura hacen parte del estado mientras que la mano de obras es manejada por privados.

3.1.7.2 Puertos Propietarios o *Landlord port*: La propiedad es estatal, pero la operación es privada. El Estado brinda la estructura básica, el funcionamiento, la operación logística del puerto recae sobre la empresa privada que se encargue de prestar el servicio.

3.1.7.3 Puerto privado o *Private Port*: Toda la propiedad es privada, algunos servicios pueden ser prestados por el estado pero los responsables directos de la operación, administración inversión y el mantenimiento de la infraestructura y superestructura pertenecen a empresas privadas.

³⁹ <http://www.maritimoportuario.cl/new/puertos/definicion.htm>

3.1.7.4 Puertos de Servicio o *Service port*. Toda la propiedad del puerto es del estado. La empresa portuaria es responsable por el mantenimiento de la infraestructura, el equipamiento el desarrollo y inversión en infraestructura y equipamiento.

3.2. TIPOS DE OPERACION DESDE EL PUNTO DE VISTA ADUANERO.

Se encuentran cuatro clasificaciones generales que son importación, exportación, cabotaje y trasbordo internacional. Sus definiciones son las siguientes:

3.2.1 Exportación. Son las ventas de bienes y servicios de un país hacia el extranjero, atravesando así por las diferentes fronteras que diferencian las naciones. Las definiciones pueden variar pero desde la perspectiva de la aduana colombiana es definida como la salida de mercancías del territorio aduanero nacional hacia una nación extranjera o una zona franca industrial de bienes o servicios para permanecer en ella de manera definitiva. Se pueden clasificar de dos maneras tangibles o intangibles.

Los servicios tangibles corresponden generalmente a los servicios no factoriales tales como, servicios por transformación, transportes diversos, fletes y seguros; y los intangibles corresponden a los servicios, como servicios financieros que comprenden utilidades, intereses, comisiones y algunos servicios no financieros.

Las exportaciones tienen clasificaciones especiales que se pueden dividir de la siguiente manera:

3.2.1.1 Exportación Definitiva. Embarque Único con datos definitivos al embarque es la exportación tal cual la conocemos, únicamente cuando se refiere a datos definitivos es que el documento de exportación no sufre ninguna modificación.

3.2.1.2 Exportación Temporal para el Perfeccionamiento Pasivo. Es la modalidad de exportación que regula la salida temporal de mercancías nacionales o nacionalizadas del territorio aduanero nacional, para ser sometidas a transformación, elaboración, o reparación en el exterior o en una Zona Franca Industrial de Bienes y de Servicios, debiendo ser reimportadas dentro del plazo que la Aduana autorice para cada caso antes de su exportación. Simplemente en este caso, es cuando envió mi producto al exterior o una Zona Franca para que sea transformado, reparado o elaborado.

Un ejemplo es cuando hay un proceso que no lo puedo hacer en el país, así que lo envié al exterior o a una Zona Franca para que sea elaborado o reparado. Esta modalidad termina cuando la traigo por reimportación por perfeccionamiento pasivo, o se convierte en una exportación definitiva, es decir que se queda de manera definitiva en ese país; o cuando simplemente no pudo ser reparada entonces la traigo bajo la modalidad de reimportación en el mismo estado.

3.2.1.3 Exportación Temporal para Reimportación en el mismo Estado

Es la modalidad de exportación que regula la salida temporal de mercancías nacionales o nacionalizadas del territorio aduanero nacional, para atender una finalidad específica en el exterior, en un plazo determinado, durante el cual deberán ser reimportadas sin haber experimentado modificación alguna, con excepción del deterioro normal originado en el uso que de ella se haga. El ejemplo más claro para esta modalidad es la salida de productos que van a ser expuestos en una feria internacional, simplemente la mercancía sale para cumplir una finalidad específica y solo se tiene en cuenta el desgaste de la misma en el exterior.

3.2.1.4 Reexportación. La Reexportación es la modalidad de exportación que regula la salida definitiva del territorio aduanero nacional de mercancías que estuvieran sometidas a una modalidad de

importación temporal o a la modalidad de transformación y ensamble. También podrán declararse por esta modalidad los bienes de capital o sus partes, que encontrándose importados temporalmente, deban salir para ser objeto de reparación o reemplazo en el exterior o en una Zona Franca Industrial de bienes y servicios

3.2.1.5 Exportación por Tráfico Postal y Envíos Urgentes. Podrán ser objeto de exportación por esta modalidad, los envíos de correspondencia, los paquetes postales y los envíos urgentes siempre que su valor no exceda de mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (US\$1.000.00) y requieran ágil entrega a su destinatario. Principalmente esta operación la realizara la Administración Postal Nacional a través de este mismo ente o Empresas de Mensajera Especializadas. Es importante resaltar que las mercancías que requieran vistos buenos por parte de la autoridad aduanera, deben tenerlos al momento del envío del paquete postal. Para esta modalidad es necesario tramitar la declaración simplificada de exportación.

3.2.1.6 Exportaciones de Muestras sin Valor Comercial. Para efectos del régimen de exportación se consideran muestras sin valor comercial aquellas mercancías declaradas como tales, cuyo valor FOB total no sobrepase el monto que señale la Dirección de

Impuestos y Aduanas Nacionales mediante resolución. Las exportaciones de muestras sin valor comercial realizadas directamente por la Federación Nacional de Cafeteros o por Proexport, no están sujetas al monto establecido sobre el valor FOB total⁴⁰.

3.2.1.7 Reembarque. Es el tipo de exportación que regula la salida del territorio aduanero nacional de mercancías procedentes del exterior que se encuentren en almacenamiento y respecto de las cuales no haya operado el abandono legal ni hayan sido sometidas a ninguna modalidad de importación. No se autoriza el reembarque de sustancias químicas controladas por el Consejo Nacional de Estupefacientes⁴¹.

3.2.1.8 Exportaciones Temporales realizadas por Viajeros. Son aquellas mercancías nacionales o nacionalizadas que llevan los viajeros que salen del país y que deseen reimportarlas a su regreso en el mismo estado, sin pago de impuestos.

⁴⁰ <http://www.uamerica.edu.co/comercio/index.htm>

⁴¹ Departamento administrativo nacional de estadística, glosario de términos. RUTA DE ARCHIVO: \\EXPO\DOCUMENTACION BASICA\TABLAS DE CONTROL Y DE INFORMACION\GLOSARIO DE TERMINOS\ TE-EXPO-GTE-01.doc

3.2.2 Importación. Con las compras realizadas de bienes o servicios al extranjero usualmente para el intercambio.

Estas tienen parámetros específicos y permiten fortalecer el comercio. Permitiendo a los ciudadanos adquirir productos que en el mercado nacional no se consigan, tengas precios más costosos o sean de menor calidad.

Los gobiernos nacionales tienden a disminuir las importaciones y aumentar las exportaciones con la finalidad de fortalecer los mercados locales, promover la creación de empresas y disminuir la fuga de capitales.

Las modalidades que se manejan en Colombia según el Según el Estatuto Aduanero (Decreto 2685 de 1999) son las siguientes:

3.2.2.1. Importación Ordinaria. Es la introducción de mercaderías extranjeras en el territorio aduanero colombiano con el fin de permanecer en él de manera indefinida, con el pago de los tributos aduaneros correspondientes.

3.2.2.2 Importación con Franquicia. Es aquella que, en virtud de Tratado, Convenio o Ley, goza de exención total o parcial de tributos aduaneros y con base a la cual la mercadería queda en disposición con restricciones, salvo lo dispuesto en la norma que consagra ese beneficio.

3.2.2.3. Reimportación para Perfeccionamiento Pasivo. La reimportación de mercadería exportada para elaboración, reparación o transformación, ocasionará pago de tributos aduaneros sobre el valor agregado en el exterior, para lo cual se aplicarán las tarifas correspondientes a la subpartida tarifaria del producto terminado que se importa. La mercadería así importada quedará en libre disposición.

3.2.2.4. Reimportación en el mismo Estado. Se puede importar, sin el pago de los tributos aduaneros, la mercadería exportada -provisoria o definitivamente- siempre que no haya sufrido modificación en el extranjero y que se hayan pagado los impuestos internos.

3.2.2.5. Importación en Cumplimiento de Garantía. Se puede importar, sin el pago de tributos aduaneros, la mercadería que, en cumplimiento de una garantía de fabricante o proveedor, haya sido reparada en el exterior.

3.2.2.6. Importación para Reexportación en el mismo Estado. Es la importación con suspensión de atributos aduaneros para mercaderías destinadas a reexportación en un plazo señalado y que no hayan sufrido modificación alguna, excepto el desgaste normal por su uso. Queda en disposición restricta. No podrán ser importadas bajo esta modalidad mercaderías fungibles ni aquellas que no puedan ser plenamente identificadas.

3.2.2.7. Importación Temporal para Perfeccionamiento Activo. Es la importación temporal que permite recibir dentro del territorio aduanero colombiano, con suspensión total o parcial de derechos de importación, mercaderías destinadas a ser total o parcialmente reexportadas, en un plazo determinado, después de haber sufrido transformación, elaboración o reparación. Bajo esta modalidad también puede ser importada maquinaria, equipamiento, partes, piezas o insumos para la producción, total y parcial, de bienes y servicios destinados a exportación.

3.2.2.8 Importación para Transformación o Ensamble. Es la modalidad bajo la cual se importan mercancías que van a ser sometidas a procesos de transformación o ensamble, por parte de industrias reconocidas como tales por la autoridad competente, y

autorizadas para el efecto por la Dirección de Aduanas Nacionales, y con base en la cual su disposición quedará restringida⁴².

3.2.2.9 Tráfico Postal y envíos urgentes por avión. Podrán ser objeto de importación por esta modalidad los envíos de correspondencia, los paquetes postales los envíos urgentes siempre que su valor no exceda de mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (US \$1.000) y requieran ágil entrega de su destinatario. Su peso no debe superar los veinte kilogramos ni incluir mercancías con restricciones para su exportación.

3.2.3 Cabotaje. Es la navegación que hacen las motonaves entre los diferentes puertos de la nación siguiendo la costa y sin salirse de las fronteras de esta.

Este termino es utilizado para hacer referencia al transporte Marítimo de mercancía entre el mismo país, por ejemplo un recorrido del puerto de Cartagena al puerto de Santa Marta.

⁴² Glosario de aduanero, DIAN

3.2.4 Transito Internacional. Es una reglamentación aduanera utilizada para el intercambio de mercancías de una aduana de partida a una aduana de llegada pasando entre estas por otras aduanas intermedias de transito las cuales sirven de reposo y de direccionamiento de la carga.

El transito internacional nace de las escasas rutas navieras y al aumento de transporte marítimo de carga. Debido que todos los puertos no tiene rutas a los diferentes terminales por lo tanto utilizan el transito para el lograr el arribo exacto de las mercancías.

3.3 TIPOS DE CARGA O EMBALAJE

Los tipos de carga o embalaje los resumiremos en cuatro puntos básicos en los que se encuentran, la carga general, carga de granel líquido y sólido y finalmente en los contenedores en la cual se realizara énfasis.

3.3.1 La Carga General. Son las mercancías representadas en estados sólidos líquidos o gaseosos que necesitan ser envasadas para facilitar el transporte y pueden ser tratadas como unidad. Este tipo de carga se transporta cubierta por un embalaje las cuales

facilitan el transporte de la mercancía. Y su manejo se realiza por medio de los equipos del puerto.

Las cargas a gráneles se dividen en dos en las cuales encontramos sólido y líquido.

3.3.2 Granel Sólido. Es aquella Carga constituida por sólidos que llegan sin empaques y no pierden sus condiciones físicas en las diferentes fases que se realiza en la operación portuaria.

3.3.3 Granel Líquido. Es aquella carga que se encuentra en estado líquido o gaseoso, esta propiedad hace necesario que el transporte para este tipo de mercancías se realice por medio de tuberías para su carga y descarga del buque y finalmente los contenedores en los cuales realizaremos especial énfasis al ser el puerto de Cartagena un terminal de contenedores.

3.3.4 Contenedores. Los Terminales de contenedores son aquellos puertos especializados en este tipo de carga, con espacios suficientes para el apilamiento vertical de los contenedores llenos y vacíos. Estos puertos tienen características físicas indispensables para el arribo de las motonaves especializadas en este tipo de carga.

3.3.4.1 Importancia de los Contenedores en el Comercio Mundial. En la actualidad se nos hace difícil imaginar que antes de los años cincuenta la mercancía se manejaba por cajas o bultos. Los envíos se realizaban en pequeñas cantidades. Los trabajadores del puerto realizaban la terrible tarea de ingresar el cargamento caja a caja o bulto a bulto. Este trabajo también generaba un riesgo para la seguridad de la nave debido a que movimientos bruscos podían desencadenar hundimientos.

No eran sólo los cargadores - todo el mundo deseaba un procedimiento más eficaz fue el señor Malcom Mc Lean, un millonario transportista de los Estados Unidos quien cambio esta situación.

Malcom Mc Lean con la finalidad de ahorrar costos busco la manera de realizar un solo cargue al camión para facilitar y maximizar el ingreso y salida de la mercancía. Diseño cajas de aluminio con medidas adaptables a sus camiones, al principio el choque entre los cargadores de los puertos fue inevitable pero con el pasar del tiempo el comercio internacional adopto esta medida y ha hecho evolucionar los contenedores según los diferentes tipos de mercancía como lo vimos anteriormente.

La idea de Mc Lean era sencilla, trasladar cargas del tamaño de un remolque entre camiones, trenes y buques sin interrupciones y sin tener que dividir la carga. Pero hacer esa idea real no era tan sencilla como parecía debido que requería de cambios e inversiones para los cuales todos los puertos no estaban preparados. Hubo que desarrollar nuevos equipos, desde las grúas portuarias hasta los contenedores mismos. Las empresas navieras y de transporte tuvieron que ponerse de acuerdo para la longitud de los contenedores. Los puertos debían cambiar la logística y la distribución de los muelles y crear conexiones con líneas ferroviarias y carreteras, construir bodegas especializadas para el almacenamiento de los contenedores

Gracias a los contenedores el comercio mundial dio un gran paso permitió evolucionar los puertos incentivar la importación y exportación y dar mas seguridad a los usuarios del sistema portuario. Esto también ayudo a que se abrieran nuevas rutas y permitieran el transito internacional para las rutas no directas. Los contenedores han logrado un orden y han abierto paso al intercambio mundial de diferentes clases de mercancías (Ver anexo D)

3.3.4.2 Clasificación de los Contenedores. Como bien sabemos los contenedores son recipientes de formas rectangulares en su mayoría

para maximizar el espacio, son utilizados para proteger la mercancía durante su transporte y los materiales de empaque del producto (Ver anexo E).

Estos están hechos en su mayoría por acero pero también se pueden encontrar contenedores hechos de madera, fibra de vidrio y aluminio. Estos tienen condiciones especiales en su interior que preservan la vida de la mercancía que llevan dentro, cada uno especializado en el tipo de carga entre los que podemos encontrar las siguientes clases de contenedores:

3.3.4.2.1 Contenedores Comunes o Dry Van. Son los contenedores más comunes y estandarizados. Están cerrados herméticamente y sin refrigeración o ventilación. El tipo de carga que manejan es cualquiera que se encuentre en estado seco o normal. Como pueden ser: bolsas, pallets, cajas, etc. Y se encuentran de 3 dimensiones como lo son: 20 Pies Standard 20' x 8' x 8'6", 40 Pies Standard 40' x 8' x 8'6", 40 Pies High Cube 40' x 8' x 9'6".

3.3.4.2.2 Contenedores Refrigerados Integrales O Reefer. Contenedores refrigerados que se encuentran de las mismas medidas de los Dry Van. Pero que cuentan con un sistema de conservación de frío o calor y termostato (climatizados). Estos son conectados en las

motonaves y en las terminales portuarias, las clases de carga que necesitan este tipo de contenedores son, las carnes, pescados, frutas, entre otros.

3.3.4.2.3 Open Top. Este tipo de contenedores lo podemos encontrar con las medidas de los anteriores, pero a diferencia de estos, se encuentran abiertos por la parte de arriba. Puede sobresalir la mercancía pero, en ese caso, se pagan de acuerdo a cuanto carga se dejó de ingresar. La parte de arriba generalmente se encuentra cubierta con un techo removible de lona, especialmente diseñado para transporte de cargas pesadas o dimensiones adicionales. Entre los tipos de cargas que podemos encontrar que requieren este tipo de generalidades son maquinarias pesadas, planchas de mármol, etc.

3.3.4.2.4 Open Side: Su característica representativa es su abertura en alguno de sus lados, esta clase de contenedores se pueden encontrar de 20' o 40'. Se utiliza para cargas de dimensiones extras en longitud que no se pueden cargar por la puerta del contenedor.

3.3.4.2.5 Flat Rack. Estos contenedores no tienen paredes laterales e incluso hay muchos que no tienen frontales ni traseras. Pagan también el adicional por la carga que dejó de cargarse. Diseñados

para el transporte de carga de grandes dimensiones. Como lo son las maquinarias, helicópteros. Etc.

3.3.4.2.6 Isotankes o Tank. Se utilizan para el transporte de líquidos a granel. Por sus características, solamente se construyen en un tamaño: 20' de largo y 8' de ancho.

Esta clase de contenedores se encuentran diseñados también para el transporte de productos químicos corrosivos, o para la carga de aceites y vinos. Hay disponibilidad de equipos con climatización para otras cargas especiales.

4. HISTORIA DE PUERTOS COLOMBIANOS

4.1. HISTORIA EN COLOMBIA

Los puertos surgen en la época de la Colonización , en el cual las Bahías de Santa Marta y Cartagena se convirtieron en punto central para formarse como ciudades, consideradas hoy en día las mas antiguas de Colombia.

Al pasar de los años se desarrollaron los puertos de Buenaventura y posteriormente Barranquilla, obteniendo un crecimiento comercial e industrial partiendo de la canalización de las Bocas de Cenizas.

Las compañías extranjeras que aportaron al crecimiento del sector portuario con la creación de Terminales Marítimos. El Puerto de Buenaventura ubicado en el pacífico, creada por la empresa Amsiik y Cia desde 1919 hasta1993.

El primer muelle de la Costa Atlántica la fundo la compañía Snaaf Corporation en 1933 en Cartagena. Por otro lado, el muelle de Barranquilla fue constituido por la entidad Winston Bronc & Co y

Raymond Concrete en 1937 y lo administraron los siguientes cuatro años. Luego, la empresa Santa Marta Railway creó el muelle de Santa Marta y fue administrada por United Fruit Company hasta 1955.

Así, durante cinco años, las Terminales Marítimas fueron administradas y por distintas empresas situación que influyo para la debilitación de este sector. Por ejemplo, Ferrocarriles de Colombia se encargo de administrar el Puerto de Buenaventura, Puerto Colombia y Tumaco por 23 años. También, la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Publicas y Transporte, se encargo de los puertos de Cartagena y Barranquilla desde 1942 hasta 1961 y Santa Marta desde 1956 hasta 1961.

Sin embargo, debido a la poca interrelación entre los Puertos privados como la Tropical Oil Company en Cartagena y Colombian Petroleum de Coveñas, influyeron para la estancación del desarrollo portuario.

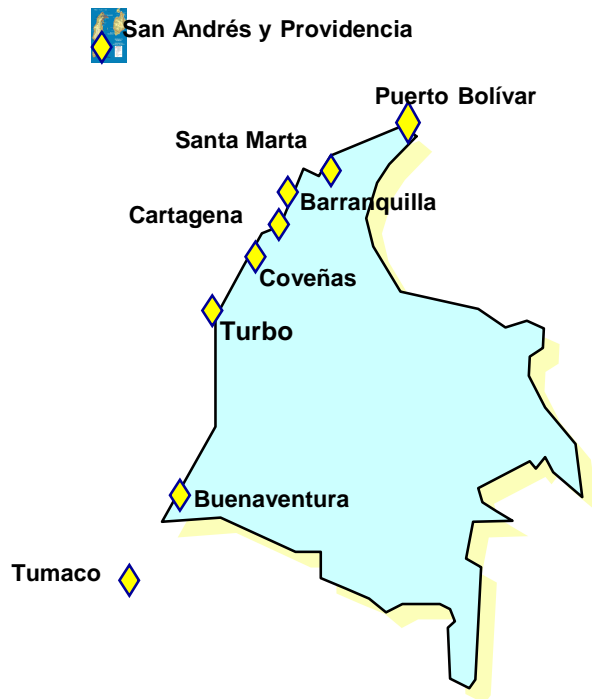
Además de esto, los puertos dependían de las Autoridades Aduaneras en lo concerniente al despacho de cargas, que afectó negativamente por la ineficiencia en la utilización de la capacidad instalada, movilización interna de los puertos y la desviación de los

recursos a la construcción de carreteras por el control de los ferrocarriles por los puertos del Pacífico.

Como solución al lento desarrollo de los puertos, mediante la Ley 154 en 1959, se creó la empresa Puertos de Colombia “Colpuertos” con el fin de modernizar las operaciones y coordinar la administración. Esta nueva empresa, se encargaba de la administración, control, organización, explotación, conservación, y vigilancia permanente de las Terminales Marítimas y Fluviales de servicio público.

El resultado fue una unificación poco exitosa, ya que Colpuertos no administraba los muelles privados que se encontraban en Barranquilla y Cartagena, ni de los puertos de Coveñas y Turbo que bajo el manejo de entidades privadas. De igual forma, la falta de políticas dio acceso para la creación de 22 muelles privados y el desarrollo de puertos especializados como Puerto Bolívar en la Guajira y el inicio reoperaciones nuevamente en el Puerto de Coveñas en Sucre.

Figura 2. Puertos dentro del territorio colombiano



4.2. INICIOS EN CARTAGENA

Cartagena con el nombre de Nuevo Reino de Granada fue fundada en 1533 con propósito de servir como puerto principal a los españoles.

Desde la fundación de la ciudad, hasta la guerra de la Independencia desde 1810 hasta 1824, Cartagena fue el puerto principal del país por donde transitó gran parte del comercio exterior.

A mediados del siglo XIX, con la llegada del buque con casco de acero y máquinas a vapor, surge la necesidad de construir puertos



con las características necesarias para recibirlos. A finales de éste siglo el Gobierno Nacional entrega a Cartagena obras de dragado del Canal del Dique; un muelle fluvial en Calamar; un muelle

marítimo en la Bahía de Cartagena (muelle de la Machina) y un ferrocarril (Cartagena - Calamar) que generó una conexión de la bahía de Cartagena con el río Magdalena, cuyas obras finalizaron en 1894.

El Gobierno Nacional contrató la firma estadounidense Frederick Snare Corporation para la construcción de un Terminal marítimo ubicado en la isla de Manga que fue inaugurado a comienzos de 1934. Hasta 1947, este Terminal fue administrado por sus constructores y luego por el Ministerio de Obras Públicas.

En 1961 la empresa Puertos de Colombia “Colpuertos”, organismo del Estado se apropió del manejo de todos los puertos del país incluyendo el de Cartagena, monopolizando el mercado. Años

después, el Congreso de la República promulgó la Ley 1a. de 1991 en la cual se ordenó la liquidación de “Colpuertos” por deficiencias administrativas y falta de competencia, y se instituyó la Superintendencia General de Puertos como ente vigilante de las sociedades portuarias. Esta medida la tomó la Nación para modificar el Régimen Portuario Colombiano y privatizar los puertos, en busca de la Globalización, y su objetivo fue: modernizar el sistema, reducir tarifas y mejorar la eficiencia portuaria⁴³.

4.2.1 Privatización: Entre 1959 y 1975, se creó COLPUERTOS: entidad pública e independencia financiera, después de construirse toda la infraestructura portuaria del país por contrato o directo con la supervisión de entidades del gobierno. Gran parte de sus ingresos se desprenden de los servicios suministrados por los terminales de los puertos públicos y otro bajo porcentaje de los cargos cobrados a los muelles privados.

Después de unos años la situación financiera de COLPUERTOS decayó por factores como:

⁴³ www.proexport.com.co

- La débil administración por la intervención política que ocasionó rotación de personal, y con esto falta de continuidad y objetivos institucionales claros.
- Los sindicatos obreros portuarios, tomaron control de asignación de obreros y equipos en los terminales portuarios, que generó exceso de personal y salarios excesivos.
- Las jubilaciones de los empleados se torno una carga para la empresa por lo que no contaban con reservas financieras para cubrirlo.

Debido a estas causas se debilitó la capacidad operacional de COLPUERTOS y como respuesta a esto, la Organización tomó una nueva administración con el objetivo de invertir las tendencias mencionadas: se redujo el personal, se recuperó el control de las operaciones terminales, reducir costos excesivos. Pero esto no ayudo a que COLPUERTOS prolongara su ciclo de vida.

A partir de esta experiencia, se realizo un análisis comparativo con los sistemas portuarios más exitosos del mundo (Inglaterra, Francia entre otros). De este estudio surgieron varios aspectos que relevantes para determinar aspectos en común que influyeron en su exitoso funcionamiento.

Como por ejemplo: los puertos construidos por el estado, son administrados por alguna agencia estatal o privada como puertos autónomos con el objetivo de hacerlo autosuficiente; los operadores de los todos los puertos son controlados por entidades privadas bajo la supervisión de Estado, en un mercado de libre competencia, para su crecimiento tecnológico, eficiencia y evitar sobrecostos, entre otros.



También se comparó con países latinoamericanos como México y Chile, con los que se pueden tomar como punto de comparación con el caso colombiano por ser países poco desarrollados y complejos en la estructura y el proceso de privatización.

De este estudio se adoptó el modelo chileno en 1993 cuando este país ya lo había abandonado en 1990. Esto explica porque en Colombia no ha sido tan exitoso como se esperaba en el sector portuario: por los altos fletes y seguros marítimos en comparación con otros países.

El ejemplo chileno consistía en un cambio de modelo portuario en donde se liquidó la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) y se crearon sociedades anónimas portuarias independientes que serían administrativas por una Corporación Nacional Portuaria. El modelo proponía la privatización de sistema en las operaciones portuarias de transferencia porteo y almacenaje y en la infraestructura. Se decidió entonces aplicar un sistema mixto, en el cual el estado a través de EMPORCHI encargado de administrar la infraestructura y prestar servicios de almacenaje dentro de la zona portuaria; El sector privado presta servicios de transferencia, porteo de las cargas y manipulación.

Partiendo de la crisis de los 80's fue necesario una reestructuración del sistema portuario, por lo que se creó la Ley 1ra de 1991, Estatuto de Puertos Marítimos, con la intención de abolir el monopolio del estado de la administración portuaria, con la liquidación de Colpuertos. Uno de sus objetivos fue la modernización del sistema, reducir tarifas y mejorar la eficiencia en las operaciones. Además se creó la SGP (Superintendencia General de Puertos), un fondo encargado del pasivo pensional de Colpuertos, las Sociedades Portuarias y la autorización de la constitución de empresas de operadores portuarios.

La SGP, es un ente regulador de sociedades portuarias funcionarias en el ministerio de transporte, la cual vigila el cumplimiento de las normas para las Sociedades Portuarias y los usuarios de los puertos, cobrar a las Sociedades y Operadores Portuarios una tasa proporcional a sus ingresos para cubrir los costos de funcionamiento de la superintendencia, establecer las condiciones técnicas de los puertos, otorgar las concesiones portuarias, resolver controversias que se presenten por las construcciones, clasificar y calificar los operadores portuarios entre otros.

Basados en la Ley 1ra, el Gobierno nacional, genero un decreto, en el cual se creaba un Fondo de Pasivos de la Empresa de Puertos de Colombia (Foncolpuertos), donde se atienden las pensiones de jubilación, prestaciones sociales, indemnizaciones, deuda externa e interna de Colpuertos. Los fondos surgirían de las ventas de las acciones de las Sociedades Portuarias, las tarifas cobradas por el uso de los puertos.

Se crearon Sociedades Portuarias como entes administrativos con patrimonio propio y personería jurídica. Pueden ser privadas de uso público, en las que se



encuentran: La Sociedad Portuaria del Bosque, Mamonal, Contecar y las cinco SPR's; o privadas de uso privado.

Los Operadores Portuarios son empresas que prestan un servicio a las Sociedades Portuarias, como cargue y/o descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. Estos Operadores, tienen libertad de tarifas por lo que no son vigilados por la Superintendencia General de Puertos ni las SPR's⁴⁴.

En Colombia, se crearon Sociedades Portuarias Regionales con autonomía administrativa y patrimonio propio, cuyas metas son: construcción, mantenimiento de puertos, administración de servicios de cargue y descargue, almacenamiento etc., que asegure mayor eficiencia en las operaciones, con mejor tecnología y que se reduzcan los costos de modernización.

En año 1993, se hizo entrega oficial de los puertos como empresas de patrimonio mixto y participación mayoritaria del sector privado a las tres regiones de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. Esta última esta constituida por cuarenta socios, entre los cuales se

⁴⁴ www.banrep.org

encuentran: Alcaldía de Cartagena, Flota Mercante Gran Colombiana, Federación Nacional de Cafeteros, bancos privados, entre otros, autorizada por la Superintendencia General de Puertos para desempeñarse como operador portuario.

Como resultado, se puede notar un mejoramiento de la SPRC, en donde la apertura económica la carga de importación, lo operadores privados comenzaron competir dentro de los terminales que influyeron para que se redujeran las tarifas e incremento la productividad, los buques especializados fueron reemplazados por los multipropósito (carga suelta y contenedores) para su eficiencia⁴⁵.

4.2.2 Sociedades Portuarias Regionales

4.2.2.1 Santa Marta. La zona portuaria fue establecida el 24 de Febrero del 1993 y recibió la concesión como sociedad portuaria regional por 20 años. Tiene las aguas mas profundas del país y es el único que cuenta



con servicio férreo, se enfoca en la movilización de graneles sólidos

⁴⁵ www.secretariasenado.gov.co

como el carbón y líquido como el petróleo para importación y exportación; entre sus socios se encuentran, la gobernación del departamento de Magdalena, el distrito de Sta Marta, empresas bananeras, navieros y otras empresas privadas. Tiene una desventaja en cuanto a la ampliación del puerto, ya que el puerto está ubicado en el noroccidente de la Bahía de Santa Marta, sobre el Mar Caribe, al norte se encuentra en Cerro de San Martín y al occidente se encuentra el Cerro Ancón y la ensenada de Taganguilla.

Además, tiene comunicación con el centro del país por la carretera Troncal del Magdalena Medio y Troncal del Caribe y el ferrocarril le permite tener acceso con el interior Andino, el Valle del Magdalena y la zona del Cesar.

4.2.2.2 Barranquilla. La sociedad portuaria está ubicada en el



margen occidental del Río Magdalena, cerca de la desembocadura de Bocas de Cenizas en el Mar Caribe, por este entran los barcos pasando por un canal fluvial hasta llegar al muelle. Se comunica por vía

terrestre (troncal del Caribe y la Cordialidad) y por vía fluvial por el

Río Magdalena, por medio de planchones y barcazas se caracteriza por ser una Terminal multipropósito que maneja los cuatro tipos de carga: granel Sólido (cemento, granos, carbón etc.) y líquido (petróleo, gas natural etc.), general (se manipula por unidades de producto o empaque) y contenedores y está conformado por cerca de 74 socios fundadores, entre los cuales se encuentra el departamento del atlántico, la nación, agentes de la aduana, operadores portuarios y empresas privadas.

Tiene como desventaja sobre las otras Sociedades Portuarias, la poca profundidad de los canales de acceso al puerto. También, en este se manejan cargas de contenedores, pero la Sociedad Portuaria de Cartagena está especializada en este aspecto, lo cual afecta su competitividad.

4.2.2.3 Buenaventura. Es el mayor puerto multipropósito de Colombia, que monitorea el comercio exterior del país (importaciones y exportaciones) y la SPRC tiene comunicación



con el interior del País por vía terrestre y fluvial a través del Canal

del Dique comunica la Bahía de Cartagena con el Río Magdalena, se especializa en trasbordo de contenedores y se ha convertido en Terminal de cruceros de turismo.

Uno de sus principales limitantes, es la poca profundidad del canal de acceso que no le permite la entrada de buques de gran calado, por los ceñimientos que arrojan los ríos a la Bahía.

4.2.2.4 Cartagena. El 25 de Junio del 1993 Terminal Marítimo de



Cartagena fue establecido en la bahía de esta ciudad y pasó a ser administrado por la Sociedad Portuaria de Cartagena en concesión: inicialmente por 20 años y después se amplió a 40 años desde el 13 de

diciembre del mismo año, con una serie de condiciones constituidas en contraprestaciones y compromisos con el objetivo de modernizar las instalaciones.

La SPRC tiene comunicación con el interior del país por dos sistemas modales: las carreteras troncal Occidente y del Caribe y el

fluvial que comunica la Bahía de Cartagena con el Río Magdalena a través del Canal del Dique⁴⁶.

Además de caracterizarse por ser un Puerto de Contenedores, es el Terminal marítimo más dinámico en llegada de cruceros de turismo. Como desventaja, la expansión no es tan fácil por el hecho que está ubicada en una zona residencial, que es el barrio Manga.

A partir de esto, a través del tiempo se han generado numerosos cambios en las inversiones para el mejoramiento y la modernización de las instalaciones: adquisición de equipos, especialmente en maquinaria para movilización de contenedores y equipos de comunicaciones, manejo de contenedores, actitud positiva de los directivos y empleados frente a la sociedad, ante los clientes y el país, adecuación de la zona para manejo de buques de turismo e impulso a la industria de cruceros, además de la capacitación a todos los niveles: directivos, afiliados, servidores de las compañías operadoras, afiliados a las cooperativas, conductores de taxis, operadores de turismo, guías, entre otros.

⁴⁶ www.banrep.gov.co

Como resultado, en menos de 13 años la Sociedad Portuaria Regional Cartagena ha duplicado los tonelajes movilizados, ha recibido un gran número de cruceros de turismo que llegan a Cartagena, además, ha duplicado la capacidad de almacenamiento de contenedores, ha dado gran impulso a la sistematización, a la agilización de los trámites y a la seguridad.

También se desarrolló una transformación tecnológica para dirigir el puerto hacia su fortalecimiento como "Centro Logístico Integrado para el Caribe y de Transbordo Internacional," teniendo en cuenta las observaciones de los puertos mas competitivos del mundo, para así enfrentar el dinamismo del mercado que trae consigo el TLC.

El proceso de modernización va desde la adquisición de tecnología avanzada de puerto, representada en: sistemas de informática, equipos rodantes, seguridad y comunicaciones, garantizando un servicio ágil y eficiente; hasta la adecuación de su infraestructura y la capacitación de su recurso humano para que estén al tanto a las exigencias del mercado que es cada vez más exigente y competitivo.

En la actualidad, la Sociedad Portuaria de Cartagena dispone de 39 hectáreas, cinco bodegas, una longitud de muelles de 1.015 metros

lineales y dos muelles en espigón de 180 metros, patios pavimentados y sin pavimentar.

Trabaja para consolidarse en el siglo XXI en un Terminal de contenedores y de cruceros altamente competitivo en el área del caribe. Es un Centro Logístico que une al Caribe con todo el mundo, que a través de conexiones con más de 288 puertos en 80 países, servicios de las principales líneas navieras a nivel mundial, representados en el manejo de 711.000 TEUs en el año 2006.

De esta forma, cuenta con la infraestructura y eficiencia para atender barcos hasta de 5.000 contenedores, con ahorros significativos para la economía nacional y de gran beneficio para el comercio exterior y a la comunidad representada en importadores y exportadores, transportadores, Sociedades de Intermediación, empresarios e industriales, navieros y agentes, comerciantes, operadores portuarios marítimos y terrestres, así como la industria turística, entre otros.⁴⁷

4.2.3 Cartagena como Principal Puerto de Contenedores del País. A principios de los años 70s se comenzaron a utilizar los contenedores en el transporte marítimo. Este es un empaque modular normalizado

⁴⁷ www.sprc.com

que permite automatizar su manejo, con el fin de proteger la carga, disminuir costos de movimiento e incrementar la tecnología.

Para los puertos paso a ser de mayor importancia el número de contenedores de carga y descarga que el destino de carga, para convertirse en nodos de un sistema multimodal.

Los puertos multipropósitos que recibían carga suelta, contenedores etc., fueron reemplazados por terminales de tipos de cargas y con calados especiales para las naves modernas.

La Sociedad Portuaria de Cartagena opera desde 1994, puerto de la capital de Bolívar y es considerado el de mayor movimiento de contenedores.

La superintendencia de Industria y Comercio, accedió ante la propuesta de integrar la SPRC con la Compañía de Contenedores de Cartagena (CONTECAR), teniendo en



cuenta los cambios que trae consigo el TLC y las oportunidades para crecimiento de la economía del país, como centro de actividad

marítima mundial. Este hace parte del proceso de privatización de los puertos en el país, que se denominó Cartagena II, con el fin que la ciudad se convierta en centro de la actividad de transformación industrial y de movimiento de carga.

Al mismo tiempo del crecimiento en el comercio internacional, se han continuado desarrollando obras civiles para incrementar la capacidad del Terminal, fortaleciendo la SPRC para enfrentar el futuro. Para esto cuentan con una moderna infraestructura portuaria y una desarrollada red de sistemas y comunicaciones para prestar servicios ágiles, simples y seguros, apoyados en el talento del personal como elemental para impulsar el crecimiento, el cambio y la competitividad en la prestación de los servicios⁴⁸.

La sociedad portuaria de Cartagena con la intención de transformarse en puerto de contenedores, con la adquisición de nuevos equipos para movilizar contenedores, planea extender sus muelles y profundizar el puerto para poder acomodar enormes barcos que

⁴⁸ www.abcnoticiasbarranquilla.com

puedan transportar entre 1.500 y 3.000 contenedores cada uno. La expansión costará 31 millones de dólares⁴⁹.

El manejo de contenedores de exportación hacia los Estados Unidos lo lidera Cartagena, con una participación del 47%, seguida por los puertos de Buenaventura (24%), Santa Marta (18%) y Barranquilla (11%).

De igual forma la construcción del Megapuerto facilitará la llegada al puerto de buques de 10 mil contenedores, el doble de los que ingresan en la actualidad al puerto. Este se desarrollará en el área que hoy ocupa Contecar y permitirá construir 1.100 metros de muelles, con 3 posiciones de atraque para buques de 8 mil contenedores ó 4 para buques de 5 mil contenedores.

Además tendría 12 grúas pórtico, 100 camiones portacontenedores, un área de bodegas de 40 mil metros cuadrados y 36 cargadores (RTG's) para el apilamiento de contenedores en los patios, entre otros equipos⁵⁰.

⁴⁹ www.iadb.org

⁵⁰ www.mapis.com.co

Para el corralito de piedra, la llegada de buques con un gran número de contenedores, indican competitividad a nivel internacional y menores costos en cuanto a fletes. Y para la sociedad local y regional, representa oportunidades de trabajo y mejor calidad de vida.

4.2.3.1 Movilización de Contenedores en las Sociedades Portuarias Regionales. En la tabla se puede notar el incremento de movilización de contenedores en la SPRC, en contraste con las otras SPR's, entre el periodo del 1995 hasta el 2004. Buenaventura es el segundo puerto con un crecimiento acumulado de 1.656.986 contenedores en este lapso de tiempo, seguido de el Puerto de Barranquilla y por ultimo el de Santa Marta⁵¹.

⁵¹ www.banrep.gov.co

Tabla 1. Tráfico de Unidades de Contenedores 1995-2005⁵² en Colombia.

Años	Buenaventura	Cartagena	Barranquilla	Santa Marta	Total
1995	99.212	76.842	17.416	4.411	197.881
1996	112.735	100.804	24.150	4.874	242.563
1997	127.172	137.701	31.674	4.006	300.553
1998	176.357	166.544	44.783	17.945	405.629
1999	168.489	198.445	54.447	39.800	461.181
2000	178.624	208.595	41.332	30.974	459.525
2001	185.169	298.834	38.038	24.641	546.682
2002	187.636	272.331	33.431	25.438	518.836
2003	187.122	147.79	51.550	32.218	418.680
2004	234.47	198.070	44.728	34.162	511.430
*2005	267.76	225.112	52.792	44.923	590.587
Total	1924.746	2031.068	434.341	263.392	4653.547

Fuente: www.supertransporte.gov.co

4.3 IMPACTO DE LAS TENDENCIAS FUTURAS EN EL PUERTO DE CARTAGENA

4.3.1 Ampliación del Canal de Panamá. El Canal de Panamá es un canal de navegación, ubicado en Panamá, en el punto más angosto entre el Mar Caribe y el océano Pacífico. Inaugurado el 15 de agosto de 1914, ha tenido un efecto de amplias proyecciones al acortar la distancia y tiempos de comunicación marítima, produciendo adelantos económicos y comerciales durante casi todo el siglo XX.

⁵²www.supertransporte.gov.co

Proporciona una vía de tránsito corta y relativamente barata entre estos dos grandes océanos, ha influido considerablemente sobre los patrones del comercio mundial, ha impulsado el crecimiento en los países desarrollados y le ha dado a muchas áreas remotas del mundo el impulso básico que necesitan para su expansión económica. Por ejemplo, un barco carbonero que sale de la costa oriental de los Estados Unidos en dirección al Japón por la vía del Canal de Panamá ahorra unos 4.800 km, en comparación con la alternativa más corta de una ruta marítima; un barco bananero que sale de Colombia en dirección a Europa, ahorra una distancia de unos 9.000 km.

Desde el punto de vista técnico, ésta es una magnífica obra de ingeniería y uno de los mayores logros humanos. Del Atlántico al Pacífico mide 80 kilómetros de largo; tiene una profundidad de 12.8 metros en el Atlántico y de 13.7 metros en el Pacífico; el ancho es de 91 a 300 metros. Posee dos puertos terminales, uno en cada océano; tres juegos de esclusas gemelas, Miraflores, Gatún y Pedro Miguel, y uno de los mayores lagos artificiales del mundo, el Gatún, que cubre 425 kilómetros cuadrados y se formó por una represa de tierra construida a través del cauce del río Chagres⁵³.

⁵³ http://es.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Panam%C3%A1

El Canal de Panamá ha proporcionado un servicio de tránsito de calidad a más de 700.000 barcos desde su apertura el 15 de Agosto de 1914. Cuenta con acceso a 120 rutas marítimas en 80 países diferentes, tiene un movimiento de carga de 300 MT/año y por él transitan aproximadamente 14.000 buques anualmente. Además, el movimiento de contenedores de Panamá ha ido aumentando considerablemente en los últimos años, llegando a mover en el año 2006 un número de 3.016.553 (Ver anexo F).

Desde los inicios del tercer milenio, la Autoridad del Canal tiene en mente la necesidad de ampliar su capacidad para que por las esclusas puedan transitar los nuevos colosos del mar que la ingeniería naval está construyendo: los modernos Post-Panamax.

Se han adelantado estudios minuciosos de parte de las autoridades del Canal y de asesores extranjeros y la opción que parece más recomendable es la de construir un nuevo juego de esclusas que permita a las actuales seguir cumpliendo con su cometido. En el momento preciso se interrumpirá el tráfico muy brevemente y el nuevo tramo se incorporará al canal actual⁵⁴.

⁵⁴ Memorias foro “El Caribe y Colombia: Oportunidades y retos para la Competitividad”.

Realizada la ambiciosa ampliación, que se proyecta esté lista a finales del 2015, los cambios ofrecidos al comercio marítimo mundial se podrían sintetizar así: Con las actuales instalaciones se dispone de esclusas que ofrecen un ancho de 33.5 metros con profundidad de 12.6 metros y largo de 305 metros, que permite el paso de barcos de 32 metros de manga 12 de calado y una eslora de hasta 294,3 metros. Con las ampliaciones proyectadas se tendría la siguiente situación: esclusas de 55 metros de ancho, 16,7 de profundidad y un largo de 427 metros. Podrían transitar barcos de 49 metros manga, 15,2 metros de calado y eslora de hasta 400 metros.

Actualmente pueden cruzar el canal buques graneleros de 80.000 toneladas de peso muerto (DWT) y portacontenedores de hasta 5000 Teus. Con la ampliación podrían circular por el Canal barcos hasta de 150 mil toneladas de peso muerto y portacontenedores de 8000 a 10.000 Teus, dependiendo del diseño del buque.

Si la construcción del Canal de Panamá ha sido considerada como la más grande maravilla de la ingeniería moderna, la ampliación proyectada requiere de un gran desarrollo tecnológico, especialmente en lo relativo a los recursos hídricos y al manejo de tales recursos por medio de la más avanzada ingeniería hidráulica.

El proyecto ya fue aprobado por la Junta Directiva de la Autoridad Portuaria del Canal, por el Consejo de Ministros, por la Asamblea Nacional y, por el pueblo panameño, mediante un referéndum.

La ampliación de la capacidad del Canal de Panamá constituye una de las grandes obras de ingeniería del siglo XXI, ya que aumentará en un 40% la capacidad de tránsito de mercancías de las actuales vías marítimas que unen el Atlántico con el Pacífico. La construcción de las nuevas esclusas permitirán navegación cruzada en sentidos opuestos de buques de mayores dimensiones que los permitidos actualmente⁵⁵.

Para Colombia y para los puertos colombianos, la construcción de la obra y su exitosa realización es de vital importancia. El éxito o el fracaso de la ampliación tendrá inmediata repercusión en los puertos colombianos y en la economía del país⁵⁶. Lo cierto, es que la ampliación del canal solo representará una gran oportunidad para aquellos puertos que sean capaces de prepararse para afrontar, responder y ser competitivos antes las nuevas exigencias del auge comercial.

⁵⁵ http://www.tendencias21.net/La-ampliacion-del-Canal-de-Panama,-colosal-obra-de-ingenieria_a1213.html

⁵⁶ Memorias foro “El Caribe y Colombia: Oportunidades y retos para la Competitividad”.

5. CARTAGENA DE INDIAS

La ciudad de Cartagena de Indias es una de las ciudades con mayor atractivo, tiene una vocación económica fortalecida por la industria, favorecida por la reubicación o creación de nuevas empresas de cara al Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y la ampliación de la Refinería de Ecopetrol, la actividad logística y portuaria y el turismo. A continuación, se explican algunas ventajas competitivas de Cartagena de Indias para el desarrollo de nuevos negocios, orientados al comercio exterior.

5.1. ZONA INDUSTRIAL

Una de las principales actividades económicas de la ciudad es la industrial, la cual aporta aproximadamente un 38% de la producción total de la ciudad y genera un 10% del total de puestos de trabajo. Cartagena de Indias, siendo la cuarta ciudad de mayor producción industrial de Colombia, cuenta con importantes subsectores industriales como el de fabricación de sustancias químicas y productos derivados de la refinación de petróleo, cuyas plantas están ubicadas en las diferentes Zonas Industriales de la ciudad,

principalmente en el Parque Industrial de Mamonal y la Zona Industrial del Bosque, ambas ubicadas al lado de la Bahía de Cartagena por lo que tienen fácil acceso a los diferentes puertos públicos y privados de la ciudad.

El Parque Industrial de Mamonal, considerado una de las Zonas Industriales más importantes de Colombia, cuenta con 8.100 hectáreas en el cual se localizan más de 124 grandes y medianas empresas que generan cerca del 6 por ciento del producto interno bruto industrial del país y más del 15 por ciento de sus exportaciones manufactureras.

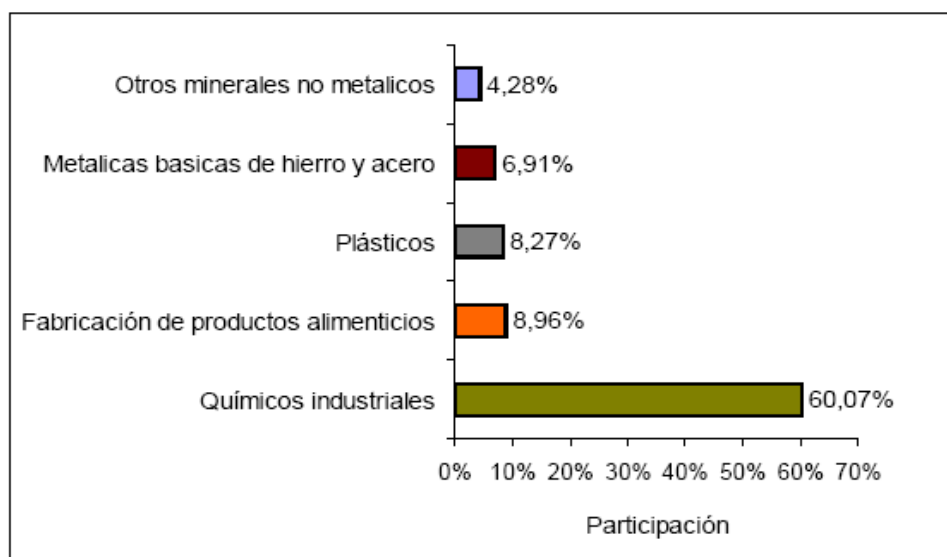
En este Parque industrial, existen además importantes áreas para la instalación de nuevos proyectos industriales y logísticos. Se tiene acceso a servicios industriales colectivos como Mecanismos de Producción Limpia, Grupo de Protección y Vigilancia, Sistema APELL o Plan Unificado de Manejo de Emergencias Tecnológicas y Talento Humano, entre otros.

Cartagena es un emporio especializado en los sectores petroquímico, químico y plástico, por tanto, grandes multinacionales tienen su centro de producción y distribución en Cartagena. Tanto así, que es el principal fabricante de sustancias químicas del país y además es

sede de la segunda refinería de petróleo más importante del país después del Complejo Petrolero de Barrancabermeja⁵⁷.

En el siguiente gráfico podemos apreciar la estructura industrial de Cartagena:

Gráfico 1. Estructura Industrial de Cartagena de Indias



Fuente: Cálculo del autor con base en cifras de la DIAN - SIEEX

Es importante recalcar que las nuevas condiciones comerciales que se avecinan para el país de la mano del TLC con Estados Unidos y demás acuerdos comerciales, inciden en la llegada de nuevas empresas a esta zona, lo cual hará necesario su expansión. Además, la modernización de la refinería de Ecopetrol atraerá nuevas

⁵⁷ http://www.stuttgart.de/europa/moviman/downloads/moviman/MOVIMAN_Cartagena_ES.pdf

compañías ligadas al sector petroquímico, punto que juega a favor de la ciudad⁵⁸.

5.2 ZONAS FRANCAS

Estas se definen como áreas dentro del territorio nacional y local que gozan de un régimen aduanero y fiscal especial y que tienen el propósito de fomentar la industrialización de bienes y la prestación de servicios orientados principalmente a los mercados externos. Para las operaciones con el resto del mundo las zonas francas se reconocen como parte del territorio nacional, mientras que para las operaciones de comercio con el país se toman como territorio extranjero.

Algunas Ventajas de ubicar su empresa en Zona Franca son:

- Exenciones tributarias.
- Exención de arancel e IVA para maquinarias, materias primas e insumos importados.
- Plazo ilimitado para almacenar mercancías sin nacionalizar.
- Devolución de mercancías sin trámite de re-exportación.
- Tramite de aduana en sitio 24 horas.

⁵⁸ <http://www.cco.gov.co/recortes%20de%20prensa/Recortes%20de%20Prensa%20agosto%2023%202006.doc>

La ciudad cuenta actualmente con tres zonas francas: Zona Franca de La Candelaria, Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios Cartagena - Zofranca SA y Zona Franca Comercial.

5.2.1. Zona Franca de La Candelaria. La zona franca industrial de bienes y servicios de La Candelaria se encuentra en el parque industrial de Mamonal, ubicado al sureste de Cartagena, frente a toda la costa de la bahía interior el cual cuenta con dos vías de acceso, el corredor de carga y la vía Mamonal-Gambote que conecta directamente con la troncal.

Su extensión es de 72 hectáreas de las cuales 50 están destinadas para la ubicación de industrias manufactureras y de servicios. Las restantes 28 hectáreas serán destinadas a zonas y servicios para los usuarios.

5.2.2 Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios Cartagena - Zofranca SA. La Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios Cartagena Zofranca S. A., está localizada a 14 kms del centro de la ciudad, al final del sector industrial de Mamonal y tiene dársena con muelle privado.

Cuenta con un área descubierta de 7.150 m² y con áreas en desarrollo de 52.000 m² aproximadamente. Además, cuenta con un muelle marginal de 120 metros de largo y el canal de acceso cuenta con un calado de aproximadamente 27 pies.

5.2.3 Zona Franca Comercial. Ubicada solo a 300 Mts del puerto principal de la ciudad, en el Barrio Manga. La zona franca Comercial de Zofranca, cuenta con nueve Bodegas cubiertas de 1.486 Mts² y 8.130 Mts² de Patios para almacenamiento.

5.2.4 Zona Franca Turística. Ubicada en la Isla de Baru, dentro de la ciénaga de Portonaito, es la única Zona Franca Turística que ofrece lotes sobre el agua en canales navegables, marina y un desarrollo urbano turístico, villas y todas las conveniencias de una urbanización caribeña⁵⁹.

5.3 INCENTIVOS FISCALES

Cartagena de Indias cuenta con importantes incentivos fiscales para nuevas empresas que se instalen en la ciudad, tales como:

⁵⁹ http://www.stuttgart.de/europa/moviman/downloads/moviman/MOVIMAN_Cartagena_ES.pdf

5.3.1 Impuesto predial Unificado e Industria y Comercio para nuevos proyectos industriales o exportadores. La Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias estableció el acuerdo No. 016 de Agosto 22 de 2005 con el fin de estimular la inversión y la generación de empleo en la ciudad. El acuerdo está dirigido a las empresas de carácter Industrial, Comercial y de Servicios, que se instalen o relocalicen en el Distrito de Cartagena, a las que se le exonera del pago del ciento por ciento (100%) del valor del Impuesto Predial Unificado e Industria y Comercio, si cumplen con las condiciones de nuevas inversiones en activos fijos y empleos directos generados (deberá incluir un porcentaje mínimo del 70% de Recurso Humano local sobre el total de los trabajadores contratados) según lo establecido en el siguiente cuadro:

Tabla 2. Incentivos Fiscales en Impuesto Predial e Industria y Comercio

Inversión Mínima (Millones de Dólares)	Nuevos Empleos Directos	Número de Años de Exoneración
1,6	16	1
2,1	21	2
2,8	28	3
3,8	38	4
5	50	5
6,6	66	6
8,8	88	7
11,7	117	8
15,7	157	9
21,0	210	10

Fuente: Concejo Distrital Cartagena de Indias, Acuerdo 016 de Agosto 22 de 2005

5.3.2. Impuesto a la Construcción. Cartagena tiene en la actualidad, los menores costos fiscales por concepto de construcción de una planta industrial.

Se estableció según el acuerdo 032 de Diciembre 30 de 2002 una tarifa equivalente al 1% del monto del presupuesto de la construcción y del 1.5% a construcciones ya existentes.

Además de lo anterior quedaron exentas del pago del impuesto las construcciones que se realicen en las zonas francas de Cartagena; siendo éstas las únicas del país con dicha exención. Esta exoneración le da a Cartagena la posibilidad de competir desde el punto de vista tributario, con las Zonas Francas del Caribe y Centroamérica.⁶⁰

5.4 FUERZA LOGÍSTICA Y PORTUARIA

En la Región, el Puerto de Cartagena de Indias se ha consolidado como Centro de Distribución Logístico y de Traslado de Contenedores para la Región del Caribe y el País. Entre sus ventajas estratégicas podemos destacar las siguientes:

⁶⁰ <http://www.proexport.com.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=7075&IDCompany=16>

5.4.1. Ubicación. Por su ubicación es hoy día el sistema portuario de mayor movimiento en el país, y uno de los más importantes de América latina, manejando aproximadamente un 55% de toda la carga que pasa por los puertos de la nación y recibiendo a diario motonaves de carga procedentes de todo el mundo, que contienen 4 modernos terminales marítimos privados de servicio público que manejan el 20% de la carga total movilizada por la ciudad y el resto se maneja directamente por más de 50 muelles privados de empresas de la zona industrial de Mamonal.

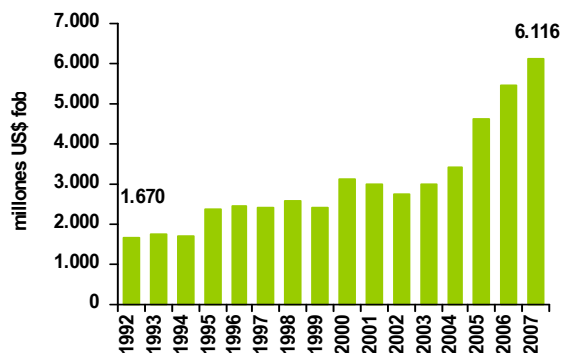
El Puerto está ubicado estratégicamente para atender el flujo comercial con Norte América y Europa, se encuentra situado a 276 millas del Canal de Panamá y con conexiones regulares con aproximadamente 200 puertos en 88 países, lo que le permite consolidarse como un gran puerto logístico y de transbordo internacional, con énfasis en el comercio de contenedores.

Así mismo, el Puerto es un privilegiado para el tráfico marítimo internacional de mercancías, dada su cercanía con el Golfo de México y la mayoría de puertos del Caribe, además de la facilidad de comunicación vía fluvial con el centro del país a través del río Magdalena, por el Canal del Dique.

Dada la ubicación geográfica de la Región, Cartagena de Indias hoy día, es la ciudad portuaria más importante del País convirtiéndose en la primera alternativa considerada por las navieras por razones geográficas, económicas y operativas por lo que su aduana ha sido una de las más usadas tanto para importaciones como para exportaciones en los últimos años.

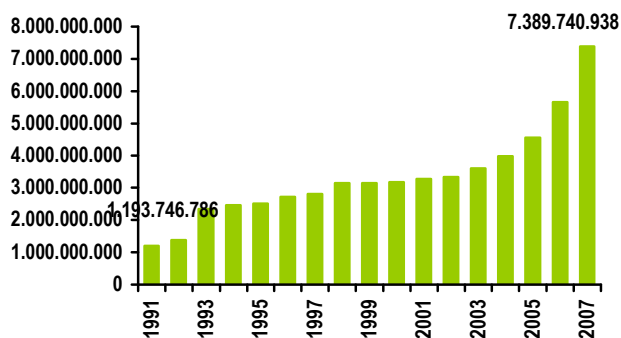
Las siguientes gráficas muestran el incremento de importaciones y exportaciones en el país en los últimos años:

Gráfico 2. Exportaciones Colombianas en el primer trimestre (1992-2007) US\$ millones FOB



Fuente: Dane - DIAN. Cálculos OEE Mincomercio

Gráfico 3. Importaciones anuales de Colombia (1991-2007) US\$ millones CIF



Fuente: Dane - DIAN. Cálculos OEE Mincomercio

5.4.2 Infraestructura

5.4.2.1 Infraestructura Portuaria. La infraestructura portuaria de Cartagena es una de las más completas y modernas de todo el país, su bahía es la más profunda y una de las más seguras de Latinoamérica, el canal de acceso a la bahía tiene más de 150 metros de ancho y una profundidad de 42 pies y tiene el mejor esquema de competencia en servicios portuarios nacionales: terminales marítimo de servicios públicos, muelles privados al rededor de la bahía para desarrollar actividades de manejo de cargas generales, contenedores, petroleros, graneles, pesqueros, astilleros y turísticos.

La Bahía de Cartagena, es amplia, profunda, de aguas tranquilas, accesible 24 horas al día en todas las épocas del año, con un calado

de 42 pies y 150 metros de ancho de profundidad pudiendo recibir buques con 242 metros de eslora, 36 metros de manga y hasta 14 metros de calado sin restricciones.

Desde el Puerto las exportaciones desde el puerto de Cartagena son amplias, los días de transito ágiles y las tarifas de fletes por debajo de las que se ofrecen desde otros puertos de origen.

Cartagena es la ciudad líder en el manejo de contenedores de exportación hacia los Estados Unidos, con una participación del 47%, seguida por los puertos de Buenaventura (24%), Santa Marta (18%) y Barranquilla (11%).

Los puertos y la mayoría de los exportadores, agentes aduaneros, transportadores, operadores y empresas que tienen contacto con carga de exportación están certificados por el BASC y cumplen los más altos estándares de servicio y seguridad.

5.4.2.2 Infraestructura Terrestre. La Terminal de Transporte Terrestre de Cartagena, tiene 40 bahías de ascenso o abordaje, con dos plataformas de descenso con capacidad para 25 grandes buses simultáneamente, circuito cerrado de seguridad monitoreado 24 horas, restaurantes, cajeros automáticos, hotel, almacenes de

variedades, estación de taxis 24 horas y una línea de servicio de buses urbanos que conectan con toda la ciudad.

5.4.2.3 Infraestructura Aérea. El Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, esta situado dentro del perímetro urbano de Cartagena de Indias, es vecino del centro de la ciudad y se encuentra 10 minutos de las áreas hoteleras y turísticas así como a las nuevas zonas de desarrollo urbano. Tiene capacidad de estacionamiento para once aviones de cabina ancha, su pista tiene 2.600 metros y es frecuentado por vuelos regulares internacionales y charter de diferentes partes del mundo, como España, Canadá, Estados Unidos, es una política de cielos abiertos para vuelos charter.

El Terminal de pasajeros esta modernizado y climatizado, y cuenta con los servicios establecidos para cualquier aeropuerto internacional, como Restaurantes, Tiendas, cafeterías, Salones VIP, Servicio Médico y DutyFree⁶¹.

5.4.3 Comercio Exterior Nacional. Colombia registra aumentos considerables en los volúmenes de carga movilizados por la vertiente Atlántica con Brasil, México, Estados Unidos y Europa, en los que

⁶¹ http://www.stuttgart.de/europa/moviman/downloads/moviman/MOVIMAN_Cartagena_ES.pdf

Cartagena maneja más del 90 por ciento de las mercancías destinadas - originadas en las mencionadas zonas geográficas.

Las siguientes cifras demuestran un notable incremento en el primer semestre del año 2007, en comparación con igual periodo de 2006, en los volúmenes de carga movilizados por los cinco muelles privados de uso público que operan en el Puerto de la ciudad de Cartagena:

El Puerto de Mamonal, Muelles El Bosque, la Sociedad Portuaria del Dique (de Zofranca) y Contecar, que hacen sus mediciones en toneladas, mostraron un aumento consolidado de carga superior al 35%, pasando de 990.740 toneladas en el primer semestre de 2006 a 1.360.417 toneladas en el primer semestre de 2007.

En el periodo, y teniendo en cuenta a estos cuatro muelles, el número de embarcaciones atendidas registró un leve descenso, pasando de 606 en el 2006, a 547 en el 2007. Sin embargo, hubo un mayor flujo de carga, lo que se explica por la llegada de buques de mayor calado al puerto, los cuales mueven un volumen de carga mayor.

Contecar fue de los muelles que mayor crecimiento tuvo en su movimiento de carga en el periodo, al pasar de 236.729 toneladas en el 2006 a 391.723 en el primer semestre de 2007. Ello representó un crecimiento del 65,5%.

Otro buen comportamiento fue el de Muelles El Bosque, que tuvo un crecimiento del 36%, pasando de movilizar 545.237 toneladas de carga (2006) a 740.127 (2007). Esta instalación portuaria movilizó en el semestre 33.453 contenedores. De ellos 12.637 fueron de importación, 9.587 de exportación, 9.760 vacíos y 1.469 de transbordo.

En cuanto al Puerto de Mamonal, se registró un crecimiento en su carga del 11%, pasando de 131,568,8 toneladas (2006) a 145.676 (2007). Las toneladas de exportación fueron 73.713 y las de importación 71.962,90.

Por su parte, la Sociedad Portuaria del Dique incrementó levemente su movimiento de carga y de las 77.205,97 toneladas atendidas en el 2006 pasó a 82.891 en el 2007. El 72% de su carga, unas 59.545 toneladas, fue de exportación.

Cabe resaltar que la Sociedad Portuaria de Cartagena (SPRC) registró un crecimiento del 8,9% en el número de contenedores movilizados y del 4,8% en naves atendidas en el primer semestre de 2007.

En el periodo se atendieron 682 embarcaciones, frente a 651 en los primeros seis meses de 2006, mientras que el número de contenedores movilizados pasó de 326.180 a 355.303.

El número de contenedores de importación fue de 91.375 y los de exportación 72.261. Los contenedores en tránsito sumaron los 134.174.

Buena parte de las exportaciones que se mueven por los cinco muelles tienen como destino a Estados Unidos, el Caribe, Venezuela y Europa, mientras que la mayoría de las importaciones llegan de EE.UU., Brasil y México⁶².

5.4.4 Proyecto Centro Logístico Integral Cartagena de Indias. Este es un proyecto a cargo de la alcaldía de Cartagena que hasta el momento 19 empresas que se han comprometido a realizar aportes por \$327 millones se vincularon a esta iniciativa con recursos que van desde los dos millones hasta los \$30 millones, monto máximo que pueden aportar los particulares, el Distrito destinó \$40 millones. El Centro Logístico Integral Cartagena de Indias facilitara la distribución, transporte, almacenamiento, recepción, consolidación y desconsolidación de la carga, contribuyendo de esta forma a mejorar la calidad del medio ambiente y la seguridad vial en la ciudad.

⁶² www.eluniversal.com

También pretende generar desarrollo para la región de influencia del proyecto, proveer tránsito rápido, seguro y apropiadamente controlado de los vehículos por la ciudad, dotar a la ciudad de infraestructura de clase mundial en términos técnicos, ambientales, vulnerabilidad y de costos; al igual que garantizar el mantenimiento futuro de las nuevas inversiones en infraestructura que se realicen en el área del comercio internacional.

El nuevo desarrollo se levantará en un lote integrado recientemente a la zona, el cual tiene una dimensión de 420 mil metros cuadrados. Con inversiones aproximadas a de 100 mil millones de pesos, los cuales serán suministrados por de inversionistas nacionales y extranjeros.

Contará con una amplia zona de bodegas estas tendrán una dimensión de hasta 7.000 metros cuadrados, Oficinas y áreas de servicios.

En estos momentos los promotores ultiman detalles del diseño de la obra y su ejecución está prevista para culminar en los primeros meses enero de 2008.

5.5 TURISMO

No es casualidad que hoy en día Cartagena de Indias sea considerada como la ciudad con mayor potencial turístico no solo de Colombia, sino en el ámbito del Caribe. Su estratégica posición geográfica a la que se suma su bien conservado casco histórico, su pasado colonial y su condición de ciudad abierta al mar, así lo demuestran.

Cartagena de Indias, ha despertado a la industria turística desde mediados del siglo XX, de una manera acelerada, al punto que los ingresos generados por la actividad turística se pueden considerar como el tercer gran pilar en el que sustenta la economía local, después de la industria petroquímica y la actividad portuaria.

Son muchas las razones por las cuales esta industria empezó a tomar auge desde el siglo pasado y a principios de la década de los 80 se empezó a perfilar como una de las industrias locales de mayor importancia.

De las tímidas correrías de algunos coterráneos del interior del país, que se dieron cuenta que detrás de las murallas había una riqueza histórica invaluable, Cartagena ha pasado a ser unas de las ciudades más apetecida por los turistas extranjeros que llegan a Colombia.

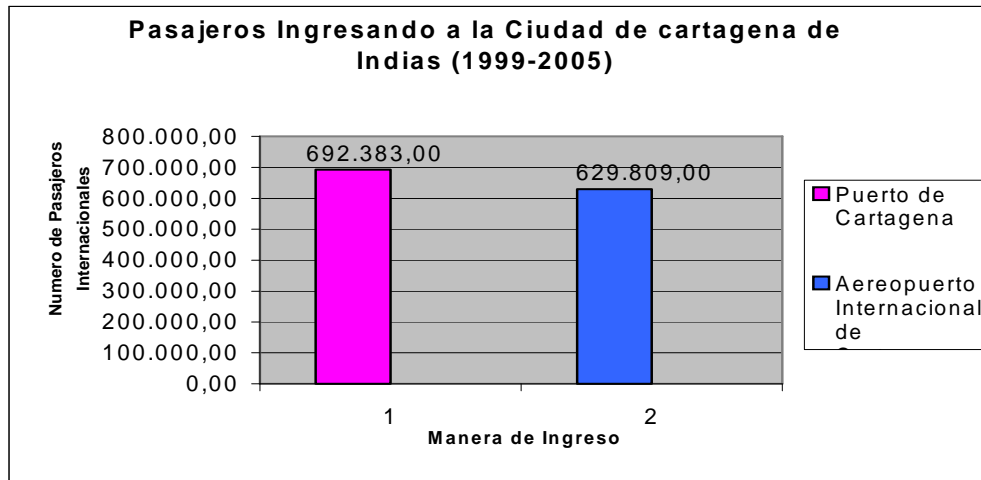
Fue así como 1999-2000 se convirtió en la mejor de las temporadas para el puerto local en las rutas de cruceros, y el auge fue tal, que cerca de un promedio de 280 mil pasajeros se alcanzaron a manejar en una sola temporada a bordo de los grandes transatlánticos que viajan por el Caribe y que tenían en Cartagena una parada muy cotizada por los viajeros por lo que la ciudad tiene para ofrecer comparado con playas blancas y mar azul que es el único atractivo de la gran mayoría de destinos que incluyen estos hoteles flotantes.

De hecho, la promoción de Cartagena en el extranjero adquirió niveles insospechados y la idea de que se trataba de uno de los destinos más apetecidos en el Caribe, poco a poco se fue enraizando en las mentes extranjeras, de modo que la ciudad casi se vendía sola y los cruceros empezaron a generar divisas que hacían pensar en un “boom” sin igual que había empezado sin reversa⁶³.

Ha sido tal el éxito, que el número de pasajeros internacionales entrando a la ciudad de Cartagena de Indias a través del Puerto gracias a los cruceros en los últimos años, es mucho mayor que el número de pasajeros entrando por el Aeropuerto Internacional. El siguiente gráfico los demuestra:

⁶³ “Las mil caras del turismo en Cartagena”. Por Roberto Gedeón Guisáís, Presidente de Anato capítulo Zona Noroccidental

Gráfico 4. Pasajero ingresando a la ciudad de Cartagena de indias



Fuente: Sociedad Portuaria de Cartagena de Indias

Durante su estadía, cada visitante de crucero gasta alrededor de 120 y 140 dólares en el comercio local. De acuerdo con las proyecciones de Proexport durante la recalada de cada crucero en Cartagena, la ciudad puede recibir ingresos por 385.000 dólares.

Durante la temporada a 2005-2006 los ingresos de Cartagena, por conceptos asociados a los cruceros fueron de alrededor de unos 4,5 millones de dólares, según un estudio realizado en Octubre 2006 por la firma consultora norteamericana Business Research & Economic Advisors.

De acuerdo con los expertos del sector, además de incrementar la inserción de Colombia en el mercado turístico internacional, la

llegada de cruceros a Cartagena vincula otros renglones de la economía con un efecto multiplicador.

Cada crucero brinda la oportunidad para que trabajen aproximadamente 200 guías turísticos quienes orientan y acompañan a los pasajeros en sus recorridos por la ciudad.

Para las autoridades de Cartagena, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y Proexport, durante cada recalada genera trabajo para unos 200 buses con sus respectivos conductores. Así mismo, se cuenta con 2.000 taxis disponibles para el transporte de los turistas.

En los últimos dos años han llegado a Cartagena 73 barcos; 35 en el 2005 y 38 en el 2006, los cuales transportaron 83.000 pasajeros.

De acuerdo con un estudio de Business Research & Economic Advisors la industria de cruceros le representó 3,72 millones de dólares a la economía nacional durante la temporada 2005-2006.

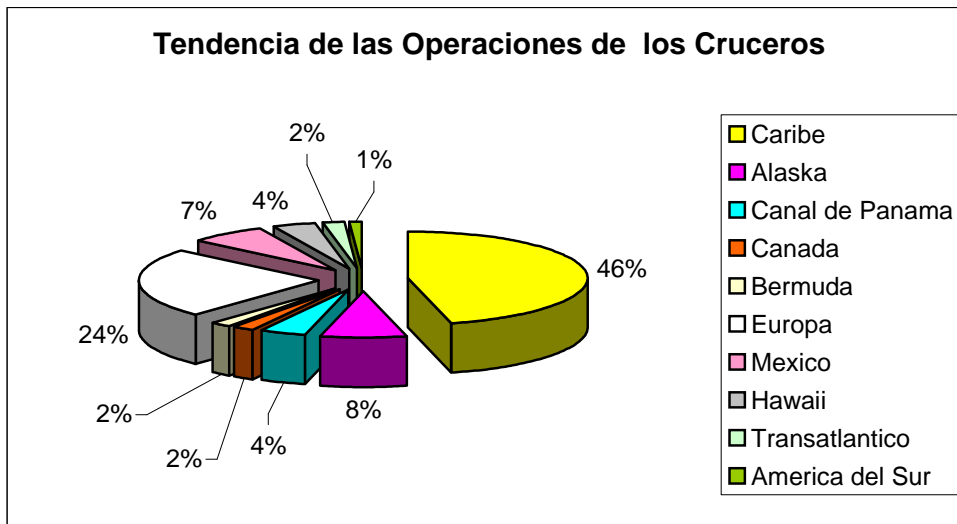
Las proyecciones de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y Proexport, para la temporada 2007-2008 Cartagena recibirá 36 cruceros de la cadena Royal Caribbean que movilizarán cerca de 200.000 turistas⁶⁴

⁶⁴http://www.proexport.com.co/vbecontent/library/documents/DocNewsNo8033DocumentNo6856.DOC#_To c164592329

Por otro lado, cabe resaltar que muchos estudios concluyen que la industria de cruceros es una de las ramas con mayor rapidez de crecimiento dentro de la apresurada expansión de la industria del turismo. En el 2005, aproximadamente 10.4 millones de pasajeros tomaron vacaciones en cruceros, y la proyección para el año 2006 fue de 11.7 millones, casi siete veces más que en 1980.

Además, como lo indica la siguiente gráfica, la tendencia regional indica un incremento en las operaciones de cruceros en el Caribe:

Gráfico 5. Tendencia de las operaciones de los cruceros



Fuente: Sociedad Portuaria de Cartagena

Son muchas las ventajas competitivas que hacen de Cartagena uno de los destinos turísticos más apetecidos por los turistas extranjeros y por ende una gran oportunidad para la industria de los cruceros. Entre ellas podemos mencionar las siguientes:

- Excelente localización geográfica en el Caribe.
- Excelente localización Portuaria: a dos millas de la Ciudad Vieja y cerca de la mayoría de las atracciones turísticas.
- Mejor Puerto Marítimo de Colombia.
- Clima favorable para la llegada de cruceros durante todo el año, sin presencia de huracanes hasta el momento.

- Extraordinario servicio Portuario prestado a los pasajeros de los cruceros que incluye: servicios de inmigración y aduanas, tiendas libres de impuestos que ofrecen artículos Pre- Colombinos, esmeraldas y joyas, servicios de Internet y de llamadas, Tienda Juan Valdez (100% Café Colombiano).
- Servicio de Operaciones Turísticas: 200 buses con aire acondicionado y capacidad para 25 pasajeros cada uno, dedicados específicamente a realizar tours.
- Buen nivel de seguridad por la configuración urbanística de la ciudad.
- Clima y encanto Caribeño.
- Gran variedad de ecosistemas con notable riqueza biológica.
- 19 Km de playa con zonas de gran interés turístico, playas vírgenes, zonas de pescadores y artesanos nativos.
- Una notable extensión de espacios naturales protegidos, con un gran valor ecológico, zonas de parque de islas con protección medio ambiental.
- Recursos culturales de gran valor histórico y monumental, declarado por la UNESCO como Patrimonio Cultural de La Humanidad.
- Única ciudad amurallada de América.
- Interesante oferta de equipamiento relacionada con la celebración de Convenciones y Congresos.

- Competitivo nivel de Gastronomía.
- Atractivos potenciales de gran interés para la práctica de las actividades náutico-deportivas.
- Excelente infraestructura hotelera con cadenas internacionales y nacionales bien categorizadas.

5. 6 RECURSO HUMANO CALIFICADO

En la Región, la calidad del Recurso Humano está altamente calificado. En Cartagena de Indias existen importantes centros para la formación profesional y técnica que trabajan día a día con compromiso y están preparados para atender nuevos requerimientos frente a importantes proyectos de desarrollo y crecimiento económico.

Instituciones como el SENA Regional Bolívar le ofrecen a las nuevas empresas la capacitación especializada de su mano de obra a través de ágiles mecanismos que involucran a la institución y los empresarios.

5. 7 CALIDAD DE VIDA

Cartagena de Indias, inundada de historia, encanto, aventura, alegría y gente acogedora y amable, es el destino preferido de famosos y de importantes personajes de la vida política, empresarial y cultural nacional e internacional.

En la ciudad puede tener acceso a excelentes servicios educativos, de salud, deportivo, recreativo, cultural, de vivienda, e infraestructura colectiva, en medio de un ambiente sano y confiable.

Estas condiciones hacen propicio el cómodo establecimiento en la ciudad de los funcionarios y empresarios vinculados con nuevos desarrollos empresariales⁶⁵.

⁶⁵ <http://www.proexport.com.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=7015&IDCompany=16>

CONCLUSIONES

Es claro que estamos en un mundo globalizado, cada vez más interrelacionado con un aumento significativo de la productividad en los últimos años.

El gran despliegue de acuerdos comerciales ha dado un fuerte impulso a la liberación e integración del comercio entre los países, convirtiéndose en un medio eficaz para garantizar el acceso de productos a los mercados externos, de una forma más fácil, permitiendo que se promueva la creación de nuevas empresas por parte de inversionistas nacionales y extranjeros.

Asimismo, los grandes proyectos del futuro como la ampliación del Canal de Panamá, prometen aumentar la comercialización de productos y generar un mayor crecimiento económico para los países.

Sin embargo, la participación activa en el comercio internacional también conlleva riesgos, en particular los relacionados con la fuerte competencia existente en los mercados mundiales. Lo cierto, es que solo representa una gran oportunidad para aquellos países que sean

capaces de prepararse para afrontar, responder y ser competitivos antes las nuevas exigencias del auge comercial.

Por esto, siendo los puertos marítimos en últimas quienes facilitan la transferencia de carga y los que permiten que las mercancías fluyan por dentro y fuera del país, deben prepararse y ajustarse para responder de forma rápida y eficiente a las nuevas necesidades del comercio exterior.

Según el analista Michael Horton, para ser competitivos, los puertos necesitarán muelles de 400 ó 450 metros por posición y de patios equivalentes a 15 ó 25 hectáreas por posición. Además, para atender a un barco requerirán de 5 grúas pórtico que cuenten con la capacidad de movilizar entre 2 y 6 contenedores por cada maniobra.

Por su parte, Cartagena de Indias debe definir lo más rápido posible si desea continuar siendo un puerto regional o si desea convertirse en un puerto global. Para esto, deberá transformar los retos del futuro en oportunidades para el puerto local preparándose para ser más competitivo frente a otros puertos del Caribe.

Es necesario crear condiciones tributarias especiales que faciliten las inversiones que requiere el puerto, para que el creciente flujo de

carga cruzara por el Caribe, en su ruta a Europa, Asia y otros mercados, motivado por el auge del comercio mundial y la ampliación del Canal de Panamá, pueda ser atendida en Cartagena.

Además, si Cartagena quiere crecer en su movimiento portuario y consolidarse como un gran puerto de transbordo, deberá ajustarse a la realidad del mercado mediante el mejoramiento su infraestructura, servicios logísticos y apoyos fiscales.

Por ultimo, de acuerdo al Gerente de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC), Alfonso Salas, se concluye que si Cartagena no se adapta a las condiciones que el nuevo panorama del comercio mundial lo pondrá a enfrentar, el comercio exterior colombiano pasara a ser atendido por buques de segunda línea y la logística del comercio exterior perderá competitividad. Por lo tanto se hace cada vez mas es necesario tomar las medidas necesarias para convertir a Cartagena en un puerto competitivo en el mercado naviero del Caribe.

ESTRATEGIAS SUGERIDAS

- Desarrollo integral entre Contecar, Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y Muelles el Bosque como Terminales Marítimos, con el objetivo de generar operaciones eficientes de manera conjunta por medio de la especialización en la movilización de contenedores para la SPRC, carga general (de proyectos) para MEB y la posibilidad de adecuación de infraestructura y adquisición de equipos para movilizar y transportar carga de granel líquido.
- La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, además de caracterizarse por ser un terminal de contenedores, debe tener en cuenta alternativas multimodales: impulsar planes de desarrollo en el aeropuerto que permita el manejo especializado de un mayor volumen de carga por esta vía. Además, impulsar la modernización de los puertos fluviales para que éstos tengan la infraestructura adecuada que permita mayor movilización y trasiego de carga, sin olvidar la necesidad de poder contar con facilidades de navegación en el Canal del Dique y el Río Magdalena.
- Preparar a los empleados de los niveles medio y bajo de la comunidad portuaria (como SIA's, Agencias Navieras, Empresas

de transporte, Operadores entre otros) para que éstos obtengan conocimientos técnicos, operativos y administrativos relacionados con este sector industrial, con el objetivo de incrementar el índice de capacitación y lograr el mejoramiento continuo en las operaciones diarias.

- Crear Parques Industriales, Centros de Acopio y Distribución y/o Zonas Logísticas, fomentando la inversión de empresas nacionales ubicadas en el interior del país, resaltando los beneficios que trae el establecimiento de empresas productoras en Cartagena para obtener reducción de costos en el de transporte y ahorro de tiempo en la movilización de cargas, contribuyendo así al desarrollo de Cartagena como ciudad portuaria.

- Atraer inversión de empresas extranjeras, resaltando los beneficios de la Zona Franca con el fin de realizar exportaciones a otros mercados, (países vecinos sin pago de impuestos). Esto incrementaría las exportaciones de la Sociedad Portuaria y el desarrollo de la ciudad con ofertas de empleo y reconocimiento a nivel internacional.

- Se debe mejorar la infraestructura vial de Cartagena; hay que crear vías de acceso alternas que permitan el flujo efectivo del

transporte de carga, sin crear obstrucciones en el tráfico. Lo anterior debido a que el corredor de carga se encuentra en el cordón principal de la ciudad, razón por la cual se deben crear vías rápidas y seguras para el transporte de mercancías.

- Las autoridades encargadas de realizar los procesos de aduanamiento y pago de aportes fiscales a la nación deben ser más eficaces a la hora de realizar el reclutamiento de requisitos para reducir la burocratización y así reducir los tiempos de espera en la legalización de la carga.

- La construcción de muelles especializados para recibir barcos de gran escala, lo cual es indispensable para el buen desarrollo de la operación logística; estos muelles deben estar contruidos con los más altos estándares de calidad y deben operar bajo indicadores internacionales de productividad para una exitosa prestación del servicio.

- La flexibilización en la ley de cabotaje es indispensable para permitir una apertura en el flujo de carga dentro del territorio nacional con la finalidad de hacer más llamativo el movimiento de carga interno entre las líneas navieras internacionales.

- El gobierno debe crear incentivos fiscales con la finalidad de atraer a más líneas navieras internacionales a Cartagena, y posicionar la ciudad como puerto pivote, lo que generaría más conexiones en las rutas marítimas y haría más competitivo el sector.

- Demostrarle al gobierno la razón por la cual las condiciones de gravámenes tributarias en la actualidad no son competitivas frente a los otros puertos de caribe, para así incentivar a los inversionistas nacionales e internacionales a invertir en el complejo portuario y aumentar así los flujos de carga.

- Se recomienda también realizar una ampliación en el ancho y calado de acceso a la bahía para facilitar la entrada de las grandes motonaves portacontenedores, los cuales van a acceder a estas rutas del caribe debido a la ampliación del canal de Panamá.

BIBLIOGRAFIA

CASSALINS, Jorge W. Importancia para Colombia del Transbordo Internacional de Contenedores, Artículo Investigativo, Cartagena, 2005.

ESTRADA LLAQUET, Jose L, Presidente de comité de Trabajo. Ministerio de Fomento; Gobierno Español, *Guía para el desarrollo de Zonas de actividades Logísticas Portuaria*, Segunda edición, 2002.

FUENTES RUIZ, Andrea M, De Jesús Alzate Norbey. Monografía Estrategias para los procesos operativos del muelle de Costa Brava S.A, Cartagena, Universidad Tecnológica de Bolívar, 2005.

GOMEZ, Carmen Sofía. Modulo de Diseño de Cadenas Logísticas, especialización en logística del transporte Internacional, Cartagena, Postgrado, Universidad Tecnológica de Bolívar, 2005.

Medina Oscar *El Puerto*.2005

MICHAEL R. Czinkota, Ilkka A. Ronkainen. Marketing Internacional, Mc Graw Hill, Cuarta edición. Páginas 35-39.

MEMORIAS DEL EVENTO, Oportunidades y retos para la competitividad, Cartagena de indias, Julio 24 de 2007

MUÑOZ, Rubén Darío. Diccionario de Logística y Negocios Internacionales, Colombia, Editorial Rcoe, 2002.

ZULETA J, Luis Alberto. ¿Porque ha sido exitosa la reestructuración portuaria en Colombia? Investigaciones Universidad Externado de Colombia, Publicación número siete, 2003.

http://www.stuttgart.de/europa/moviman/downloads/moviman/MOVIMAN_Cartagena_ES.pdf

<http://www.cccartagena.org.co/portada/analisis-balanza-comercial.pdf>

<http://www.eppm.com/epmcom/contenido/acercade/TLC/obrelasacuerdoscomerciales.htm>

http://www.wto.org/spanish/tratop_s/region_s/region_s.htm

http://es.wikipedia.org/wiki/Norma_de_calidad

<http://www.elprisma.com/apuntes/economia/monopolio/>

<http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l21281.htm>

<http://www.mecon.gov.ar/cuentas/internacionales/invdir/resumen.htm>

<http://www.mincomercio.gov.co/eContent/documentos/competitividad/encuentros/IX/data/libro1/capitulo3/20.htm>

<http://www.ediuoc.es/libroweb/1/libre/02-02.htm>

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTSITETOOLS/0,,contentMDK:20670002~isCURL:Y~menuPK:344199~pagePK:98400~piPK:98424~theSitePK:95474,00.html>

[www.escuelanaval.edu.co/4anexos.](http://www.escuelanaval.edu.co/4anexos)

<http://cccartagena.org.co/economica/publicaciones/coyuntura-economica-1-trimestre-2001.pdf>

<http://www.banrep.gov.co/docum/Pdf-econom-region/Documentos/DTSER16-PuertosCaribe.pdf>

<http://www.armada.mil.co/index.php?idcategoria=44462>

http://www.portafolio.com.co/hist_imp/porta_secc/porta_nego/2005-02-23/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_PORTA-1984673.html

<http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/CREE/Cali/2006/SPR-com-ext-enero-2006.pdf>

http://www.secgen.comunidadandina.org/ANDESTAD/gt/gt52/docs/pde_col.doc

<http://www.metabase.net/docs/cei/01420.html>

<http://www.mincomercio.gov.co/eContent/NewsDetail.asp?ID=5407&IDCompany=>

[http://bogota.gov.co/portel/libreria/doc/\(1\)%2023%20de%20Febrero.doc](http://bogota.gov.co/portel/libreria/doc/(1)%2023%20de%20Febrero.doc): Cartagena integra puerto para competir en el TLC

<http://www.armada.mil.co/index.php?idcategoria=319484>

<http://www.maritimoportuario.cl/new/ver-noticia.php?pagina=4230>

<http://www.iadb.org/idbamerica/archive/stories/1997/esp/c1C.htm>

<http://www.proexport.com.co/VBeContent/logistica/NewsDetail.asp?ID=3792&IDCompany=8>

http://www.mapis.com.co/?p=contenido&c=ver_noticias¬icia=20

ANEXOS

Anexo A

Exportaciones Colombia FOB al Mundo y a la Comunidad Andina (Miles de Dólares)

Año	Total Mundo	Extra Comunitario	Intra Comunitario			
			Total	Bolivia	Ecuador	Perú
1969	607 510	576 617	30 893	490	14 234	16 169
1970	735 657	688 796	46 861	651	17 515	28 695
1971	690 009	635 085	54 924	968	20 244	33 712
1972	865 958	810 773	55 185	1 675	21 813	31 697
1973	1 177 339	1 118 176	59 163	2 944	27 099	29 120
1974	1 416 888	1 341 344	75 544	4 968	38 174	32 402
1975	1 465 187	1 388 807	76 380	6 511	36 129	33 740
1976	1 745 153	1 683 063	62 090	3 174	39 096	19 820
1977	2 443 191	2 363 519	79 672	2 913	48 017	28 742
1978	3 002 691	2 941 461	61 230	2 475	45 144	13 611
1979	3 300 443	3 230 655	69 788	2 254	53 814	13 720
1980	3 945 048	3 836 330	108 718	2 165	77 336	29 217
1981	2 956 400	2 840 973	86 766	3 756	66 272	45 400
1982	3 094 967	3 008 201	115 427	891	51 881	33 994
1983	3 080 893	3 016 947	63 946	1 585	42 728	19 633
1984	3 483 140	3 411 189	71 951	1 327	47 340	23 284
1985	3 551 886	3 462 928	88 958	708	56 330	31 920
1986	5 107 936	4 976 796	131 140	1 276	58 942	70 922
1987	5 024 423	4 839 607	184 816	1 448	65 246	118 122
1988	5 026 227	4 888 908	137 319	2 350	47 679	87 290
1989	5 739 443	5 615 355	124 088	3 493	60 123	60 472
1990	6 765 037	6 595 944	169 093	5 237	74 529	89 327

1991	7 244 282	6 895 639	348 643	9 160	126 884	12 599
1992	7 071 662	6 652 500	419 162	15 800	156 249	247 113
1993	7 123 446	6 680 927	442 519	16 872	216 359	209 288
1994	8 407 696	7 834 597	573 099	22 496	317 990	232 613
1995	9 758 439	8 757 058	1 001 381	24 460	418 989	557 932
1996	10 562 049	9 503 147	1 058 902	29 806	419 496	609 600
1997	11 549 029	10 418 692	1 130 337	45 901	541 299	543 137
1998	10 789 896	9 803 883	986 013	46 001	577 130	362 882
1999	1 549 269	10 828 382	720 887	39 748	323 890	357 249
2000	13 049 047	12 177 819	871 228	38 569	461 581	371 078
2001	12 287 029	11 272 090	1 014 939	41 761	695 763	277 415
2002	11 972 812	10 756 481	1 216 331	38 737	825 003	352 591
2003	12 946 965	11 800 736	1 146 229	36 297	715 462	394 470
2004	16 477 141	14 887 172	1 589 969	57 891	999 709	532 369
2005 *	21 138 313	19 055 289	2 083 024	49 750	1 323 634	709 640
2006 *	24 386 557	22 399 091	1 987 466	58 501	1 236 920	692 045

(*) Cifras preliminares

Fuente: COMUNIDAD ANDINA, Secretaría General. Sistema Subregional de Información Estadística (Decisión 115).

Elaboración de las Estadísticas de Comercio Exterior de Bienes de la CAN (decisión 511), SICEXT

Elaboración: Comunidad Andina, Secretaría General, Proyecto 8.46.63 - Estadística

Anexo B

Importaciones Colombia CIF desde el Mundo y desde la Comunidad Andina (Miles de Dólares)

Año	Total Mundo	Extra Comunitario	Intra Comunitario			
			Total	Bolivia	Ecuador	Perú
1969	685 273	669 391	15 882	1	8 555	7 326
1970	842 960	823 153	19 807	1	9 965	9 841
1971	929 440	905 689	23 751	80	12 816	10 855
1972	858 950	838 759	20 191	1 227	10 549	8 415
1973	1 061 518	1 026 747	34 771	1 500	20 912	12 359
1974	1 597 212	1 542 917	54 295	3 416	27 484	23 395
1975	1 494 794	1 454 254	40 540	1 069	21 433	18 038
1976	1 708 120	1 649 674	58 446	2 149	42 830	13 467
1977	2 028 277	1 950 141	78 136	3 460	57 708	16 968
1978	2 836 315	2 717 800	118 515	5 659	81 337	31 519
1979	3 233 194	3 083 200	149 994	5 706	63 902	80 386
1980	4 662 604	4 480 751	181 853	7 348	77 472	97 033
1981	5 199 156	5 001 107	198 049	12 027	83 411	102 611
1982	5 477 701	5 229 249	248 452	6 781	90 203	151 468
1983	4 968 080	4 741 337	226 743	4 088	160 053	62 602
1984	4 492 392	4 325 109	167 283	5 531	68 882	92 870
1985	4 130 686	3 935 716	194 970	5 091	81 439	108 440
1986	3 852 085	3 721 910	130 175	4 143	46 977	79 055
1987	4 227 978	4 120 620	107 358	3 396	37 820	66 142
1988	5 005 261	4 850 718	154 543	4 761	58 350	91 432
1989	5 010 491	4 832 876	177 615	6 394	50 425	120 796

1990	5 588 741	5 436 540	152 201	6 240	45 470	100 491
1991	4 966 993	4 790 308	176 685	26 894	40 474	109 317
1992	6 685 947	6 440 408	245 539	54 631	98 962	91 946
1993	9 840 589	9 517 110	323 479	42 435	189 533	91 511
1994	11 203 236	10 798 942	404 294	47 993	256 679	99 622
1995	13 206 711	12 744 651	462 060	64 257	272 210	125 593
1996	14 054 580	13 526 485	528 095	74 297	327 533	126 265
1997	15 480 818	14 853 276	627 542	82 858	385 530	159 154
1998	14 678 218	14 091 625	586 593	127 550	309 085	149 958
1999	10 659 121	10 090 057	569 064	208 468	252 113	108 483
2000	11 538 510	10 872 193	666 317	204 777	318 170	143 370
2001	12 813 183	12 204 603	608 580	131 210	318 125	159 245
2002	12 668 089	12 000 738	667 351	139 917	367 133	160 301
2003	12 853 341	12 183 099	670 242	164 011	335 415	170 816
2004	16 744 796	15 901 244	843 552	170 343	412 356	260 853
2005 *	21 079 440	20 009 205	1 070 235	191 676	528 721	349 838
2006	26 162 440	24 831 511	1 330 929	117 000	696 929	517 000

(*) Cifras preliminares

Fuente: COMUNIDAD ANDINA, Secretaría General. Sistema Subregional de Información Estadística (Decisión 115).

Elaboración de las Estadísticas de Comercio Exterior de Bienes de la CAN (decisión 511), SICEXT
Elaboración: Comunidad Andina, Secretaría General, Proyecto 8.46.63 – Estadística

Anexo C

Balanza Comercial Colombia con el Mundo y con la Comunidad Andina (Miles de Dólares)

Año	Total Mundo	Extra Comunitario	Intra Comunitario			
			Total	Bolivia	Ecuador	Perú
1969	- 77 763	- 92 774	15 011	489	5 679	8 843
1970	- 107 303	- 134 357	27 054	650	7 550	18 854
1971	- 239 431	- 270 604	31 173	888	7 428	22 857
1972	7 008	- 27 986	34 994	448	11 264	23 282
1973	115 821	91 429	24 392	1 444	6 187	16 761
1974	- 180 324	- 201 573	21 249	1 552	10 690	9 007
1975	- 29 607	- 65 447	35 840	5 442	14 696	15 702
1976	37 033	33 389	3 644	1 025	- 3 734	6 353
1977	414 914	413 378	1 536	- 547	- 9 691	11 774
1978	166 376	223 661	- 57 285	- 3 184	- 36 193	- 17 908
1979	67 249	147 455	- 80 206	- 3 452	- 10 088	66 666
1980	- 717 556	- 644 421	- 73 135	- 5 183	- 136	- 67 816
1981	-2 242 756	-2 160 134	- 82 622	- 8 271	- 17 139	- 57 211
1982	-2 382 734	-2 221 048	- 161 686	5 890	- 38 322	- 117 474
1983	-1 887 187	-1 724 390	162 797	- 2 503	- 117 325	- 42 969
1984	-1 009 252	- 913 920	- 95 332	- 4 204	- 21 542	- 69 586
1985	- 578 800	- 472 788	- 106 012	- 4 383	- 25 109	- 76 520
1986	1 255 851	1 254 886	965	- 2 867	11 965	- 8 133
1987	796 445	718 987	77 458	- 1 948	27 426	51 980
1988	20 966	38 190	- 17 224	- 2 411	- 10 671	- 4 142
1989	728 952	782 479	- 53 527	- 2 901	9 698	- 60 324

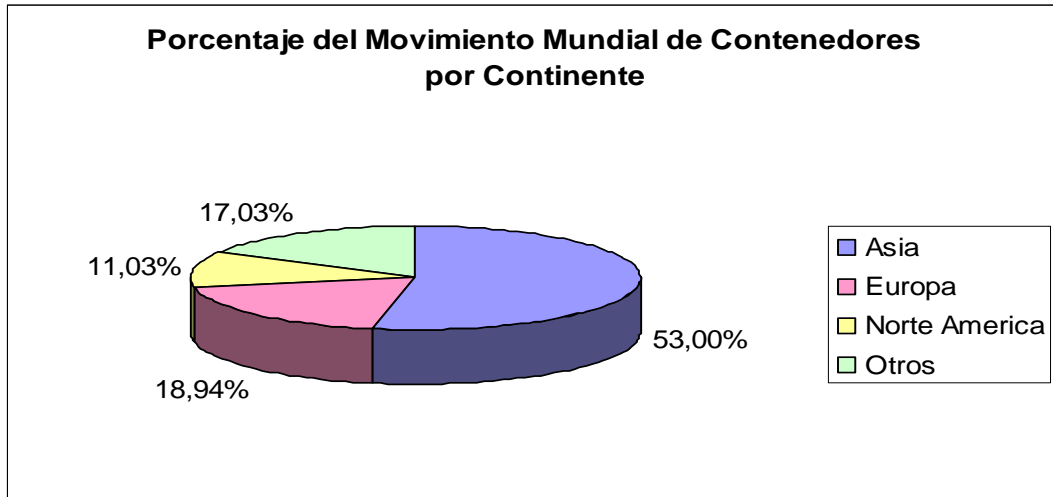
1990	1 176 296	1 159 404	16 892	- 1 003	29 059	- 11 164
1991	2 277 289	2 105 331	171 958	- 17 734	86 410	103 282
1992	385 715	212 092	173 623	- 38 831	57 287	155 167
1993	-2 717 143	-2 836 183	119 040	- 25 563	26 826	117 777
1994	-2 795 540	-2 964 345	168 805	- 25 497	61 311	132 991
1995	-3 448 272	-3 987 593	539 32	- 39 797	146 779	432 339
1996	-3 492 531	-4 023 338	530 807	- 44 491	91 963	483 335
1997	-3 931 789	-4 434 584	502 795	- 36 957	155 769	383 983
1998	-3 888 322	-4 287 742	399 420	- 81 549	268 045	212 924
1999	890 148	738 325	151 823	- 168 720	71 777	248 766
2000	1 510 537	1 305 626	204 911	166 208	143 411	227 708
2001	- 526 154	- 932 513	406 359	- 89 449	377 638	118 170
2002	- 695 277	-1 244 257	548 980	- 101 180	457 870	192 290
2003	93 624	- 382 363	475 987	- 127 714	380 047	223 654
2004	- 267 655	-1 014 072	746 417	- 112 452	587 353	271 516
2005	58 873	- 953 916	1 012 789	- 141 926	794 913	359 802
2006	-1 775 883	-2 432 420	656 537	- 58 499	539 991	175 045

Fuente: COMUNIDAD ANDINA, Secretaría General. Sistema Subregional de Información Estadística (Decisión 115).

Elaboración de las Estadísticas de Comercio Exterior de Bienes de la CAN (decisión 511), SICEXT
Elaboración: Comunidad Andina, Secretaría General, Proyecto 8.46.63 - Estadística

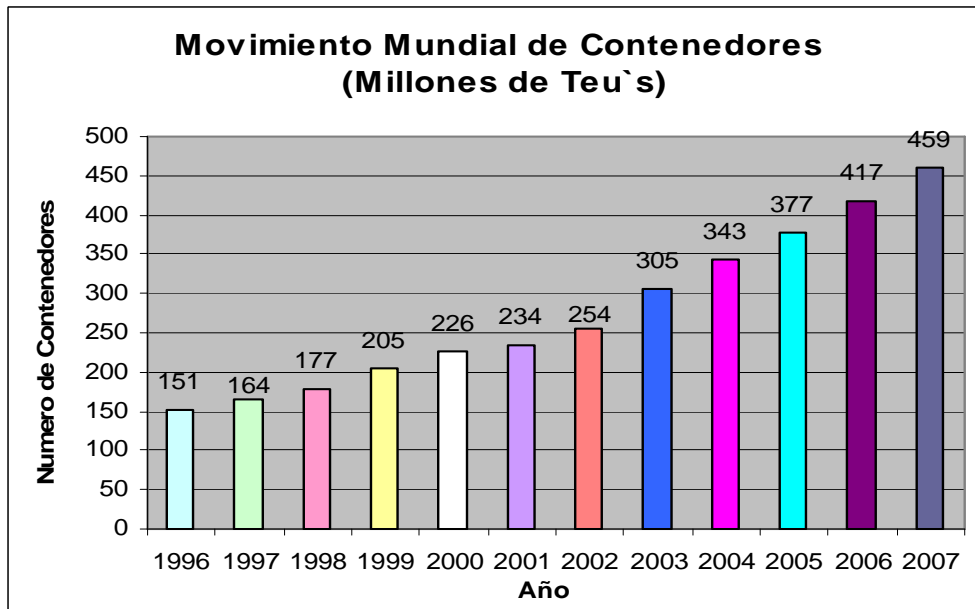
ANEXO D

MOVIMIENTO MUNDIAL DE CONTENEDORES



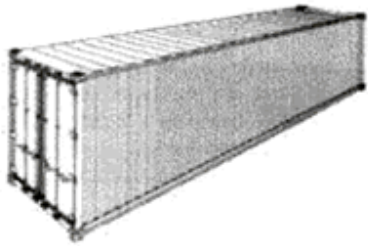
Fuente: Memorias del evento, Oportunidades y retos para la competitividad, Cartagena de indias, Julio 24 de 2007

PORCENTAJE DEL MOVIMIENTO MUNDIAL DE CONTENEDORES POR CONTINENTE



Fuente: Memorias del evento, Oportunidades y retos para la competitividad, Cartagena de indias, Julio 24 de 2007

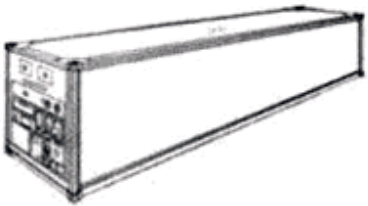
ANEXO E
TIPOS DE CONTENEDORES ILUSTRADOS



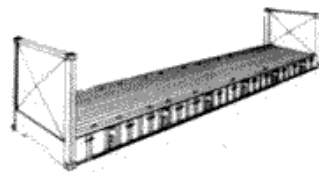
1.3.4.1 Contenedores Dry Van



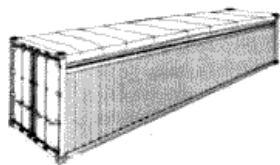
1.3.4.4 Contenedores Open Side



1.3.4.2 Contenedores Refrigerados



1.3.4.4 Contenedores Flat Rack



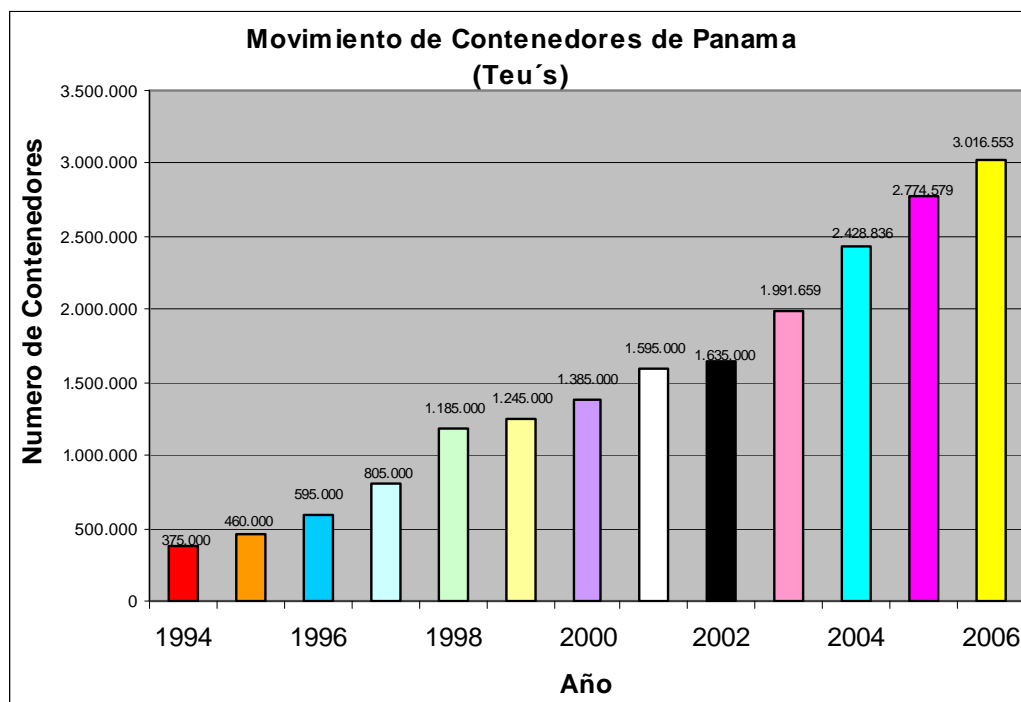
1.3.4.3 Contenedores Open Top



1.3.4.6 Contenedores Isotank

ANEXO F

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES DE PANAMA



Fuente: Memorias del evento, Oportunidades y retos para la competitividad, Cartagena de indias, Julio 24 de 2007