



**ANÁLISIS LOGÍSTICO Y ESTRATÉGICO DEL NUEVO PUERTO DE CARTAGENA
EN LA ISLA DE BARÚ**

MINOR EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

ANA MILENA PARRA DIAZ

ASESOR

JAIRO MIGUEL MUÑOZ

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

PROGRAMA FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

NOVIEMBRE DE 2011

CARTAGENA, BOLÍVAR

RESUMEN

Al abordar el tema del 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. Los puertos en Colombia, en los últimos años han transformado todo el sistema logístico y estratégico, convirtiéndose en centros logísticos de transporte intermodal de primer orden, en las que se desarrollan otras actividades de valor añadido.

La ciudad se ha convertido en epicentro de la actividad industrial colombiana por su ubicación estratégica con acceso a los mercados mundiales, especialmente a los de Estados Unidos de América. La logística eficiente y una moderna infraestructura portuaria son algunos de los elementos que tienen en cuenta las principales empresas para instalarse en la ciudad.

Se analizaron diferentes referencias bibliográficas que permitieron establecer las condiciones con que el nuevo Puerto de Cartagena traería beneficios tanto para la ciudad, región y el país en general, por lo tanto, este ensayo trata de demostrar e identificar la necesidad de puesta en marcha de una infraestructura acorde a las exigencias y normas que demanda el transporte mundial de carga y convertirse en uno de los puertos principales del Caribe y América Latina.

ABSTRACT

In focusing on the new port of Cartagena - Puerto bay - leads us to observe the size and proportions Cartagena strategic benefit as a city and the Atlantic Coast as a region. Ports in Colombia in recent years have transformed the strategic logistics system, making intermodal transport logistics centers first order, which develop value-added activities.

We analyzed different bibliographic references to establish the conditions with which the new Port of Cartagena would bring benefits to the city, region and country in general, therefore, this paper attempts to demonstrate and identify the need for implementation of a infrastructure according to the requirements and standards demanded by the global freight transport and become one of the major ports in the Caribbean and Latin America.

INTRODUCCIÓN

Las actividades marítimas son importantes para el desarrollo económico de cualquier país. Desde que fueron creados, los puertos han sido punto de intercambio y comercialización de diferentes elementos entre las 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.

Con el fin de mejorar su competitividad internacional y eficiencia, mediante obras de infraestructura y ante la firma del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos y Colombia, el Gobierno Nacional ha visto la necesidad de construir un nuevo Puerto con toda la infraestructura necesaria y tecnología de punta acorde a los puertos más importante del mundo, para enfrentar los desafíos estratégicos y competitivos que se avecinan en los próximos años.

PALABRAS CLAVES

Infraestructura

Logística

Puertos

Transporte

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 coadyuntado 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 tecnológico y no necesariamente con por su tamaño. Es por esto, que los puertos más importantes a nivel mundial muestran una alta inversión en tecnología, más no un crecimiento progresivo en sus instalaciones.

El puerto natural de Cartagena es “uno de los mejores del mundo”. Así catalogaba a este puerto de Cartagena el capitán de los tercios españoles Juan Díaz de Vallejera en 1570. Después de servir 27 años en toda Europa ahora se encontraba este

experimentado hombre de armas viviendo la experiencia de ir en una nao a Tierra Firme. (Dager, 1985)

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)

Desde principios de la década de 1990, en Colombia se adoptó un modelo de apertura económica, enmarcado en un contexto de globalización. Políticas económicas de esta trascendencia generan expectativas con relación a la reorientación de nuevas inversiones y reubicación industrial en las ciudades portuarias del Caribe colombiano.

La evolución económica y urbana de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta debe estudiarse a la luz de los cambios políticos y económicos que se vienen presentando en Colombia desde principios de la década de 1990, como la aprobación de la Constitución Política y el proceso de apertura económica. Específicamente, especial énfasis en el Estatuto de Puertos Marítimos (Ley 1ª de 1991) y Ley de Distritos (Ley 768 de 2002).

Los puertos marítimos tienen un papel fundamental en el desarrollo de las operaciones comerciales de Colombia. Actualmente, más del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por esta vía

Por esta razón, se afirma que la trascendencia de los puertos en el mundo está ligada con las fortalezas económicas del país donde el puerto se encuentre, y no del auge o crisis que se haya dado en cada economía. Esto se observa con la crisis actual, por la cual en puertos del mundo han caído un 35% el crecimiento que venían reportando. Dicho esto, se puede concluir que un puerto se afecta directamente por el grado de apertura económica que tenga su país, se benefician o perjudica por el lugar

donde se encuentren ubicados. Es evidente que el negocio del transporte marítimo no se compone de mercados aislados, sino que obedece al comportamiento de la oferta y demanda donde intervienen fuerzas políticas, acuerdos comerciales entre países, compañías marítimas y por ende los usuarios (Proexport, 2008).

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 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 un 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)

En el año 2010, el comercio internacional recuperó el crecimiento luego de la crisis financiera mundial de los años anteriores; de esta manera, y como resultado de la recuperación del comercio, las ventas al exterior en las economías desarrolladas crecieron en un 13% aproximadamente, mientras que en el resto del mundo las exportaciones aumentaron en un 16,5%, esto conforme a las consideraciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

El volumen de las exportaciones del mundo crecieron en un 14,5%, cifra muy superior a la registrada en los últimos años, causada posiblemente entre otros aspectos por la amplitud de las cadenas mundiales de suministros y la composición por productos del comercio en comparación con la producción, mejorando las expectativas de crecimiento del comercio, impulsadas por las dinámica de la demanda de los países emergentes, demostrando la recuperación de las ventas internacionales y volviendo a sus niveles normales, ya que en 2009 se presentó una caída del 12%; sin embargo la crisis financiera y la recesión mundial aun hacen notar sus consecuencias, como por ejemplo las elevadas cifras de desempleo en las economías desarrolladas, entre otros factores. (OMC, 2011).

Estados Unidos continúa consolidándose como el principal socio comercial de Bolívar con una participación de 36,1% en el total del comercio exterior del departamento en 2010, comprándole y vendiéndole un total de US\$1.738 millones; otros países como Brasil, México y República Dominicana, también tuvieron participaciones importantes con 9,7%, 7,8% y 6,2% respectivamente. Es relevante destacar que República Dominicana aumentó considerablemente su participación, representando en 2009 el 1,1% (US\$ 36,8) y en 2010 el 6,2% (US\$296,4). (Cámara de Comercio de Cartagena, 2010).

Los servicios ofrecidos por las diferentes navieras aumentaron sus servicios notoriamente, ante la disminución suscitada por la crisis originada en el año 2009 y parte del 2010. Ante esto, las empresas habían racionalizados la prestación de estos servicios.

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).

II. DESARROLLO PORTUARIO

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).

La bahía de Cartagena se identifica por sus aguas tranquilas, profundas y por su disponibilidad los 360 días de año. Sin dejar atrás su posición estratégica la cual favorece el transporte de mercancías internacionales debido a su cercanía con el canal de Panamá, los puertos del Caribe, el golfo de México, la costa este de los Estados Unidos.

Ante el gran dinamismo del comercio internacional y la ampliación del Canal de Panamá, el Puerto de Cartagena tiene la inmensa oportunidad para la competitividad de Colombia, que implica grandes retos en infraestructura y el riesgo que no estar a la altura de los grandes puertos del Caribe.

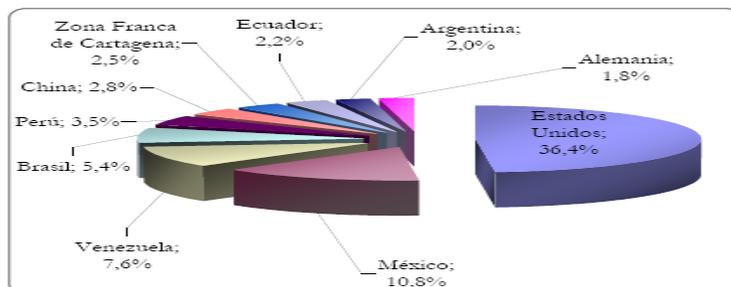
Se requiere un compromiso y trabajo en conjunto con los diferentes actores que hacen parte de la logística del comercio exterior colombiano

Las herramientas básicas para la gestión del desarrollo portuario en la ciudad están dadas por la capacidad y tecnología de los puertos, los sistemas de información y comunicaciones y el entrenamiento del recurso humano, cuyo cambio más importante se ha producido en el comportamiento del personal demás bajo nivel. Indica el ponente que la ejecución del Plan de Inversiones y los nuevos equipos y sistemas adquiridos por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena permiten afirmar, sin perder la modestia, que Cartagena tiene el terminal de contenedores con la mayor tecnología desde Canadá hasta Argentina“... *no el más grande, hay muchos terminales con mucha más capacidad, con mayores volúmenes de movimiento de contenedores, pero la Sociedad Portuaria de Cartagena funciona con las herramientas de más alta tecnología y el cumplimiento de estándares internacionales*”.

Cartagena se ha convertido en el primer puerto exportador e importador de Colombia. El incremento en la movilización de contenedores en la SPRC-Contecar ha aumentado en un 16% en los dos últimos años, respectivamente.

Considerándose como los destinos hacia donde salen la mayoría de los contenedores desde Cartagena y los puertos principales, el que se constituye más importantes, son los puertos de Estados Unidos, seguido, por los de México, Venezuela, Brasil, Perú, China y Ecuador, respectivamente. (Figura 1).

Figura 1. Destino de movilización de carga desde Cartagena



Fuente. Sociedad Portuaria de Cartagena. Comportamiento movilidad de Carga desde el Puerto de Cartagena. 2008 - 2010

De acuerdo a las estrategias logísticas establecidas por el Puerto de Cartagena, las herramientas a aplicar deben estar basadas en la capacidad de almacenamiento, tecnología utilizada en el puerto, los sistemas de información y comunicación, el dragado necesario para la recepción de buques de mayor tamaño, y el entrenamiento del recurso humano a disposición. La Tabla 1. Muestra el tipo de embalaje que se utiliza en el Puerto de Cartagena y el tráfico portuario al que se destina el contenedor que llega al Puerto. El análisis se desarrolla en comparación a los dos últimos años de actividad comercial registradas.

Tabla 1. Tráfico unidades de contenedores. 2008 - 2009

TIPO DE EMBALAJE	TRÁFICO PORTUARIO	2008	2009
LLENOS DE 20'	IMPORTACIÓN	240.350	257.804
	EXPORTACION	203.320	204.016
	CABOTAJE	16.539	18.655
	TRANSBORDO	62.550	63.803
	TRANSITO INTERNACIONAL	189.853	208.831
	TRANSITORIA	7.487	7.606
TOTAL LLENOS 20'		720.099	760.715
VACÍOS DE 20'	IMPORTACION	55.766	39.750
	EXPORTACION	102.099	146.872
	CABOTAJE	2.566	5.623
	TRANSBORDO	10.353	8.652
	TRANSITO INTERNACIONAL	40.100	42.653
	TRANSITORIA	2.200	1.872
TOTAL VACIOS 20'		213.084	245.422
LLENOS DE 40'	IMPORTACION	325.925	420.682
	EXPORTACION	240.691	244.263
	CABOTAJE	254	530
	TRANSBORDO	73.423	66.580
	TRANSITO INTERNACIONAL	156.783	167.872
	TRANSITORIA	12.367	14.511
TOTAL LLENOS 40'		809.443	914.438
VACÍOS DE 40'	IMPORTACION	56.715	60.287
	EXPORTACION	124.678	224,511
	CABOTAJE	6	2
	TRANSBORDO	18.676	16.465
	TRANSITO INTERNACIONAL	42.763	53.765
	TRANSITORIA	11.765	13,762
TOTAL VACIOS 40'		253.605	368.792
TOTAL		1.996.2317	2.289.367

Fuente. ANDI. Cámara de usuarios de zona franca. Araujo & Ibarra. 2010. Elaboración. Autor del proyecto.

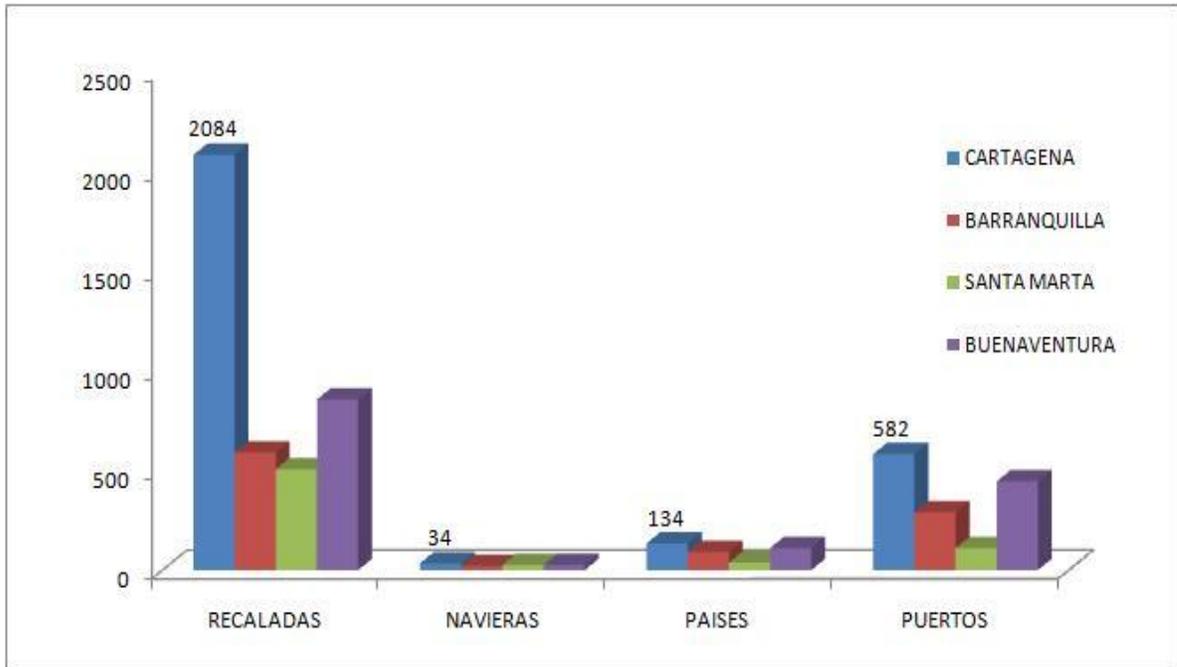
Cartagena es el puerto extranjero que más cercanías tiene con el Canal de Panamá, lo cual la convierte en la primera alternativa para las navieras, por razones geográficas, económicas y operativas. El área del Caribe es una zona muy importante para el comercio mundial, debido a que la mayoría de las cargas pasan entre alguno de los dos océanos con rutas diferentes.

En el último año, el transporte marítimo fue el modo más usado por Colombia en materia de comercio exterior. El 67,97% de los productos exportados salieron del país en barco, del mismo modo lo hizo el 66,13% de los que ingresaron. Los buques Post Panamax son la base de la llamada 'economía de escala' en el transporte marítimo. Según este concepto, los costos unitarios de producción disminuyen al aumentar la cantidad de unidades producidas. En este caso, 'producción' hace referencia a volumen transportado. (Revista Logística, 2001).

Cartagena como ciudad puerto, posee ventaja en cuanto a la conectividad, en donde cuenta con una conectividad a 134 países y a 582 puertos.

Cartagena es el puerto extranjero que más cercanías tiene con el Canal de Panamá, lo cual la convierte en la primera alternativa para las navieras, por razones geográficas, económicas y operativas. El área del Caribe es una zona muy importante para el comercio mundial, debido a que la mayoría de las cargas pasan entre alguno de los dos océanos con rutas diferentes.

Figura 2. Tráfico marítimo y conectividad con países y puertos extranjeros



Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. 2011

La ampliación del Canal de Panamá implica un cambio estructural en la manera como se desarrolla el transporte marítimo en el Caribe y más aún para el nuevo de Puerto de Cartagena. Los buques serán mucho más grandes y los puertos deben ajustarse a las condiciones estratégicas desarrolladas para la mayor atención en los Puertos. Es por ello, que el Puerto de Cartagena, debe desarrollar estrategias y herramientas competitivas para que su comercio exterior pueda competir con los mercados internacionales. El no hacerlo puede quedar relegado a un puerto de segunda, donde solo atraquen líneas navieras que poseen buques alimentadores, con costos de fletes más elevados y ante menores posibilidades de conexión directa con las principales ciudades del mundo.

El presente y futuro de la actividad portuaria representa una oportunidad significativa para Cartagena y toda la región Caribe. Según Alfonso Salas Trujillo. “El

mundo esperaba que el desarrollo del comercio proveniente de Asia llegara por el Pacífico, y la realidad fue que la mayor vía del transporte marítimo se estableció por el Atlántico, a solo 42 millas del Caribe Colombiano. Este hecho genera el reto de posicionarnos en ella o de convertirnos únicamente en observadores de los grandes cambios que se avecinan para el comercio internacional”.

2.1 EL NUEVO PUERTO DE CARTAGENA – PUERTO BAHÍA

Los estudios de expertos en prospectiva coinciden en que, por razones de ecuaciones económicas y de beneficios, en el año 2020 el transporte marítimo internacional va a movilizarse sobre una ruta ecuatorial en dirección Este - Oeste, con barcos de gran capacidad (15.000 Teus¹) que se desplacen a mayor velocidad (24 nudos), funcionen con entregas diarias de carga y únicamente tengan siete puertos de recalada. Sobre los ejes transversales de distribución norte- sur se movilizarán barcos de 5000 y 1500 Teus. La localización de estos puertos, denominados de Transbordo Puro², está identificada: Asia, el Mediterráneo, Norte de los Estados Unidos, Japón, China y el Caribe, única región donde se prevén dos puertos cercanos.

Cartagena concentra la mayoría de los servicios Norte-Sur, por lo que las navieras que son más fuertes en los tráficos Norte–Sur prefieren utilizar a Cartagena como su hub, principalmente por el tamaño de la economía colombiana frente a la panameña siendo su mercado local mucho más grande. (SPRC, 2011)

Para poder recibir las embarcaciones de gran tamaño y última tecnología que pasarán por el nuevo juego de esclusas del Canal de Panamá, que comenzarán a

¹TEU unidad de carga, equivalente a un contenedor de 20 pies.

²El concepto de Transbordo está relacionado con un sistema de operación de buques consistente en líneas principales o madres, generalmente transoceánicas, un puerto de transbordo y varios servicios de enlace con otros puertos de la región circundante. El transbordo constituye hoy el negocio portuario más representativo en el ámbito mundial. Se estima que las operaciones de transbordo de contenedores crecerán a una tasa anual del 20% durante los próximos 8 años.

operar en el 2015, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) presentó al Ministerio de Transporte, en el programa Infraestructura para la Prosperidad, un estudio sobre la viabilidad de crear dos canales de acceso en los puertos de Bocachica y Varadero.

Por su parte, Michael Horton, asesor de la SPRC, dijo que *“es necesario dar toda la prioridad a Bocachica, que se destinaría para la entrada de cruceros y de embarcaciones no tan grandes, y al puerto de Varadero, localizado entre las islas de Abanico y Barú, en el que es indispensable dragar 6 millones de metros cúbicos, con el fin de alcanzar una profundidad de 18,5 metros, un ancho de 200 metros y una extensión de aproximadamente dos kilómetros, para permitir el paso de naves de mayor calado”*.

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.

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).

Foto 1. Zona de ubicación de Puerto Bahía. (El Universal de Cartagena, Marzo de 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.

De acuerdo con el Consorcio Puerto Bahía, encabezado por la empresa privada Promotora de Energía Eléctrica de Cartagena (Proeléctrica), la terminal marítima tendrá un muelle de 570 metros y estará equipada con cuatro grúas pórtico, una grúa móvil y 16 grúas RTG. La terminal portuaria fluvial contará con área de almacenamiento de contenedores de tres hectáreas con capacidad para 200.000 unidades y estará equipada con cuatro grúas pórtico y ocho grúas RTG.

Los terrenos que ocupará el nuevo puerto están localizados en la isla de Barú, en el mismo lugar que anteriormente iba a ocupar un puerto carbonífero cuya construcción generó un gran debate. “No vamos a tener problemas de acceso porque contamos con calado de 65 pies (20 metros). No hay necesidad de dragado”, sostuvo Octavio Arbeláez, gerente de Proeléctrica.

Según estimaciones, se requerirán US\$127 millones para construir el muelle marítimo, se invertirán US\$42 millones en el muelle fluvial y se destinarán US\$85 millones a la adquisición de equipo y tecnología. (SPRC, 2011)

El puerto deberá entrar a operar en 2013 y, según sostuvo Alicia Sáenz, gerente del proyecto de construcción, *“potenciará a Cartagena como uno de los puertos estratégicos de la cuenca del Caribe, aprovechando su posición de privilegio”*. Manejará tres tipos de carga, contenedores, carga general y graneles sólidos y líquidos y deberá generar unos 200.000 empleos, entre directos e indirectos.

El parque industrial tendrá un área total de 37 hectáreas y su diseño permitirá extensiones a medida que aumente la demanda de manejo de carga, tras la ampliación del Canal de Panamá.

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.

CONCLUSIONES

Por 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. Los promotores del nuevo puerto han señalado que su propósito es convertir al nuevo puerto de Cartagena, es una especie de hub de las Américas y situarlo dentro del contexto líder en la región, y aún ahora que se impulsa la ampliación del nuevo canal de Panamá.

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 a aplicar ante la inminente ampliación del Canal de Panamá, el más y fuerte competidor de la zona del Caribe.

Cartagena es el puerto extranjero que más cercanías tiene con el Canal de Panamá, lo cual la convierte en la primera alternativa para las navieras, por razones geográficas, económicas y operativas. El área del Caribe es una zona muy importante para el comercio mundial, debido a que la mayoría de las cargas pasan entre alguno de los dos océanos con rutas diferentes, ya sea hacia el norte del continente o el sur.

Puerto Bahía impulsará a Cartagena y al Caribe Colombiano como una de las zonas estratégicas para el comercio internacional en la región dada su ubicación estratégica, a 500 kilómetros del Canal de Panamá, que en la próxima década duplicará su capacidad de tránsito y recibirá los buques de mayor tamaño y calado del planeta. Igualmente se constituirá en un punto clave del transporte de carga limpia por río de Colombia, al recibir el transporte que se da por la arteria fluvial del Magdalena, la más importante del país.

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.

CALVO Stevenson, Haroldo. Ex-rector Universidad Jorge Tadeo Lozano. Seccional del 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. 2007.

DAGER Nieto Juan. (1985). La carta de Colón. actualidades, publicación especial de la Corporación Tecnológica de Bolívar, Cartagena de indias

GRANDA, José. Ciudades Puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios. Santiago de Chile. (Noviembre, 2005).

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. 2011

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

SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA DE INDIAS. (2010). Análisis del comportamiento de movilidad de Carga por el Puerto de Cartagena. Documentación. 2011

ENLACES WEB

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

Fuente tomada de artículo publicado en la página de internet de: Sociedad Portuaria de Cartagena (SPRC). (Octubre de 2011).