

**IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS LOGÍSTICOS DEL NUEVO PUERTO DE
CARTAGENA Y LA INFLUENCIA DEL CANAL DEL DIQUE**



MARGIE ACUÑA RICARDO

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
CARTAGENA D.T.C
2012**

**IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS LOGÍSTICOS DEL NUEVO PUERTO DE
CARTAGENA Y LA INFLUENCIA DEL CANAL DEL DIQUE**



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
CARTAGENA D.T.C
2012**

RESUMEN

El nuevo puerto de Cartagena – Puerto bahía -, lleva a observar la magnitud y proporciones estratégicas que beneficiarían a Cartagena como ciudad y a la Costa Atlántica, como región, así como también lo estratégico que se convierte el canal del dique ante la ampliación de la capacidad de almacenamiento del Puerto de Cartagena, lo que hace que el todo el sistema logístico y estratégico, se convierta en centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, en las que se desarrollan otras actividades de valor añadido, en beneficio de todo el país en general.

La influencia del nuevo puerto de Cartagena sobre el Canal del Dique es muy importante por ser considerado éste último como un elemento importante para el transporte de mercancías y productos hacia el interior del país y más aún, con la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio. La información recolectada fue de fuentes bibliográficas relacionada con el tema y su desarrollo ilustra los elementos logísticos que se deben tener para la utilización eficiente del Canal del Dique con la instalación del nuevo puerto de Cartagena.

ABSTRACT

The new port of Cartagena - South Bay - leads us to observe the size and proportions Cartagena strategic benefit as a city and the Atlantic Coast as a region, as well as strategic as it becomes the channel of the dam to the capacity expansion storage of the Port of Cartagena, which makes the entire logistics system and strategic becoming intermodal logistics centers of the first order in which they develop other value-added activities for the benefit of the whole country in general.

The influence of the new port of Cartagena on the Canal Dock is very important because it considered the latter as an important element for transporting goods and products into the country and even more, with the launch of the Free Trade . The information collected was from the available literature related to the topic and its development illustrates the logistical elements that must be taken to the efficient use of the Canal Dock with the installation of the new port of Cartagena

PALABRAS CLAVES

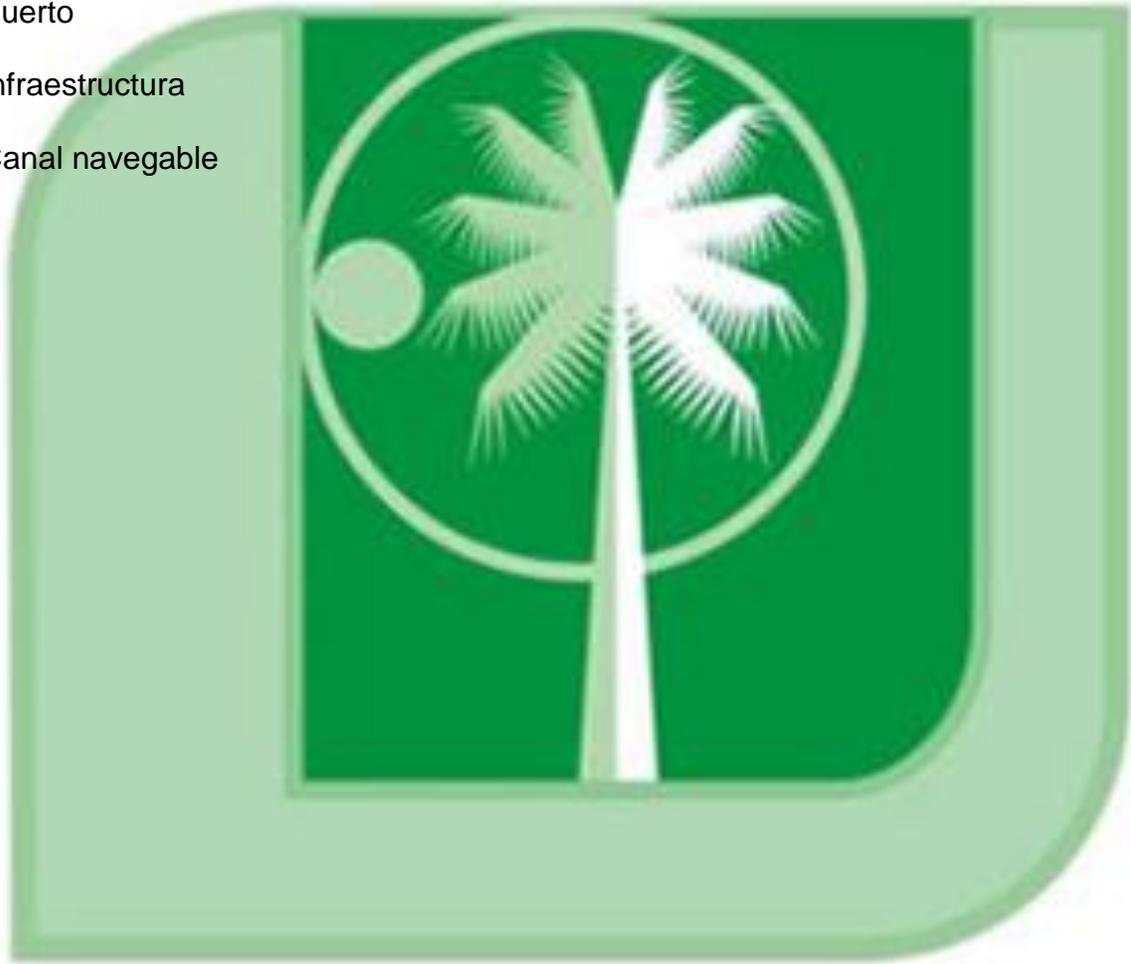
Logística

Transporte

Puerto

Infraestructura

Canal navegable



INTRODUCCIÓN

Se considera que las actividades marítimas son importantes para el desarrollo económico de un país. Desde que estas fueron creadas, los puertos han sido punto de intercambio y comercialización de diferentes elementos entre nacionales.

Los puertos han sido a través de la historia fortaleza económica, por lo que representan para el mundo, y esto se refleja en los flujos comerciales entre países. Es por ello, lo imprescindible que se convierte un puerto y el servicio que puede prestar para ser más eficiente en las tareas que desarrolla día a día.

Las autoridades marítimas de la actividad portuaria en la Ciudad de Cartagena son conscientes que deben estar de acuerdo a las nuevas tendencias internacionales y en que los puertos deben hacer grandes inversiones de manera que pongan su infraestructura a la altura de las nuevas necesidades.

La ventaja de su cercanía con el Canal del Dique, que a su vez éste se encuentra con el río Magdalena y contribuye con la navegación y transporte de barcos para el transporte de mercancía hacia otras plataformas y de igual modo hacia el comercio del interior del país. Se reitera aquí la importancia en ambos casos del papel que juega dicho río, y primordialmente, la integración dentro de la cadena logística junto a las terminales portuarias.

I. MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

Michael Porter (1999), autor de la teoría de la Ventaja Competitiva, expuso que el comercio internacional es fundamental para el desarrollo de un país, esto es que ninguna nación puede ser competitiva en todos los sectores, pero las empresas al interior del mismo pueden desarrollar ventajas competitivas en cualquiera de los cinco siguientes ámbitos: los recursos, la demanda, la oferta, los clusters industriales, la cooperación con el gobierno o la gestión empresarial. Al desarrollar una ventaja competitiva en uno o más de estos ámbitos se estaría logrando un lugar de privilegio en las relaciones comerciales internacionales y contribuyendo a explicar así los patrones del comercio intraindustrial. (AHCAR, 2006).

El transporte marítimo en el ámbito mundial se ha caracterizado por ser un sector de gran dinamismo en su desarrollo tecnológico y comercial. Evidentemente el mar se ha constituido en una vía excelente para el movimiento de mercancías ya que sus conexiones con otras vías acuáticas naturales o artificiales es posible el acceso al interior de muchos países. Sin embargo, la tecnología en la construcción de buques y la especialización de los puertos han sido elementos que también han coadjuntado significativamente a que una mayor proporción del comercio internacional se movilice por esta vía. (Proexport, 2011]

A lo largo del tiempo se puede evidenciar que el crecimiento de los puertos y el fortalecimiento de los mismos, está ligado directamente con el desarrollo de las ciudades costeras e impulsan así mismo el crecimiento de toda una nación. El Canal del Dique es una importante arteria que comunica el interior del país con la ciudad de Cartagena, conectados igualmente con el río Magdalena, afluente que recorre todo el país de sur a norte.

A lo largo de la historia, el canal del Dique ha sido objeto de múltiples trabajos en cuanto a excavaciones, profundizaciones, rectificación de curvas, construcción de diques y espolones, inclusive la apertura de una compuerta en el río Magdalena, que posteriormente fue destruida por las contantes corrientes. Su primera canalización de tiempos modernos fue efectuada con maquinaria empleada en la construcción del Canal de Panamá.

Así, en sus 115 kilómetros de longitud desde Calamar hasta la bahía de Cartagena, el Canal del Dique ejerce influencia sobre una población cercana al millón y medio de personas, riega tres departamentos y más de 20 municipios, que lo emplean como vía de comunicación y fuente de agua potable.

Una vez se desprende del Magdalena y enrumba hacia el occidente, funciona como un brazo del río, cuyas ventajas radican en la posibilidad de incrementar el traslado multimodal de carga, ofrecer alternativas a las vías carreteables y reducir el costo de los fletes internos con absoluta seguridad para la carga. De hecho, después del Magdalena es la segunda vía fluvial de transporte de hidrocarburos en Colombia, aunque también ha sido empleado para movilizar granel sólido, carbón y contenedores. Y tiene una desembocadura cambiante.

En la actualidad, a todo lo largo del Canal, convoyes de planchones navegan o reposan amarrados en la orilla, realizan recorridos desde Barrancabermeja y dotan con materia prima la industria petroquímica cartagenera. Asimismo, entre bocatomas, oleoductos y líneas de interconexión eléctrica, múltiples viajeros lo recorren por tramos en canoas o lanchas motorizadas; algunos se desplazan entre las cabeceras municipales, otros viajan rumbo a Cartagena desde las Islas del Rosario y emplean esta vía como alternativa para evitar las mareas.

Y allí, donde llega al Puerto de Cartagena, epicentro del comercio internacional de la carga portuaria que sale de Colombia al exterior. El Puerto de Cartagena, donde

se concentra la mayor actividad exportadora e importadora de Colombia, tuvo un excelente desempeño superando en estrecho margen al Puerto de Buenaventura en el Pacífico, en sólo un 12%¹.

Cartagena, se ha destacado como centro portuario a nivel nacional, constituyéndose, con más de 30 muelles disponibles, en el desarrollo de las actividades portuarias más importantes de la industria Colombiana. A través de la aduana de Cartagena, se maneja mayor parte de las Importación y exportaciones dentro del volumen total de carga movilizada por los puertos de Colombia. Por lo tanto, es válido decir que ésta es la plataforma Logística más importante del país en cuanto al manejo de carga, de allí yace la importancia de investigar acerca del impacto de la crisis económica mundial en el movimiento de carga a través del Puerto de Cartagena, y sus efectos sobre la economía y carga local.

La bahía, de más de diez millas de longitud se extiende a lo largo de la costa en dirección Norte a Sur, está defendida del mar abierto por varias islas, que al unirse entre sí por lenguas de arena la convirtieron en una dilatada laguna litoral o albufera. En su interior hay muchas islas separadas de la tierra firme por una red de caños y estero. (Dager, 1985)

Los puertos son infraestructuras soportadas a lo largo de una costa o un río navegable como medio para el transporte de mercancías y productos a otras ciudades y/o países.

Cartagena, se ha destacado como centro portuario a nivel nacional, constituyéndose, con más de 30 muelles disponibles, en el desarrollo de las actividades portuarias más importantes de la industria Colombiana.

El mejoramiento continuo de sus procesos operativos, sumado a una moderna infraestructura portuaria, con capacidad para manejar hasta 1.2 millones de TEUS

¹ Fuente. Cámara de Comercio de Cartagena. Informe anual. 2012.

anuales y recibir buques de 5.000 contenedores; una plataforma tecnológica diseñada para prestar servicios ágiles simples y seguros, con una amplia gama de rutas y destinos, con mayores frecuencias y fletes, conexión con 432 puertos en 114 países, acompañado de un capital humano altamente capacitado, hacen del puerto de Cartagena un terminal marítimo moderno, eficiente y altamente competitivo en el Caribe. Actualmente, se conjugan dos variables que son por un lado lo que algunas navieras vienen desarrollando en la reducción de espacios en sus contenedores para así movilizar más volúmenes de carga y por otra la racionalización de rutas por falta de capacidad y estructura comercial y operacional.

La logística en el puerto de Cartagena ha evolucionado hasta convertirse en una disciplina de importancia central para todas las empresas que manejan sus productos por esta terminal. Esas mismas empresas, han sabido utilizar para obtener ventajas competitivas o estratégicas.

El Council of Supply Chain Management define la logística como:

“Proceso de planeación, instrumentación y control eficiente y efectivo en costo del flujo y almacenamiento de materias primas, de los inventarios de productos en proceso y terminados, así como del flujo de la información respectiva desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el propósito de cumplir con los requerimientos de los clientes”. (Ballow, 2004)

Para algunas navieras, ahora más que nunca deben buscar soluciones a la logística de servicios que prestan en la movilización de cargas por medio de contenedores y que el nuevo puerto le dé más valor agregado a sus productos o mercancías; este es un mercado que cada día se moderniza y encuentra

facilidades en el proceso exportador, siendo este más ágil y eficiente en cada uno de los puertos donde se opera. (Cohen, 2004)

2. ANÁLISIS LOGÍSTICO DEL NUEVO PUERTO Y EL CANAL DEL DIQUE.

El Puerto de Cartagena tiene una posición estratégica, dado que posee características que permiten que por ser Colombia la esquina central de América, la mayor parte de los tráficos comerciales se realizan algunos países de la zona y de la región tomen al puerto de Cartagena como intermedios, esto a su vez con la ampliación del canal de Panamá traería consigo un incremento considerable en la utilización de dichos puertos como enlace necesario en el comercio internacional.

El enorme crecimiento del mercado de contenedores, los cambios en capacidad de carga de los buques, el gran dinamismo del comercio internacional y la ampliación del Canal de Panamá constituyen una inmensa oportunidad para la competitividad colombiana, que conlleva grandes retos para adecuar la infraestructura y logística portuarias. Ello aportará enormes beneficios económicos, sociales y tecnológicos a la economía nacional. Siempre y cuando se aprovechen las oportunidades ofrecidas por la nueva flota mundial de buques que entrará a operar en el Caribe tras la expansión del Canal. Es decir, debido a la intensa dinámica comercial actual, el Caribe se enfrenta a un cambio geoestratégico de gran envergadura, cuyas consecuencias también afectan al país, bien porque abra sus puertas al cambio o bien porque se limite a observar los avances tecnológicos y económicos que lleguen con los grandes porta-contenedores. (Revistas jornadas de investigación, 2011).

El crecimiento de la actividad portuaria en Cartagena ha sido muy importante para la economía de la ciudad. En los últimos 30 años, este sector ha incrementado sus

índices de crecimiento hasta el punto que la ciudad moviliza en promedio 34% de la carga total de todos los puertos del país; si se consideran solo los últimos años, el promedio de Cartagena ha sido muy superior al del país: *“Mientras que entre 1986 y 2006 el volumen total del comercio exterior de bienes aumentó del 20% al 40%, actualmente este porcentaje ha aumentado en un 12% adicional en los dos últimos años, en el total de participación sobre el volumen de carga, que la convierte en sin duda, en el puerto más importante del país”*. (Calvo, 2003).

El nuevo Puerto de Cartagena ubicado en la isla de Barú, deberá contar con un sistema logístico que integre las cadenas de abastecimiento, con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la intermodalidad, apoyada en tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado mediante la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística y transporte.

La nueva sociedad llamada Puerto Bahía ya inició los trámites de obtención de licencias ambientales y operativas para montar sus terminales en la bahía de Cartagena y en el Canal del Dique. Los terrenos están ubicados en la isla de Barú demandará una inversión de US\$254 millones durante su etapa inicial de desarrollo. El proyecto final deberá tener capacidad para recibir buques Panamax y postPanamax y podrá movilizar 800.000 TEU al año.

Foto 1. Zona de ubicación de Puerto Bahía



Fuente: El Universal de Cartagena, Marzo de 2011

El proyecto incluye la construcción de una zona franca. El muelle marítimo tendrá 475 metros de longitud y 55 metros de ancho. Por su parte, el fluvial contará con un patio de contenedores de aproximadamente 3 hectáreas. El parque industrial del proyecto tendrá un área de unas 37 hectáreas. Generará unos mil 200 empleos, entre directos e indirectos, y, según los directivos del puerto, habrá preferencia por los nativos de las distintas comunidades de la isla y sectores aledaños (Pasacaballos, Ararca, Santa Ana, Caño del Oro y Bocachica). Para complementar, el proyecto ya creó una fundación social que trabaja por esta población isleña, plagada de necesidades. (El Tiempo, 2011).

La primera etapa de desarrollo comprende la construcción de una terminal portuaria marítima y otra fluvial, equipadas con un área de almacenamiento de

hidrocarburos y un sistema de recepción y entrega de los mismos. En un principio, el puerto tendrá capacidad para movilizar 200.000 TEU y 3 millones de toneladas de carga al año.

Juan Ricardo Noero, presidente de Pacific Infrastructure, una de las socias de Puerto Bahía, señaló que la obra se levantará en un área de 105 hectáreas, cerca de la desembocadura del Canal del Dique, al borde de la Bahía, en la parte norte de la Isla de Barú. Anticipó que el nuevo puerto tendrá los más altos estándares tecnológicos en su infraestructura y operación.

El proyecto también incluye un parque industrial, que busca su aprobación para operar bajo el régimen franco. Noero señaló que el puerto manejará carga general contenerizada, carga suelta, graneles secos, graneles líquidos (hidrocarburos y sus derivados). No se manejará carbón. La zona del proyecto tiene una profundidad de 18 metros.

El Canal del Dique es uno de los complejos de humedales más importantes del país y plantea un desafío para el desarrollo regional del siglo XXI.

La navegación doméstica es llevada a cabo por los pobladores de la ecorregión, principalmente pescadores y habitantes de las poblaciones ribereñas. Un alto porcentaje de pescadores son itinerantes, lo que dificulta su cuantificación. Sin embargo, se estiman en 2.520 el número de pescadores y en 945 las canoas existentes en la ecorregión. Las embarcaciones típicas de uso doméstico en el Canal del Dique son de dos tipos: Las autopropulsadas para carga menor, pasajeros y actividades propias de los pobladores tales como chalupas, canoas y balsas, y las propulsadas, para carga hasta de 25 toneladas, construidas en Madera o de fibra de vidrio, con motores fuera de borda, tales como lanchas, botemotores y motocanoas

Del total de la carga movilizada en Colombia, el 63,3% se transporta por carretera, el 32,4% por vía férrea y solo el 3% por vía fluvial. Este bajo porcentaje obedece a la deficiente capacidad de la red fluvial, la continuidad de los canales navegables que en determinadas épocas de año impiden el paso de embarcaciones mayores. Así mismo, la baja oferta de servicios, tanto de infraestructura de muelles como de equipos de manejo de carga, le restan competitividad al modo fluvial frente a los otros modos, pese a los reducidos costos del transporte fluvial, toda vez que los costos de flete por tonelada-km entre los tres tipos de transporte predominantes en el país a lo largo del río Magdalena entre Honda y Barranquilla son: por tractomula US\$0,12, por ferrocarril entre US\$0,03 y US\$0,04 y por vía fluvial utilizando botes de 80 contenedores de 20 pies, costaría menos de US\$0,02, lo que muestra que el transporte de carga por vía fluvial implicaría una reducción de costos equivalente a 6 veces en relación a los fletes por carretera. (Cormagdalena – FEASP, 2007)

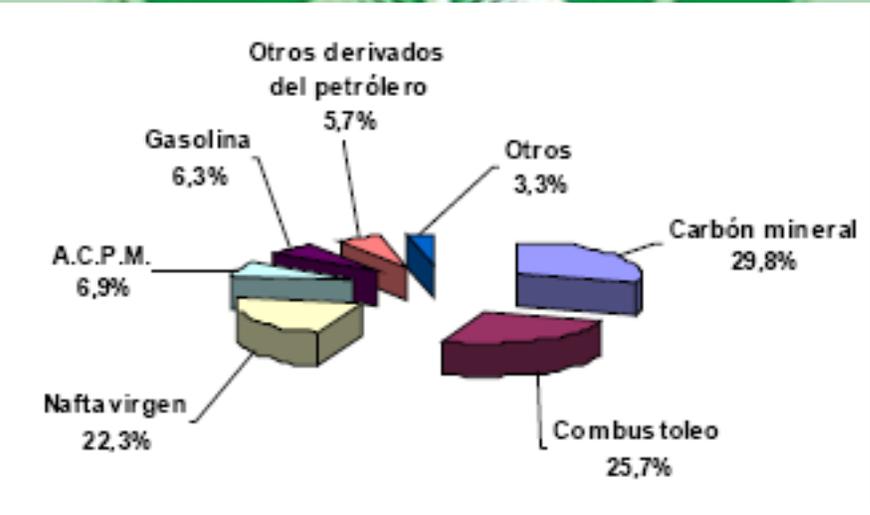
En la planificación urbana y el ordenamiento territorial se tiene en cuenta el Canal del Dique como sistema integrado de transporte de la mercancía que llega a Colombia y puede ser distribuida a todo el país, utilizando la conexión del Río Magdalena, donde la interacción entre los distintos actores, contribuye a optimizar los recursos de capital y el uso de la infraestructura. Cartagena se encuentra dotada de un gran terminal internacional en proceso de expansión de donde se pueden desarrollar interfase urbano-regional, centros de transferencia de carga, zonas logísticas y facilidades diversas para la movilidad y la seguridad de la carga que puede ser transportada por este importante canal que comunica directamente con Cartagena,

El Canal facilita la navegación de remolcadores y planchones y representa para el Río Magdalena el 85% de su carga, constituida básicamente por carbón y derivados del petróleo. Sin embargo, el incremento de la movilización de carga y de la oferta de servicios portuarios ha significado una presión ambiental para la

Bahía, a lo que se suma la problemática de sedimentación por el aporte del Canal del Dique.

El Canal del Dique es la principal vía de transporte de hidrocarburos en Colombia. Entre 2005 y 2010, el 67% de la carga movilizada por el canal fue de derivados del petróleo, especialmente combustóleo y nafta virgen, desde el interior del país hacia las industrias petroquímicas de la zona industrial del Mamonal. El carbón mineral es otro de los productos que llega a Cartagena por esta vía, pues utilizado por la industria cementera. (Mintransporte, 2011).

Gráfico 1. Carga movilizada en el Canal del Dique (2005 – 2010).



Fuente. Ministerio de Transporte. 2011

A través del Canal del Dique se moviliza el 46,5% de la carga del río Magdalena y este sirve de conexión multimodal a los tres mayores centros de producción y consumo colombianos (Bogotá, Medellín y Cali).

La solución de los problemas técnicos del dragado, apertura, mantenimiento y sedimentación del Canal del Dique están contempladas dentro de las obras que el Gobierno Nacional tiene proyectado impulsar en el período 2005-2014, para el fomento de la actividad portuaria, correspondiendo a las obras del Canal del Dique 33,28 millones de dólares. (Conpes, 2010)

2.1 ELEMENTOS LOGÍSTICOS DE IMPORTANCIA

Entre los elementos logísticos que tienen importancia para la economía nacional y la puerta en marcha del nuevo puerto de Cartagena, se tiene la ventaja de contar con un modelo puerto ancla que actualmente funciona en el barrio manga de la ciudad de Cartagena. El Puerto de Cartagena, es uno de los más importantes de la región caribe y el más cerca al Canal de Panamá, debido a su posición geográfica y su punto estratégico para la provisión de mercancías y todo tipo de cargas al interior del país.

Elementos logísticos a tener en cuenta:

- Acceso rápido al mercado del interior del país
- Canal de fácil acceso al puerto de Cartagena, disminuyendo costos de transportes e inclusive problemas de orden público o mal estado de la infraestructura vial debido al mal tiempo por problemas de lluvias.

- Seguridad de desplazamiento en la mayoría del tramo que conecta con el río Magdalena.
- Utilización de las ventajas competitivas y comparativas que tienen los exportadores e importadores del centro del país para su conectividad fácil e inmediata de sus mercancías por el nuevo Puerto de Cartagena.



3. CONCLUSIONES

El Puerto de Cartagena se maneja la mayor parte de las exportaciones e importaciones dentro del volumen total de carga movilizadas por los puertos en Colombia.

Puerto Bahía como se llamará el nuevo puerto de Cartagena, se da en momentos en que Colombia requiere ampliar su infraestructura portuaria para mejorar su competitividad y atender la demanda internacional. De acuerdo con la OMC se hace necesario el desarrollo de nuevos proyectos en la región.

El puerto se levantará en un terreno de más de cien hectáreas ubicado entre el Canal del Dique y la bahía interna. Las inversiones previstas suman los 250 millones de dólares y se ubica en el área de Santa Ana en la isla de Barú.

Puerto Bahía tendrá un muelle marítimo sobre la bahía y uno fluvial sobre el Canal del Dique.

En la desembocadura del Canal del Dique también habrá un terminal para efectos de la movilización de carga por el río Magdalena, que es una de las políticas a impulsar por el Ministerio de Transporte

Entre las estrategias logísticas a establecer para el nuevo Puerto de Cartagena, estas deben estar basadas en la capacidad de almacenamiento, tecnología utilizada en el puerto, los sistemas de información y comunicación, es por ello, que el dragado en la zona de desembocadura del canal del dique y de la zona de la bahía de Cartagena es de vital importancia, además, se deberá contar con el entrenamiento del recurso humano a disposición y las herramientas necesarias para establecer la logística de la carga que entra por el puerto de Cartagena.

BIBLIOGRAFÍA

- AHCAR, J. (2006) Comprendiendo la Globalización. Revista Economía, Gestión y Desarrollo. No.4, de la Pontificia Universidad Javeriana Cali. P. 69-97.
- BALLOW, Ronald. (2004). Business Logistics Management: Planning Organizing and Controlling The Supply Chain. Fourth Edition. Prentice Hall, inc.
- CAMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA. (2011). Investigaciones económicas de Bolívar y la Región Caribe.
- COHEN, Shoshanah. Y ROUSSEL, (2004). Joseph. Strategic Supply Chain Management: The Five Disciplines For Top Performance. Mc Graw – Hill.
- CONPES 3469 Lineamientos para el Control de la Mercancía y la Seguridad de los Nodos de Transferencia de Comercio Exterior. 2010.
- DAGER Nieto Juan. (1985). La carta de Colón. Actualidades, publicación especial de la Corporación Tecnológica de Bolívar, Cartagena de indias
- HOFFMANN Jan. Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo. CEPAL. 1999
- PROEXPORT. 2012

FUENTE DE CONSULTA

- PERIODICO EL UNIVERSAL de Cartagena. Edición 9 de Julio de 2011
- PERIÓDICO EL TIEMPO. Edición 4 de Julio de 2011
- PERIÓDICO EL PAÍS. Edición 17 de Junio de 2011
- PERIÓDICO PORTAFOLIO. Edición Enero 15 de 2011
- REVISTA Economía Institucional. Segundo semestre. 2011
- SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA DE INDIAS. (2011). Análisis del comportamiento de movilidad de Carga por el Puerto de Cartagena. Documentación. 2012



ENLACES WEB CONSULTADOS

- Fuente consultada: <http://www.revistadelogistica.com/art-11-Ampliacion-del-Canal.asp> [en línea] (Octubre de 2011]

