



**Análisis de las condiciones portuarias y de flujos de comercio exterior de la costa caribe y aprovechamiento del TLC Colombia-Estados Unidos.**

**Luis Carlos Fajardo Palacios**

**2012**

**ANALISIS DE LAS CONDICIONES PORTUARIAS Y DE FLUJO DE COMERCIO  
EXTERIOR DE LA COSTA CARIBE Y APROVECHAMIENTO DEL TLC COLOMBIA-  
ESTADOS UNIDOS**

**AUTOR: LUIS CARLOS FAJARDO PALACIOS**

**ASESOR: JAIRO MIGUEL MUÑOZ**

|

**UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR  
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES  
MINOR EN NEGOCIOS INTERNACIONALES  
CARTAGENA DE INDIAS D.T.Y.C**

**2012**

**Cartagena de Indias, D.T y C. Octubre xx de 2012**

Señor

**JORGE DEL RIO CORTINA**

Director del programa de Finanzas Y Negocios Internacionales.

Universidad Tecnológica de Bolívar

Estimado Sr. Cortina,

Reciba un cordial saludo.

Por medio de la presente tengo el agrado de presentar a su consideración el artículo académico publicable titulado” **ANALISIS DE LAS CONDICIONES PORTUARIAS Y DE FLUJO DE COMERCIO EXTERIOR DE LA COSTA CARIBE Y APROVECHAMIENTO DEL TLC COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS**”, el cual fue realizado por mi persona, Luis Carlos Fajardo Palacios en mi calidad de estudiante de Finanzas Y Negocios Internacionales de la Universidad Tecnológica de Bolívar, y que finalizo con éxito el Minor en Negocios Internacionales y esta Realizando sus pasantías, ambos requisitos con el fin de optar por mi título de grado en el primer semestre de 2013.

He participado en todo el proceso de elaboración, por lo que doy fé de que he revisado el trabajo y citado a otros autores en los casos en los que fue necesario.

Atentamente,

**LUIS CARLOS FAJARDO PALACIOS**

Estudiante de Finanzas Y Negocios Internacionales

CC. 1143337867 De Cartagena.

Universidad Tecnológica de Bolívar

Cartagena de Indias, D.T y C. Octubre xx de 2012

Señor

**JORGE DEL RIO CORTINA**

Director del programa de Finanzas Y Negocios Internacionales.

Universidad Tecnológica de Bolívar

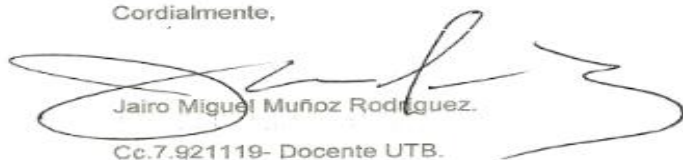
Estimado Sr. Cortina,

Reciba un cordial saludo.

Por medio de la presente tengo el agrado de presentar a su consideración el artículo académico publicable titulado” **ANALISIS DE LAS CONDICIONES PORTUARIAS Y DE FLUJO DE COMERCIO EXTERIOR DE LA COSTA CARIBE Y APROVECHAMIENTO DEL TLC COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS**”, el cual fue realizado por el estudiante, **Luis Carlos Fajardo Palacios** quien finalizo con éxito el Minor en Negocios Internacionales y esta Realizando sus pasantías, ambos requisitos con el fin de optar a su título de grado en el primer semestre de 2013.

Durante su elaboración he actuado como profesor guía, por lo que doy fe que he revisado el referido artículo y cuenta con mi aprobación.

Cordialmente,



Jairo Miguel Muñoz Rodríguez.  
Cc.7.921119- Docente UTB.

Docente

Universidad Tecnológica de Bolívar

## TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	1
ABSTRACT.....	1
PALABRAS CLAVES.....	2
INTRODUCCION.....	3
1. MARCO TEORICO CONCEPTUAL.....	5
1.1 MARCO LEGAL DE LAS SOCIEDADES PORTUARIA.....	5
1.2 MARCO DEL TLC COLOMBIA-USA.....	6
1.3 LOS PUERTOS EN LA COSTA CARIBE.....	7
1.4 EL COMERCIO EXTERIOR.....	14
1.5 OPTIMIZACION HACIA EL TLC.....	16
2. OPORTUNIDADES DE BOLIVAR CON BASE EN SU CADENA PRODUCTIVA.....	17
2.1 PRINCIPALES PRODUCTOS INDUSTRIALES.....	18
2.2 BOLIVAR EXPORTADOR.....	19
2.3 ESTRATEGIAS DE BOLIVAR PARA SACAR PROVECHO AL TLC.....	21

2.4 ATLANTICO EXPORTADOR.....	22
2.4.1 OPORTUNIDADES Y AMENAZAS DEL ATLANTICO FRENTE AL TLC.....	22
2.4.2 COMERCIO EXTERIOR DEL DEPARTAMENTO .....	23
2.5 MAGDALENA EXPORTADOR.....	24
3. CONCLUSIONES.....	30
4. BIBLIOGRAFIA.....	32

## LISTA DE TABLAS

Tabla 1: evolución del Trafico portuario.....	8
Tabla 2: Tipo de Carga movilizada por puerto.....	9
Tabla 3: Comercio Exterior por Tipo de Carga.....	10
Tabla 4: Comercio Exterior de Atlántico.....	21
Tabla 5: Grupo de productos exportador a Estados unidos en 2011.....	23
Tabla 6: Países destino de las exportaciones del Magdalena.....	25

## LISTA DE GRAFICOS.

Grafico 1: Tipo de carga por Zona Portuaria.....	11
Grafico 2: Participación del tipo de carga en el trafico portuario.....	11
Grafico 3: Participación de las exportaciones por tipo de carga.....	12
Grafico 4: Calidad de la Infraestructura portuaria en Países Latinoamericanos...	15
Grafico 5: Actividades económicas por departamento.....	16
Grafico 6: Principales Productos Industriales.....	17
Grafico 7: Principales Productos Exportados.....	18
Grafico 8: Balanza Comercial y Exportaciones por Sector.....	21

## **RESUMEN**

Colombia no es ajena al gran auge que vive el mundo en materia de comercio exterior, y la costa caribe no es la excepción. En el cambio constante que esto significa lo a llevado a firmar un gran números de Tratados de libre comercios, que no es mas que acuerdos comerciales donde dos o mas países se benefician de una serie de condiciones preferenciales con el fin de aprovechar sus ventajas competitivas. En ese ritmo acelerado de globalización la costa caribe se presenta como una de las regiones mas importantes para el país ya que gracias a su posición estratégica, ubicación y condiciones favorables esta llamada a convertirse no solo en el lugar de entrada y salida de todo el comercio nacional, sino en un importante clúster logístico que permita articular el movimiento marítimo de la región. Para esto es importante que la región sepa identificar sus debilidades y fortalezas que le permitan crear políticas encaminadas a su desarrollo.

## **ABSTRACT**

Colombia is no stranger to the high growth experienced by the world in terms of foreign trade, and Caribbean coast is no exception. In the constantly changing what it means to sign carried a large number of free trade, which is nothing more than trade agreements where two or more countries benefit from a series of preferential conditions to sharpen their competitive edge. In this fast pace of globalization's Caribbean coast is presented as one of the most important regions for the country and thanks to its strategic position, favorable location and is set to become not only the place of entry and exit of all trade national but an important logistics cluster to articulate the maritime movement in the region. For this it is important to know the region to identify their weaknesses and strengths that will create policies to their development.



## **PALABRAS CLAVES**

- TLC.
- Comercio exterior.
- Caribe.
- Puerto.
- Sociedades Portuarias.
- Oportunidades.

## INTRODUCCION

Desde Surgimiento de las civilizaciones los seres humanos hemos visto el comercio como una forma de lograr bienestar mediante el intercambio de productos quien en sus inicios era llamado trueque con el fin de lograr una mayor satisfacción de la población. En un principio este intercambio se daba de una manera muy artesanal y a pocas distancias, luego surgió la rueda y con ello la necesidad de construir superficies de rodamiento para transportar a través de mecanismos. Luego a medida que avanza el tiempo y las civilizaciones se hacían cada vez más grandes y desarrolladas y necesitaban ir más lejos en busca de nuevos recursos para satisfacer su creciente consumo se desarrollaron nuevos medios de transporte. Es así como los grandes Imperios del Siglo XVII se dan a la tarea de buscar nuevos recursos a través de nuevas rutas comerciales. Es aquí donde descubren en un principio el caribe, desde donde posteriormente exploraron el resto del continente. Desde un principio juegan un papel muy importante las costas puesto que además de servir como guía también sirvieron para la construcción de los primeros puertos de América que servían como centros de reparación para las embarcaciones y abastecimiento. Los primeros contactos con lo que Hoy es Colombia se da por el Mar Caribe, desde donde los españoles construyeron pequeños puertos y fuertes para el abastecimiento, salidas y llegadas de embarcaciones con el fin de poder explorar tierra adentro en busca de nuevas oportunidades. A raíz del desarrollo surgido al interior de país surge la necesidad de unir la principal arteria que une el centro del país con el mar caribe y por donde surge y se movilizaba gran parte del comercio de la época, el rio magdalena y esa obra se llamaba el canal del dique con lo cual surge una nueva era para el comercio del caribe.

Con base Lo anterior, este articulo consta de dos partes para abarcar mejor el tema: Un marco Teórico y conceptual donde se darán las bases y aspectos mas generales sobre el análisis de las condiciones portuarias y de flujo de comercio exterior de la costa caribe y un marco donde se estudia y analiza las condiciones portuarias, estadísticas,

flujos, perspectivas y un análisis mas profundo del comercio exterior caribe y el posible crecimiento de este con el TLC.

Otro punto muy importante a destacar y que será desarrollado en el articulo es la forma en como el gobierno en aras de lograr un mayor dinamismo entre el comercio exterior y el flujo adecuado de mercancías, emite una serie de decretos, normas y políticas con el fin de mejorar y lograr una infraestructura portuaria en el caribe que este acorde con las necesidades crecientes del comercio exterior del país y en especial de caribe colombiano, que a pesar de tener una oferta exportable muy reducida porque así lo demuestran las estadísticas portuarias y comerciales, tiene un gran potencial por ser una región estratégica de paso obligado ya sea para la salida de los productos de las diferentes regiones del país, o como punto de transbordo de mercancías hacia otros destinos del mundo, o como principal beneficiado del TLC con Estados Unidos por su ubicación estratégica.

Por Ultimo para concluir el artículo se dará un juicio acerca de la situación portuaria y del comercio exterior del caribe con miras a un mejor aprovechamiento del TLC con Estados Unidos, y como podría beneficiarnos o afectarnos de tal forma que podamos tener un crecimiento integral como región.

# 1. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

A principios de los 90 con la nueva apertura del comercio surge especial necesidad de regular los puertos Por el cual se dictan normas especiales para la transformación de Colpuertos en Sociedades Portuarias Regionales.

## 1.1 MARCO LEGAL DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES

### **Decreto 2910 de 1991**

(Diciembre 30)

Diario Oficial No. 40.250

Como medida Oficial y en vistas de proyectar el caribe y el país hacia el comercio internacional en gobierno nacional.

#### ***Decreta:***

ARTICULO 1o. Las Sociedades Portuarias Regionales, cuya constitución fue autorizada por el artículo 34 de la Ley 01 de 1991, serán las siguientes: Sociedad Portuaria Regional de Tumaco S.A., con domicilio en el Municipio de Tumaco; Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., con domicilio en el Municipio de Buenaventura; Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., con domicilio en el Municipio de Cartagena; Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., con domicilio en el Municipio de Barranquilla y Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., con domicilio en el Municipio de Santa Marta.”<sup>[1]</sup>

Con el Presente decreto el gobierno Nacional liquidaba Colpuertos quien desde 1959 era la encargada de administrar los puertos del país, pero que debida a su alta corrupción y burocracia presentaba gran falta de competitividad, altos costos operativos, deficiencias administrativas y sobre costos que al final perjudicaron a un gran numero de líneas navieras, importadores y exportadores.

---

[1] Decreto 2910 de 1991, en línea: [ftp://ftp.camara.gov.co/camara/basedoc/decreto/1991/decreto\\_2910\\_1991.html](ftp://ftp.camara.gov.co/camara/basedoc/decreto/1991/decreto_2910_1991.html)

Debido a la situación de monopolio que ejercía la empresa, los costos de las operaciones se dispararon, lo cual se trasladó a los precios cobrados a los usuarios y todo ello luego pasó a los consumidores, dando por resultados un encarecimiento de las importaciones y las exportaciones y pérdida de competitividad de los productos Colombianos en el exterior. Esto sin duda alguna se tradujo en mayores precios al consumidor final, creando una situación delicada alrededor del tema. Esta situación no se presentaba solamente en Colombia sino en muchos países del mundo, que vieron como solución la privatización parcial o concesión de sus puertos podía mejorar la situación comercial de sus países.

Se puede entrever que la privatización trajo consigo, la modernización de los puertos, y el incremento de los volúmenes de carga movilizados, la baja del tiempo de operación, y por ende disminución de los costos, y de los precios de los productos transados.

De esta manera el gobierno entregaba los puertos por 40 años, sin perder su control, sin hacer inversiones que representen riesgos a sus finanzas y se aseguraba una retribución de estos en impuestos como compensación por las concesiones.

## **1.2 MARCO DEL TLC COLOMBIA-USA**

El Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, sus cartas adjuntas y sus entendimientos fueron suscritos en Washington, el 22 de noviembre de 2006.

El proceso de incorporación a la legislación interna colombiana se surtió mediante La aprobación de la Ley 1143 2007 por el Congreso colombiano, y se complementó mediante Sentencia C-750/08 de la Corte Constitucional mediante la cual el Acuerdo y la citada ley se encontraron acordes al ordenamiento constitucional del país.”[2]

---

[2]Ley 1143, en línea: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2007/ley\\_1143\\_2007.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2007/ley_1143_2007.html)

Con igual suerte corrió el “Protocolo Modificatorio” del Acuerdo, firmado en Washington el 28 de junio de 2007, y aprobado mediante Ley 1166 de 2007, cuya exequibilidad fue declarada en Sentencia C-751/08.

El 12 de octubre de 2011 el Congreso de los Estados Unidos aprobó el Acuerdo, hecho que fue seguido por la sanción de la ley aprobatoria por parte del presidente Obama el 21 de octubre de 2011. Así se dio inicio a la etapa de implementación normativa del Acuerdo en Colombia, el cual tuvo por objeto verificar que se lleven a cabo los ajustes tendientes a garantizar que el Acuerdo es compatible con nuestro ordenamiento jurídico.

Agotada esta etapa, se hace el canje de notas entre los dos gobiernos, lo que se realizó en la pasada VI Cumbre de las Américas en Cartagena de Indias, en el que se estableció la fecha de entrada en vigencia del TLC.

El proceso culmina con la publicación del Decreto 993 del 15 de mayo de 2012, mediante el cual se promulga el "Acuerdo de promoción comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América", sus "Cartas Adjuntas" y sus "Entendimientos", la Proclama es un requisito necesario para la entrada en vigor del Tratado.

### **1.3 LOS PUERTOS EN LA COSTA CARIBE**

Dentro de su infraestructura marítima, Colombia cuenta con 183 instalaciones portuarias, de las cuales 105 son de servicio privado y 78 de servicio público. Las SPR's se ubican en las diferentes zonas portuarias del país, cubriendo la totalidad de los muelles. En los muelles privados solo se moviliza la carga de las empresas dueñas de estos, obligando al sector productivo en general, especialmente al no tradicional, a utilizar los servicios prestados por las Sociedades Portuarias Regionales, las cuales a pesar de tener carácter privado son para uso público.

Los resultados de la privatización de los puertos han sido notorios dado al mejoramiento en el desempeño operativo de los Terminales Marítimos después de la concesión, posicionándolos en el contexto suramericano como terminales eficientes y competitivos. Desde el punto de vista del modelo actual portuario en el mundo, este se encuentra integrado en dos contextos, el global y el regional. Dentro del contexto global las rutas internacionales ejecutadas a través de buques de altas dimensiones en grandes puertos, que se especializan en el trasbordo de contenedores, desde los cuales se realiza la distribución y recolección de la carga hacia los demás puertos “regionales” completando así la cadena marítima.

Los puertos del caribe se encuentran en el ámbito regional, debido a que las actividades están limitadas exclusivamente a la movilización de carga de importación y exportación del país. El movimiento de la carga en cada uno de éstos se ha venido especializando en los últimos años: La SPR de Santa Marta se especializa en la movilización de gráneles sólidos y carbón, la SPR de Barranquilla es un Terminal multipropósito que maneja los cuatro tipos de carga: granel (sólido y líquido), general y contenedores; Cartagena se está solidificando como un Terminal de trasbordo de contenedores.

El mejoramiento de la infraestructura portuaria, su eficiencia en procedimientos y los costos asociados con la operación de la carga, han sido identificados como importantes para el crecimiento de la economía nacional y en especial del caribe, al ser parte fundamental de la estrategia de inserción de productos colombianos en mercados internacionales. Por ello, las acciones planteadas para el aumento de la competitividad de los puertos se basan en propiciar la prestación de servicios eficientes con un alto nivel de calidad, en el aumento de la capacidad portuaria de uso público, y en fomentar la competencia en los servicios portuarios.

La dinámica productiva que se presentó en los últimos años y el crecimiento que el comercio exterior ha experimentado, se tradujo en una mayor cantidad de toneladas

movilizadas, fenómeno que está generando presiones permanentes en la infraestructura de transporte, de la cual los puertos marítimos se constituyen en un importante eslabón dentro de la cadena logística y de transporte. En ese sentido, es importante resaltar que el transporte marítimo es el modo de transporte más usado para la movilización de bienes en el comercio internacional, representando más del 80% del volumen de carga transportado a nivel mundial. En el año 2010, se movilizaron más de 9.000 millones de toneladas, con un crecimiento de cerca del 4,8% con respecto al año 2009, y con una tasa promedio de crecimiento del 3,1% en los últimos 30 años.

**Tabla 1: Trafico Portuario en 2011**

### EVOLUCION DEL TRAFICO PORTUARIO ENERO-SEPTIEMBRE 2011

TRAFICO PORTUARIO	Unidades : Toneladas		
	2009	2010	2011
IMPORTACION	14.364.426,14	16.844.364,18	20.023.139,92
EXPORTACION	65.623.151,63	86.352.250,36	90.931.497,93
<b>COMERCIO EXTERIOR</b>	<b>79.987.577,77</b>	<b>103.196.614,54</b>	<b>110.954.637,85</b>
CABOTAJE	326.830,08	268.041,02	481.266,81
FLUVIAL	135.666,86	50.333,00	48.798,52
TRANSBORDO	690.299,32	191.066,88	85.532,36
TRANSITO INTERNACIONAL	5.690.536,08	7.562.057,62	10.435.247,25
TRANSITORIA	181.045,09	134.484,40	116.865,01
<b>TOTAL</b>	<b>87.012.080,20</b>	<b>111.402.640,46</b>	<b>122.122.347,80</b>

Oficina de Planeación - Supertransporte

"[3]

Para Colombia, el tráfico portuario asciende a 123 millones de toneladas para finales de 2011, con un crecimiento del 9,6% con respecto a 2010 y una tasa promedio del 5,9% en los últimos catorce años. Así mismo, en el periodo comprendido entre los años 2002 y 2011, el tráfico portuario colombiano experimentó un crecimiento del 82,7%, equivalente a un promedio anual del 9,6% para el mismo periodo.

---

"[3] Evolución tráfico portuario, en línea: <http://www.supertransporte.gov.co/super>



A través de las zonas portuarias colombianas se movilizó para finales del 2011 un total de 123 millones de toneladas, de las cuales 112 millones (93,6%) correspondieron a comercio exterior, en donde se destacan las regiones portuarias de Santa Marta – Ciénaga y la Guajira con cerca del 57% del total de movilización( incluye carbón e hidrocarburos; así mismo, la carga de trasbordo y tránsito internacional representó un 5,9%, en donde la región portuaria de Cartagena registra la mayor participación con la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, tal y como se muestra en la tabla.

**Tabla 2. Tipo de carga Movilizada por puerto.**

Zona Portuaria	C. Exterior	Cabotaje	Fluvial	Tránsito	Total	Participación
Santa Marta - Ciénaga	35.460.013	598	-	9.837	35.470.448	29,6%
Guajira	32.402.295	-	-	-	32.402.295	27,0%
Cartagena	13.803.553	155.673	78.509	5.567.507	19.605.241	16,3%
Golfo de Morrosquillo	14.444.240	1.789	-	-	14.446.029	12,0%
Pacífico vallecaucano <sup>14</sup>	9.252.491	2.829	-	1.440.050	10.695.371	8,9%
Bocas de Ceniza - Calamar	6.013.607	109.499	134.630	4.504	6.262.240	5,2%
Pacífico Sur <sup>15</sup>	884.134	9.462	-	-	893.596	0,7%
San Andrés Islas	57.409	92.922	-	-	150.330	0,1%
<b>Total</b>	<b>112.317.742</b>	<b>372.772</b>	<b>213.138</b>	<b>7.021.898</b>	<b>119.925.551</b>	<b>100,0%</b>
<b>Participación</b>	<b>93,6%</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,2%</b>	<b>5,9%</b>	<b>100,0%</b>	

Fuente: SuperTransporte. Cifras en toneladas.

En cuanto al tipo de carga movilizada por los puertos colombianos, se observa la predominancia histórica que el carbón tiene en el comercio exterior colombiano, movilizado principalmente por las regiones portuarias de la Guajira y Santa Marta Ciénaga, que representa cerca del 60% del total del comercio exterior; seguido por las exportaciones de granel líquido, representado en su mayoría por petróleo y sus derivados. También se ve que cada departamento de acuerdo a su fortaleza exportadora, productiva, ventajas naturales y ubicación geográfica se ha venido especificando en sus operaciones de carga y exportaciones. Es como vemos que el

puerto de Buenaventura por su ubicación geográfica como el punto más cercano de los principales complejos industriales del centro del país, se ha convertido en un centro de salida de contenedores de los principales productos manufactureros del país.

**Tabla 3: Comercio Exterior por Tipo de carga.**

**COMERCIO EXTERIOR POR TIPO DE CARGA  
POR ZONA PORTUARIA  
Enero - Septiembre 2011**

Unidad : Tonelada

ZONA PORTUARIA	CARBON AL GRANEL	CONTENEDORES	GENERAL	GRANEL LIQUIDO	GRANEL SOLIDO DIFER. DE CARBON	TOTAL
BARRANQUILLA	788.576,51	916.435,96	1.150.077,76	915.962,68	1.520.778,19	5.291.831,10
BUENAVENTURA	251.340,04	5.197.900,81	1.586.626,02	301.492,26	3.033.276,55	10.370.635,68
CARTAGENA	25.045,00	13.813.186,03	2.019.073,68	5.360.687,89	854.225,16	22.072.217,76
CIENAGA	17.317.019,28					17.317.019,28
COVENAS				21.409.255,02		21.409.255,02
PUERTO BOLIVAR	23.683.633,00		243.428,00	13.609,00		23.940.670,00
SAN ANDRES		43.045,00	42.426,22		45.604,13	131.075,35
SANTA MARTA	15.603.291,07	372.384,00	381.096,00	2.424.594,00	1.110.888,00	19.892.253,07
TOLU	47.378,71		140.619,36		40.760,14	228.758,21
TUMACO			10.307,30	1.042.821,74		1.053.129,04
Z.P. RIO MAGDALENA			33.277,87	369.806,00	12.419,42	415.503,29
<b>TOTAL</b>	<b>57.716.283,61</b>	<b>20.342.951,80</b>	<b>5.606.932,21</b>	<b>31.838.228,59</b>	<b>6.617.951,59</b>	<b>122.122.347,80</b>

Fuente: Supertransporte

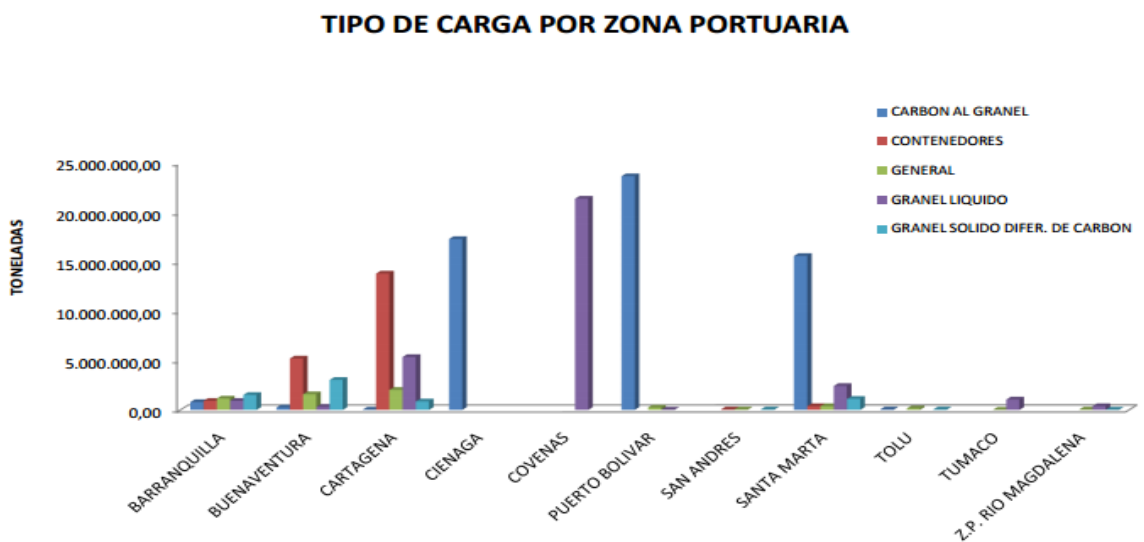
“El puerto de Cartagena Por su ubicación en el caribe se ha especializado como un centro Logístico marítimo para el Transbordo, Conectividad y Transito de Contenedores no solo que entran y salen del país sino que tienen otros destinos internacionales en especial de carros. Todo esto a travez de una serie de inversiones que le permitirán al País y a la región Caribe tener nuevas ventajas y posibilidades en materia de comercio exterior.”[4]

[4]Comercio exterior: el puerto de Cartagena, en línea:

<http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Estadisticas/Puertos/InformeConsolidado%20Enero-Septiembre%202011.pdf>

- Aumentarán las opciones de transporte y se establecerán rutas directas en las redes de comercio global, que facilitan el tránsito de carga desde su origen hasta su destino final, sin necesidad de que la mercancía sea trasbordada.

**Grafico 1: Tipo de carga por Zona Portuaria.**



El Puerto de Santa Marta desarrolla una oferta logística moderna y competitiva, lo cual se traduce en oportunidades para la región y para todos los actores del comercio internacional, entre ellos los agentes de carga y operadores logísticos, además de ser el único puerto que cuenta con Ferrocarril el cual le da una ventaja competitiva frente a otros puertos de la región y dinamiza su principal especialidad que es la de exportación de carbón al granel.

**Grafico 2: Participación del Tipo de Carga en el tráfico Portuario.**



Oficina de Planeación - Supertransporte

Puerto Bolívar en la península de la guajira es un puerto carbonífero por donde sale más del 50% del carbón que exporta actualmente el país, es propiedad del cerrejón y fue ideado como centro de despacho y abastecimiento, integrado junto a una extensa línea de ferrocarril y de bandas transportadoras que permiten traer el carbón desde las minas, para luego ser almacenado y distribuido en el puerto de acuerdo a su destino. Es un puerto netamente carbonífero con una gran intensidad en capital y tecnología, pero poca mano de obra. Forma un gran complejo industrial para la extracción del carbón el cual se ha convertido en el principal motor de crecimiento, desarrollo y empleador de la guajira.

**Grafico 3: Participación de las exportaciones por tipo de carga.**



Oficina de Planeacion-Supertransporte

Teniendo en cuenta que existe una relación directa entre la productividad, el movimiento de carga de comercio exterior y la demanda de servicios de transporte marítimo, el análisis anteriormente expuesto revela un importante dinamismo sectorial que implica que a medida que la producción exportable y las importaciones crezcan, los puertos colombianos deberán estar preparados a ofrecer una capacidad operativa que cubra los requerimientos que le imponga la demanda, en términos de eficiencia, eficacia y competitividad. Sin embargo, al revisar el principal índice operativo portuario de las cuatro principales sociedades portuarias de uso público, se encuentra que la capacidad instalada está siendo afectada por el alto tráfico portuario que se presenta en la actualidad, lo que puede inferir en eficiencia operativa con niveles de congestión.

Por lo anterior, la ampliación de la capacidad portuaria constituye una prioridad a considerar en los lineamientos de política nacional, como aporte en la búsqueda de mayores niveles de competitividad para el país, y en la deseable reducción de costos logísticos; sin embargo, teniendo en cuenta la coyuntura económica actual, una desaceleración en la productividad mundial, en la demanda generalizada de bienes y servicios, y por lo tanto, en la demanda de servicios de transporte marítimo, deberá ser tomada como una oportunidad para la mejora progresiva de la infraestructura actual y la reducción de los índices de congestión, que el crecimiento del comercio exterior ha generado en el sistema portuario nacional durante los últimos años.

## **1.4 EL COMERCIO EXTERIOR**

La industria colombiana se encuentra en un momento propicio para realizar un examen de su situación y perspectivas futuras con miras a sacar el mayor provecho de la apertura que esta teniendo la economía gracias a los TLC en especial con USA. Nuestro aparato productivo afronta importantes retos que se derivan de los profundos

cambios que se registran en el escenario económico internacional. En este escenario el sector productivo colombiano con orientación o potencial exportador se constituirá en uno de los sectores que liderará el desarrollo económico y social del país.

Para ello las instituciones encargadas de proveer el apoyo al desarrollo empresarial tendrán un papel determinante. Será necesaria una mayor articulación de los instrumentos existentes de forma tal que se generen sólidos mecanismos de coordinación de los programas y entidades, y se aseguren canales efectivos de información entre los diferentes actores.

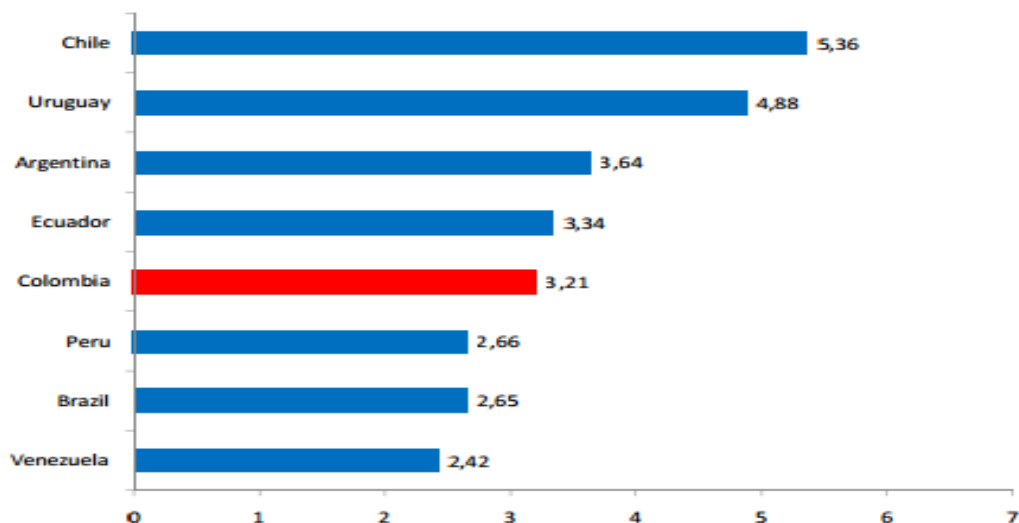
En el caso del caribe colombiano entre sus principales potenciales que pueden ser aprovechados para mejorar potenciar y mejorar la oferta exportable se encuentran:

- Ecosistemas estratégicos de importancia nacional y regional.
- Abundantes recursos naturales que perfilan un potencial evidente para actividades agropecuarias y mineras y para el desarrollo de actividades industriales y de servicios orientadas a los mercados internacionales.
- Factor humano de identidad cultural que le otorga un atractivo rasgo dentro del contexto nacional y que favorece el proceso de integración regional.
- Sistema urbano-regional ampliado y diversificado constituido por las capitales departamentales, el archipiélago de San Andrés y otros núcleos urbanos de importancia, distribuidos en gran parte del territorio de la región, en un tejido con un gran potencial para el eslabonamiento de actividades productivas agropecuarias e industriales con orientación tanto para el mercado interno como el de exportación.
- Sector industrial que registra un grado importante de desarrollo dentro del contexto nacional, especialmente en Barranquilla y Cartagena.
- Gran potencial para fortalecer las interrelaciones económicas en la misma región y aprovechar las ventajas de la localización costera para la creación de ventajas comparativas en actividades industriales orientadas a la exportación.

- Sector minero dinámico, especialmente en carbón, Guajira y Cesar, hidrocarburos, gas de Guajira, principalmente y ferro níquel, Córdoba. Laminaría de oro es también muy significativa en el sur de Bolívar, pero efectuada en condiciones artesanales.

## 1.5 OPTIMIZACIÓN HACIA EL TLC.

**Gráfica 2. Calidad de la infraestructura portuaria en países Suramericanos**



Fuente:

Superintendencia de Puertos y Transporte

En ese sentido, el Gobierno Nacional inició en el año 2006, un proceso de revisión del esquema contractual de los puertos que así lo requirieran, con el fin de propiciar nuevos niveles de eficiencia acordes con el dinamismo del mercado marítimo, basándose en indicadores de calidad de servicio y estándares operacionales, como referentes de la inversión a ejecutarse y del incremento de la capacidad.

No obstante lo anterior, teniendo en cuenta que los puertos marítimos constituyen un eslabón de la cadena de abastecimiento de comercio exterior, y como apoyo de la

Política Nacional Logística en la optimización del flujo de mercancías y sus costos asociados, se considera como estratégica la promoción de un incremento progresivo de la capacidad instalada actual tanto de uso público como de uso privado, ya sea en instalaciones existentes o para generar nuevos nodos de transferencia marítima Hacia el Aumento del comercio bilateral con Estados Unidos.

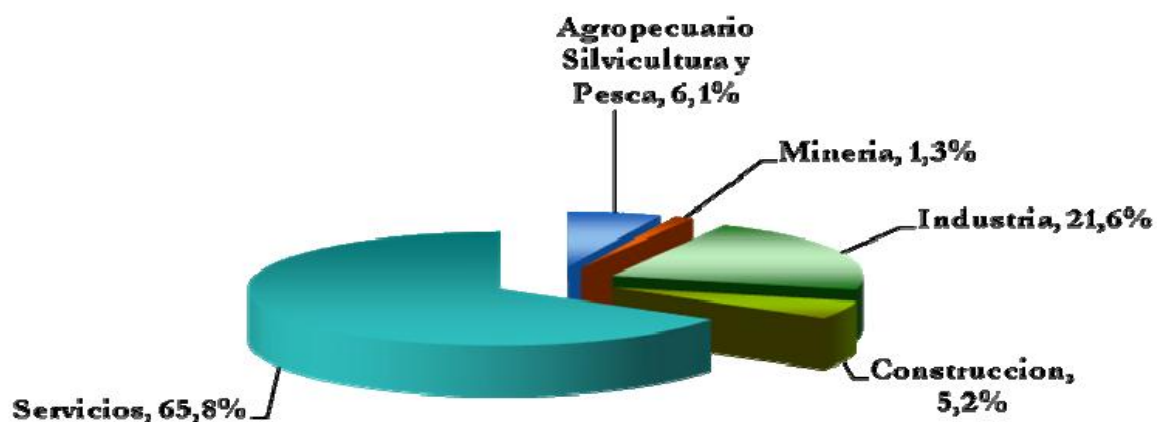
## **2. OPORTUNIDADES DE BOLIVAR CON BASE EN SU CADENA PRODUCTIVA**

Los procesos de internacionalización de la economía y la dinámica económica mundial han permitido que los países proyecten sus exportaciones hacia mercados que presentan gran potencial de bienes y servicios, concentrando sus esfuerzos en generar ventajas comparativas que les permitan mayor penetración a los mercados así como un sostenimiento en los mismos.

Las actividades económicas del departamento de Bolívar se caracterizan por ser industriales, turísticas y portuarias en su capital, mientras que en el resto de los municipios su base económica se fundamenta en sectores como la minería, el sector agropecuario y el artesanal, con especializaciones productivas distintas en cada una de las subregiones. De esta manera un análisis de la estructura productiva de Bolívar por actividades económicas permite apreciar que el sector más representativo de la economía del departamento es el terciario, consolidándose como la actividad de mayor aporte al PIB.



**Grafico 5: Actividades Económicas del Departamento**

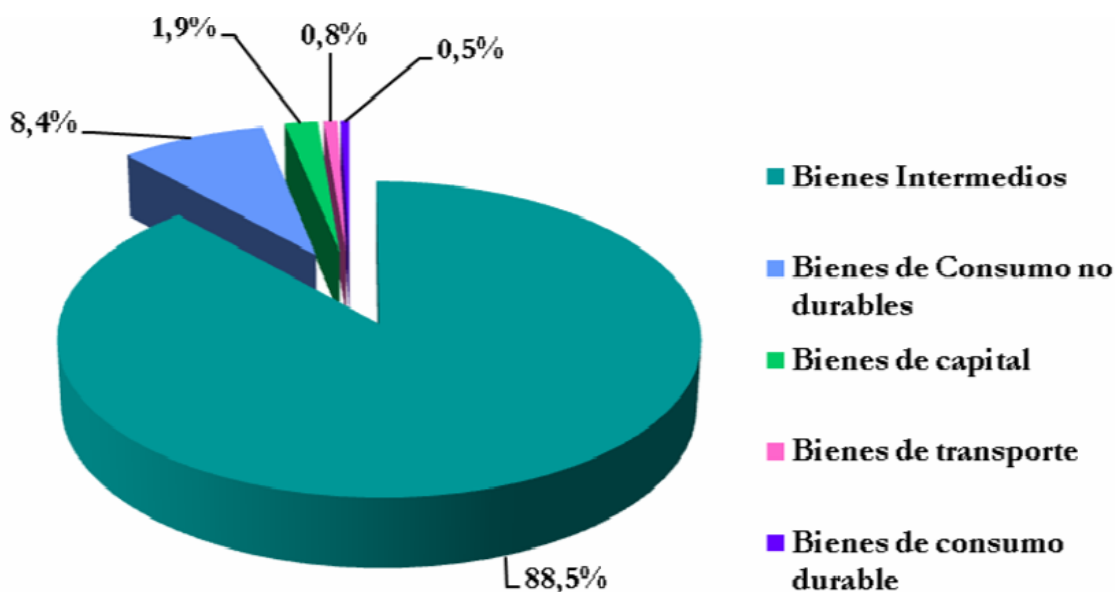


Fuente: Cálculos y diseño de los autores con base en DIAN – SIEX

## 2.1 PRINCIPALES PRODUCTOS INDUSTRIALES

La fabricación de productos de la refinación del petróleo (40,3%) y la fabricación de sustancias químicas básicas (31,9%), son los principales productos industriales del departamento, los cuales aportan al total industrial producido en Bolívar el 72,2%, evidenciando la dependencia de la economía local de estos dos productos y su especialización productiva.

**Grafico 6: Principales productos Industriales.**



Fuente: Cálculos y diseño de los autores con base en DIAN – SIEX

En los municipios del departamento de Bolívar se destacan las actividades primarias distintas, principalmente las actividades agropecuarias, la cual es la segunda más importante del departamento. Productos como la yuca, el maíz, el plátano y el aguacate así como también la palma de aceite, también destacan los cultivos de algodón.

## **2.2 BOLÍVAR EXPORTADOR**

En el departamento de Bolívar, el comercio exterior se ha caracterizado en general por presentar un continuo aumento en sus ventas, con un total exportado aproximado en estos 12 años de US\$9.803 millones; sin embargo en los últimos años se observó una reducción, producto de los impactos en la desaceleración de la economía mundial y

nacional producida por la crisis financiera que surgió en los Estados Unidos, dándose una disminución del 20% en las ventas del departamento al exterior.

### Grafico 7: Principales Productos Exportados



Fuente: Cálculos y diseño de los autores con base en DIAN – SIEX

Los químicos industriales es la actividad económica predominante en las exportaciones del departamento de Bolívar, con una representación de 58,9% (US\$625 millones) del total exportado, le siguen en orden de importancia la fabricación de productos alimenticios con una participación del 7,6% (US\$80,5 millones), los plásticos 3,6% (US\$38,6 millones) y la maquinaria excluida la eléctrica con un registro del 1,3% (US\$13,5 millones). De todo el porcentaje un 11,5% corresponden a exportaciones a los Estados Unidos, siendo el cuarto socio comercial, pero que con la firma del TLC podría convertirse en el segundo.

En 2011 las exportaciones de Bolívar alcanzaron US\$3.759 millones, 53,7% más que en 2010 (+US\$2.445,2 millones), de los cuales el segmento no tradicional representó el 39,3%. En abril de 2012 las exportaciones alcanzaron un total de US\$1.150,4 millones, cifra 8,3% menor al total registrado en el mismo periodo de 2011 (-US\$103,9 millones). 44% equivale a no tradicionales. Las exportaciones no tradicionales en 2011 registraron un crecimiento de 24,9%, donde el sector de Manufacturas fue el que presentó el mayor crecimiento en el valor exportado (+US\$270,7 millones). Los subsectores que más crecieron fueron plástico en formas primarias, manufacturas de hierro o acero, productos diversos de las industrias químicas y plásticos (plástico y caucho).

Los principales países destino de las exportaciones no tradicionales de Bolívar en 2011 fueron Brasil, Estados Unidos y Perú, y entre enero y abril de 2012 los principales fueron Brasil, Estados Unidos y Ecuador.

### **2.3 ESTRATEGIAS DE BOLÍVAR PARA SACAR PROVECHO AL TLC CON ESTADOS UNIDOS.**

- Implementar un centro de producción pesquera (CCP): Desarrollar en el sur del departamento un modelo productivo a escala empresarial que aproveche de manera racional los recursos hídricos de la región en función de la producción acuícola.
- Consolidar el clúster de palma de aceite: Convertir al departamento en un gran productor de aceite de palma, mediante la siembra de 20.000 nuevas hectáreas para la instalación de un complejo agroindustrial.
- Aumentar el complejo algodonero de Bolívar.
- Crear un complejo Agroindustrial de Cacao: Transformar a Bolívar en un gran productor de cacao mediante la siembra para la producción, procesamiento industrial y comercialización nacional y exportación.

- Desarrollar un turismo diferenciado y posicionado en los ámbitos regional, nacional e internacional con énfasis en el patrimonio cultural
- Conformar una cadena petroquímica-plástica competitiva y desarrollada: Asegurar la disponibilidad de materias primas nacionales a través de la modernización de la refinería de Cartagena y el encadenamiento del clúster petroquímico y el desarrollo de la industria del plástico.
- Afianzar una Plataforma Logística para el comercio exterior: Fundamentada en una infraestructura portuaria moderna( especialmente en el caso del movimiento portuario de contenedores) y en unos recursos humanos capacitados

## **2.4 ATLÁNTICO EXPORTADOR.**

### **2.4.1 OPORTUNIDADES Y AMENAZAS DEL ATLÁNTICO FRENTE AL TLC**

El Atlántico es clave en el desarrollo de la competitividad del país y el puerto de Barranquilla es su principal fortaleza. Sin embargo, la participación de este departamento en el total del país no supera el 8% mientras los antioqueños y vallecaucanos están por encima del 26% y 13% respectivamente, sin tener centros industriales costeros (a excepción de Buenaventura en este último caso).”[5]

Su balanza comercial es deficitaria. En el 2010 exportaron casi 1200 millones de dólares mientras importaron 1900 millones, con ventas en su mayoría conformadas por productos industriales y compras de insumos para este mismo sector.

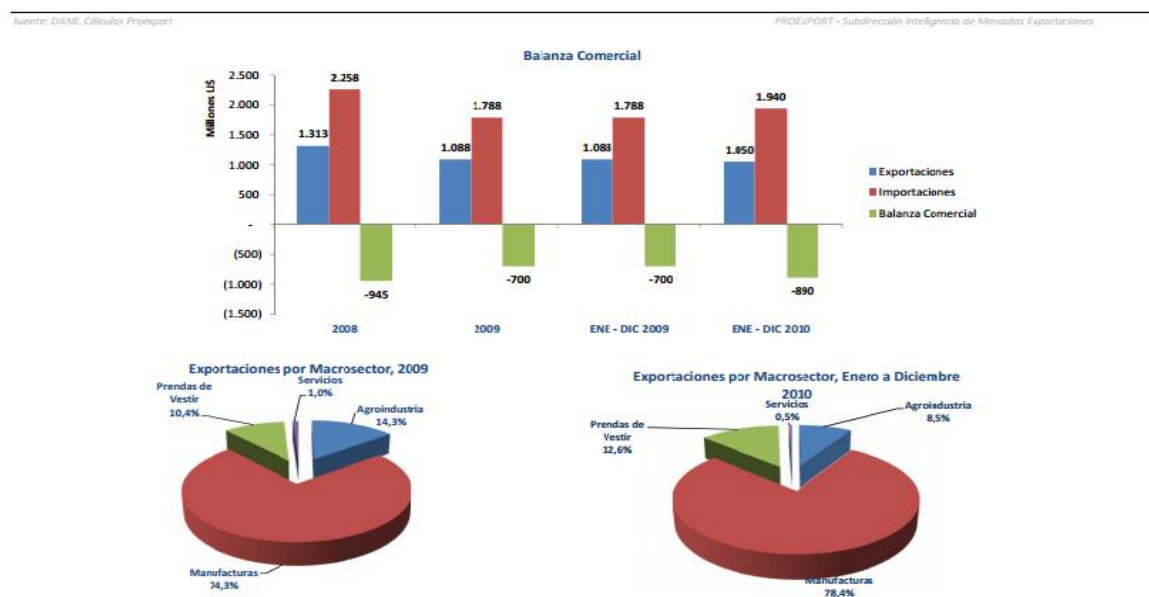
---

[5] Oportunidades y amenazas del atlántico, en línea: <http://tlc-eeuu.proexport.com.co/select/index.php>

A pesar de no tener un participación tan alta en comparación con otros departamentos, Atlántico ha venido impulsado a travez de políticas publicas, una mejora en la navegabilidad del rio magdalena, que le de a su puerto una ventaja comparativa frente a otros puertos de la región e impulse inversiones que lleven a mejorar su competitividad en materia de tecnológica, costos, ofertas, conectividad, entre otros que le permitan salir del atraso y malos manejos administrativos que ha tenido en los últimos años, y que han sabido aprovechar otros puertos y departamentos.

## 2.4.2 COMERCIO EXTERIOR DEL DEPARTAMENTO.

**Grafico 8: Balanza Comercial y Exportaciones por sector**



Fuente: DANE; Cálculos Proexport

El principal destino de las exportaciones del departamento fue Venezuela con una participación del 25.7% mientras que a Estados Unidos tan sólo se vendió el 14.6%. Paradójicamente, a este último se le importó el 23% de lo que se compra en exterior.”[6]

[6] Exportación por sector, en línea:

<http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Estadisticas/Puertos/InformeConsolidado%20Enero-Septiembre%202011.pdf>

**Tabla 4: Comercio Exterior de Atlántico**

COMERCIO EXTERIOR DE ATLANTICO									
BALANZA COMERCIAL BILATERAL	AÑO COMPLETO		Enero a Diciembre						
	US\$ FOB		US\$ FOB						
	2008	2009	ENE - DIC 2009	ENE - DIC 2010					
Exportaciones	1.313.058.130	1.088.232.971	1.088.232.971	1.050.241.772					
Importaciones	2.257.793.580	1.787.914.001	1.787.914.001	1.940.053.541					
<b>BALANZA COMERCIAL</b>	<b>-944.735.450</b>	<b>-699.681.030</b>	<b>-699.681.030</b>	<b>-889.811.768</b>					

EXPORTACIONES	AÑOS COMPLETOS						Enero a Diciembre			
	US\$ FOB		PART %		VAR %	US\$ FOB		PART %		VAR %
	2008	2009	2008	2009	2009	2009	2010	2009	2010	2010
No tradicionales	1.269.747.432	1.083.806.773	96,7%	99,6%	-14,6%	1.083.806.773	1.044.674.737	99,6%	99,5%	-3,6%
Tradicionales	43.310.698	4.426.198	3,3%	0,4%	-89,8%	4.426.198	5.567.036	0,4%	0,5%	25,8%
<b>TOTAL EXPORTACIONES</b>	<b>1.313.058.130</b>	<b>1.088.232.971</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-17,1%</b>	<b>1.088.232.971</b>	<b>1.050.241.772</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,5%</b>



Mejorar La competitividad del departamento se logra con iniciativas regionales y nacionales. Por un lado, son necesarias mayores inversiones en infraestructura para modernizar las comunicaciones y no seguir con el mismo atraso. Entre estas inversiones se destacan mejorar las vías de acceso al Aeropuerto, recuperar la navegabilidad del rio Magdalena, Aumentar la inversión social y dinamizar las políticas sociales. El departamento ve en el Rio Magdalena una apuesta ya que la firma del TLC no solo son oportunidades, también riesgos sino se potencializa la oportunidad de ser competitivos en calidad y precio.

El departamento ve en la Logistica y el transporte una gran oportunidad para el TLC ser competitivos siempre y cuando se reduzca el precio de los fletes puesto que resulta más costoso para las empresas traer una tonelada del interior del país a la costa que llevarla a otro continente, y es aquí donde juega un papel muy importante el Rio magdalena ya que es el único medio que le permitirá al departamento ser competitivo en el corto plazo, por costos, tiempo y accesibilidad, con lo cual se podrán generar economías de escala que potencialicen el desarrollo portuario y por ende comercial del departamento con miras a un mejor aprovechamiento de TLC con Estados Unidos

## 2.5 MAGDALENA EXPORTADOR.

Para el Departamento de Magdalena las apuestas presentadas están centradas en su futuro con los servicios al comercio exterior, el turismo basado en el ecoturismo y en fortalecer y ampliar sus sectores productivos preservando su ganadería libre de aftosa, mejorando la competitividad del aceite de palma y sus subproductos, el desarrollo de cafés especiales, el banano, flores tropicales frutos cítricos, tabaco y cacao.

**Tabla 5: Grupo de productos exportador a Estados unidos en 2011**

### **ANEXO 3-1-19 MAGDALENA: GRUPOS DE PRODUCTOS EXPORTADOS A ESTADOS UNIDOS Y AL MUNDO (POR CAPÍTULO DEL ARANCEL)**

Capítulo	Descripción	Exp. a EEUU (1)	% Exp. a EEUU	Exp. totales al mundo (2)	% Exp. totales	EEUU/TOTAL (1/2)
<b>TOTAL</b>		<b>9.416.785</b>	<b>0,0%</b>	<b>240.803.105</b>	<b>100,0%</b>	<b>28,8%</b>
3	Pescado y crustáceos	710.573	1,0%	738.231	0,3%	96,3%
6	Plantas vivas y flores		0,0%	1.298	0,0%	0,0%
7	Hortalizas	626.999	0,0%	641.791	0,3%	97,7%
8	Frutas	50.868.329	0,0%	124.563.856	51,7%	40,8%
9	Café, te, mate especias	2.105.920	0,0%	39.096.296	16,2%	31,0%
12	Semillas oleaginosas, plantas medicinales, forraje		0,0%	15.035	0,0%	0,0%
13	Gomas, resinas, jugos y extractos vegetales		0,0%	25.200	0,0%	0,0%
15	Aceites y grasas animales y vegetales	895.269	0,0%	69.020.720	28,7%	1,3%
16	Preparaciones de carne, pescado y crustáceos	971.501	0,0%	971.501	0,4%	100,0%
22	Bebidas, bebidas alcohólicas y vinagre		0,0%	19.946	0,0%	0,0%
	Sal, sulfato, tierras					

Consultor: Araujo Ibarra & Asociados S.A.



El departamento ha identificado unos sectores en los que tiene potencial y puede crecer con miras a un mayor beneficio del tratado de libre comercio que son:

- a) Logística y transporte: Ser el primer centro de servicios de comercio exterior de la costa caribe y del país, especialmente para importadores y exportadores del centro - oriente del país.
- b) Sector agroindustria: Tener una ganadería libre de aftosa con razas mejoradas adaptadas al trópico.

- Ventajas Competitivas: Gremio emprendedor con una cultura ganadera.  
**Entre las principales necesidades que se han identificado en el sector que tiene un gran potencial exportador son:**

- Arreglo definitivo de vías primarias, secundarias y de tercer orden.
- Mejoramiento de los servicios públicos de poblaciones de la zona bananera.
- Unificación administrativa, de inversión y operativa de los distritos de riego.
- Descripción: investigación para optimización de sistemas de riego, programas de nutrición, evaluación de nuevas variedades y transferencia de tecnología.
- Seguridad.

### **Oportunidades competitivas**

- c) Producción competitiva de aceite de palma y sus subproductos en el departamento del Magdalena.
- d) Cítricos: Ser líder en la producción de cítricos (lima Tahití, limón común, naranja), para el año 2011 el sector cítrícola de la costa caribe colombiana, se consolidara como región líder exportadora de fruta fresca y procesada, con sus derivados de alta calidad y competitividad, con una estructura empresarial sólida y unida.

e.) Tabaco: Producción competitiva de tabaco en el departamento del Magdalena. El departamento ha sido productor tradicional de tabaco. Protabaco S.A. ha establecido una planta procesadora en Santa Marta y esto se constituye en una excelente oportunidad para sembrar 3000 has nuevas de cultivo de tabaco en el departamento.

**Tabla 6: Países destino de las exportaciones del Magdalena**

**ANEXO 3-1-20 MAGDALENA: PAISES DE DESTINO DE LAS EXPORTACIONES**

<b>País</b>	<b>Valor</b>	<b>%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>240.803.105</b>	<b>100,0%</b>
Estados Unidos	69.416.785	28,8%
Bélgica	66.142.059	27,5%
Reino Unido	37.412.813	15,5%
Alemania	19.006.047	7,9%
Japón	17.166.986	7,1%
México	6.778.925	2,8%
Republica Dominicana	4.639.300	1,9%
Italia	3.524.231	1,5%
Países Bajos	3.027.242	1,3%
España	1.599.725	0,7%

Consultor: Araujo Ibarra & Asociados S.A.

Como lo muestra la tabla e información anterior el principal destino de las exportaciones del departamento es Estados Unidos y el departamento a identificado una serie de productos en los cuales es fuerte y aspira aumentar su participación en el mercado de Estados Unidos, pero de igual forma también tienen una serie de retos y políticas por desarrollar entre las que se encuentran, mejorar las vías primarias, secundarias y terciarias que disminuyan los fletes, costos y tiempos, mejorar la investigación e innovación y la seguridad, entre

otros. De no llevar a cabo dichas políticas se podría incurrir en una falta de competitividad que evitaría un mejor aprovechamiento del mercado de los Estados Unidos.

## PRODUCTO DE LA INVESTIGACION

Con las Investigaciones realizadas para este ensayo se han podido llegar una serie de resultados que resultan bastante elocuentes y que nos dan una idea mas clara de cómo se encuentra el comercio exterior y el trafico portuario de la región con lo cual se puede llegar a una conclusión mas acertada.

El departamento del Atlántico posee una balanza comercial deficitaria ya que exporta USD 1200 millones de dólares pero importa 1900 millones aproximadamente, lo interesante resaltar es que el principal mercado exportador del departamento no es Estados Unidos como muchos pensábamos, sino Venezuela con una participación del 25,7%, mientras que Estados Unidos apenas representa un 14,6%. Mientras que Estados Unidos si es el principal país al que el departamento le compra con un 23% de las importaciones totales. Otro Dato importante que queda de la investigaciones, es que la Sociedad Portuaria de Barranquilla es la menos dinámica y la que menos productos moviliza de la región con escasos 5.291.832 toneladas en el año 2011.

El departamento de Bolívar ha presentado un aumento de sus exportaciones en un 58,9% en 2011 respecto a 2010, como consecuencia de la recuperación económica de su principal socio y de la disminución de un 20% que había tenido en los años anteriores. Observamos que el petróleo y sus derivados con 40,3% y químicos industriales con 31,9% representan el 72.2% de la producción industrial del departamento. La oferta exportable de Bolívar esta concentrada en químicos industriales con un 58.9% A pesar de los avances Colombia ocupa el 5 puesto en calidad de la infraestructura portuaria con un puntaje de 3,21 en Suramérica sin tener en cuenta a Paraguay y Bolivia que no tienen costas, Una lista dominada por Chile con 5,36. Algo que también podemos observar luego de la investigación es que tanto los puertos de Santa Marta como de Guajira son prácticamente monoexportadores ya que el 78,43% y 98,9% respectivamente de los flujos de carga corresponden a carbón al granel.

### **3. CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN.**

El Caribe colombiano desde tiempo atrás ha sido identificado como la región ideal para llevar a cabo el proceso de adaptación y de creación de espacios adecuados para el aumento de la productividad y competitividad de la economía a través de los acuerdos de libre comercio. Al inicio de apertura económica cada vez fue surgiendo la necesidad tener instituciones mas acordes con las condiciones cambiantes del comercio exterior. En esa medida Surgieron las Sociedades portuarias que desde un principio supieron copar los vacíos dejados por el estado y hacer el papel de este mediante puertos competitivos en términos de costos, precios y oferta que estuvieran acorde con las necesidades productivas y exportables de la Región.

Desafortunadamente en el ritmo en que los puertos se han expandido y modernizado no lo han hecho otros sectores importantes en la cadena de valor que hace que una región pueda tener productos competitivos que puedan ser exportados al extranjero, como por ejemplo las vías primarias y secundarias que comunican los puertos con las zonas productivas que hacen que sea mas costoso llevar un producto de interior a la costa que a otros país, rutas alternas como el rio magdalena que masificaría aun mas el transporte y disminuiría los costos de los fletes, instituciones publicas que fomenten aspectos como la innovación, tasas de cambio mas competitivas para los exportadores, etc. Esto ha traído muchas consecuencias para la región, la cual ha visto como se ha reducido considerablemente su oferta exportadora, quedando como productos mas representativos el carbón, petróleo y sus derivados, productos plásticos, petroquímicos, níquel, entre otros, productos que son altamente intensivos en capital y no en mano de obra, mientras que otro tipo de productos manufactureros, y agropecuarios han venido perdiendo peso y se han limitado al consumo interno.

Con la firma del tratado de libre comercio la región puede potenciar aquellos productos en los que ha venido perdiendo peso, ya que los exportadores se aseguran

acceso preferencial al mercado más grande del mundo, pero también le asegura a las empresas de Estados Unidos acceso preferencial a nuestro mercado, por lo que es importante que los empresarios sepan realizar inversiones que de verdad mejoren su competitividad de cara a un mejor aprovechamiento, y el gobierno brinde las herramientas necesarias para ellos.

De momento es importante resaltar que la región ya a dado los primeros pasos para convertirse en un importante centro logístico y de distribución de mercancías, se han fomentado las zonas francas, en donde empresas extranjeras y nacionales desarrollan actividades industriales de bienes y de servicios, o actividades comerciales, bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior con el fin de fomentar el empleo, la captación de nueva inversión de capital y ser un polo de desarrollo en la región donde se desarrolle. Dichas zonas francas que están cerca de los puertos representan una gran oportunidad para los empresarios y para crear económicas de escala.

En conclusión el TLC con Estados Unidos es una gran oportunidad para la región y los exportadores ya que brinda oportunidades de crecimiento en la medida en que estas se sepan aprovechar, pero también puede resultar en una amenaza si no se dan las condiciones necesarias para dicho crecimiento, para esto es importante que tanto los puertos, gobierno, empresa identifiquen sus oportunidades y amenazas y puedan convertirse en una sola unidad que saque el mayor beneficio del comercio exterior para la población y evitar así acabar con lo poco que se ha conseguido hasta el momento.

#### 4. BIBLIOGRAFIA.

[//www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Estadisticas/Puertos/InformeConsolidado%20Enero-Septiembre%202011.pdf](http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Estadisticas/Puertos/InformeConsolidado%20Enero-Septiembre%202011.pdf).

Ministerio de Industria y Comercio Exterior:<https://www.mincomercio.gov.co/>

Araujo Segovia, Oferta (exportadora de la Costa) <http://portal.araujoibarra.com/biblioteca-y-articulos/500-nuevos-productos-capitulo-3-estructura-exportadora-productos-potenciales-por-regiones-de-colombia/region-1-atlantico-bolivar-y-cartagena-magdalena/CAP%203-1-4%20ANEXOS%20MAGDALENA.pdf>

<http://www.cccartagena.org.co/investigacioneseconomicas.php>(Investigaciones Económicas)

<http://www.cccartagena.org.co/>

Proexport: <http://tlc-eeuu.proexport.com.co/select/index.php>

<http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Estadisticas/Puertos/InformeConsolidado-Enero-Septiembre202011>

<https://www.mincomercio.gov.co/>

[http://www.supertransporte.gov.co/\(Biblioteca virtual/Revistas\)](http://www.supertransporte.gov.co/(Biblioteca%20virtual/Revistas))

[http://www.spsm.com.co/\(Sociedad Portuaria de Santa Marta/La empresa/Servicios\)](http://www.spsm.com.co/(Sociedad%20Portuaria%20de%20Santa%20Marta/La%20empresa/Servicios))