

COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS EN COLOMBIA

MAYERLY SALAZAR ZULUAGA

ASESOR

RAUL ACOSTA

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE ECONOMIA Y NEGOCIOS
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES
MINOR EN NEGOCIOS INTERNACIONALES
CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.
2013.**

RESUMEN

La competitividad, además de sostener y expandir la participación en los mercados nacionales e internacionales, eleva simultáneamente el nivel de vida de la población. Se encuentra además, basada en los incrementos de la productividad y el eslabonamiento de cadenas productivas que aumenten la eficiencia del ciclo productor.

Los puertos marítimos, no sólo en Colombia, sino a nivel mundial, tienen un papel fundamental en el desarrollo de las operaciones comerciales. En Colombia, actualmente, más del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por esta vía.

El puerto de Cartagena, es considerado uno de los puertos con más avanzada tecnología y modernización al contar con equipos apropiados para el manejo de contenedores. Es uno de los puertos que más atención ha recibido por parte de las inversiones; por su imagen internacional, dado que es considerado como un portal de entrada al país y las inversiones que se han realizado en él lo ponen a la vanguardia de los puertos con más avances tecnológicos y de control.

PALABRAS CLAVES: Competitividad, Productividad, Comercio Internacional, Intermodal, Capacidad instalada, terminal de Carga.

ABSTRACT

Competitiveness, and to sustain and expand participation in national and international markets, simultaneously raises the standard of living of the population. It is also based on the increases in productivity and production chain linkages that increase the efficiency of the production cycle.

The seaports, not only in Colombia but worldwide, have a key role in the development of business operations. In Colombia, currently, over 90% of exports and imports made by the country are made in this way.

The port of Cartagena, is considered one of the ports with latest technology and modernization to have proper equipment for handling containers. It is a port that has received most attention from the investment, for its international image, since it is considered a gateway to the country and the investments that have been made to put him at the forefront of the ports more technological and control.

KEYWORDS: Competitiveness, Productivity, International Trade, Intermodal, installed capacity, cargo Terminal.

INTRODUCCIÓN

En Colombia, la Política Nacional de Productividad y Competitividad surge en desarrollo del Plan Estratégico Exportador, mediante el cual se definió que el rol del Ministerio de Comercio Exterior debía trascender el ámbito de las negociaciones internacionales, dado que estas no han sido suficientes para garantizar el desarrollo exportador del país, se hace evidente la necesidad de aumentar y diversificar la oferta exportable en función de la demanda internacional y de hacer competitiva la actividad exportadora, mejorando la calidad y la productividad de la producción nacional y eliminando obstáculos a la misma.

En desarrollo de lo anterior se diseñó la Política Nacional de Productividad y Competitividad, con base en un permanente diálogo con el sector empresarial colombiano y los múltiples diagnósticos y recomendaciones llevadas a cabo durante la década de los noventa, dicha propuesta se orientó al diseño de programas específicos con el fin de mejorar la plataforma o entorno productivo empresarial a través de la construcción de la Red Colombia Compíte.

Así mismo, como mecanismo para lograr una consolidación de los compromisos entre el sector privado y el sector público se diseñaron los convenios de competitividad exportadora que a través de una identificación de los diferentes eslabones de una misma cadena productiva y de la búsqueda de acuerdos entre los mismos se definen acciones para mejorar la competitividad sectorial en Colombia. Por último también se cuenta con acciones enfocadas a mejorar la infraestructura y los servicios marítimos, siendo esta una de las prioridades que se ha impuesto el Gobierno y el sector privado para los próximos 12 años, con el fin de incrementar la productividad y la competitividad del país en el comercio internacional.

1. ASPECTOS DEL MARCO TEÓRICO

Se entiende por competitividad a la capacidad de una organización pública o privada, lucrativa o no, de mantener sistemáticamente ventajas comparativas que le permitan alcanzar, sostener y mejorar una determinada posición en el entorno socioeconómico. La ventaja comparativa de una empresa, país, región o localidad estaría en su habilidad, recursos, conocimientos y atributo¹.

Los principios de Competitividad se aplican con alta eficiencia y todos los miembros de la empresa tienen una real convicción de ellos. Están en la posibilidad de compartir su tecnología directiva con otras empresas, sean o no del giro o de la industria en la que compiten. La empresa muestra disposición por compartir los resultados y las formas para alcanzar su posición actual. El principal punto de referencia de la empresa, en todo el proceso de competitividad en el que se ha sumergido, es la misión del negocio.

Se considera, entonces que la competitividad tiene incidencia en la forma de plantear y desarrollar cualquier iniciativa de negocios, lo que está provocando obviamente una evolución en el modelo de empresa y empresario. La ventaja comparativa de una empresa estaría en su habilidad, recursos, conocimientos y atributos, etc., de los que dispone dicha empresa, los mismos de los que carecen sus competidores o que estos tienen en menor medida que hace posible la obtención de unos rendimientos superiores a los de aquellos.

El uso de estos conceptos supone una continua orientación hacia el entorno y una actitud estratégica por parte, tanto de las empresas grandes como en las pequeñas, en las de reciente creación o en las maduras y en general en cualquier clase de organización. Por otra parte, el concepto de competitividad hace pensar en la idea "excelencia", o sea, con características de eficiencia y eficacia de la organización.

¹ García Govea, Salinas Salinas, Hernández, Cruz, Sánchez y Santos (2012). Globalización y competitividad. Disponible en <http://www.eumed.net/ce/2012/gshcss.html>

Por lo que, la competitividad no puede ser producto de una casualidad ni surge espontáneamente; se crea y se logra a través de un largo proceso de aprendizaje y negociación por grupos colectivos representativos que configuran la dinámica de conducta organizativa, como los accionistas, directivos, empleados, acreedores, clientes, por la competencia y el mercado, y por último, el gobierno y la sociedad en general.

Una organización, cualquiera que sea la actividad que realiza, si desea mantener un nivel adecuado de competitividad a largo plazo, debe utilizar antes o después, unos procedimientos de análisis y decisiones formales, encuadrados en el marco del proceso de "planificación estratégica". La función de dicho proceso es sistematizar y coordinar todos los esfuerzos de las unidades que integran la organización encaminados a maximizar la eficiencia global.

Para explicar mejor la eficiencia, se consideran los niveles de competitividad, la competitividad interna y la competitividad externa. La competitividad interna se refiere a la capacidad de organización para lograr el máximo rendimiento de los recursos disponibles, como personal, capital, materiales, ideas, etc., y los procesos de transformación. Al hablar de la competitividad interna nos viene la idea de que la empresa ha de competir contra sí misma, con expresión de su continuo esfuerzo de superación.

Mientras que la competitividad externa se encuentra orientada a la elaboración de los logros de la organización en el contexto del mercado, o el sector a que pertenece. Como el sistema de referencia o modelo es ajeno a la empresa, ésta debe considerar variables exógenas, como el grado de innovación, el dinamismo de la industria, la estabilidad económica, para estimar su competitividad a largo plazo. La empresa, una vez ha alcanzado un nivel de competitividad externa, deberá disponerse a mantener su competitividad futura, basado en generar nuevas ideas y productos y de buscar nuevas oportunidades de mercado.

Desde el punto de vista de las teorías económicas clásicas, se dio forma al marco conceptual de la competitividad y la definieron en términos más que todo economicistas. Sin embargo, con el paso del tiempo y el advenimiento de las nuevas tendencias de la economía internacional, afloran una serie de condiciones a las cuales deben adaptarse los participantes en el comercio, tanto a nivel internacional como a nivel doméstico. En ese contexto, el término competitividad evoluciona e incorpora nuevos elementos tales como cambios tecnológicos, productivos y organizacionales.

El marco conceptual de la competitividad fue establecido en el siglo XVII por las teorías de comercio internacional, cuya esencia está centrada sobre todo en aspectos económicos. El principal mentor de estas teorías fue David Ricardo, quien destacó por su metodología de las ventajas comparativas².

La teoría económica clásica basa las ventajas comparativas de una región o una nación en la abundante dotación de factores básicos de producción (tierra, mano de obra y capital) y sobre todo, en la abundancia relativa de recursos naturales. Con la globalización y toda una serie de elementos innovadores como tecnologías de avanzada, nuevos patrones de consumo y una mayor conciencia sobre la conservación de los recursos naturales, surge toda una reconceptualización del término 'competitividad', donde las ventajas comparativas como motores de desarrollo evolucionan hacia las ventajas competitivas.

Las ventajas competitivas se crean a partir de la diferenciación del producto y de la reducción de costos; aquí la tecnología, la capacidad de innovación y los factores especializados son vitales. Los factores especializados no son heredados (como sí lo es la base de recursos naturales), son creados y surgen de habilidades específicas derivadas del sistema educativo, del legado exclusivo del "saber-

² BEJARANO, Jesús Antonio. 1998. Elementos para un Enfoque de la Competitividad en el Sector Agropecuario. Colección de Documentos IICA. Serie Competitividad No.2 República de Colombia. Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. Colombia. Citado por Patricia Rojas y Sergio Sepúlveda en ¿Qué es la competitividad?

cómo” (“knowhow”) tecnológico, de la infraestructura especializada, de la investigación, de la capacitación que se le ofrezca al recurso humano, de mercados de capitales desarrollados y de una alta cobertura de servicios públicos de apoyo, entre otros. Las ventajas competitivas son únicas y es difícil que competidores de otras regiones puedan replicarlas o acceder a ellas, ya que además de responder a las necesidades particulares de una industria concreta, requieren de inversiones considerables y continuas para mantenerlas y mejorarlas³.

El proceso de apertura comercial ha puesto al descubierto una serie de debilidades y amenazas que deben afrontar todas aquellas unidades económicas que no se encuentran preparadas para lidiar ni con las nuevas exigencias, reglas y condiciones internacionales que presenta el nuevo esquema de la agricultura, ni con los desequilibrios ya existentes entre los países (como diferentes tamaños y escalas de producción). Las debilidades y amenazas son el resultado de la dificultad de adaptarse a las nuevas condiciones de la economía internacional y derivan, a su vez, de situaciones no competitivas que van más allá de los aspectos considerados por las teorías de comercio internacional.

Tal y como se mencionó, los conceptos puramente economicistas empiezan a mezclarse con otros de orden no económico como: diferenciación de productos, calidad, poder de negociación, cultura, política, calidad del recurso humano, protección y estado de los recursos naturales y características de la ubicación espacial. De esta forma, estos nuevos factores se suman a la determinación de la competitividad. La interacción de estos elementos ha dado como resultado un término mucho más equilibrado conceptualmente y que tiende a asociarse con temas como rendimiento económico, eficacia social y sostenibilidad ambiental.

Así mismo, es posible encontrar diferentes definiciones acerca de competitividad, desde diferentes ámbitos, entre los que se tiene, que la definición

³ *Ibíd.*

operativa de competitividad depende del punto de referencia del análisis -nación, sector, firma-, del tipo de producto analizado -bienes básicos, productos diferenciados, cadenas productivas, etapas de producción- y del objetivo de la indagación -corto o largo plazo, explotación de mercados, reconversión, entre otros.

Entre las definiciones de la firma o sector, significa la capacidad de las empresas de un país dado para diseñar, desarrollar, producir y colocar sus productos en el mercado internacional en medio de la competencia con empresas de otros países. Así mismo, la competitividad industrial es una medida de la capacidad inmediata y futura del sector industrial para diseñar, producir y vender bienes cuyos atributos logren formar un paquete más atractivo que el de productos similares ofrecidos por los competidores: el mercado. Igualmente, se define como la capacidad de una industria o empresa para producir bienes con patrones de calidad específicos, utilizando más eficientemente recursos que empresas o industrias semejantes en el resto del mundo durante un cierto período de tiempo⁴.

Algunas definiciones de la economía nacional, la definen como una economía es competitiva en la producción de un determinado bien cuando puede por lo menos igualar los patrones de eficiencia vigentes en el resto del mundo, en términos de la utilización de recursos y de la calidad del bien y la capacidad de responder ventajosamente en los mercados internacionales. La competitividad comercial es la capacidad de un país para competir eficazmente con la oferta extranjera de bienes y servicios en los mercados doméstico y extranjero

⁴ GARAY, S. Luís Jorge. El concepto de competitividad. Disponible en <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industrilatina/246.htm>. Consultada el 20 de septiembre de 2011

2. ANALISIS SOBRE LA COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS

Colombia cuenta con una posición geográfica estratégica en el hemisferio americano. Por una parte, es un punto de enlace entre los países del norte y del sur en el hemisferio y, por otra, posee amplias costas sobre los océanos Atlántico y Pacífico. Dicha ubicación le permite ser la puerta de entrada a América del Sur y disponer de puertos hacia el resto de América.

En Colombia a partir de la apertura económica de 1991, se realizaron significativas reformas en el Estatuto de Puertos Marítimos, en la cual se incluyen leyes que favorecen a los puertos colombianos en el comercio exterior. Igualmente con la nueva constitución Política del 91 entran en vigencia los artículos que protegen los intereses de desarrollo público y proclama al Estado como ente regulador de las políticas de acción ciudadana.

El periodo 1993-1995, es un periodo de transición del manejo de los puertos, donde la administración y control de las zonas portuarias pasa de las manos del sector publico a las manos del sector privado. Este periodo se caracteriza por la introducción de las sociedades portuarias regionales, las cuales permiten un manejo más eficiente de los recursos y la administración de las zonas portuarias. Se presentan mejoras en la administración y eficiencia de los puertos sustentadas con datos como: la disminución de las tarifas portuarias en un 52% y un aumento de la productividad en un 60% con respecto al año 1989⁵.

Dada la privatización de los puertos de Colombia en 1993, en la que se le otorgaron concesiones a las sociedades regionales sobre el uso de los puertos, se presento en ese año el plan de expansión portuaria 1993-1995, con el cual se dio a conocer un balance general de la actividad de los puertos colombianos en ese

⁵ ROSAS, Lina María y Velásquez, Ricardo. Políticas de expansión portuaria. Disponible en <http://www.icesi.edu.co/polis/images/contenido/pdfs/Proyectos/expansion%20portuaria.pdf>. Consultada el 20 de Septiembre de 2011.

año, las características para las nuevas concesiones en cuanto al uso de la tierra y las condiciones para el otorgamiento de las concesiones portuarias. En este mismo documento se presentaron los proyectos de inversión pública y privada que se buscaban desarrollar en los puertos colombianos y los criterios para establecer las tarifas de servicios portuarios, dejando claro que las nuevas sociedades portuarias regionales no podrían establecerse en Colombia como un nuevo monopolio.

Entre 1996 y 1997, el sector portuario cuenta con 125 terminales marítimos a lo largo de la costa Atlántica y Pacífica. Las Sociedades Portuarias Regionales presentaron un crecimiento de la carga transportada (en toneladas) del 10% anual y el sector portuario en general un incremento del 7% anual. El objetivo trazado en este período fue el de continuar con el desarrollo del sector portuario y volverlo competitivo internacionalmente, a través de la inversión en puertos, la inversión en el acceso vial y un esquema que permita un constante monitoreo del funcionamiento del sector.

En el periodo de 1998 y 1999, se caracterizó por el número de terminales marítimos que tuvo el sistema portuario colombiano (122 terminales), de los cuales 5 eran administrados por las sociedades portuarias regionales que nacieron con la privatización de los puertos en Colombia y empezaron a tener una mayor participación. La capacidad portuaria se estimó alrededor de los 150 millones de toneladas anuales, con un porcentaje de utilización del 43%. Los beneficios obtenidos por las políticas adoptadas en el plan de expansión portuario anterior, permitieron tener unas mejoras continuas en el sistema, ya que se mejoró el tiempo de espera de los buques para atracar en el puerto en un 85% y se disminuyeron los costos portuarios.

El período de la década del 2000, se caracteriza por la separación de las funciones asignadas a los organismos del sector portuario colombiano¹¹, rige el Decreto 101 del 2 de febrero de 2002, con el cual se da una reorganización

administrativa del sector transporte, se afianzan los procesos de planeación y se garantiza la eficiencia y competitividad del sector, entre otros. La capacidad instalada de los puertos esta siendo subutilizada, pues para el 2000, solo se esta usando alrededor del 62.4% de esta, lo que lleva al gobierno a crear una política de mayor eficiencia.

Otra característica importante de este periodo tiene que ver con los proyectos de infraestructura vial y férrea, pues todos los proyectos en cuanto al mejoramiento de las vías terrestres del país, están enfocados a mejorar los canales de acceso a los principales puertos del país.

Hoy día, Colombia cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco⁶.

Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, principales puertos del Caribe colombiano, conforman una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con otros de la región. Por su parte, en el Pacífico, Buenaventura se ha consolidado como el principal puerto multipropósito del país, epicentro de buena parte de las exportaciones e importaciones de productos no tradicionales.

Ante el comportamiento de la economía y los convenios que se vienen suscribiendo con otros países los puertos cada vez están recibiendo más cargas y para ello se requiere mejorar el desempeño operativo. El primer paso es desarrollar la infraestructura, dado que los puertos constituyen un importante elemento de la cadena logística para la distribución final de las mercancías. Ellos pueden influir de manera significativa en el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de exportaciones o abaratamiento de

⁶ Revista de Logística. Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura. Disponible en http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp. Consultada el 20 de Junio de 2011.

importaciones debe tener en cuenta el funcionamiento y organización de los puertos comerciales.

No en vano, las principales sociedades portuarias de Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura se comprometieron a hacer inversiones de aquí al 2014 por el orden de los US\$756 millones para poder seguir operando por 20 años más. Por ello no es extraño que el plan de inversión para modernización de la Sociedad Portuaria de Santa Marta (SPSM) ascienda a US\$127 millones, 70% de los cuales serán invertidos antes de 2014 en la modernización de la terminal. El plan incluye obras de infraestructura y adquisición de equipos para las subterminales de contenedores, graneles y carga. Adicionalmente, la SPSM obtuvo la declaratoria como Zona Franca Especial de Servicios⁷.

La Sociedad Portuaria de Barranquilla (SPRB) tuvo un plan de inversiones para el 2009 por un valor de US\$26 millones, con el cual se ejecutaron proyectos para la ampliación de la capacidad en muelles y almacenamiento, la incorporación de nueva tecnología para la operación de carga en contenedor así como el proceso de renovación en tecnología informática, la recuperación de vías de acceso y el mejoramiento general de la infraestructura. Paralelamente, a ello se amplió la capacidad de almacenamiento de gráneles mediante la construcción de dos bodegas adicionales y la instalación de un sistema mecanizado de recibo de gráneles, lo que permitirá obtener una eficiencia de 12.000 toneladas al día.

Por otra parte, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) hace un balance bastante positivo, a pesar de que los puertos competidores tanto nacionales como del entorno suramericano, decrecieron a niveles entre el 27 y el 30%, en la SPRBUN las exportaciones crecieron 18% y el comercio exterior creció 4% (2009) respecto a igual período de 2008. Asimismo, las importaciones impulsadas por los cereales mantuvieron el nivel de movilización.

⁷ El espectador Agosto 3 de 2009.

Se tiene, entonces que en los principales puertos de Colombia que son Buenaventura, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Tumaco. En el año 2007 se movilizaron más de 25 millones de toneladas (MT) de carga de comercio exterior, de las cuales 10 MT (9.5%) corresponden a carga en contenedor (excluye carbón, petróleo y otra carga general no contenerizada). El 90% de esta carga se movilizó por los puertos de Cartagena y Buenaventura, siendo los principales puertos de Colombia para este segmento, seguidos por Barranquilla, Santa Marta.

El movimiento de carga de comercio exterior en millones de toneladas (MT) en los principales puertos de Latinoamérica es el siguiente⁸:

- ✚ Manzanillo / Panamá 104 MT
- ✚ Santos / Brasil 80 MT
- ✚ Cartagena / Colombia 12 MT
- ✚ Buenaventura/Colombia 11 MT
- ✚ San Antonio /Chile 10 MT
- ✚ Callao / Perú 10 MT
- ✚ Puerto Limón/Costa Rica 8 MT
- ✚ Progreso / México 4 MT
- ✚ Balboa / Panamá 3 MT

El nivel de carga que movilizan Cartagena y Buenaventura es comparable al que se maneja en Callao y San Antonio. Con una carga comparable al total del comercio internacional colombiano encontramos los puertos de Manzanillo y Santos.

Por su parte, Puerto limón moviliza menos de un millón de toneladas, siendo en su mayoría carga de exportación. Esto se explica por el tamaño de su población y reducido consumo interno. Sin embargo, dada su ubicación

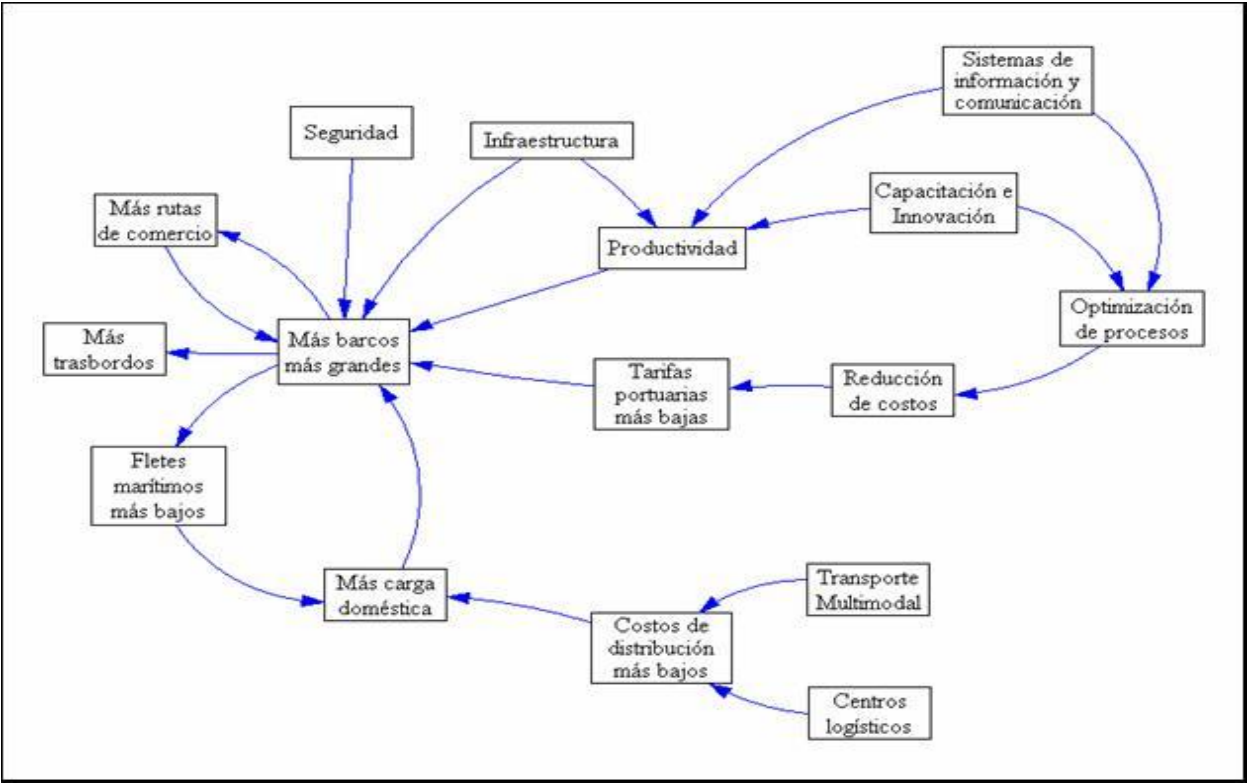
⁸ Proexport, Colombia. Conectividad de Colombia, una ventaja competitiva ante Estados Unidos. Disponible en http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/113_Conectividad%20de%20Colombia.pdf. Consultada el 1 de octubre de 2011.

estratégica frente a los países suramericanos, podría convertirse en un fuerte puerto “Hub” para el trasbordo de carga hacia Estados Unidos.

Finalmente, se tiene que el puerto de Cartagena de Indias (SPRC) es uno de los más grandes de Colombia y actualmente se muestra como un autentico centro logístico que une el Caribe con todo el mundo, a través de conexiones con más de 288 puertos en 80 países, servicios con las principales navieras. Situada en el barrio de Manga, la sociedad portuaria ofrece sus servicios de carga, inspección, movimiento de contenedores para importación y exportación su Terminal de cruceros esta equipada para dar acceso a grandes cruceros y atender a los visitantes de diferentes lugares del mundo.

Este puerto, ha sido incluido, entre los primeros 100 puertos de contenedores del mundo, por el volumen movilizado, los avances en tecnología, los estándares de rendimiento, readecuación de las instalaciones, la adquisición de equipos, seguridad y maquinarias. Esta posición, se logró ante una serie de estrategias trazadas, en base a las cuales basó su plan de acción, en el que se trazaron estrategias mediante las cuales se pretende una mayor productividad mediante capacitaciones e innovación, el incremento de la capacidad del puerto, donde se dé el ingreso de barco más grande que conviertan el puerto en un puerto de transbordo, con mayores rutas comerciales, una mayor seguridad y menores costos, para así ser más competitivos, como se muestra en la gráfica 1.

Gráfica 1. Estrategias y plan de acción implementado en puertos para una mayor competitividad



Fuente: Sociedad Portuaria de Cartagena.

Otra de las estrategias, fue la de distribución, dado que anteriormente un solo barco distribuía la carga a todos los puertos de una región, Ahora, un barco grande deja todos los contenedores de la región en un puerto de trasbordo (Cartagena), desde donde otro barco más pequeño los distribuye a toda la región, como se puede observar en la gráfica 2.

Gráfica 2. Distribución de carga en el puerto de transbordo (Cartagena)



Fuente: Sociedad Portuaria Cartagena

- ✚ **Reducción de tarifas:** el sistema de libertad de tarifas genera competencia entre los terminales, lo que puede inferir junto con otros elementos en la decisión de utilizar o no determinado puerto. Estas tarifas se fijan de acuerdo con los servicios y operaciones que pueden ofrecer y esto permite la movilización de un mayor volumen o movimiento de carga.
- ✚ **Seguridad:** se ha logrado ofrecer una mayor seguridad en la carga, basada en el uso de tecnología de punta a través de Inspección No Intrusiva, mediante la cual se revisa la mercancía sin abrir la carga, lo que ofrece mayor seguridad a los importadores y exportadores y permiten una mayor utilización del puerto.

Se considera que la seguridad es un punto importante, dada la respuesta que produjo en los Estados Unidos los ataques del 11 de septiembre de 2001, los cuales generaron un gran temor hacia el terrorismo, ya que por medio de los sistemas de transporte se realizó la barbarie,

La implantación del B.A.S.C (COALICIÓN EMPRESARIAL ANTI-CONTRABANDO), es un programa dirigido por el sector privado y apoyado por el Servicio Aduanero de EEUU, creado para combatir el contrabando de narcóticos a través del comercio lícito. Su objetivo fundamental es la eliminación del uso de cargamentos lícitos por parte de narcotraficantes que desean usarlos para transportar sus productos ilegales. Dentro de sus beneficios se hallan:

- Reducción de la vulnerabilidad a multas y capturas
- Reducción de los reclamos de las aseguradoras
- Reducción de las primas de seguros
- Reducción de la pérdida de mercancías debido a los robos
- Creación de un ambiente de trabajo seguro
- Reducción del número de reclamos por indemnización a empleados
- Aumento de la eficiencia de la organización
- Incremento de la productividad
- Aumento del control de las operaciones
- Aumento del control de los procedimientos
- Promueve una industria más segura
- Aumento de la confiabilidad de la industria como un todo
- Convierte a la aduana de los Estados Unidos en integrante del equipo
- Ayuda en la lucha antidroga
- Se proyecta de manera positiva a la comunidad⁹

La implementación del Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), el cual es un código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias promovido por el Comité de Seguridad marítima de la OMI (Organización Marítima Internacional). Su objetivo es proteger los bienes, mercancías y personas de posibles ataques terroristas.

⁹ Sociedad Portuaria de Cartagena, disponible en <http://cisne.puertocartagena.com/>

La implementación del CSI (Container Security Initiative), contribuye a prevenir que el transporte global de contenedores sea utilizado por terroristas. A través de esta iniciativa se buscan establecer criterios de seguridad para identificar contenedores de alto riesgo basados en información previa suministrada.

✚ **Más trasbordos:** se ha logrado la inclusión del puerto de Cartagena por tercer año consecutivo, entre los primeros 100 puertos de contenedores del mundo, por el volumen movilizado, los avances en tecnología y los estándares de rendimiento.

✚ **Inversión:** Se ha logrado realizar inversión en el dragado a 44'', la extensión del muelle es mucho mayor, se han adquirido equipos de campo con tecnología de punta, se han ampliado las bodegas, los sistemas de información y seguridad cuentan con una mayor y mejor tecnología.

✚ **Incremento de su capacidad en los muelles:** se ha logrado un mayor dragado de la Bahía de Cartagena para el ingreso de barcos más grandes y con mayor capacidad de carga.

✚ **Tecnología de punta:** adquisición de grúas de gran dimensión ensambladas en China, en las que se invirtieron inicialmente 15 millones de dólares. Se ha comprado equipos informáticos, de seguridad, readecuación de las instalaciones, construcción de nuevos muelles. Con la adquisición de las grúas se considera que el puerto de Cartagena se encuentra equipado a la altura de las mejores terminales del Caribe y de América Latina. Esta maquinaria le permitirá al puerto recibir barcos portacontenedores, los cuales, por economía de escala, ofrecerán fletes más bajos a los exportadores e importadores colombianos. La nueva tecnología permite que en una hora se muevan de 25 a 30 contenedores, lo que hace que las operaciones de cargue y descargue que duraban tres o cuatro días, queden reducidas a 12 horas máximo.

- ✚ **Optimización de los procesos:** se redujo el tiempo de atención de las embarcaciones, debido a la nueva tecnología implementada. Hoy, es mucho más ágil y cómodo nacionalizar la carga de importación que llega. De igual manera se optimizaron los trámites, lo que permitió fortalecer los mecanismos de recaudo de los tributos aduaneros.

- ✚ **Reducción de costos:** los fletes y costos portuarios se redujeron, lo que ha permitido elevar la competitividad de los productos colombianos en el exterior en los últimos años, al reducir los costos finales de los productos.

- ✚ **El plan maestro integrado:** El Plan Maestro de Desarrollo Integrado SPRC-CONTECAR. En este aparte se considera la creación de un Terminal con Capacidad para 2,5 Millones de TEUs, dotado con 12 Grúas Pórtico, 60 Grúas RTG y 1.000 metros de muelle marginal a 15 m de profundidad. Contando con 80.000 m² de bodegas, 100.000 m² para almacenamiento de carga general, 60.000 m² para almacenamiento y reparación de contenedores vacíos y un área de inspección de 20.000 m².

No obstante, y pese a que la calidad de los servicios portuarios ha mejorado notablemente en los últimos 15 años, el sector requiere mejorar en ciertas áreas, si quiere ser competitivo en el entorno mundial, uno de los principales factores que se encuentra afectando hoy día la competitividad del puerto de Cartagena y su funcionamiento como puerto de trasbordo, es el estado de las carreteras nacionales, las cuales se encuentran deterioradas, lo que redundará en un incremento de costos y demora en los tiempos de entrega.

En el año 2010, solamente la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, movilizó 1.289.512.03 toneladas de importación, 1.355.255.65, ton. De exportación, para un total de 2.644.767.68 de movilización de carga en comercio

exterior y 9.372.258.25 de tránsito internacional, para un total de 12.017.025,93 de tráfico internacionales¹⁰.

Mientras que en el 2011, el movimiento por importaciones fue de 115.353, de exportaciones de 114.982.31 para un total del movimiento de carga en comercio exterior de 230.335.31 y el tránsito internacional fue de 774.038.97 para un total de tráfico de 1.004.374.28¹¹.

En el 2012, las toneladas que se movilizaron por concepto de importaciones a través de la Sociedad Portuaria, fueron de 1.659.266.51, las exportaciones de 1.346.425, para un total de importaciones y exportaciones de 3.005.691.51¹²

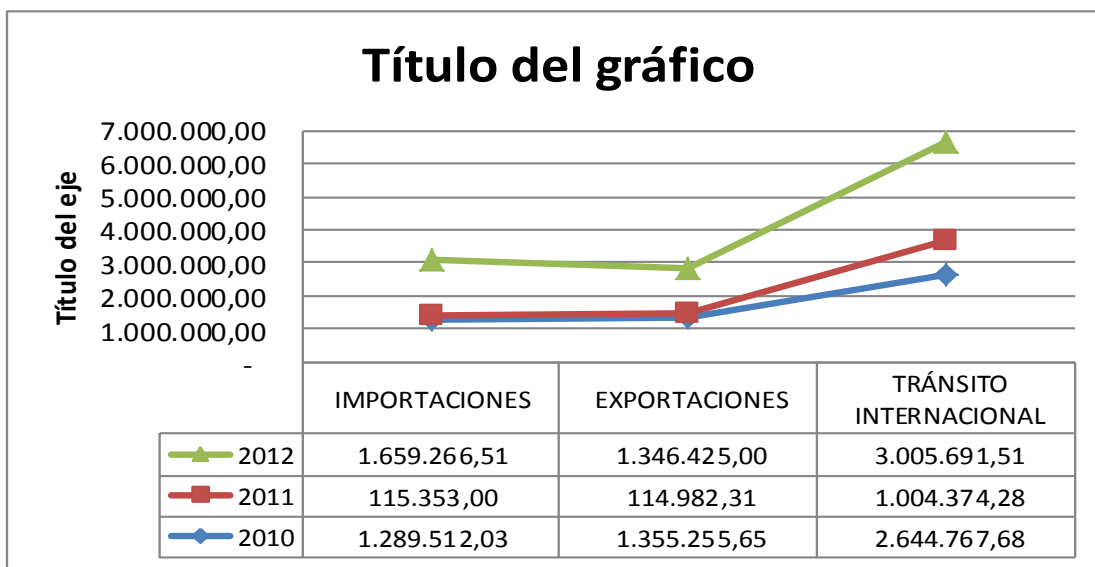
De acuerdo a las estadísticas, el año 2011, hubo un descenso en la carga movilizada a través de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, que la se recuperó en el año 2012, donde se puede observar (Ver gráfica 3), hubo un crecimiento de movimiento en toneladas.

¹⁰ Superintendencia de Puertos y Transporte. Ministerio de Transporte. Informe Consolidado año 2010. Movimiento de Carga en los puertos marítimos Colombianos. Enero de 2011. Disponible en <http://www.youblisher.com/p/557316-Please-Add-a-Title/>

¹¹ Superintendencia de Puertos y Transporte. Ministerio de Transporte. Informe Consolidado año 2011. Movimiento de Carga en los puertos marítimos Colombianos. Enero de 2012. Disponible en <http://www.youblisher.com/p/557333-Please-Add-a-Title/>

¹² Superintendencia de Puertos y Transporte. Ministerio de Transporte. Informe Consolidado año 2012. Movimiento de Carga en los puertos marítimos Colombianos. Enero de 2013. Disponible en <http://www.youblisher.com/p/557260-Please-Add-a-Title/>

Gráfica 3. Movimiento de carga en la Sociedad Portuaria Regional Cartagena (2010 – 2012)



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Ministerio de Transporte. Informe Consolidado año 2010, 2011 y 2012.

Con el fin de mejorar su competitividad internacional y eficiencia, mediante obras de dragado, el Gobierno Nacional ha profundizado el canal de acceso a Cartagena. Además, una eficiente prestación de servicios portuarios, le convierten en un puerto competitivo, con amplios beneficios para el comercio exterior colombiano.

Sus instalaciones, muelles, patios y bodegas de almacenamiento, junto con los más modernos equipos para la manipulación de carga contenerizada y mercancía suelta, permiten ofrecer menores tiempos de tránsito y estadía en excelentes condiciones de seguridad.

Hoy, la Sociedad Portuaria de Cartagena dispone de la infraestructura y eficiencia necesarias para atender barcos hasta de 5.500 TEUs, con ahorros significativos para la economía nacional. Por ello, se constituye, hoy día en un auténtico Centro Logístico que une al Caribe con todo el mundo, a través de

conexiones con más de 432 puertos en 114 países y servicios de las principales líneas navieras a nivel mundial¹³.

Así mismo, a lo largo de sus 115 kilómetros, la navegabilidad del Canal del Dique ofrece un enorme potencial para movilizar mercancías en naves de carga. Además, la posibilidad de transportar mayores volúmenes implica descuentos en fletes que, comparados con los del transporte terrestre, reducen los costos logísticos entre el 30% y el 38%. Y, quienes utilizan regularmente esta hidrovía disponen de asistencia satelital para la navegación, que garantiza su movilidad durante 24 horas. Por lo cual, transportar la carga a través del Canal resulta viable, seguro y rentable, con un positivo balance económico, social y ambiental¹⁴.

Los principales ejes, en los cuales se encuentra fundamentado el puerto, están basados en la seguridad, la eficiencia y la efectividad en el transporte de la carga, donde el puerto sirve aproximadamente a 20 líneas de navegación que transitan hacia más de 100 países y 250 puertos a nivel mundial, estando así, en capacidad de cubrir rutas y destinos provenientes de Europa, Norteamérica, Sudamérica, América central, el caribe y Oriente medio llegando aún hasta Asia.

Si se elabora un comparativo del puerto de Cartagena con el de Miami, que es donde llegan y de donde salen los principales productos de importación y exportación de Colombia, se tiene, que la infraestructura vial es uno de los temas con mayor relevancia en la parte logística de nuestros puertos, por lo tanto, resulta de gran importancia evaluar herramientas o métodos que nos lleven a ser más competitivos a nivel mundial e incentivar la inversión extranjera en el país (Tabla 1).

¹³ Puerto de Cartagena. El Terminal de hoy. Disponible en <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/58319A1A99908EAB052573B5004AD389>

¹⁴ *Ibíd.*

Tabla 1. Comparativo de la infraestructura y maquinaria del puerto de Miami y el de Cartagena

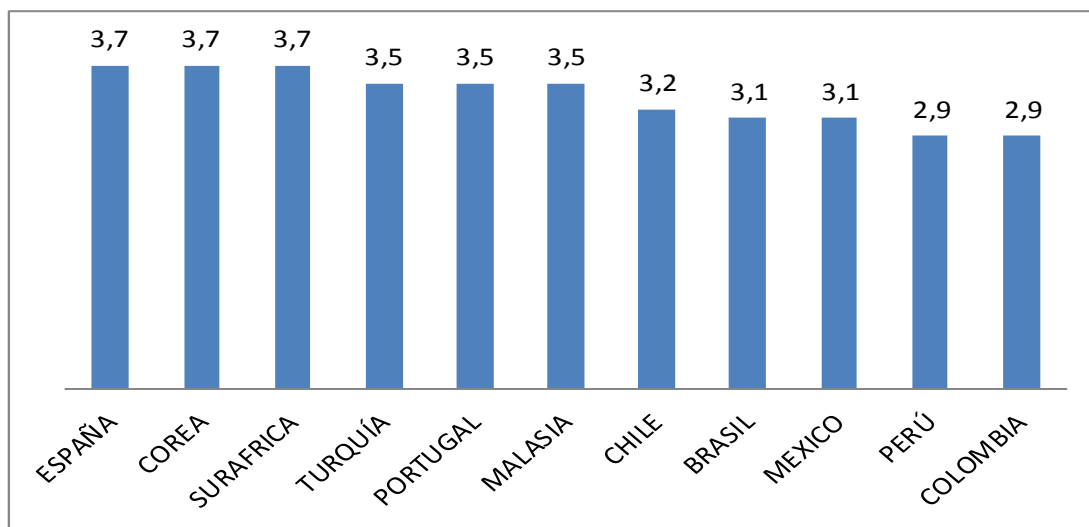
SERVICIO Y/O HERRAMIENTA	MIAMI	CARTAGENA
Calado manejado	50 pies	45 pies
Longitud del puerto	2.096.346 m ²	1.698 m ²
Espacio de almacenaje	238.281 m ²	27.061 m ²
Vías de acceso	Terrestres especiales y conexiones ferroviarias	Fluviales (canal del Dique y terrestres)
Grúas	12	6
Control virtual	Si	Si
Herramientas tecnológicas	Si	Si
Servicios especiales y adicionales	Si	Si

Fuente: Adaptado de: Página web CENTRAL – Centro Logístico y de Negocios del Caribe S. A. (2011). Central de Servicios. Recuperado de: <http://www.puertadelasamericas.com.co/cartagenainfraestructura/>.

Sin embargo, en estudios realizados de acuerdo al Informe Nacional de Competitividad 2012 – 2013, se establece que Colombia en el posee un Índice de Desempeño Logístico, en el 2012 ocupó el puesto 64 entre 155 países, el último puesto entre once países de referencia (Ver gráfica 4), lo que obedece, no sólo a falencias en infraestructura, sino también a la falta de un sector de transporte de carga eficiente y a una debilidad en el diseño de cadenas logísticas que permitan contratar envíos a precios competitivos, de la imposibilidad de hacerle trazabilidad a la mercancía, de la escasa eficiencia en los tramites de comercio exterior en los puertos, de la falta de centros de almacenamiento de mercancías y de la ausencia

de corredores logísticos que integren diferentes modos de transporte, entre otros¹⁵.

Gráfica 4. Índice de desempeño logístico de Colombia con respecto a otros países. 2012.



Fuente: Diseño propio de la autora basada en datos extraídos del Banco mundial

El mejoramiento continuo de las diferentes infraestructuras portuarias del país y en específico, de una de las más importantes de nuestra economía como lo es la sociedad portuaria de Cartagena, se ha evidenciado en los procedimientos internos y en los costos asociados con la operación de carga, los cuales se han identificado como un factor trascendental en el crecimiento del puerto y lo que repercute en la economía nacional en general, pues se ha podido demostrar la introducción de productos Colombianos en los diferentes mercados del mundo, lo cual ha implicado en diferentes alianzas estratégicas con el fin de reducir los aranceles y de esta forma sea más fácil acceder a otros mercados¹⁶.

¹⁵ Consejo Privado de Competitividad. Informe Nacional de Competitividad 2012 – 2013. Ruta a la prosperidad colectiva. Disponible en <http://www.compite.com.co/site/wp-content/uploads/2012/11/INC-2012-2013.pdf>

¹⁶ Documento Conpes. Plan de Expansión Portuaria: Desarrollo portuario para la prosperidad (Borrador). Junio de 2012. Disponible en http://info.catalogodelogistica.com/cl/secciones/CL/ES/CATALOGO/EDITORIAL/NOTICIAS/documento_HTML.jsp?idDocumento=88184

Como resultado de lo anteriormente mencionado se ve en constante incremento la competitividad del puerto relacionado en la prestaciones de servicios de alta calidad, con implementación de políticas como justo a tiempo, el aumento de personal capacitado el cual ha brindado su conocimiento con el fin de que se pueda prestar un servicio de alto nivel y con los más altos estándares de calidad lo que conlleva a fomentar la competencia de la sociedad portuaria con el objetivo de consolidar una economía fuerte en el continente y siendo el punto de referencia en el desarrollo paulatino de los países latinoamericanos¹⁷.

¹⁷ *Ibíd.* Pág. 19

3.CONCLUSIONES

La competitividad, fue establecida a partir de la teoría del comercio internacional en el siglo XVII, basada en los aspectos económicos y su principal mentor fue David Ricardo con la metodología de las ventajas comparativas.

Con el paso del tiempo y las nuevas tendencias de la economía internacional, la competitividad evoluciona e incorpora nuevos elementos tecnológicos, productivos y organizacionales, por lo que también provoca nuevas tendencias en el modelo de empresa, la que establece su ventaja comparativa mediante sus habilidades, recursos, conocimientos y atributos, etc., es decir de lo que la empresa posee y sus competidores carecen o poseen en menor medida.

Estas ventajas competitivas se crean a partir de la diferenciación del producto y de la reducción de costos; la tecnología, la capacidad de innovación y los factores especializados.

Colombia cuenta con una posición geográfica estratégica en el hemisferio americano, lo que la hace competitiva a nivel mundial y a partir de la apertura económica de 1991, se realizaron significativas reformas en el Estatuto de Puertos Marítimos, en la cual se incluyen leyes que favorecen a los puertos colombianos en el comercio exterior.

A principios de la década de los noventa (90's), se da un periodo de transición en el manejo de los puertos, pasando del sector público al privado, introduciéndose, las Sociedades Portuarias regionales, las que permiten un manejo más eficiente de los recursos y la administración de las zonas portuarias, presentándose, mejoras en la administración y eficiencia de los puertos como, disminución de las tarifas portuarias, un incremento de la productividad y una mayor expansión portuaria.

Igualmente, se dieron proyectos de inversión pública y privada y se establecieron las tarifas de servicios portuarios, se presentó un crecimiento de la carga transportada (en toneladas). El objetivo trazado, fue el de continuar con el desarrollo del sector portuario y volverlo competitivo internacionalmente, a través de la inversión en puertos, en el acceso vial y un esquema que permita un constante monitoreo del funcionamiento del sector. Así mismo, ese mejoró el tiempo de espera de los buques para atracar en el puerto y se disminuyeron los costos portuarios.

Se establecen, proyectos de infraestructura vial y férrea, donde todos los proyectos en cuanto al mejoramiento de las vías terrestres del país, están enfocados a mejorar los canales de acceso a los principales puertos del país.

Hoy día, Colombia cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco, siendo Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, los principales puertos del Caribe colombiano.

Ante el comportamiento de la economía y los convenios que se vienen suscribiendo con otros países los puertos cada vez están recibiendo más cargas y para ello se requiere mejorar el desempeño operativo. El primer paso es desarrollar la infraestructura, dado que los puertos constituyen un importante elemento de la cadena logística para la distribución final de las mercancías.

El plan de inversión, establecido en todos los puertos, incluye obras de infraestructura y adquisición de equipos para las subterminales de contenedores, graneles y carga, ampliación de la capacidad en muelles y almacenamiento, incorporación de nueva tecnología para la operación de carga en contenedor, recuperación de vías de acceso y el mejoramiento general de la infraestructura.

Otra de las estrategias, implementadas, fue la de distribución de la carga en la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, convirtiéndose en puerto de transbordo, donde, un barco grande deja todos los contenedores de la región, desde donde otro barco más pequeño los distribuye a toda la región.

No obstante, y pese a que la calidad de los servicios portuarios ha mejorado notablemente en los últimos 15 años, el sector requiere mejorar en ciertas áreas, si quiere ser competitivo en el entorno mundial, uno de los principales factores que se encuentra afectando hoy día la competitividad del puerto de Cartagena y su funcionamiento como puerto de trasbordo, es el estado de las carreteras nacionales, las cuales se encuentran deterioradas, lo que redundo en un incremento de costos y demora en los tiempos de entrega.

4.REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bejarano, Jesús Antonio. 1998. Elementos para un Enfoque de la Competitividad en el Sector Agropecuario. Colección de Documentos IICA. Serie Competitividad No.2 República de Colombia. Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. Colombia. Citado por Patricia Rojas y Sergio Sepúlveda en ¿Qué es la competitividad?

Consejo Privado de Competitividad. Informe Nacional de Competitividad 2012 – 2013. Ruta a la prosperidad colectiva. Disponible en <http://www.compitem.com.co/site/wp-content/uploads/2012/11/INC-2012-2013.pdf>

Documento Conpes. Plan de Expansión Portuaria: Desarrollo portuario para la prosperidad (Borrador). Junio de 2012. Disponible en http://info.catalogodelogistica.com/cl/secciones/CL/ES/CATALOGO/EDITORIAL/NOTICIAS/documento_HTML.jsp?idDocumento=88184

Garay, S. Luís Jorge. El concepto de competitividad. Disponible en <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industriatina/246.htm>. Consultada el 20 de septiembre de 2011

García Govea, Salinas Salinas, Hernández, Cruz, Sánchez y Santos (2012). Globalización y competitividad. Disponible en <http://www.eumed.net/ce/2012/gshcss.html>

Proexport, Colombia. Conectividad de Colombia, una ventaja competitiva ante Estados Unidos. Disponible en http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/113_Conectividad%20de%20Colombia.pdf. Consultada el 1 de octubre de 2011.

Puerto de Cartagena. El Terminal de hoy. Disponible en <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/58319A1A99908EAB052573B5004AD389>

Revista de Logística. Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura. Disponible en http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp. Consultada el 20 de Junio de 2011.

Rosas, Lina María y Velásquez, Ricardo. Políticas de expansión portuaria. Disponible en <http://www.icesi.edu.co/polis/images/contenido/pdfs/Proyectos/expansion%20portuaria.pdf>. Consultada el 20 de Septiembre de 2011.

Sociedad Portuaria de Cartagena, disponible en <http://cisne.puertocartagena.com/>

Superintendencia de Puertos y Transporte. Ministerio de Transporte. Informe Consolidado año 2010. Movimiento de Carga en los puertos marítimos Colombianos. Enero de 2011. Disponible en <http://www.youblisher.com/p/557316-Please-Add-a-Title/>

Superintendencia de Puertos y Transporte. Ministerio de Transporte. Informe Consolidado año 2011. Movimiento de Carga en los puertos marítimos Colombianos. Enero de 2012. Disponible en <http://www.youblisher.com/p/557333-Please-Add-a-Title/>

Superintendencia de Puertos y Transporte. Ministerio de Transporte. Informe Consolidado año 2012. Movimiento de Carga en los puertos marítimos Colombianos. Enero de 2013. Disponible en <http://www.youblisher.com/p/557260-Please-Add-a-Title/>