

**ANALISIS DE COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE BARRANQUILLA,
BARRANQUILLA FRENTE AL ADVENIMIENTO DEL TLC**

DELANEY DE AVILA
PAOLA MONTILLA
GRACE CERVERA
CELENIA ROSADO
SILVANA RESTREPO

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
FACULTAD DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS
VII SEMESTRE NOCTURNO
BARRANQUILLA
2008

**ANALISIS DE COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE BARRANQUILLA,
BARRANQUILLA FRENTE AL ADVENIMIENTO DEL TLC**

**DELANEY DE AVILA
PAOLA MONTILLA
GRACE CERVERA
CELENIA ROSADO
SILVANA RESTREPO**

**TUTOR:
DOCENTE JOSE LUIS ALCALA**

En la asignatura de: **PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

**UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
FACULTAD DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS
VII SEMESTRE NOCTURNO
BARRANQUILLA
2008**

1. TITULO

**ANALISIS DE LOS NIVELES DE COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS DE
BARRANQUILLA, BARRANQUILLA FRENTE AL ADVENIMIENTO DEL TLC**

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 DESCRIPCIÓN

En la costa Caribe colombiana en Barranquilla, sin duda alguna se encuentran ubicadas estratégicamente debido a su posición geográfica, lo cual les permiten tener ventajas comparativas, especialmente para comercializar con el exterior y sobre todo con el rápido aumento de los avances tecnológicos y la demanda dentro de este contexto, trae consigo la necesidad de generar esquemas de competitividad de los puertos como respuesta a las presiones económicas producidas a consecuencia del advenimiento cada vez mas frecuente de un mundo globalizado y también cercano al fenómeno del TLC, por lo que se hace indispensable que la infraestructura donde se desarrollen los puertos ubicados en lugares de la costa o riveras defendidos de los vientos y habilitados para recibir depósitos francos y dispuestos para las operaciones de trafico y armamentos para que los enlaces comerciales se realicen a cabalidad. Se puede observar como en el Distrito de Barranquilla posee conexión intermodal, convirtiéndola en puerto aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y ejemplo de inicio en las comunicaciones.

La Costa Caribe representa el 24% de los consumidores: 9.937.699. En los últimos años, el Producto Interno Bruto (PIB) ha ido evolucionando. En los últimos tres años su crecimiento ha sido notorio.

El Atlántico, Bolívar, Córdoba, Cesar y Magdalena, son los departamentos con la mejor distribución del Producto Interno Bruto. Cuatro sectores son claves en el soporte económico regional: agropecuario, silvicultura y pesca, industria, minería, comercio y hotelería y restaurantes.

La participación de la región dentro de las exportaciones totales del país es significativa. El año pasado sobrepasaron los 5.000 millones de dólares cuando en el período anterior habían estado ligeramente sobre los 4.000 millones de dólares. En cuanto a puerto marítimo cuenta con el puerto de Barranquilla, el cual tiene dos grandes ventajas. Por un lado, es una autopista fluvial que comunica el interior del país con la Costa Caribe; y por otro lado, tiene otra autopista, frente a los dos mares, por donde pasan millones de toneladas entre Europa y Asia y que captar un porcentaje de ella sería importante.

El Atlántico, Bolívar y Magdalena tienen las tarifas más bajas en materia de energía eléctrica frente a la tarifa medida comercial en Antioquia, Cundinamarca y el Valle del Cauca.¹

A través de Barranquilla, Barranquilla, Colombia tiene acceso a tres de los principales cables de fibra óptica de Latinoamérica: cable Arcos 1, cable Maya 1 y el cable Panamericano, respectivamente.

Los grandes retos de los departamentos y ciudades costeñas están dados por la consolidación de los corredores de comercio exterior, la facilitación de la coordinación intermodal, el mejoramiento de la función estatal relacionada con la regulación del transporte, la optimización de la infraestructura productiva y turística, así como la adecuación de la estructura de comercialización. Lo más importante es convertir a la Costa Caribe como potencial de crecimiento para el empresariado.

El Puerto de Barranquilla es un puerto multipropósito, maneja los cuatro tipos de carga: granel, general, contenedores y carbón. En el año 2006 se movilizaron 2 millones 800 mil toneladas, de las cuales un millón 300 toneladas correspondieron a la importación de granel, 600 mil toneladas, exportación de carbón, 500 mil

¹HERMES FIGUEROA A., EL UNIVERSAL EL UNIVERSAL. Barranquilla boat show 2006 30 expositores en feria náutica internacional-

toneladas, importación y exportación de carga general, especialmente acero y 600 mil correspondientes a contenedores².

En contenedores, la relación entre importación y exportación es casi del 50%-50%. El puerto tiene clientes de todo el país, Bogotá, Medellín, Cali, el eje cafetero y un mercado natural en Barranquilla.

El subgerente comercial de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, Enrique Carvajales dijo que “este año en lo corrido de enero a agosto el puerto de Barranquilla ha incrementado un 17% en el movimiento de carga. Pasó de manejar un millón 804 mil toneladas a movilizar 2 millones 113 mil toneladas, lo que representa un crecimiento del 17%”³. Dentro de eso, lo que más jalona el crecimiento fue el incremento de las importaciones de granel en un 35% y el incremento en la carga general en un 23%.

El gremio empresarial de Barranquilla es uno de los más optimistas frente a la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos. Así mismo, el gobierno distrital definió hace poco un nuevo programa de estímulos tributarios exclusivo para compañías vinculadas al sector turístico.

El propósito de la administración es el de facilitar la llegada de inversionistas privados, y asegurar el desarrollo de importantes proyectos para este sector, como la construcción de una serie de complejos hoteleros definidos para la isla de Barú, y además jalonar a las compañías nacionales y extranjeras a mudarse a Barranquilla.

² Periódico el Heraldo. Puertos: modernos y eficientes. Por Leonor De La Cruz. Febrero de 2.006.
<http://www.elheraldo.com.co/revistas/costa/noti10.htm>

³ *Ibíd.*

El sector oficial de Barranquilla y Bolívar han construido de consuno con el sector privado la visión de la ciudad y la región. Buena parte de esa aspiración colectiva está representada, indeclinablemente, en la realidad de que somos un polo industrial petroquímico, que comporta valiosos aportes al desarrollo económico y social, con tal solidez, que su crecimiento y afianzamiento es desde hace muchos lustros un objetivo de ciudad.

La entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio (TLC), que firmará próximamente Colombia con Estados Unidos, es uno de los grandes retos que debe asumir la comunidad en general y en particular los empresarios costeños ante la enorme ventaja que tiene la región.

El TLC es apenas un instrumento, los negocios tendrán que hacerlo los empresarios costeños, aprovechando que cuentan con enormes ventajas para sacarle el mejor provecho a este Tratado bilateral.

Y en esto es necesario que la comunidad empresarial costeña comprenda que será necesario que las empresas de la región sean cada vez más competitivas, se preparen y se modernicen.

Colombia siempre ha sido un país de regiones, sin embargo no han estado integradas, por lo que ahora con la competencia global hay necesidad de integrarlas y unirlas, sobre todo a los puertos, varios de los cuales se encuentran ubicados en varios departamentos de la Costa Caribe, que tiene una de las mejores infraestructuras, debido a que varios puertos están en manos del sector privado.

Pero la tarea no es sola de los empresarios, es necesario que el Gobierno ayude en este objetivo y cree las condiciones propicias para mejorar la infraestructura que tienen los departamentos costeños.

La preparación es inmediata y no da espera porque, además del TLC con Estados Unidos, se viene la suscripción del Tratado con Chile, el reingreso de este país a la Comunidad Andina de Naciones, la conformación del bloque de países del área del Pacífico y la suscripción de un acuerdo bilateral con Venezuela, así como otros acuerdos con países de Centroamérica y del área del Caribe, lo cual generará un mayor flujo de carga.

La recomendación específica para los empresarios es concentrarse en mejorar la competitividad e insistir en el mejoramiento continuo que garantice unas producciones a menores costos, lo cual nos permite ser competitivos en todos los mercados, con TLC o sin éste.

Es evidente que la participación del sector privado en la operación de los principales puertos públicos del país, entre ellos Santa Marta, Barranquilla, Barranquilla, ha permitido mejoras sustanciales en la operación y gestión portuaria en la última década. Sin embargo, dada la próxima entrada en vigencia de los tratados de libre comercio con Estados Unidos, Chile y Centroamérica, y una eventual negociación con la Unión Europea, se requieren con urgencia nuevas y significativas inversiones que oscilan entre los 400 y 600 millones de dólares en los próximos años, con el fin de ampliar la capacidad portuaria y los tiempos de atención para los usuarios.

Uno de los temas que se anota al hablar del puerto de Barranquilla es el de su competitividad tanto a nivel local, como nacional e internacional al respecto, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, entidad que opera, administra y comercializa el Terminal Público de la ciudad, considera que uno de los temas en los que la ciudad debe trabajar es la Estabilización, Profundización y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto⁴.

⁴ Periódico El Heraldo. Revista Dominical. Diciembre de 2.006. www.elheraldocom.co

Esta situación afecta directamente al comercio exterior colombiano quien debe asumir mayores fletes, sobrecostos por demoras y desvíos de buques y por atrasos en el cargue y descargue de mercancías, entre otros.

Bajo este contexto, el puerto de Barranquilla tiene problemas en cuanto a capacidad y alternativas técnicas y financieras, pues, la profundización del canal de acceso no es la más adecuada.

El desarrollo portuario de Barranquilla, al cual están íntimamente ligados el futuro y la suerte de la ciudad, ante el tratado de libre comercio (TLC) con los Estados Unidos que inexorablemente se avecina a muy corto plazo, se ve amenazado por circunstancias tales como que tradicionalmente el país no ha comprendido la importancia del puerto de Barranquilla ni le ha interesado su desarrollo. Sus peores enemigos son los macroeconomistas que han manejado a Colombia por más de una década y que no entienden que es el puerto natural del Río Magdalena, que ofrece un inmenso potencial para la industria pesada, sin límites en área disponible y sin gran impacto sobre otras actividades económicas que requieren un minucioso control ambiental⁵.

Lo anterior resulta en que cualquier inversión, por mínima que sea, la consideran inoficiosa y solamente constituye para ellos otro contentillo para los barranquilleros. No satisfechos con esta actitud, elaboran estudios amañados erróneos e inconsistentes para perjudicar al Puerto.

Es justo aclarar que este Gobierno le ha reconocido al Puerto la importancia que se merece. En efecto, en el reciente documento Conpes 3315 se declara "...como estratégico para el país el plan de inversiones para la zona portuaria de Barranquilla..." Sin embargo, paradójicamente, los recursos económicos que en el mismo documento se le asignan al plan, son insuficientes.

⁵ Desarrollo portuario de Barranquilla.
<http://www.tlc.gov.co/VBeContent/tlc/NewsDetail.asp?ID=3542&IDCompany=26>

Actualmente, la mayoría de los estudios realizados en lo referente a la competitividad de los principales puertos marítimos en la Costa atlántica se basan más que todo en proyectos de carácter oficial que buscan mejorar las condiciones de dichos puertos.

2.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Con todos los anteriores preceptos y teniendo en cuenta las características relacionadas con la presente investigación, para el grupo del presente trabajo se les hizo necesario realizarse la siguiente pregunta problema :

¿Cuáles son los niveles de competitividad del puerto marítimos de Barranquilla, en relación al TLC?

2.2. SISTEMATIZACION DEL PROBLEMA

- ¿Cómo influye la infraestructura física en la competitividad del puerto de Barranquilla frente al TLC?
- ¿Cómo influyen los problemas actuales en relación a los canales de acceso en la competitividad del puerto Marítimo de Barranquilla frente al TLC?
- ¿Cuál es la situación del transporte y su incidencia en la competitividad del puerto de Barranquilla, frente al TLC?

- ¿Cuáles son las ventajas y desventajas de los impuestos y regulaciones por parte del gobierno nacional inciden en la competitividad del puerto marítimo de Barranquilla frente al TLC?

3. OBJETIVOS

3.1. OBJETIVO GENERAL

- Analizar los niveles de la competitividad del puerto de Barranquilla, frente al TLC

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir la influencia de la infraestructura física en la competitividad del puerto de Barranquilla, frente al TLC
- Analizar como influyen los problemas del canal de acceso en la competitividad de los puertos de Barranquilla, frente al TLC
- Conocer la situación del transporte y su incidencia en la competitividad de los tres puertos en la costa caribe frente al TLC
- Determinar las ventajas y desventajas de los impuestos y regulaciones por parte del gobierno nacional que inciden en la competitividad del puerto Marítimo de Barranquilla, frente al TLC

4. JUSTIFICACION

Por la extraordinaria importancia que a nivel nacional tiene el puerto de Barranquilla, reconocido así por el actual gobierno, es plenamente justificable económica y socialmente, en términos prácticos realizar una investigación que analice sus problemas de competitividad.

Esta investigación permitirá en cierta medida a construir un nuevo conocimiento acerca de la competitividad de los puertos y a solucionar parte de la problemática que viven dicha área. Desde la perspectiva teórica, se utilizan las teorías sobre la competitividad, y este es un tema estudiado y difundido en las áreas administrativas.

La competitividad del puerto es mirada aquí desde los problemas para luego encontrar soluciones, de ahí, que se elaboren directrices que ayuden a mejorar el nivel de competitividad del puerto frente a nuevos fenómenos como el TLC.

Para los investigadores del presente trabajo en la Facultad de Administración de Empresas de La Universidad Simón Bolívar se les representa un reto el poder enfrentarse y analizar las perspectivas y expectativas que se esperan en estos momentos en relación al fenómeno del TLC y su incidencia con la competitividad en estos principales puertos de la costa Caribe, y obviamente su posicionamiento tanto de infraestructura y económica como forma influyente para el desarrollo y la trascendencia necesaria para ubicarse dentro del contexto actual en el país representa un gran reto. Para efectos de la carrera de Administración de Empresas es muy valioso realizar una investigación de un sector muy valioso para la economía como lo es el puerto, el cual es fundamental para el comercio local de bienes y servicios.

Desde la perspectiva personal, se puede señalar que como futuros administradores de empresas vamos a tener que constantemente evaluar la competitividad de muchas organizaciones tanto privadas como públicas, de ahí, la importancia de esta investigación.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que el 75% del volumen de comercio exterior colombiano proviene de dos productos (carbón mineral y combustibles), pero ellos sólo representan el 18% del valor. Si se excluyen, el 81% del valor del comercio se moviliza en contenedores y el resto son graneles secos.

En general, Colombia está muy bien posicionada geográficamente con respecto a las rutas navieras bioceánicas. Pero su topografía impone altos costos de operación; los mayores centros de producción y consumo están a una distancia de las costas tres veces mayor que la de los principales competidores. Los costos logísticos sobre ventas son más del doble que en las economías desarrolladas y las empresas pequeñas tienen costos logísticos tres veces mayores que las empresas grandes.

Transcurridos 15 años de las grandes reformas del sector portuario, la situación actual es relativamente mediocre:

- Colombia figura en el puesto 58 en competitividad general, en una comparación entre 117 países, y en el puesto 85 en cuanto a infraestructura portuaria.
- Encuestas a usuarios y estudios de cadenas productivas reportan poca eficiencia, poca competencia y abusos tarifarios, alta siniestralidad y gran margen para mejoras, en especial en Buenaventura.

La percepción general es que los puertos (con excepción de Barranquilla) se están quedando estancados, en tanto que hay numerosos proyectos de mejora de

puertos en la región (Panamá, Ecuador, Perú), y consecuentemente hay poco interés de las navieras y operadores portuarios internacionales en Colombia.

En los últimos años ha habido modificaciones importantes en el mercado de servicios portuarios y navieros en el mundo, entre las que cabe señalar:

- El proceso de contenerización, que se completó luego de la reforma. El contenedor impone requerimientos radicalmente diferentes en cuanto a layout portuario, equipamiento y organización operativa, y controles aduaneros. Desafía el modelo tradicional de gestión portuaria.
- Las nuevas estrategias de las firmas navieras y portuarias. Las rutas internacionales se reconfiguraron bajo el modelo de hub and spoke, con rutas troncales y alimentadoras, y con puertos especializados para el trasbordo de contenedores. Se dio una importante concentración en las firmas navieras, y un crecimiento y concentración de los operadores portuarios mundiales. Además, se aumentaron las dimensiones de los buques portacontenedores (en Suramérica era de 2300 a 2440 TEUs en 1990, y en 2005 es de 4500 a 5500 TEUs).
- Mayores requerimientos de servicios logísticos para las cadenas de abastecimiento. La irrupción de la logística cambió los criterios de organización de los movimientos. El just-in-time impone una gran presión sobre la calidad de los servicios. Todo ello aumenta la necesidad de precisión, tecnología de información y comunicaciones.

A nivel de la organización del puerto, para estas Sociedades Portuarias es un reto seguir creciendo y prestar un excelente servicio a los usuarios del comercio exterior. Confían en poder seguir con el comportamiento ascendente que se viene registrando en el movimiento de carga durante los últimos meses.

A si mismo, el reto a nivel regional es que las sociedades portuarias que operan en la región Caribe tienen que crecer más y por lo tanto pensar en grande, para que la ciudad cuente con un puerto que no sea fuerte solo en el tema de las importaciones, sino también en las exportaciones.

5. MARCO DE REFERENCIA

5.1. MARCO HISTÓRICO

El termino competitividad comienza a tocarse desde la época de Mayo y Fayol sin embargo con el movimiento de la calidad de W. Edwards Deming y Joseph Juran en los años 50 y el desarrollo de corriente de las relaciones humanas, de la “Humanización generó una perspectiva de competitividad vista desde adentro de las empresas.

Luego Douglas Mc Gregor en 1960, desarrolló las llamadas “Teoría X” y la “Teoría Y” y se desarrollara la estrategia, como disciplina “reina” de la administración.

En los 70 Ohmae, explica el secreto de los japoneses, el cual no residía en grandes staffs de planeamiento estratégico en las empresas, la clave era un estratega talentoso que se guiaba por un triángulo estratégico; la empresa, los clientes y la competencia; y Peter Drucker, acerca del surgimiento del “trabajador del conocimiento” y de su impacto en la economía y la sociedad.

En los 80, MICHAEL PORTER coloca nuevamente la estrategia en lo más alto, a través de los conceptos de ventaja competitiva y el modelo de las cinco fuerzas competitivas, la entrada de nuevos competidores, la amenaza de sustitutos, el poder de negociación de los compradores, el poder de negociación de los proveedores y la rivalidad entre competidores, y el concepto de estrategias genéricas.

En los 90 reinaría la reingeniería y surgirían las herramientas de gestión, concretamente las competencias nucleares distintivas de una empresa teorizadas.

En el 2.000 se mantienen vigentes las ideas de competitividad de Michael Porter, pero abordadas desde la nueva tecnología.

En cuanto a la competitividad de los puertos. Hay diferentes estudios realizados. En México se realizó un estudio llamado “MAYOR COMPETITIVIDAD A PUERTO ALTURA PROGRESO “ en la ciudad de Mérida, Yucatán, en el 2.005 en el cual se buscaban medidas para proyectar esa terminal en el mercado globalizado y ofrecieron participación a mexicanos en sus futuras inversiones.

En España se realizó un Plan Estratégico para unir la potencialidad de las mejoras del Nuevo Acceso, las características propias del Puerto de Sevilla por su situación estratégica y foco de localización industrial con las crecientes demandas de especialización, calidad e intermodalidad del sector portuario.

En Uruguay se realizó un estudio sobre la Competitividad De Un Puerto De Ultramar: Un Modelo Basado En Los Costos De Las Cadenas De Transporte Multimodal y su aplicación al caso del Puerto de Montevideo.

En Colombia se realizó un estudio llamado COMPETITIVIDAD referido a la competitividad portuaria y las relaciones puerto-ciudad teniendo como contexto al Puerto de Buenaventura.

El desarrollo más acelerado de la industria nacional, con mayor eficiencia y competitividad internacional, debe constituirse en un objetivo fundamental de la política económica, y en general, de los esfuerzos de los colombianos para conseguir una sociedad con mayor bienestar y con más equidad. Por eso, los autores de esta Ponencia, ambos funcionarios ejecutivos de FEDEMÉTAL, han visto con interés y complacencia los anuncios que ha hecho el Gobierno de que se buscará una reestructuración de la industria. Entendemos esa reestructuración como un propósito genuino de mejorar la capacidad de la industria para crecer y para cumplir su función social.

Colombia ha logrado construir un sector industrial de indudables méritos, que representa un aporte significativo al desarrollo nacional. Ese aporte ha sido decisivo para que nuestro país se haya convertido, en un lapso relativamente breve, de predominantemente rural a predominantemente urbano, y para que, en general, se haya modernizado, permitiendo a su población mejores niveles de vida y acrecentando notablemente la riqueza nacional.

Sin embargo las realizaciones del sector industrial podrían y deberían haber sido aún más importantes. De hecho, es decisivo para el país que el ritmo de crecimiento de la industria sea bastante más alto que el logrado en las décadas pasadas, y que su capacidad de exportar, y de satisfacer adecuadamente las necesidades de las comunidades y usuarios nacionales sea más efectiva.

Últimamente, las condiciones en que se realiza el esfuerzo industrializador no han sido favorables. Sorprende lo importante del terreno que se perdió, y las oportunidades que se desperdiciaron por no haberse continuado el esfuerzo que dio frutos entre 1950 y 1975. Si Colombia hubiera podido mantener entre 1974 y 1988 la misma tasa de crecimiento del sector industrial que se logró entre 1965 y 1974, nuestra producción manufacturera sería hoy dos veces más grande. Si se hubiera mantenido el mismo ritmo de aumento en las exportaciones manufactureras, estaríamos exportando hoy 3.550 millones de dólares corrientes en productos industriales, en vez de los 1.099 millones de dólares que actualmente estamos exportando. El empleo manufacturero aumentaría en 50.000 puestos de trabajo, lo cual representaría por sí solo, una disminución del 1.3% en la tasa de desempleo que registra el DANE para las principales 7 ciudades. Este escenario de posibilidades, representaría un aumento de 1.1 puntos del producto total y hubiese colocado en 1986, el coeficiente de industrialización en 27.9 lo cual nos pondría en un puesto de avanzada en la América Latina.

Barranquilla, Barranquilla ciudades de industria, turismo y comercio al norte de Suramérica, fueron convertidas en los primeros puertos del país a finales del Siglo XIX, con la construcción de un extenso muelle en Puerto Colombia.

La ciudad, como principal puerto, permitió la entrada de revolucionarios inventos y numerosas corrientes migratorias extranjeras que se vincularon estrechamente a su actividad comercial e industrial.

En 1.936 se inaugura el Terminal Marítimo y Fluvial de Barranquilla, a 22 Kms. de la desembocadura del Río Magdalena, con el fin de alimentar vía fluvial, aérea y terrestre, al interior de nuestro país.

Administrado inicialmente por la Sociedad de Mejoras Públicas de la ciudad, pasó posteriormente a manos de la empresa Puertos de Colombia – Col puertos-.

En 1.991 se creó la Ley 1ra para modificar el Régimen Portuario Colombiano y privatizar los puertos, medidas que tomó la Nación en busca de la Globalización.

5.2. MARCO TEÓRICO

Al hablar de los apuntes teóricos asociados a la competitividad de las organizaciones, hay que mencionar a dos autores que han realizado estudios sobre este aspecto. Ellos son MICHAEL PORTER y PETER DRUCKER.

MICHAEL PORTER quien desarrolló la teoría de la ventaja competitiva moderna; estableció cinco fuerzas competitivas. Al respecto dice:

“La competencia de un sector depende básicamente de cinco fuerzas: Los nuevos competidores, poder de negociación de los clientes, poder de negociación de los competidores, los

productos o servicios sustitutivos, y finalmente, la lucha que esta presente dentro del sector entre los competidores actuales”⁶.

Entre las fuerzas que se pueden describir que inciden en los puertos de la Costa Caribe; se encuentran entrada de nuevos competidores, asociada, la construcción de un puerto en el municipio de Palermo en el municipio del Magdalena, el cual se constituiría en un competidor potencia a tener en cuenta, y presenta mejores circunstancias técnicas que la sociedad portuaria de Barranquilla, con un calado de 30 a 40 pies que permitirá el fácil acceso a los buques.

El poder de negociación de los clientes es una amenaza, pues, los clientes son grandes empresas y multinacionales las cuales le generan al puerto dinámica y desarrollo.

Los productos sustitutos se basan principalmente a otras formas de transportar productos y servicios tales como transporte terrestre o aéreo.

La rivalidad entre los competidores actuales se observa frente a los puertos de Barranquilla y Buenaventura.

Por su parte, DRUCKER dice que en un mercado turbulento la mejor alternativa para competir es buscar oportunidades. Señala 4 esferas principales:

- a) La explosión de la nueva tecnología, cuyo fruto son nuevas industrias importantes,
- b) el cambio de la economía internacional a la economía mundial,
- c) una nueva realidad social y política de instituciones pluralistas y;
- d) el nuevo universo de los conocimientos basado en la educación masiva. Al señalar claramente los cambios

⁶ PORTER, M. E. "What is strategy?", Harvard Business Review, noviembre-diciembre de 1996. p. 41.

que estamos viviendo, -como el rol del manager-, impresiona como analiza los cambios económicos, tecnológicos, políticos y culturales. Habla de la privatización y del "trabajador del conocimiento" y de su impacto en la economía y la sociedad⁷.

En aspectos como el comercio internacional de bienes y servicios se han presentado muchos cambios como los señalados por DRUKER; los cuales influyen directamente en el contexto de nuestro estudio "el puerto de Barranquilla". Por consiguiente DRUCKER señala:

"Estamos entrando a una nueva era económica con nuevas tendencias, nuevos mercados, nuevas monedas, nuevos principios, nuevas tecnologías y nuevas instituciones. ¿Cómo los administradores y la Administración tratarán estas nuevas realidades?. Se trata de necesarias estrategias para transformar los cambios rápidos en oportunidades, para cambiar la amenaza de cambio en acción productiva y rentable que contribuya positivamente a nuestra sociedad, la economía y al individuo"⁸.

Estos planteamientos muestran que los cambios en las tendencias del mercado suceden por igual en todas las industrias y áreas como el comercio exterior se ven afectadas por los mismos. Hoy ya no se habla de acuerdos multilaterales, sino más bien acuerdos bilaterales tales como el TLC con los Estados Unidos, el cual generara una nueva perspectiva de cómo hacer negocios con el exterior.

En este orden de ideas, los puertos de la región caribe deben prepararse para estos cambios a través de una adecuada infraestructura física, tecnología de vanguardia y talento humano calificado; es decir, con estrategias competitivas

⁷ DRUCKER, Peter. El arte de gobernar. GUIDO STEIN. Editorial Gestión 2000.com. 2.001. p. 27.

⁸ DRUCKER, P. las fronteras de la administracion. Editorial Suramericana. 1.998. 3ra edición. p. 11.

adecuadas en estos aspectos para poder competir con éxito, en la nueva manera de hacer negocios.

El modelo de operación de los puertos responde aproximadamente a las siguientes clasificaciones: El modelo adoptado en Colombia representa una situación intermedia entre los esquemas Landlord y Toolport.

Aún cuando no existe una sola “receta” de buen desempeño, la mayor parte de las reformas exitosas de la región se apoyaron en el modelo Landlord. Tras 15 años de las reformas, el modelo adoptado en 1991 hoy muestra algunas debilidades. Al detallar las principales, se encuentra que cada una contiene aspectos jurídicos, técnicos y económico-financieros propios de la regulación de servicios públicos brindados por el sector privado, campo del conocimiento que ha avanzado notablemente en los últimos años.

Por otro lado, se hace evidente que la organización del Estado, para atender al sector portuario, presenta debilidades importantes y ha contribuido a reducir el impacto positivo de la reforma.

Tanto DRUCKER como PORTER ofrecen importantes aportes a las teorías sobre competitividad. Sin embargo, para efectos de esta investigación se elegirá para su desarrollo las teorías de PORTER sobre las fuerzas competitivas, por guardar una gran relación con el tema.

El aprendizaje de la competitividad es duro y es un camino que muchas empresas colombianas recorren a un ritmo lento. Son pocos los que se exponen deliberadamente en territorios difíciles donde puedan hacer esta escuela. Distintos estudios muestran que Colombia sigue rezagada en el ámbito de la competitividad mundial. El Índice Global de Competitividad que calcula el World Economic Forum ubica a Colombia en el puesto 52 entre 74 países. Los indicadores de productividad laboral del Economist Intelligence Unit muestran que Colombia está

en una mediocre situación de 'mitad de tabla' entre los países emergentes en cuanto al producto por trabajador y a la tasa de crecimiento de la productividad.

Esta debilidad concentró buena parte del análisis que presentó el profesor Michael Porter el 14 de septiembre en Bogotá. Porter, quien ha desarrollado en la Universidad de Harvard un poderoso marco conceptual para entender y medir la competitividad en el mundo, ha estado en Colombia dos veces en tres años. En esta oportunidad, Porter dejó un mensaje contundente: Colombia ha hecho avances importantes en el frente macroeconómico, pero parece estancada en los aspectos microeconómicos relacionados con la competitividad de los negocios y el estado de desarrollo de la capacidad de gestión de las compañías. "Las empresas son los únicos agentes que pueden generar riqueza en una economía", afirmó. Sin embargo, en Colombia no se está avanzando al paso que debería. "En términos de innovación, Colombia es muy débil. La capacidad tecnológica de las compañías es limitada. Las exportaciones son muy bajas en términos per cápita", remató Porter.⁹

Según Porter, es el momento para que los empresarios colombianos y hasta el mismo estado asuman las riendas en el proceso de búsqueda de competitividad que el país está adelantando. "Las compañías no son actores pasivos en la construcción de su entorno de negocios", afirmó. "Ellas pueden tomar un papel activo en el mejoramiento de la infraestructura, contribuir a desarrollar a sus proveedores, trabajar estrechamente con las universidades para desarrollar soluciones para los problemas de sus clusters y ser líderes en los procesos de cambio".

Sin embargo, la actividad de las empresas ubicadas en el contexto portuario en esta construcción de competitividad ha sido limitada en Colombia. Eso se ve en los resultados. El país está por debajo del promedio de los 74 países que hacen

⁹ Fuente: www.dinero.com.co
http://www.dinero.com.co/wf_InfoArticulo.aspx?idArt=39597

parte del estudio de competitividad mundial en factores que son críticos, desde su participación en mercados internacionales hasta la sofisticación de los procesos de producción.

Modelo para armar . El llamado de atención de Porter a los empresarios colombianos fue directo. Hay que aceptar el mensaje porque, efectivamente, la mayoría de las empresas colombianas se encuentran atrasadas en el camino de la competitividad. Sin embargo, también hay buenos casos de los cuales se puede aprender.

El modelo de Porter ve a las empresas como los actores centrales del problema. La competitividad es la base de la productividad, entendida como la capacidad para generar valor y no simplemente como reducción de costos. Para lograrla, es necesario activar factores como la inversión, la innovación, las exportaciones y la inversión extranjera en doble vía, es decir, tanto la inversión internacional en Colombia, como la de los colombianos en el exterior. Estos factores se dan en un contexto macroeconómico y microeconómico. Entre los temas micro están la presencia de factores como un elevado nivel de sofisticación de las compañías, la calidad del entorno de los negocios y la existencia de clusters donde las empresas encuentren un soporte de calidad para sus actividades.¹⁰

Como lo señala Porter, las cifras generales en los indicadores relacionados con el desempeño micro de las compañías son mediocres en el contexto internacional. Sin embargo, tenemos en Colombia compañías que están abriendo el camino. ¿Cómo ha sido la experiencia de estas firmas, a la luz de este marco de análisis??

Invertir, innovar, exportar. En esta búsqueda de productividad y valor, la experiencia de los puertos marítimos de la costa caribe pueden avanzar rápidamente hacia el logro de estándares internacionales reuniendo los

¹⁰ Ibid.

componentes de inversión, innovación, exportaciones e inversión extranjera, y sobre todo dentro del contexto de su infraestructura.

La inversión extranjera es un factor que ha contribuido decisivamente al incremento de la competitividad del desarrollo industrial y portuario. El trabajo con socios internacionales, en operaciones como Home Center, Carrefour, etc., les ha permitido incorporar nuevas tecnologías de producción, financiación y distribución.

El grupo exporta a 35 países, en especial desde sus plantas en Colombia y China, y las ventas al exterior representan casi el 40% de la producción de la fábrica nacional. La internacionalización fue un componente decisivo en el proceso, pues les permitió entender que lo importante no es ser los más baratos, sino los más productivos. "No se trata de ser competitivo en costos. En Colombia tenemos costos más bajos, pero ese no es el punto.

La batería de instrumentos de Porter muestra que en Colombia hace falta avanzar en las condiciones que afectan la intensidad de la competencia. Es necesario trabajar en derechos de propiedad, en el desmonte de barreras al comercio, en intensificar la competencia local y reforzar la eficacia de la política antimonopolio y de protección de la competencia. De hecho, las circunstancias que rodearon la reciente dimisión del Superintendente de Industria muestran la debilidad institucional en este último aspecto.¹¹

La mirada a estas compañías destacadas en Colombia pone de presente un hecho protuberante: en Colombia el desarrollo de clusters es totalmente incipiente. Es uno de los puntos más débiles de nuestro país en esta arquitectura de la competitividad, al punto que ni siquiera en los casos de las empresas destacadas ese factor hace parte del cuadro en una forma importante.

¹¹ Ibid.

Los clusters son aglomeraciones de empresas y organizaciones especializadas, donde cada una se apoya en las fortalezas de las demás para incrementar la competitividad en su producción. En Italia, por ejemplo, existen clusters de productos de cuero, de los cuales hacen parte los productores de la materia prima, las industrias que manufacturan zapatos y carteras, los diseñadores, las universidades que capacitan a los trabajadores y desarrollan nuevas tecnologías, y otras organizaciones más. Cada una hace un aporte a la productividad de todas. Al final, la suma de estos esfuerzos lleva a que Italia sea uno de los líderes mundiales en calidad e innovación en esta área. Este esquema sustituye claramente el viejo concepto de los sectores, que solo agrupan empresas de un tipo específico de producción. Dentro de la concepción de Porter, los clusters son necesarios para que las empresas sean productivas. "Las empresas aisladas no pueden ser competitivas", señala. Además, su desarrollo debe ser liderado por el sector privado. Los gobiernos sin duda son actores importantes, pero su participación es secundaria en comparación con la de los empresarios.

La idea de cluster es complementaria con otro concepto esencial dentro del modelo de Porter, y es el papel de las regiones. La competitividad es un fenómeno esencialmente local. En Colombia, sin embargo, este es un factor en el que hay que trabajar mucho más. "La mayoría de las regiones están un poco perdidas en esta tarea", dice Jorge Ramírez director del Centro de Estrategia y Competitividad de la Universidad de Los Andes (ver recuadros). "Las regiones deberían estar compitiendo por ofrecer un ambiente de negocios diferenciado y competitivo. Infortunadamente, esta competencia no se está dando en Colombia y es algo en lo que se debe trabajar. En particular, es preocupante la escasa participación del sector privado en las regiones, con empresarios de carne y hueso, comprometidos con la competitividad. Ellos han preferido dejarle la iniciativa a las cámaras de comercio y los gremios, pero nada puede reemplazar el liderazgo de los empresarios en este proceso", afirma.

La visión del gobierno como facilitador del proceso y no como actor central es compartida por el alto Consejero para la Competitividad, Fabio Valencia. Él aclara que la acción del gobierno empleará instrumentos modernos para desarrollo de clusters y regiones y descarta los subsidios y las ayudas fiscales que solían ser utilizados para promover sectores. Los clusters, a diferencia de los sectores como el de manufacturas, o el agropecuario, surgen de vínculos entre industrias relacionadas y por eso la política debe tener una perspectiva regional.

McKinsey encuentra que las campeonas comparten ciertas características. Una de ellas es que todas fueron dominantes en su país de origen antes de emprender su internacionalización. La segunda es que tienen administradores que se desempeñan bien en un entorno mundial. La tercera es que crecen por adquisiciones, en lugares de márgenes altos y donde puedan repetir su modelo de negocio. "Donde no lo pueden replicar, no entran", explica Andrés Cadena, consultor de la firma. La cuarta es que saben enfrentar la competencia. La entienden y compiten en mercados abiertos.

Colombia ha pasado por numerosos diagnósticos de competitividad empresarial y sucesivas políticas encaminadas a incrementar la productividad y la internacionalización de las empresas. Lamentablemente, el foco del esfuerzo suele cambiar con los diferentes gobiernos. La única manera de salir de este círculo vicioso es tener un sector privado que tome la iniciativa y se apropie del desarrollo del modelo de competitividad. Las visitas de Michael Porter han servido para centrar la mirada del país alrededor de una ruta de competitividad, para dar prioridad a esta tarea y para unir esfuerzos de distintas esferas de influencia. Para movernos hacia la siguiente etapa, se requiere ahora de un movimiento decidido de los empresarios para tomar las riendas del proceso.

Amenaza de entrada de nuevos competidores: un competidor que accede por primera vez a un sector trae consigo nuevas capacidades, un deseo de adquirir una porción del mercado y en algunas ocasiones ciertos recursos sustanciales.

Las empresas nuevas que quieren entrar a un sector enfrentan ciertos obstáculos que pueden dificultar el desarrollo de este proceso, entre estos se tienen los siguientes:

- Economías de escala: estas economías obligan a que las empresas entren al sector con instalaciones a gran escala para poder estar al nivel de sus competidores en cuanto a costos.

- Diferenciación del producto: la creación de una marca es un obstáculo, ya que obliga a quien pretenda entrar a un sector a gastar mucho dinero para poder vencer la lealtad de los clientes hacia una marca que ya se encuentra en el mercado.

- Necesidades de capital: la necesidad de invertir un volumen elevado de recursos financieros es un gran obstáculo, ya que hay gastos no recuperables de publicidad inicial o de investigación y desarrollo.

- Desventajas de coste independientes del tamaño: estas desventajas se basan en la experiencia adquirida por la empresa a través de los años sobre los distintos procesos, la tecnología aplicada, el acceso a mejores proveedores y las diferentes subvenciones oficiales que favorecen a las empresas ya existentes a un sector.

- Acceso a los canales de distribución: en cuanto más limitados sean los canales minoristas o mayoristas es mucho más difícil que una empresa nueva pueda participar en diferentes canales de un sector.

- Política del gobierno: el gobierno puede llegar a limitar o incluso prohibir la entrada de nuevas empresas a determinados sectores, usando para ello diversos controles como lo son permisos, acceso a materias primas, impuestos, entre otros.

□ El poder de proveedores y compradores: los proveedores tienen cierto nivel de negociación sobre un sector ya que pueden usar diferentes herramientas como el aumento de precios o la reducción de calidad, del mismo modo los compradores pueden hacer que los precios bajen y exigir mayor calidad en los productos, lo que genera un choque entre todos los participantes de un sector que termina por reducir los beneficios del sector a nivel global.

El punto importante para una empresa es llegar a encontrar proveedores o clientes que tengan poca capacidad de influir adversamente en las decisiones de este.

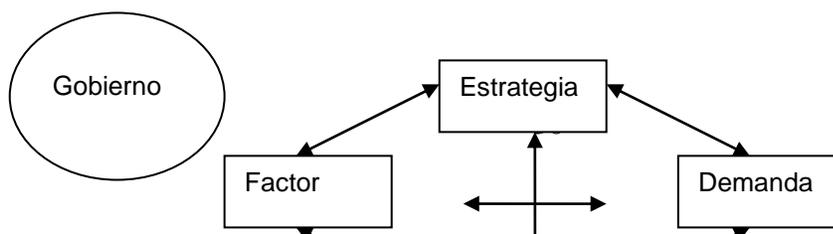
□ Productos sustitutos: los productos sustitutos limitan las posibilidades de un sector, debido a que generan un techo a los precios de venta que el sector pueda fijar.

Los productos sustitutos que requieren mayor atención desde el punto de vista estratégico son los que manifiestan una tendencia favorable en la relación calidad-precio o los que son fabricados por sectores que obtiene beneficios mayores al sector en cuestión.

□ Lucha por una posición en el mercado: los competidores de un sector manifiestan una rivalidad que generalmente se ve reflejada en un posicionamiento dentro del sector utilizando diversas tácticas como la competencia de precios, introducción de nuevos productos o programas de publicidad.

Diamante de competitividad. En el modelo del diamante interactúan cuatro elementos que deben funcionar adecuadamente para lograr el éxito competitivo de los sectores (gráfico2.), estos cuatro determinantes básicos son:

Gráfico 1. Diamante Competitivo



5.3. MARCO CONCEPTUAL

La palabra competencia hace referencia al conjunto de empresas (competidores) que ofertan al mercado un producto/ servicio de características similares y que cubre la misma necesidad¹². PORTER señala que la competencia está en el centro del éxito o fracaso de las empresas. La competencia determina la propiedad de las actividades de una empresa que pueden contribuir a su desempeño, como las innovaciones, una cultura cohesiva o una buena implementación¹³. En análisis que se le realiza al puerto de Barranquilla trata precisamente a un término asociado a la competencia, el de la competitividad. Y conociendo cual es la competencia del Puerto de Barranquilla, se puede conocer en parte la competitividad del mismo.

La competitividad es un estado en donde la empresa necesita establecer, desarrollar y perfeccionar sistemas propios de Planeación, Organización, Dirección y Control dirigidos a lograr altos niveles de satisfacción entre los individuos que en ella confluyen, cimentados en un eficaz sistema de información interna y externa que le permita anticipar y profundizar en los cambios que se vienen dando en su medio ambiente¹⁴. Según PORTER las empresas en diferentes ubicaciones geográficas con estrategias nacionales, plurinacionales e

¹² GUIA DE CREACIÓN DE EMPRESA. <http://www.ceei.es/gce/pagina.asp?ver=glosario>. p. 2.

¹³ PORTER, Michael. Ventaja competitiva 1ra edición. México. 1.987. p. 19.

¹⁴ Competitividad y empresa. <http://www.ceei.es/gce/pagina.asp?ver=glosario>. p. 2.

incluso mundiales¹⁵. Este señalamiento acerca de la competitividad de las empresas se aplica por igual al puerto de Barranquilla como una entidad que requiere de sistemas administrativos con procesos eficaces que ayuden a lograr el dinamismo comercial y empresarial que el mismo requiere.

Dentro de la *competitividad*, hay que decir la Estrategia, se refiere a la habilidad y técnica de combinar los diferentes medios y líneas de actuación, que tiene la empresa para alcanzar los objetivos fijados¹⁶. Según PORTER dos cuestiones importantes sostienen la elección de la estrategia competitiva. La primera es el atractivo de los sectores industriales para la utilidad a largo plazo y los factores que lo determinan¹⁷. Un medio para el logro de la competitividad es la estrategia, siendo estos elementos que no puede olvidar el puerto de Barranquilla para lograr sus objetivos.

Teniendo en cuenta que el objeto estudio de la investigación es el puerto marítimo de la ciudad de Barranquilla. Este es definido como un medio cuyas funciones básicas son proporcionar refugio a los barcos y permitir que personas y / o mercancías sean transbordadas de un modo de transporte a otro, siendo normalmente uno de ellos una nave oceánica¹⁸. El puerto de Barranquilla tiene muchas funciones, entre ellas el comercio exterior, de ahí, que difiera mucho este concepto de lo que realmente implica el puerto para la ciudad en términos económicos y sociales.

El Canal de Acceso posee un extenso canal de acceso al puerto con aproximadamente 15 millas de longitud y 2 millas de ancho, con profundidad permisible de 32 pies, con un total de 40 boyas. El canal de acceso al terminal marítimo, considerado canal natural , no presenta problemas de sedimentación en

¹⁵ PORTER, Michael. Ser competitivos. Deusto. Barcelona. 1.996. p. 12.

¹⁶ *Ibíd.* P.5.

¹⁷ PORTER, M. Op. Cit., p. 19.

¹⁸ Instituto Tecnológico del Mueble y Afines. Dpto. Información y Estudios. Avda. Benjamín Franklin, 13. Parque tecnológico (Paterna). 46980 Valencia http://www.aidima.es/aidima/fexplorer/fur_concepto_teorico.htm

su gran extensión, no sucediendo igual con la zona de maniobras de aproximación, lo cual obliga a realizar dragados frecuentemente, tiene aproximadamente 200 mts en la bahía interior y finaliza con un ancho de 350 metros¹⁹.

El transporte multimodal A.Fratalocchi señala que este transporte se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal, utilizando como mínimo dos modos diferentes de porteo (acuático, aéreo, carretero o ferroviario), a través de un solo operador, que habrá de emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda, además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y en destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, de acuerdo a las normas legales vigentes²⁰. El Transporte Multimodal, acompañado de los servicios conexos que facilitan su operatividad, es un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales²¹. La finalidad del transporte multimodal en el Puerto de Barranquilla es evitar o reducir los transbordos de mercaderías, es decir el paso de la mercadería de un modo de transporte a otro con manipuleo vertical y, eventualmente, permanencia en el muelle.

La competitividad debe ser entendida como la capacidad que tiene una organización, pública o privada, lucrativa o no, de obtener y mantener ventajas comparativas que le permitan alcanzar, sostener y mejorar una determinada posición en el entorno socioeconómico. El término competitividad es muy utilizado en los medios empresariales, teniendo incidencia en la forma de plantear y

¹⁹ CORTINA, Hector. Servicios para la Comercialización Internacional. Editorial Norma. México. 1.998. p. 21.

²⁰ FRATALOCCHI, A. Marketig y Comercio Exterior.. Editorial Cangallo S.A. Argentina. 1.999. p, 20.

²¹ REAL DE AZUA, Daniel. Transportes e Seguros Marítimos para o Exportador. Daniel E. Real de AZÚA. Ediciones Aduaneiras. Brasil. 2.002. p. 11.

desarrollar cualquier iniciativa de negocios, lo que provoca, obviamente una evolución en el modelo de empresa y empresario.

La ventaja comparativa o competitiva de una empresa estaría en su habilidad, recursos, conocimientos y atributos, etc., de los que dispone, y los mismos de los que carecen sus competidores o tienen en menor medida, haciendo esto posible la obtención de unos rendimientos superiores a los de aquellos. El concepto de competitividad nos hace pensar en la idea “excelencia”, con características de eficiencia y eficacia de la organización.

Las empresas competitivas son aquellas capaces de ofrecer continuamente productos y servicios con atributos apreciados por sus clientes. A este conjunto de características que distinguen al producto de una empresa de sus competidores lo denominamos ventajas competitivas. Lo único seguro acerca de las ventajas competitivas es su dinamismo; los mercados pueden cambiar sus exigencias o la tecnología de la empresa puede verse desplazada por las de la competencia. Si una empresa no invierte en mantenerlas, renovarlas, tarde o temprano estará condenada a perderlas.

Existen dos categorías de ventajas competitivas: de costes y de valor añadido. Las ventajas de costes están asociadas con la capacidad de ofrecer a los clientes un producto al mínimo coste. Las ventajas competitivas de valor; por su parte, están basadas en la oferta de un producto o servicio con atributos únicos, discernibles por los clientes, que distinguen a un competidor de los demás. (Julián Villalba)

Michael Porter afirmaba que la competitividad está determinada por la productividad, definida como el valor del producto generado por una unidad de trabajo o de capital. Para hablar de competitividad, continúa Porter, habría que irse a la empresa, y al sector, e identificar cuáles son los factores que determinan que

las empresas generen valor añadido y que ese valor se venda en el mercado, y si realmente esos factores son sostenibles en el mediano y largo plazo.

El ser competitivo hoy en día significa tener características especiales que nos hacen ser escogidos dentro de un grupo de empresas que se encuentran en un mismo mercado buscando ser los seleccionados. Es diferenciarnos por nuestra calidad, por nuestras habilidades, por nuestras cualidades, por la capacidad que tengamos de cautivar, de seducir, de atender y asombrar a nuestros clientes, sean internos o externos, con nuestros bienes y servicios, lo cual se traduciría en un generador de riquezas. (Michael Porter, "Ventajas Competitivas").

Asimismo, Michael Porter establece cuatro factores que pueden ser determinantes en la competitividad:

La dotación del país, en términos de cantidad y calidad de los factores productivos básicos dentro del contexto marítimo y fluvial como lo es la (fuerza de trabajo, recursos naturales, capital e infraestructura), así como de las habilidades, conocimientos y tecnologías especializados que determinan su capacidad para generar y asimilar innovaciones.²²

La naturaleza de la Demanda Interna en relación con la oferta del aparato productivo nacional; en particular, es relevante la presencia de demandantes exigentes que presionan a los oferentes con sus demandas de artículos innovadores y que se anticipen a sus necesidades.

La existencia de una estructura productiva conformada por empresas de distintos tamaños, pero eficientes en escala internacional, relacionadas horizontal y verticalmente, que aliente la competitividad mediante una oferta interna

²² Porter, M., La ventaja competitiva de las naciones, Buenos Aires, 2007.

especializada de insumos, tecnologías y habilidades para sustentar un proceso de innovación generalizable a lo largo de cadenas productivas.

Las condiciones prevalecientes en el país en materia de creación, organización y manejo de las empresas, así como de competencia, principalmente si está alimentada o inhibida por las regulaciones y las actitudes culturales frente a la innovación, la ganancia y el riesgo.

Además,

- La competitividad significa un beneficio sostenible para su negocio.
- Es el resultado de una mejora de calidad constante y de innovación.
- Como hemos mencionado antes, la competitividad está relacionada fuertemente con la productividad: para ser productivo, los Atractivos Turísticos, las Inversiones en Capital y los Recursos Humanos tienen que estar completamente integrados, ya que son de igual importancia.
- La estimulación necesaria para que un país, una empresa nacional, o internacional sea más competitiva, es el resultado de una política fomentada por el Estado que produzca las condiciones para proveer la estabilidad necesaria para crecer requiriéndose la construcción de un Estado civil fuerte, capaz de generar comunidad, cooperación y responsabilidad.

5.3 MARCO LEGAL

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

La evolución económica y urbana de Barranquilla, Barranquilla debe estudiarse a la luz de los cambios políticos y económicos que se vienen presentando en Colombia desde principios de la década de 1990, como la aprobación de la Constitución Política y el proceso de apertura económica.

Específicamente, en esta sección se pondrá especial énfasis en el Estatuto de Puertos Marítimos (Ley 1ª de 1991) y Ley de Distritos (Ley 768 de 2002).

La Ley 1ª de 1991 estableció la participación del sector privado en el desarrollo y construcción de puertos marítimos. Esta vinculación de los privados aumentó la competitividad de los puertos colombianos sobre sus similares de la Cuenca del Caribe, y benefició a los usuarios por la reducción de tarifas y costos de transporte. En efecto, entre 1993 y 2004 la tarifa portuaria disminuyó de 35.3 a 14.5 dólares de 2004 por tonelada. La Ley 1ª planteó un nuevo marco legal e institucional del sector portuario, concentrando el papel del Estado en la planeación y regulación, y determinó básicamente lo siguiente: liquidar la empresa Puertos de Colombia - Colpuertos, crear la Superintendencia General de Puertos (entidad encargada de la vigilancia del sector, luego convertida en Superintendencia de Transporte y Puertos) y las Sociedades Portuarias, así como autorizar la constitución de empresas de operadores portuarios. (DNP, Documento Conpes, N° 3342, “Plan de expansión portuaria 2005-2006: estrategias para la competitividad del sector portuario”, Versión aprobada, Bogotá, 14 de marzo de 2005, p. 3.)

Las Sociedades Portuarias Regionales (SPR) fueron creadas como empresas de capital mixto, las cuales tomaron en concesión la administración de los antiguos terminales de Colpuertos en Santa Marta, Barranquilla, Barranquilla, Buenaventura y Tumaco. En diciembre de 1993 el Presidente de la República Cesar Gaviria hizo entrega oficial del manejo de los puertos de Santa Marta, Barranquilla y Barranquilla a sus respectivas Sociedades Portuarias Regionales.

Además del modelo portuario de gestión derivado de la Ley 1ª de 1991, la Constitución Política creó los distritos especiales de Barranquilla (posteriormente el de Barranquilla), y autorizó al Congreso de la República para adoptar el régimen político, administrativo y fiscal de los tres distritos del Caribe colombiano. Esta norma quedó establecida en la Ley 768 de 2002 (“Ley de Distritos”). En ella se establece que los distritos de Santa Marta, Barranquilla y Barranquilla se constituyen en autoridades portuarias adicionales a las ya instituidas. En este sentido, los distritos intervendrán en los planes de expansión portuaria, definiendo en los territorios de su jurisdicción las zonas en las que se podrán desarrollar actividades portuarias.

Adicionalmente, la ley autorizó la creación del Comité para el manejo de las zonas costeras de los Distritos, como el organismo encargado de determinar la vocación de las zonas costeras de su jurisdicción. También creó estímulos al desarrollo de las actividades turísticas, como la extensión en casos específicos del régimen de Zonas Francas Industriales de Servicios Turísticos al territorio de los distritos. Aunque la Ley 768 autorizó crear el Parque Tecnológico del Caribe y Zona Franca de Telecomunicaciones, este artículo fue derogado por la Ley 1004 de 2005.

5.4. MARCO TEMPORAL

Julio de 2.006 a Junio de 2.008.

5.5. MARCO ESPACIAL

En la ciudad de Barranquilla, en el Puerto de Barranquilla.

6. ASPECTOS METOLOGICOS DE LA INVESTIGACIÓN

6.1. PARADIGMA

El Paradigma utilizado es histórico hermenéutico, desde una perspectiva comprensiva privilegia la comprensión, significatividad y la relevancia cultural de los sujetos y sus prácticas²³. A través de esta investigación se comprende y se le da una gran importancia a la competitividad y el advenimiento del TLC de los tres principales puertos de la costa caribe para presentar alternativas que ayuden a elevar la misma. El análisis cualitativo permite identificar cualidades del puerto para desarrollar la competitividad del mismo.

6.2. TIPO DE INVESTIGACION

Esta Investigación es de tipo exploratoria descriptiva, pues, al identificar las características del Puerto para luego conocer sus problemas y señalar alternativas de solución frente al TLC.

6.3. METODO

El método de estudio es deductivo; se parte de una visión general del puerto para a nivel específico determinar los problemas de competitividad que padece este.

6.4. FUENTES Y TECNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

6.4.1. Fuentes Primarias. La observación directa y aplicación de un formato de encuesta

²³Paradigmas. 2.006. por José Pérez. <http://www.monografias.com/trabajos16/sistematizacion-luz/sistematizacion-luz.shtml>

6.4.2. Fuentes Secundarias. Libros de administración y administración portuaria, periódicos, revistas e Internet.

6.5 POBLACIÓN Y MUESTRA

6.6.1 Población. Esta representada por los empresarios industriales que importan y exportan productos de Colombia.

6.6.2 Muestra. La muestra se eligió al azar de forma aleatoria simple, seleccionándose 20 empresarios que mantienen relaciones en los tres puertos principales de la costa caribe.

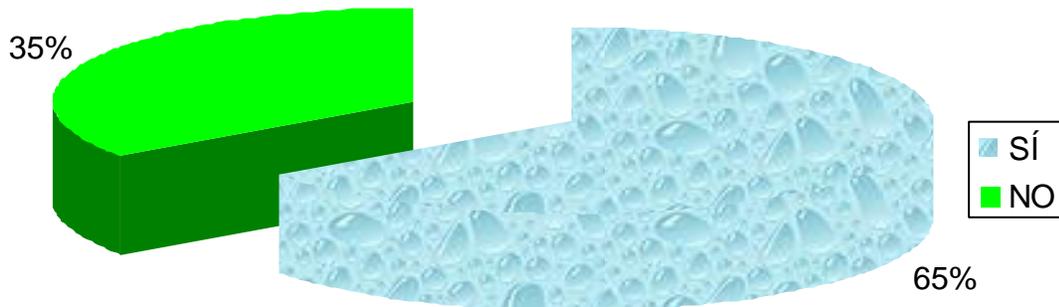
7. ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

TABLA 1. Ud. Como empresario exportador e importador piensa que existe atraso en Colombia en materia de infraestructura portuaria

| Ud. Como empresario exportador e importador piensa que existe atraso en Colombia en materia de infraestructura portuaria | No. | % |
|--|-----|-----|
| SÍ | 13 | 65 |
| NO | 7 | 35 |
| TOTAL | 20 | 100 |

FUENTE: Formato de encuesta aplicado a la población objeto de estudio.

GRAFICA 1. Ud. Como empresario exportador e importador piensa que existe atraso en Colombia en materia de infraestructura portuaria



En lo que respecta a si piensa que existe atraso en Colombia en materia de infraestructura portuario los empresarios opinaron que si en un 65%, mientras que el resto opinó que no en un 35%, muchos manifestaron Existen diversas razones por las cuales la infraestructura de nuestro país tiene un atraso cercano a los 30 años. Dentro de las principales causas está nuestro modelo introspectivo, es decir, nuestros principales centros de producción se desarrollaron en el interior del país y no en nuestras costas, lo cual hubiere facilitado el comercio internacional. En

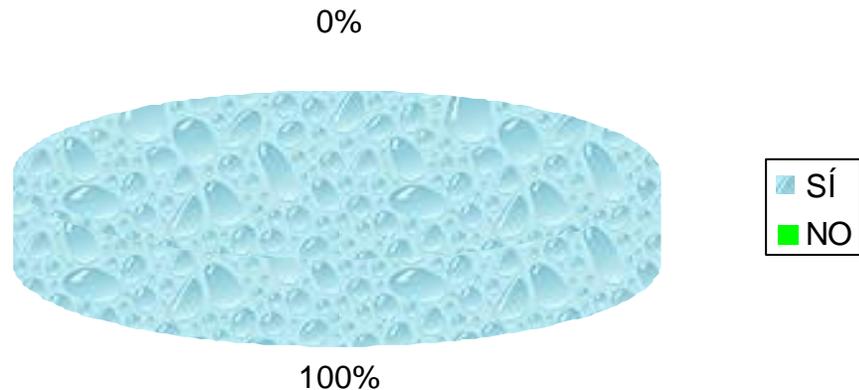
segundo lugar, la “guerra a muerte” entre los distintos modos de transporte: inicialmente nos movilizábamos por el río, luego suplantamos el río por el ferrocarril, para por último suplantar el ferrocarril por la carretera. Los modos de transporte por el contrario son complementarios y no necesariamente excluyentes. Por otra parte, y no menos importante, está lo que hemos denominado “la visión política vs. la visión técnica”. En esencia, los procesos de toma de decisiones en el sector, históricamente han respondido a criterios políticos, sin incorporar un análisis técnico en la selección y ejecución de los proyectos. De igual forma, el desarrollo de la infraestructura ha respondido a una visión local que no necesariamente va en la misma dirección de las necesidades nacionales.

TABLA 2. Considera importante a la infraestructura en los puertos marítimos como eje central para el desarrollo de los negocios y el advenimiento del TLC

| Considera importante a la infraestructura en los puertos marítimos como eje central para el desarrollo de los negocios y el advenimiento del TLC | No. | % |
|---|------------|----------|
| SÍ | 20 | 100 |
| NO | 0 | 0 |
| TOTAL | 20 | 100 |

FUENTE: Formato de encuesta aplicado a la población objeto de estudio.

GRAFICA 2. Considera importante a la infraestructura en los puertos marítimos como eje central para el desarrollo de los negocios y el advenimiento del TLC



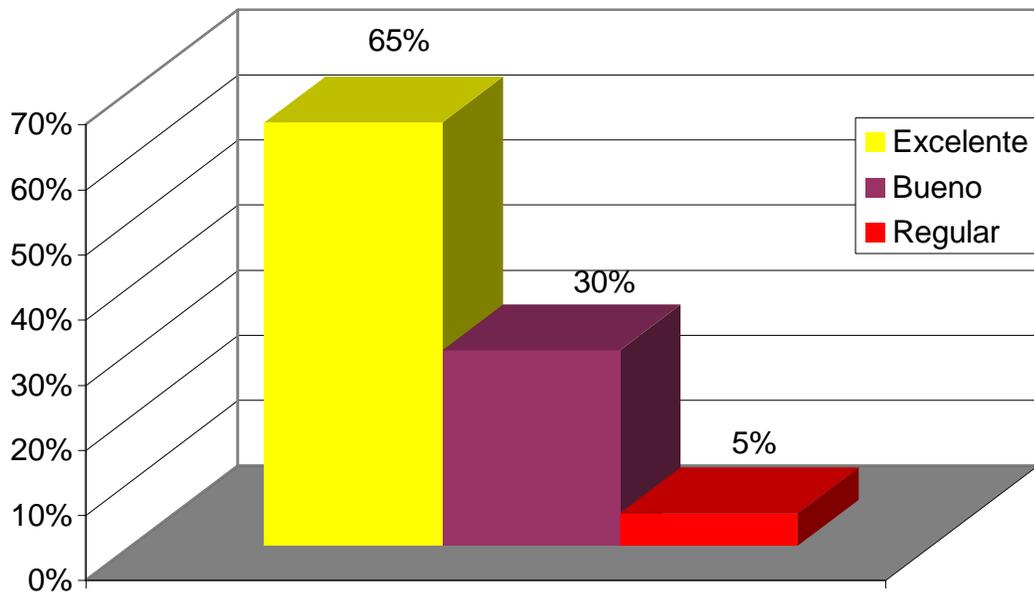
En cuanto a si considera importante la infraestructura en los puertos marítimos como eje central para el desarrollo de los negocios y el advenimiento del TLC los empresarios que si es importante en un 100%, porque para ellos la infraestructura representaría y facilita los canales de comunicación entre los centros de producción y los centros de consumo entre los tres puertos marítimos de la Costa Caribe, en esta medida es un facilitador de los negocios. Uno de los factores preponderantes para la competitividad de nuestro país en materia de comercio exterior, necesariamente es un buen nivel de infraestructura en materia de cantidad y de calidad..

TABLA 3. ¿Qué concepto tiene en relación con el fenómeno del advenimiento del TLC frente a materia portuaria se refiere en Colombia?

| ¿Qué concepto tiene en relación con el fenómeno del advenimiento del TLC frente a materia portuaria se refiere en Colombia? | No. | % |
|---|-----|-----|
| Excelente | 13 | 65 |
| Bueno | 6 | 30 |
| Regular | 1 | 5 |
| TOTAL | 20 | 100 |

FUENTE: Formato de encuesta aplicado a la población objeto de estudio.

GRAFICA 3. ¿Qué concepto tiene en relación con el fenómeno del advenimiento del TLC frente a materia portuaria se refiere en Colombia?



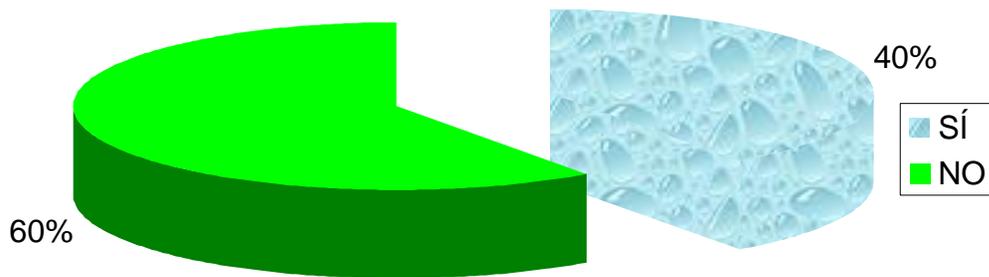
En lo que respecta hacia el concepto que tienen sobre el fenómeno del advenimiento del TLC en materia portuaria en Colombia los empresarios opinaron que este es excelente en un 65%, bueno en un 30% y regular en un 5%, piensan que esto propiciaría a que se generen mejores mecanismos de garantías en competitividad y calidad en cuanto a la infraestructura de los muelles marítimos en la Costa Caribe.

TABLA 4. ¿Ha tenido problemas en relación al embarque y desembarque de sus productos en alguno de los puertos marítimos de la costa caribe?

| Problemas de embarque y desembarque | No. | % |
|-------------------------------------|-----|-----|
| SI | 8 | 40 |
| NO | 12 | 60 |
| TOTAL | 20 | 100 |

FUENTE: Formato de encuesta aplicado a la población objeto de estudio.

GRAFICA 4. ¿Ha tenido problemas en relación al embarque y desembarque de sus productos en alguno de los puertos marítimos de la costa caribe?



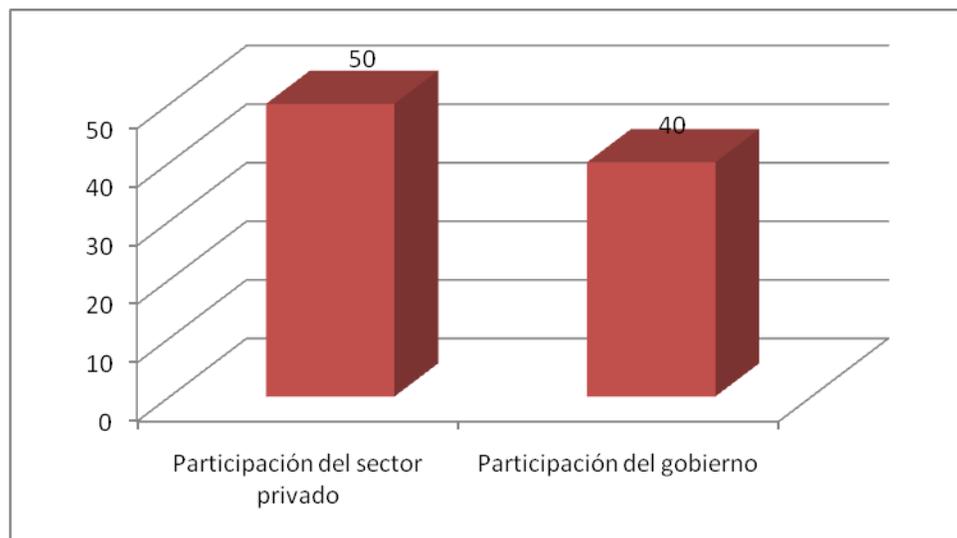
En lo que tiene que ver con si ha tenido problemas de embarque y desembarque de los productos en alguno de los puertos marítimos la población manifestó estar conforme en un 60%, mientras que el resto opinó que no en un 40%, esto debido a que muchas veces se les demoran por aspectos de las vías y el control de los mismos.

TABLA 5. ¿cómo se ve el tema de los puertos en Colombia?

| CÓMO SE VE EL TEMA DE LOS PUERTOS EN COLOMBIA | FRECUENCIA | % |
|--|-------------------|------------|
| Participación del sector privado | 18 | 90 |
| Participación del gobierno | 2 | 10 |
| TOTAL | 20 | 100 |

FUENTE : Información obtenida por los investigadores a través de encuesta dirigido a los funcionarios del Terminal Marítimo de Barranquilla

GRÁFICA 3. Análisis de frecuencia sobre los retos del sector portuario del Distrito de Barranquilla frente a la firma del Tratado de Libre Comercio (T.L.C.) durante el año 2006 según cómo se ve el tema de los puertos en Colombia



Es evidente que la participación del sector privado en la operación de los principales puertos públicos del país, entre ellos Santa Marta, Barranquilla, Barranquilla, ha permitido mejoras sustanciales en la operación y gestión portuaria en la última década. Sin embargo, dada la próxima entrada en vigencia de los tratados de libre comercio con Estados Unidos, Chile y Centroamérica, y una eventual negociación con la Unión Europea, se requieren con urgencia

nuevas y significativas inversiones que oscilan entre los 400 y 600 millones de dólares en los próximos años, con el fin de ampliar la capacidad portuaria y los tiempos de atención para los usuarios, notándose finalmente un 80% con la participación de la empresa privada.

A continuación se detalla un análisis cualitativo en relación a la encuesta aplicada a los funcionarios del Terminal Marítimo ellos manifestaron lo siguiente :

P. ¿Y cómo está el resto de los países de la región en cuanto a su infraestructura?

R. Chile, de acuerdo con el último reporte de competitividad global del Foro Económico Mundial 2005, es el país más desarrollado en América Latina en provisión y calidad de la infraestructura. Por otra parte, países como Venezuela superan a Colombia de manera significativa en materia de provisión de infraestructura. Por ejemplo, Venezuela tiene cerca de 1.400 Km./millón de habitantes, mientras que nuestro país tan solo llega a los 380, muy similar a países como Perú y Bolivia. Otro excelente ejemplo para compararnos a nivel latinoamericano nos muestra que mientras en Chile y Venezuela cerca del 14% de la red vial pavimentada se encuentra en doble calzada, en Colombia este porcentaje es tan solo del 2% (560Km)

P. ¿Cuál es el sobrecosto para los empresarios debido a la falta de adecuada infraestructura?

R. Es claro que los problemas en infraestructura se reflejan en mayores costos de operación de los vehículos y en mayores tiempos de viaje asociados a los cuellos de botella de nuestra red vial (pasos por cascos urbanos, atención de emergencias, cierres temporales de vías y puentes y tiempos de espera en puertos). Estas restricciones tienen repercusiones no sólo económicas, sino de posibles incumplimientos con los clientes, de alto impacto adverso en los niveles de competitividad del sector productivo. Para dar un dato muy concreto, de acuerdo con estudios recientes, en Colombia el costo logístico de los productos como porcentaje de las ventas es del 19%, y dentro de este porcentaje, el 52% está asociado al transporte, por la mala calidad e insuficiencia de la infraestructura actual de nuestro país.

P. ¿Cuál es su posición frente al tema de las concesiones? ¿Es el sistema exitoso?

R. No existe en el mundo global un mecanismo más acertado para el desarrollo y modernización de la infraestructura que la participación privada en este tipo de proyectos. Las concesiones en nuestro país han sido exitosas. En el estudio que realizó Fedesarrollo para la CCI, se encontró evidencia de que este esquema le significó ahorros al país en un 30% en el costo final de los proyectos. Esto sin tener en cuenta el riesgo que para Colombia hubiese representado la no ejecución de estos proyectos, o la construcción de los mismos bajo la figura de contrato de obra pública tradicional, que resulta más costoso y más demorado. En la actualidad, Colombia cuenta con 16 concesiones viales de nivel nacional, con

cerca de 3.000 kilómetros en excelente estado, y cerca de 10 proyectos por adjudicarse a más tardar en los próximos seis meses. En el modo aéreo, están en concesión los aeropuertos de Cali, Barranquilla, Barranquilla, y más recientemente el aeropuerto El Dorado en Bogotá. Y en el modo portuario, todo el comercio exterior de nuestro país, que utiliza el medio marítimo en un 95%, se desarrolla a través de las cinco sociedades portuarias regionales en concesión (Santa Marta, Barranquilla, Barranquilla, Buenaventura y Tumaco). Como se puede observar, el mecanismo de la concesión por el contrario ha sido el instrumento más eficaz en el desarrollo del sector.

8. ESTRUCTURA DE CAPITULOS

8.1. INFRAESTRUCTURA FÍSICA EN LA COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE BARRANQUILLA, BARRANQUILLA FRENTE AL TLC

8.2. PROCESOS LOGISTICOS DEL TRANSPORTE EN LA COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE BARRANQUILLA, BARRANQUILLAFRENTE AL TLC

8.3. NIVEL DE POSICIONAMIENTO DEL PUERTO FRENTE AL TLC

8.4. NIVEL DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE L TERMINAL MARÍTIMO FRENTE AL TLC

9. DESARROLLO DE LOS CAPITULOS

INFRAESTRUCTURA FÍSICA EN LA COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE BARRANQUILLA FRENTE AL TLC

La Sociedad Portuaria de Barranquilla ya comenzó a adquirir los primeros equipos. Son dos grúas GOTTWALD de última generación, ambas modelo GMK 6407, con capacidad para cien toneladas cada una y brazos de 51 metros de largo, que permiten operar buques de todas las dimensiones, inclusive Panamax con 13 filas de contenedores.

La primera fase de reestructuración del Puerto de Barranquilla se basa en la reorganización del Terminal Marítimo por subterminales especializados así: Contenedores, multipropósitos para carga general y granel y el de carbón.

Para contenedores se requiere la compra de carretillas pórtico, con las cuales se pueda incrementar sustancialmente los niveles de eficiencia del Puerto.

Adicionalmente se requiere ampliar la zona de almacenamiento de contenedores para alcanzar una capacidad de 381.600 Teus año (contenedores de 20 pulgadas), y se adecuarán los patios para consolidación y desconsolidación de carga de reparación y de contenedores refrigerados.

En carga de granel falta mayor capacidad de almacenamiento con la ampliación y mecanización de las bodegas para lograr ampliar a mayores metros de altura, al mismo tiempo que se logra un proceso de descargue al buque más eficiente.

A su vez, para carga general hacen falta áreas de almacenamiento adicionales e incorporar equipos para operación terrestre.

Además del crecimiento continuo del tráfico de mercancías, también en el tráfico de cruceros Barranquilla sigue apostando fuerte en base a su posición en el mediterráneo occidental, recibiendo en el 2007 43 escalas de cruceros, siendo más de 40000 los pasajeros que han visitado y disfrutado de la ciudad de Barranquilla. Una temporada que se cerró con la visita de tres cruceros en la misma jornada, que resultó un gran éxito gracias a la colaboración de los agentes implicados y de una ciudad que se volcó para demostrar que el Puerto de Barranquilla ha realizado un gran esfuerzo para convertir a la ciudad en receptora de grandes cruceros.

En este año 2008 continuará la progresiva mejora de dotaciones e infraestructuras, tanto en la Dársena de Barranquilla como en la de Escombreras. El proyecto de la obra de Escombreras sigue su curso: Concluida la primera fase en 2004, a finales de este mismo año comenzaron los trabajos de la segunda, que este momento enfilan su recta final con la instalación de las empresas concesionarias en la Zona de Actividades Logísticas y la puesta en funcionamiento a pleno rendimiento de la Terminal de Graneles Sólidos.

Esta mejora de las infraestructuras del Puerto ha supuesto la instalación en Barranquilla de grandes empresas a las que se han otorgado importantes concesiones. Todas estas inversiones contribuyen, sin duda, a consolidar el desarrollo de esta región como uno de los motores de crecimiento, no sólo del puerto, sino de la Región caribe en general, que año tras año va situándose en unos niveles de producción industrial superiores en Colombia.

Pero sin duda el reto más importante e ilusionante de esta Autoridad Portuaria para el futuro próximo es la construcción de la Dársena de Contenedores de El Gorguel, una nueva infraestructura que dará respuesta a las necesidades que marcarán, y que están marcando ya de hecho, las tendencias de tráfico marítimo, que muestran un aumento imparable del tráfico contenerizado en general. Buscar

una zona de actividades logísticas de trasbordo para estas mercancías, y por tanto liberar la dársena de Barranquilla para usos meramente turísticos, ha llevado a la Autoridad Portuaria a elaborar este ambicioso proyecto de ampliación del puerto, sin duda el reto más importante del Puerto de Barranquilla para el futuro próximo. Una nueva infraestructura que integraría con total garantía de éxito al Puerto de Barranquilla en la red europea de transporte intermodal, y que lo convertiría en un referente mundial en el tráfico de contenedores.

En cuanto a la dársena de Barranquilla, sigue su curso el proyecto de la Dársena Deportiva al sur del Dique de Curra, dedicada exclusivamente a este tipo de embarcaciones. El año 2007 ha visto como finalizaba la construcción del edificio del Museo de Arqueología Submarina en el Muelle Alfonso XII, de próxima inauguración, y sigue a buen ritmo la obra que pondrá el broche de oro a la fachada marítima de Barranquilla: el Palacio de Congresos de Barranquilla.

Plan Maestro de Desarrollo

La Sociedad Portuaria Regional Barranquilla S.A. definió su Plan Maestro de Desarrollo para el periodo 2007 - 2033 el cual contempla inversiones por un valor cercano a los US \$178 millones a realizarse en dos fases.

La primera fase marca el inicio de la especialización por subterminales por tipos de carga, a saber contenedores y multipropósito, buscando el uso óptimo de la extensión del Terminal. Las inversiones definidas para esta fase están dirigidas, en primer lugar, hacia el fortalecimiento y profundización de muelles acorde con la del canal navegable y la incorporación de equipos para el cargue y descargue de mercancías.

Para el subterminal de contenedores se tiene prevista la compra de straddle carriers, o carretillas pórtico con las cuales se espera incrementar sustancialmente los niveles de eficiencia del Terminal. Adicionalmente, se ampliará la zona de almacenamiento de contenedores integrando las actuales áreas en un gran patio, además de la adecuación de unas zonas para la consolidación y desconsolidación de carga, y de reparación de contenedores y de contenedores refrigerados, entre otros.

En carga granel se aumentará la capacidad de almacenamiento con la ampliación y mecanización de las bodegas para lograr apilar carga a mayor altura, logrando así un proceso de descargue de buque a bodega más eficiente. Para carga general se construirán áreas de almacenamiento adicionales y se incorporarán equipos para las operaciones terrestres.

Se destacan también las inversiones en el muelle para fortalecer y profundizar los 1058 metros disponibles actualmente, y en sistemas de información y seguridad. Esta fase de optimización se inicia una vez culmine la revisión del contrato de concesión, buscando llevar la capacidad del terminal por encima de las 6 millones

de toneladas de acuerdo a las expectativas que se tienen por crecientes volúmenes de carga.

La segunda fase, de expansión, se diseñó para ampliar la capacidad del terminal a 10 millones de toneladas a través de la integración de equipos y tecnología y la ampliación de las áreas de operación y almacenamiento en cada uno de los subterminales especializados. Como complemento, se incorporarán áreas adicionales para el desarrollo de actividades logísticas y afines a la portuaria, en particular la construcción del Centro Camionero del Caribe, El Antepuerto, y el Centro de Negocios del Caribe, entre otros. Como parte de los US \$178 millones se ha incluido una partida que soporta la propuesta para que la SPRB asuma el mantenimiento del canal de acceso y sus obras complementarias para garantizar así el buen funcionamiento del Puerto de Barranquilla.

El Plan Maestro de Desarrollo de la SPRB se comenzó a implementar este año con la incorporación de dos grúas móviles marca GOTTWALD, tipo G HMK 6407 de Generación 5, con capacidad de 100 toneladas cada una y brazo de 51 metros con el cual se atienden ágilmente buques de todas las dimensiones, incluyendo los porta contenedores tipo Panamax.

La meta es que los Buques porta contenedores sean descargados y cargados con estos equipos logrando movimientos de entre 30 y 40 contenedores por hora, logrando así que las embarcaciones permanezcan menos tiempo en los muelles y permitiendo mayor eficiencia en los espacios de atraque.

La operación de las dos grúas logrará disminuciones sustanciales en tiempos y costos para los usuarios del Terminal marítimo, representado en una mayor productividad al servicio de estos, a la vez que le permite a la SPRB ponerse a la vanguardia para enfrentar un mayor flujo de carga en los próximos meses y años.

Adicionalmente y para aumentar la competitividad de esta zona portuaria, se ha venido desarrollando el proyecto de profundización a lo largo de los últimos 22 Km. del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla.

Las obras a ser construidas durante este contrato forman parte de las obras fluviales de profundización del canal de acceso a los terminales portuarios de Barranquilla, localizadas en los últimos 22 kilómetros del Río Magdalena. El propósito es obtener un canal de acceso con una profundidad mínima de 40 pies en el sector de Bocas de Ceniza, 37.5 pies hasta el Terminal de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla y 36 pies en los muelles para los buques con destino a los terminales localizados en este sector, buscando permitir el acceso de buques tipo Handymax.

En el sector de la Isla 1972 se proyecta la construcción de 4 Espolones, en el sector de Bocas de Ceniza dos más, así como un Dique Guía y un Dique de Cierre, de acuerdo al diseño realizado por Uninorte - Haskoning en el año 1998.

En la actualidad, el proyecto de las obras de profundización se encuentra en la etapa de construcción del Espolón No. 6 y del dique Guía localizados en el sector de Bocas de Cenizas, quedando pendiente por construir el Dique de Cierre. A la fecha, ya se finalizaron la construcción de los espolones 0, 1, 2 y 3, localizados frente a los sectores de Siape y Las Flores.

NIVEL DE POSICIONAMIENTO DEL PUERTO DE BARRANQUILLA FRENTE AL TLC

El crecimiento promedio anual del PUERTO frente al TLC podría acercarse al 7%.

Los principales clientes del puerto son:

CLIENTES BQUILLA

A R C INTL LTDA-800170928
A STECKERL HIERROS Y ACEROS S A
ACERIAS DE COL Y CIA S C A - ACESCO ACERIAS DE COLOMBIA S A
ACI CARGO AGENCIA DE CARGA INTERCONTINENTAL LTDA
ACOSTA JUAN CARLOS
AGENCIA CONTINENTAL LITORAL CARIBE LTDA
AGRO COSTA LTDA
AGUDELO BLANCA ALICIA
AIRE CARIBE S A
ALDEASA COLOMBIA LTDA
ALEX ADRIAN LASCARRO GAR - COMPUORIENTE IMPORT AND EXPORT LT
ALFREDO STECKERL E HIJOS/HIERROS Y ACEROS - CIALZ E INMOBILI
ALIM CONC DEL CARIBE S A ACONDESA S A
ALIMS CENTURION LTDA
ALIMS CENTURION LTDA / ANTES IBANEZ Y CIA LTDA C I
ALINOVA S A
ALM HARVI DECORACIONES LTDA
ALM KASANA LTDA
ALMACEN FRIOCOSTA E U
ALUGRAN Y CIA S EN C
ALUMINIO REYNOLDS SANTO DOMINGO S A
AMI LTDA AGENCIA MARITIMA INTL LTDA
ANCLAJES DE LA COSTA LTDA
ANDINA CARGO LINES LTDA
ANGEE NORBEY
ARNEG ANDINA LTDA
ARQUICENTRO DEL PRADO LTDA
ASESORES DE IMP Y EXP LTDA ASIRMPEXPS LTDA
ASOC DE OBRAS SOCIALES DEL BOSQUE ASOBOSQUE
ASOINCON LTDA
ASTILLEROS UNIDOS S A
ATUNES Y ENLATADOS DEL CARIBE S A ATUNEC S A
BAQUERO JUAN
BARCENAS Y VILLAREAL S EN C
BARRANQUILLA APPAREL GROUP SA

BARRANQUILLA INDUSTRIAL S A BISA S A
BATERIAS WILLARD S A ANTES PRODS INDLES DE PLOMO
BELLEZA CENTRO PROFESIONAL LTDA
BERRIO PEDRO
BEST BUY COMPUTER LTDA
BLASTINGMARG
BOATING INTL SUCURSAL COL SA
BOLTEN LTDA
BUITRAGO MONTOYA Y CIA S EN C
C G H Y CIA LTDA
C I AGROCARIBE LTDA
C I AGRODEX S A
C I CARBO EXPORT COLOMBIA LTDA
C I CARBONES DEL CARIBE S A
C I CARIBBEAN CO LTDA
C I CONNY LTDA
C I CURTIEMBRES BUFALO S A
C I DANIEEXPORT Y CO LTDA
C I EXPOALIMENTS LTDA - CI EXPOALIMENTOS LTDA
C I FARMACAPSULAS S A ANTES QFARMACAPSULAS DE COL S A
C I FLORES DE LIZ LTDA
C I GANA REPRESENTS LTDA
C I GRADESA S A
C I GREEN LINE S A
C I JAMES Y CIA LTDA
C I LA ESPIGA FOODS E U
C I LADRICOL S A
C I LALVI Y CIA LTDA
C I METAL TRADE LTDA
C I MONTES DE MARIA CIMMA LTDA
C I NEGOCIOS ANDINOS LTDA
C I OSCAR AREYANES GUILLEN Y CIA LTDA
C I PROCAPS S A
C I PROEXPORTABLES LTDA
C I PROVEEDORA DE METALES COLOMBIANOS LTDA
C I WOOD CRAFT LTDA
CABLES NACIONALES S A CANAL S A
CABRERA AVENDANO RODOLFO
CALIDAD GRAFICA LTDA
CALZADO FRATINI LTDA
CAMAGUEY S A AGROP CAMAGUEY/CURT CAMAGUEY
CAMERO FRASSER LORENA PATRICIA
CANCO DEL CARIBE LTDA
CARBONELL MARIA CLARA
CARBONES DE LA JAGUA S A
CARIBE CABLES LTDA

CARVAJALINO FONTALVO RICHARD
CASA DE LA VALVULA S A CASAVAL
CASPIIT INTERPRISE LTDA
CASTRO CHAPARRO MIGUEL ANTONIO
CELTA S A / ANTES RALCO S A
CEMENTOS ARGOS S A
CENTRAL DE SOLDADURAS Y PROTECCION INDL S A ANTES E
HERNADEZ
CENTRO ACEROS DEL CARIBE LTDA
CENTRO TEXTIL S A - CENTEX SA
CERTAIN MAURICIO
CERVANTES VILLAREAL ALFONSO
CHEMICAL SUPPLY SERVICE LTDA
CHEMICAL TRANSPORTES S A / CHEMICAL TRANSPORTES LTDA
CHOW ELLIS LESMA
CIA ENVASADORA DEL ATLANTICO LTDA
CIAL DE NEGOCIOS ZONA FRANCA SA
CIALZ A P H E U
CIALZ DE IMP Y EXP EU
CIALZ DE IMPORTACIONES S A
CIALZ DE IMPS Y EXPS CARLOS FUENTES CASSIANI
CIALZ INTL IMPORELECTRONICA LTDA
CIALZ INTL LOS GIRASOLES LTDA
CIALZ INTL T Y M LTDA
CIALZ INTL YO COLOMBIA LTDA
CIALZ J O EU
CIALZ JOEU
CIALZ ZONA LIBRE LTDA
COLARQUIM Y CIA LTDA
COLEGIO BRITANICO INTL LTDA
COMERCIALIADORA INDL DE MANGUERAS ACOPLER Y CORREA CIMAC
LTD
COMERQUIPOS LTDA - CIALIZADORA DE EQUIPOS PESADOS Y
REMOLQUE
COMINCA LTDA
COMPU CONSULTORES LTDA
COMPUORIENTE IMPORT AND EXPORT LTDA
CONC DEL NORTE S A
CONSERVAS CALIFORNIA S A
CONSORCIO CANAL DEL RIO CCR
CONSORCIO INDL ALEADOS DE COBRE CA
CONSORCIO MEJORAMIENTO
CONTINENTAL DE TEXTILES LTDA
CONTINENTE S A ANTES SETTON Y MILHEN CONTINENTE S A
CONZA S A
COOP MULTIACTIVA DE COMPUTADORES E IMPORTADORES

CORDOBA CANAS Y CIA LTDA
CORP FIMACA ANDINA S A
CS CARGO LTDA
CUELLO JAVIER
CURE BELINDA
CYM CIALDORA DE MATERIALES ELECTRICOS LTDA
DABRAS INDUSTRIAL LTDA
DE CASTRO PAOLA ANDREA
DE MOYA RUBIO ANGELICA MARIA
DECORACIONES TOBON LTDA
DEPORTES COL LTDA
DIGITAL PRINTING LTDA
DIMAPAR LTDA
DINATEL S A
DISFAMUEBLEX LTDA
DISMODA INTL S A
DISPROTEC LTDA DISTRIBUIDORES INTLES DE PRODS TECNICOS
DIST DE AIRE Y TOTAL LTDA
DIST GRUPO CARIBEAN LTDA
DISTRIB PETROLERAS Y CIVILES EL GLADIADOR S A
DISTRIMEL LTDA
DISTRUMEDICA S A / LTDA
DOLLAR KING SA
DRILLING STRUCTURES COLOMBIA LTDA
DSP GLOBAL SPORTSWEAR S A
DURAN ROSADO SAIDA GREGORIA
E REFRIGERACION LTDA
EL HERALDO LTDA
EL PROVEEDOR NAVAL LLANO DE PEREZ LETICIA DAYSE
ELECTRIHIDRAULICOS
EMPAQUES INDLS COLS S A
EMPAQUES TRANSPARENTES S A
ENERGIA SOLAR S A ES WINDOWS
ENLACE GLOBAL CORP INGENIERIA LTDA
ENSACAR S A
ENTUCAR DEL CARIBE S A
EQUIPARTES LLANOS LTDA
EQUIPOS DEL NORTE LTDA EQUINORTE
EQUIPOS Y HERRAMIENTAS DE LA COSTA LTDA
E-REFRIGERACION CIA LTDA
ESCALA IMPRESORES LTDA
ESCOBAR GOMEZ JAIME - PARTY KIDS
ESPER EDITORES-ROBERTO ESPER Y CIA LTDA
ESPUMADOS DEL LITORAL S A
ESPUMAS DEL ATLANTICO / REYES SIERRA JAVIER OSWALDO
ESTRADA RODRIGUEZ JULIO

EUROMARMOL LTDA-800157469
EUSSE JIMENEZ E HIJOS S EN C
EVA CAUCHO COLOMBIA S A
FAJARDO DELGADO DIANA
FASHION ALLDAY
FCA DE BOLSAS DE PAPEL UNIBOL S A
FCA DE HILAZAS VANYLON S A
FCAS UNIDAS DE ACEITES Y GRASAS VEGETALES FAGRAVE S A
FIGUEROA JOSE ALAIN
FINOTEX S A
FISBOIM RODASKI CARLOS
FLETCHER JAMES ADRIAN
FLOREZ JORGE
FRIGORIFICO CONTINENTAL S A
FRUTO DONADO YOAN CARLOS
FULL FILTERS DE COL S A
FUNDACION CENTRO MEDICO DEL NORTE
FUTUELECTRONICS E U
GARPER ENERGY SOLUCIONS COL - CORP DIME LTDA
GELCO S A GELATINAS DE COL S A - 890101692
GENEROSO MANCINI Y CIA LTDA
GERLEIN LILIANA
GLEN HOWARD
GLOBAL CUSTOMS SERVICES LTDA
GLOBAL PRODUCTS S A
GMA IMPORTADORA LTDA
GOMEZ AMPARO
GOMEZ MONTES LUZ
GRALCO SA - GRUPO ALIMENTARIO DEL ATLANTICO S A
GRASAS Y ACEITES VEGETALES S A GRACETALES S A
GRES CARIBE S A
GRIFFIN DE COLOMBIA S A
GRUAS MANIOBRAS Y MONTAJES LTDA
GUERRERO MIRIAM SUGEY
GUTIERREZ JOHN
H UJUETA S A - 802005989
HARREY S LTDA Y/O JAIMER HERRERA JR
HENAO JOSE
HENRIQUEZ GENECCO RICARDO
HERRAMIENTAS INDUSTRIALES DEL CARIBE SA
HILATEL S A
HOTEL COUNTRY NORTE LTDA
HYDRABELT S A
HYDRAULIC SYSTEMS S A
HYUNDAI ELECTRONICS LATIN AMERICA SA
ICR COMUNICACIONES Y CIA LTDA

IMPDORA A C CARS
IMPDORA BALLESCAR LTDA
IMPDORA DE AUTOS Y MOTOCICLETAS GONOW LTDA
IMPDORA DEL LITORAL LTDA
IMPDORA SABY S GARCIA Y CIA LTDA Y/O FERRET SABY S GARCIA
IMPDORA Y EXPDORA LATINOAMERICANA LTDA
IMPDORES CARS FRIO Y CIA LTDA
IMPORA AGRICOLA MUNIZ JIMENEZ CIA S EN
IMPOR MACK E U
IMPS PANFIRO
INCLICOL VALVULAS Y CONEXIONES S EN C
IND ARTICUEROS S A
IND DE REFRIGERACION COLL IMP LTDA
IND ZABRA LTDA
INDL DE EQUIPOS Y REPUESTOS REY DAVID LTDA
INDS CANNON DE COLOMBIA S A
INDS COL MARCO Y ELIECER SREDNI Y CIA INDUCOL
INDS GUINOVART Y CIA LTDA
INDS I G P LTDA
INDS LITOGRAFICAS BOSTON CIA LTDA
INDS MAQUICOL S A
INDS PLASTICAS DEL CARIBE S A
INDS PUROPOLLO S A / INDS PIMPOLLO DEL CARIBE S A
INDS SCHALLER LTDA
INDS SHALLER LTDA
INDS TECNICAS COL S A INTECO
INDS THERMOTAR LTDA
INDUCONF LTDA BARRANQUILLA INDL DE CONFECCIONES S A
INGENIERIA Y SOLUCIONES AMBIENTALES LTDA
INSPECTORATE COLOMBIA LTDA
INST DE REHABILITACION ISSA ABUCHAIBE LTDA
INTERDINAMICA LTDA
INTL DANTE LTDA
INVERPARQUES SA
INVRS SUPER LTDA
INVS AIRE EXPRESS LTDA
INVS J D LTDA
INVS JACUR Y CIA LTDA
INVS MIROS LTDA
INVS OFICOMPUTO E U
INVS PIQUERES GONZALEZ SCA
INVS RECREATIVAS S A
INVS YOLIER LTDA
INysel ING Y SERVS LTDA
ISABEL HENAO DE MENESES E HIJOS CIA S EN C
J A G Y CIA LTDA JOSE A GUTIERREZ Y CIA LTDA

JAIRO ELECTRONICS Y CIA LTDA
JARAMILLO EDGARDO
JEF INTL IMPORT Y EXPORT E U
JIZOS COMPUTER`S E U
JOHN PAUL TORRES LABARCES
JORGE ISAAC MORALES CACERES
JOSE M DACCARETT Y CIA FRIGORIFICO DE LA COSTA
JOYERIA PARMA
JPG Y CIA S EN C
JUAN RUIZ Y CIA LTDA
KALUSIN IMPORTING COMPANY S A KICO S A
KIDS ONLY LTDA
KRESCH ROGER
L S CONSTRUCCIONES LTDA
L TRANS LTDA
LABS RETY DE COLOMBIA LTDA RETYCOL LTDA
LABS RYMCO S A
LADRILLERA BARRANQUILLA LTDA
LATTICE SYSTEMS Y CIA LTDA
LEMEY LTDA
LIBONATI PIMIENTA DANILO
LISCAM LTDA
LITOPLAS S A
LOGIST CARGO LTDA
LOGISTICA DE TRANSPORTE INTL LTDA
LOGITRANS SA - LOGISTICA DE TRANSPORTE S A
LOPEZ BROKATE S EN C LOPLAST
LOZANO REBECA
LUMITEC LTDA
LUQUE GEROSA JOSE
M O R LTDA
M V AUTOMOVILES Y CIA LTDA
MACOSER FAMILIAR E INDL LTDA
MACRO PARTES DE COLOMBIA SA
MADEFLEX S A
MADERO DE MALABET OLGA LUCIA
MADERO MALABET OLGA LUCIA
MAGALY MARIA MONTOYA PAEZ
MANCILLA VALVERDE GISELLE BEATRICE
MANJARRES SANCHEZ ALVARO
MAQUINAS Y ANDAMIOS DEL NORTE LTDA
MAQUIPLAST LTDA
MARQUEZ RAFAEL
MARTELO SAMUEL
MAS ELECTRONICS / LUIS EDUARDO CASTILLO
MASERING LTDA

MASTERFOODS COL LTDA - EFFEM COLOMBIA LTDA
MERCOCARGO S A
MERINO HERNANDEZ CARLOS ALBERTO
MERINO MARIO
MESA REY MARTHA
METAL EQUIPOS Y RECICLADOS S A
MICHE PRODUCCIONES LTDA
MICROTEL COMUNICACIONES Y CIA LTDA
MOLINOS BARRANQUILLITA S A
MOLINOS DEL ATLANTICO S A - HARINA LA NIEVE
MONOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S A EMP MULTINAL ANDINA
EMA
MONTACARGAS GOMEZ LTDA
MONTAJES Y SERVICIOS DE INGENIERIA LTDA
MONTEROSA MARINA ESTER
MUEBLES Y COLCHONES RELAX S EN C S
MULTILLANTAS GRIMALDI S A DE C V
NAIT TORRES EVER
NAMO IMPORT Y EXPORT LTDA
NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S A
NEGOCIOS E INVERSIONES DE GRANOS S A
NEUMATICA DEL CARIBE S A
NEXT PLASTICS SUCURSAL COLOMBIA
NOVA MEDICA LTDA - HUMBERTO ORJUELA GUTIEEREZ
NUTRIMENTOS DEL CARIBE S A
OLMOS DE GRANADO LETICIA
OPERACION MINERA SIGLO XXI SA
OPERADORA DE SERVICIOS INTEGRALES TRADEMAR S A
OROZCO CARLOS
PALACIOS HELLER ENRIQUE
PARGA AYAZO ARTURO
PECODA LTDA
PESQUERA LA ROSA DEL MAR S A
PET DEL CARIBE S A
PIERCO LTDA
PINILLA DE CAMPO HORTENCIA
PIZARRO RUIZ GIOVANNI ERNEST
PLASTIBAN LTDA
PLASTICARIBE LTDA PLASTICOS IMPRESOS DEL CARIBE LTDA
PLASTICOS DEL LITORAL LTDA
PLASTICOS FAYCO LTDA
PLASTS VANDUX DE COLOMBIA S A
PRECISION GLOBAL E U
PRETZEL Y ROLLS
PROCAPS S A - PRODTORA DE CAPSULAS DE GELATINA S A
PRODS JULIAO Y CIA LTDA

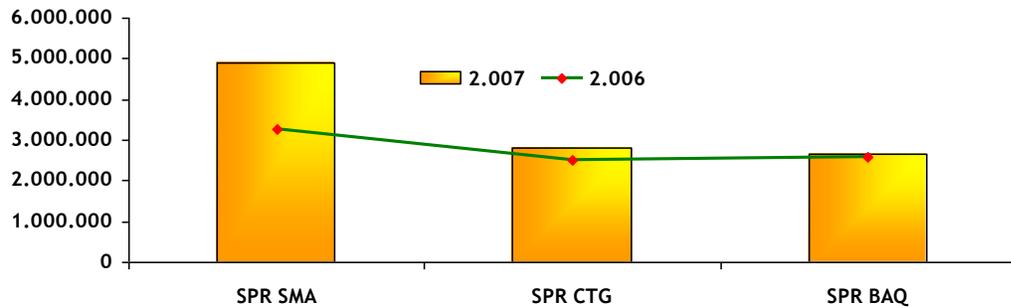
PRODS UNIDOS LTDA
PRODUCTOS SRD SA
PROFICOL ANDINA B V SUC COL
PROGANAGRO LTDA
PROMIGAS S A E S P
PROMOT DE CALZADO S A
QCA INTL S A QUINTAL S A
QCOS LITORAL NORTE LTDA
QUALITY MINING SYSTEMS COLMAC S A - QMS COLMAC S A
QUINTERAUTOS LTDA
RAMIREZ MILLAN Y CIA LTDA
RAMIT LTDA Y CIA S C A
RAPAG MENESES YINA AMPARO
RAV CABLE S A
REFRINORTE LTDA REFRIGERACION DEL NORTE LTDA
REPRESENTS GONZALEZ ALTAMAR
REPRESENTS Y DISTR BADEL LTDA
RETREADER COLOMBIA LTDA
REYES SIERRA JAVIER
RICO GUILLERMO
RIVAS ALESSANDRA
RIVERA VILLAMIZAR VICTOR HUGO
RODAMIENTOS AGROINDUSTRIALES ROPAIN LTDA
ROHM AND HAAS COL LTDA
ROMERO HURTADO YACIRA
ROMERO MENDOZA JOSE LUIS
ROSCO LTDA-890323075
ROYAL FILMS LTDA
RSOLE EXPORT DE COLOMBIA LTDA
RUISECO MARIA CECILIA
RUIZ CASTRO INGRID EVELYN
RUIZ EDUARDO
S S M C LTDA
SAENZ ESPERANZA
SANDBLASTING Y RECUBRIMIENTOS INDUSTRIALES MARITIMOS SA
SCI CAMAGUEY LTDA - CURT CAMAGUEY
SEDANTEX LTDA
SEMPERTEX DE COL S A
SERVS DE DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES LTDA
SHAMA FUNDACION INTL
SIDERURG DEL NORTE SIDUNOR S A
SISCOM ZONA FRANCA SA
SISTEMAS Y COMPUTACION LTDA
SOC IMPDORA DE RODAMIENTOS LTDA SIROL
SOLANO PUCCINI PATRICIA
SORNO PAOLA

SUAREZ BERMEJO LUZ MARIAN
SUBARASHI SUSHI BAR LTDA
SUELOS INGENIERIA LTDA
SUMINISTROS INDLES Y ASESORIAS LTDA
SUPER BRIX S A
SUPERBRIX INTL LTDA
SUPERTIENDAS Y DROGUERIAS OLIMPICA S A OLIMPICA S A
SURTI STEREO LTDA
SURTIOFICINAS LTDA-800250947
TAICO LTDA
TATIS Y CIA LTDA-890102521
TECNIALARMAS LTDA
TECNIGAS LTDA-800256048
TECNO FUEGO LTDA
TECNOGLASS S A
TECNOMAQ LTDA
TECNOPOLIMEROS LTDA
TERMOBARRANQUILLA S A ESP TEBSA ESP
THERMO COIL LTDA
TONOS EDITL DEL CARIBE LTDA
TORHEFE S A
TORRADO ASOC LTDA
TORRES JHON PAUL
TORRES JOHN PAUL
TORRES QUICENO EVERNAIT
TRACTO SERVICIOS DE LA COSTA LTDA / FIME IMPORTADORES LTDA
TRADE INTL
TRANS ARENAS INTL CARGO LTDA
TRANSCONTAINER LTDA
TRANSMISIONES AUTOMATICAS DEL ATLANTICO LTDA
TRANSP MAX PAEZ LTDA
TRANSP SANCHEZ POLO S A
TRANSPORTES LAFER SCA
TRIANA MIRIAM
TRITURAR LTDA
TUBULARES Y BOLSAS PLASTICAS LTDA - TUBOPLAST LTDA
VALORES Y CONTRATOS LTDA VALORCON LTDA
VASQUEZ ZULUAGA HECTOR FABIO
VELASQUEZ GLORIA PATRICIA
VERANILLO S A
VESTIMENTA LTDA -802001227
VYGON COL S A ANTES COLOMBO FRANCESA DE MEDICINA S A
COFRAME
WAFER S A
WISA LTDA
WORLD CARIBBEAN TRADE LTDA

YARA COLOMBIA LTDA ANTES HYDRO AGRI COLOMBIA LTDA
YIN HUGO
ZADKIEL VALENCIANA COLOMBIA EU
ZAFARCO CIAL S A
ZAFARCO INDL LTDA
ZAMBRANO ARANA MARY LIA
ZAPATA CARDENO KIBERT

NIVEL DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE L TERMINAL MARÍTIMO FRENTE AL TLC

Participacion Comercio Exterior - Acumulado a Septiembre



La participación en comercio exterior fue mayor en Santa Marta, Barranquilla ocupó el segundo lugar y Barranquilla en el tercer lugar.

| | 2.007 | % PART | 2.006 | % PART | VAR ABS | % VAR |
|----------------|-------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|--------------|
| SPR SMA | 4.906.145 | 47,4% | 3.250.197 | 39% | 1.655.948 | 50,9% |
| SPR CTG | 2.791.975 | 27,0% | 2.518.905 | 30% | 273.070 | 10,8% |
| SPR BAQ | 2.658.974 | 25,7% | 2.568.265 | 31% | 90.709 | 3,5% |
| | 10.357.095 | | 8.337.368 | | 2.019.727 | 24% |

*Fuente: Quintero Hmnos Ltda-SISMAR.

* Informacion de SPRB: Aspa 21b

10. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

10.1 RECURSOS HUMANOS

DELANEY DE AVILA

PAOLA MONTILLA

GRACE CERVERA

CELENIA ROSADO

SILVANA RESTREPO

Tutor : DOCENTE JOSE LUIS ALCALA

10.2 PRESUPUESTO

| | |
|------------------|-------------------|
| -Transporte | \$ 420.000 |
| -Transcripciones | 150.000 |
| -Internet | 30.000 |
| -Diskette | 5.000 |
| -Fotocopias | 10.000 |
| -Impresión | 50.000 |
| TOTAL | \$ 695.000 |

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES 2007 -2008

| ACTIVIDADES | JUNIO | JULIO | AGO | SEP | OCT | FEB. | MAR | ABR | MAY | JUN |
|--|-------|-------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| Lectura flexible y selección del tema | | | | | | | | | | |
| Entrevistas con el asesor | | | | | | | | | | |
| Redacción del informe preliminar | | | | | | | | | | |
| Presentación primer borrador | | | | | | | | | | |
| Elaboración de la justificación | | | | | | | | | | |
| Elaboración de los objetivos | | | | | | | | | | |
| Elaboración del Marco Teórico | | | | | | | | | | |
| Segunda corrección | | | | | | | | | | |
| Aplicación de la encuesta | | | | | | | | | | |
| Tabulación | | | | | | | | | | |
| Procesamiento de datos recolectados | | | | | | | | | | |
| Análisis de resultados Conclusiones Presentación Trabajo final Sustentación | | | | | | | | | | |

CONCLUSIONES

En los últimos años han mejorado las condiciones de operación de los puertos marítimos, que se explica principalmente por los procesos de privatización y su otorgamiento en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales y sobre todo dentro del contexto del puerto marítimo de Barranquilla.

Sin embargo, es el momento de establecer comparaciones y respuestas adecuadas que eleven nuestra eficiencia portuaria frente a los grandes puertos marítimos del resto del mundo.

A pesar de que el Gobierno Nacional le reconoce un potencial de transporte de 550 millones de toneladas al año, es decir, siete veces la que actualmente se moviliza por carretera, hoy se mueven apenas alrededor de 4.4 millones de toneladas anuales. Este desaprovechamiento es aún más grave en términos de competitividad, si se tiene en cuenta que el transporte por carretera puede representar costos 80% por encima de los que implica el medio fluvial.

Por otro lado las instituciones mantenidas en relación al puerto Marítimo de Barranquilla cada vez son necesarias las intervenciones que se deben tener en cuenta para mejorar la reestructuración que mantiene cada vez es importante diseñar estrategias que señalen un apuntalamiento más efectivo que propicie un desarrollo tecnológico.

Si bien es cierto que el acuerdo de libre comercio es fundamental para Colombia (nos colocará en igualdad de condiciones con los otros 11 socios latinoamericanos que antes de finalizar el año habrán negociado con Estados Unidos, el mercado más grande del mundo, y que en promedio reducirá los gravámenes arancelarios del 1.8%, de que nos dará unas condiciones estables de promoción de inversión

de exportaciones), el país tiene el reto de adecuar su logística interna hacia el acuerdo de libre comercio de los Estados Unidos.

En materia de logística internacional desde los puertos hacia el comercio exterior o desde el aeropuerto hacia el mercado norteamericano tenemos una de las plataformas más competitivas del mundo. Sin embargo, el llegar desde y hacia los puertos para las ciudades interiores y viceversa nos resta competitividad y presenta grandes falencias a nivel internacional.

Se trató en este evento cómo el costo de logística interior, que es un desastre, puede llegar hasta el 10% del valor de la mercancía frente al 1.8% de aranceles que Estados Unidos nos reducirá con el TLC, es decir que en promedio la logística interior cuesta cinco veces más que el arancel cuya reducción estamos aspirando por el TLC.

- El costo de cargue y descargue en los puertos es cuatro veces más alto que el correspondiente a los costos de países exportadores.

- Los fletes marítimos son superiores en más del 50% por tonelada métrica¹⁰.

- La limitación estructural del transporte interno por carretera no permite aprovechar economías de escala en niveles superiores a las 40 toneladas por unidad transportadora.

RECOMENDACIONES

El grupo de investigación encontró diferentes aspectos que son necesarios tener en cuenta para los directivos del puerto marítimo de Barranquilla :

Se requiere: - Propiciar la competencia entre puertos y terminales.

- Resolver el dragado en Barranquilla.

- Propiciar la certificación de los procesos en las terminales portuarias.

- Propiciar la inversión en terminales privadas de uso público en la zona portuaria de Barranquilla.
- En la costa Pacífica, a corto plazo se requiere:
 - Mejorar el nivel de servicio.
 - Facilitar la expansión en cuanto a las vías de accesibilidad que tiene el puerto Marítimo de Barranquilla.
 - Profundizar el acceso gradualmente.
 - Resolver el acceso terrestre.
 - Mitigar problemas sociales en Barranquilla frente a la situación de competitividad
 - En la costa Pacífica, a mediano plazo se requiere:
 - Las restricciones de capacidad y la necesidad de mayor competencia requerirán el desarrollo de un nuevo puerto.

- Expandir sustancialmente la capacidad mediante un puerto complementario.

- Establecer competencia entre los servicios portuarios.

Las principales acciones para implementar esta estrategia se centran en ampliar y mejorar las terminales y sus accesos, y en profundos cambios institucionales.

En lo que respecta a la balanza de pagos, la inyección de divisas que puede representar la capacidad de exportación de una industria más competitiva puede ser muy significativa. En Corea del Sur, por ejemplo, el aporte de las nuevas exportaciones manufactureras aumentó en la segunda época de la re-

industrialización coreana (1971-1979) de 1.000 a 15.000 millones de dólares, respectivamente, lo cual significó aproximadamente un aumento anual de 39%5. Aún reconociendo que la estructura de las exportaciones colombianas es bastante distinta a la de Corea en ese tiempo, y que por lo tanto no puede esperarse en nuestro caso que una expansión de las exportaciones manufacturadas produzca un cambio tan radical como el que ocurrió en Corea, una mayor competitividad de nuestra industria tendría efectos muy importantes sobre las exportaciones colombianas.

- Es necesaria la necesidad de incrementar la inversión industrial.

- Mejorar la competitividad para hacer efectivo el potencial exportador.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA DÍAZ, María y ALVIS ARRIETA, Jorge, 2000, “Perfil socioeconómico de Barranquilla, Barranquilla (1990-2000)”, Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, N° 17, Banco de la República, Barranquilla.

AIVP, Encuentros de la AIVP en Róterdam, 2005, Información electrónica.

BONET, Jaime, 2006, “La terciarización de las estructuras regionales en Colombia”, Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, N° 68, Banco de la República, Barranquilla.

CÁRDENAS, Mauricio, Alejandro Gaviria y Marcela Meléndez, 2005, La infraestructura de transporte en Colombia, Fedesarrollo, Bogotá.

Comisión de Ciudades Portuarias del Arco Atlántico, “Declaración de Vigo”, Ayuntamiento de Vigo, 21 de marzo de 2003.

DE LA ROSA, Napoleón y DUNCAN, Gustavo, 2004, “La importancia de las nuevas inversiones de los sectores estratégicos de Barranquilla en el crecimiento económico colombiano”, Economía & Región, N° 2, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad Tecnológica de Bolívar, Barranquilla.

Departamento Administrativo de Planeación Distrital de Barranquilla, 2000, Plan de Ordenamiento Territorial-POT de Barranquilla, Tomo II, Componente general, Barranquilla.

Dinero, N° 241, “Ahora hay que hacer algo”, Bogotá, 31 de octubre, 2005.

DNP, Documento Conpes, 3413, “Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014”, Versión aprobada, Bogotá, marzo de 2006.

DNP, Documento Conpes, N° 3342, “Plan de expansión portuaria 2005- 2006: estrategias para la competitividad del sector portuario”, Versión aprobada, Bogotá, 14 de marzo de 2005.

DNP, Ministerio de Transporte, INVIAS, Documento Conpes 3315, “Inversiones estratégicas prioritarias en zonas portuarias de Colombia”, Bogotá, 25 de octubre de 2004.

El Heraldo, Barranquilla, 9 de marzo y 20 de abril de 2006.

FEDELE, Javier, La ciudad vista desde el puerto, Reseña del libro “City and Port” de Han Meyer, Universidad Nacional del Litoral, España, Información electrónica.

GIAIMO CHÁVEZ, Silvana, 2000, “Ordenamiento urbano de las ciudades portuarias de la Costa Caribe colombiana”, Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional del Caribe, Serie de Estudios sobre la Costa Caribe, N° 10, Barranquilla, p. 21.

HOFFMANN, Jan, 2000, “El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano”, Revista de la CEPAL, N° 71, Santiago, Agosto.

International Association of Cities and Ports, Propuesta de ponencia: territorio de las ciudades, territorios de los puertos, ¿Existe futuro en común?, Sydney 2006.

Ministerio de Transporte, 2005, Caracterización del transporte en Colombia. Diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura, Bogotá.

Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Concesiones-INCO, Nuevos proyectos de Infraestructura: concesiones, Información disponible en Internet.

NOGUERA, Elsa, “Puertos de aguas profundas sobre la margen occidental de Bocas de Ceniza: una necesidad para Colombia”, Tesis para optar el título de economista en la Pontificia Universidad Javeriana, en: Revista informativa Cámara de Comercio de Barranquilla, N° 197, Barranquilla, 1998.

PORTER, Michael, La ventaja competitiva de las naciones, Javier Vergara Editor, Buenos Aires, 1991.

Regional Observatory of the Cities and Ports of the Indian Ocean, Convention of Decentralized Cities and Ports of the Indian Ocean, 2006- 2015, Información disponible en Internet.

SÁNCHEZ, Ricardo, 2004, “Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente”, Serie Recursos Naturales e Infraestructura, N° 82, Santiago.

TOBAL CONESA, Cristófol, 1997, “Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad”, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, N° 24, Barcelona.

VILORIA DE LA HOZ, Joaquín, 2000, “De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano”, Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, N° 16, Banco de la República, Barranquilla.

Casar, J., "La competitividad de la industria manufacturera mejicana 1980-1990", en Revista Trimestre Económico, No 237, 1994.

Coriat, Benjamín, Los desafíos de la competitividad, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1997.

Dane, "Productividad, competitividad e internacionalización de la economía", Santafé de Bogotá, 1996.

DNP-BID, Américas: integración económica en perspectiva, Santafé de Bogotá, 1996.

Dunning, J., "Inernationalizing Porter's Diamond", en Managementt International Review Vol 33, 1993.

Esser, K, Hillebrand, W., Messner, D. M. y Meyer, J, "Competitividad sistémica. nuevo desafío para las empresas y la política", en Revista de la CEPAL, NQ 59, 1995.

Feraz, Joao Carlos, Kupfer, David y Haguenuer, L., Made in Brazil Desafíos competitivos para la industria, Editora Campos, 1996.

Haguenuer J ., "La competitividad. una reseña bibliográfica con énfasis en el caso brasileño", en Pensamiento Iberoamericano, Sociedad Serrarla Quinto Centenario, No 17, Madrid, 1990.

ANEXOS

ANEXO A. Formato de encuesta

NOMBRE: _____

OCUPACIÓN : _____

EMPRESA : _____

1. Ud. Como empresario exportador e importador piensa que existe atraso en Colombia en materia de infraestructura portuaria

2. Considera importante a la infraestructura en los puertos marítimos como eje central para el desarrollo de los negocios y el advenimiento del TLC

3. ¿Qué concepto tiene en relación con el fenómeno del advenimiento del TLC frente a materia portuaria se refiere en Colombia?

4. ¿Ha tenido problemas en relación al embarque y desembarque de sus productos en alguno de los puertos marítimos de la costa caribe?

¿cómo se ve el tema de los puertos en Colombia?

ANEXO B. Grandes Obras para el CARIBE

Proyectos de modernización vial que incluyen sistemas de transporte masivo, transversales de doble calzada y vías perimetrales forman parte de las obras que hoy se construyen con miras a que la región caribeña sea más competitiva. Próximamente debe definirse la construcción de puentes y puertos multipropósito que afianzarían la vocación exportadora regional.

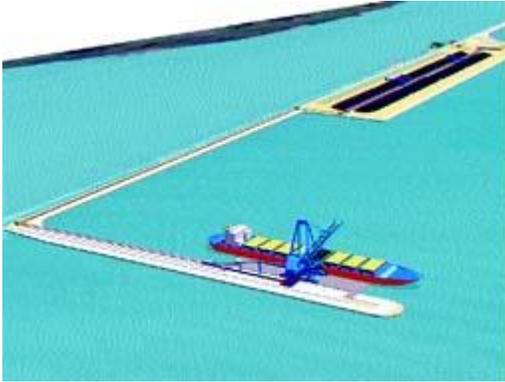
Nuevo Puente para Barranquilla



A la hora de preparar la competitividad de la Región Caribe frente a retos como el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, el Gobierno Nacional anunció, a través del Invías, que Barranquilla contará con un nuevo puente sobre el río Magdalena. El objetivo es que la nueva estructura permita que barcos de mayor calado puedan remontar la importante arteria fluvial hacia la zona oriental del Atlántico, donde se proyecta el importante desarrollo portuario con la relocalización y ubicación de empresas exportadoras que quieran ganarse el mercado norteamericano. El diseño digital corresponde a la primera propuesta del ingeniero Jairo Arana, pero hay quienes opinan que debe construirse un paso

subfluvial o túnel, con línea férrea incluida, para integrar la actividad portuaria de Barranquilla – Santa Marta y Barranquilla.

Superpuerto en Bocas de Ceniza



El super puerto en Bocas de Ceniza se construirá para la exportación de carbón.

En la segunda fase las instalaciones portuarias también se usarán como muelle de contenedores y otros productos.

Por años, Barranquilla ha sido señalada como la plataforma exportadora ideal del Caribe colombiano. Sin embargo, una serie de limitaciones portuarias, sobre todo en el aspecto natural por la alta sedimentación del río Magdalena, no le han permitido competir a gran escala.

Ante esa innegable situación hoy se trabaja en una mega obra: el Superpuerto en Bocas de Ceniza. Su inversión, incluidas contingencias, sería de 170 millones de dólares (549 mil millones de pesos) que incluye dragado, rompeolas, estructuras marinas, equipos portuarios, etc.

Inicialmente el Superpuerto sería utilizado para exportar carbón en buques de 150.000 toneladas, que hoy no pueden entrar al puerto local. El objetivo es exportar anualmente 20 millones de toneladas del mineral.

Pero posteriormente sus actividades portuarias se diversificarían hacia la operación de contenedores y otro tipo de carga.

La fase uno del Puerto de Aguas Profundas, como también se le conoce a este proyecto, contará con un Terminal de descargue de barcazas, que bajarían por el río Magdalena cargadas de carbón, Patio de acopio del mineral y Terminal de

embarque.

La Sociedad Portuaria Bocas de Ceniza (Spbc) fue constituida para liderar la construcción de esta magna obra en la margen occidental de la desembocadura del Magdalena.

Dentro del cronograma de trabajo, la Spbc tiene proyectado elaborar en este mes los pliegos de condiciones para la contratación de los diseños de ingeniería y estudios geotécnicos.

Ya se definió la banca de inversión para lo cual fue seleccionada la Corporación Financiera Colombiana (Corficolombiana) y se está gestionando un crédito puente para la construcción con Chec Panamá (China) y The Sunland Group (EU).

La fase de la financiación debe estar lista, a más tardar, en el primer trimestre de 2007. La Sociedad Bocas de Ceniza implementará un enfoque de seguimiento fast - track para acelerar el comienzo de la movilización de tierra y la construcción. Se considera que el Superpuerto traerá importantes beneficios para la Región Caribe como la generación de empleo, reactivación del comercio, auge de la construcción y del turismo, mayores ingresos en impuestos para Barranquilla que se reinvertirán en obras de infraestructura, mejora de las condiciones de vida de la población aledaña, inversiones en la navegabilidad del río Magdalena y fortalecimiento del comercio marítimo y fluvial.

| Puerto Muelle | Barranquilla SPRB | | Barranquilla SPRC | | Santa Marta SPRSma | |
|---------------------------------|----------------------|------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | US\$ | Concepto | US\$ | Concepto | US\$ | Concepto |
| MUELLAJE | | | | | | |
| Maritimo Internacional | | | | | | |
| Permanencia de 00:00 a 12:00 h | \$0,38 | mt/loa/hr o frac | \$0,57 | mt./loa/hora-fracción | \$0,30 | mt./loa/hora |
| Permanencia de 12:01 a 24:00 h | \$0,38 | mt/loa/hr o frac | \$0,57 | mt./loa/hora-fracción | \$0,32 | mt./loa/hora |
| Permanencia de 24:01 a 48:00 h | \$0,44 | mt/loa/hr o frac | \$0,57 | mt./loa/hora-fracción | \$0,34 | mt./loa/hora |
| Permanencia de 48:01 a 96:00 h | \$0,55 | mt/loa/hr o frac | \$0,57 | mt./loa/hora-fracción | \$0,36 | mt./loa/hora |
| Permanencia de 96:01 a 120:00 h | \$0,55 | mt/loa/hr o frac | \$0,57 | mt./loa/hora-fracción | \$0,38 | mt./loa/hora |
| Permanencia mayor a 120:01 h | \$0,60 | mt/loa/hr o frac | \$0,57 | mt./loa/hora-fracción | \$0,38 | mt./loa/hora |
| | | | | | | |
| Cabotaje | \$1,60 | mt./loa/dia | \$2,00 | | \$0,30 | mt./loa/hora-fracción |
| | | | | | | |
| TRANSITO INTERNACIONAL | | | | | | |
| Uso de Instalaciones | | | | | | |
| Contenedores llenos 20' | \$25,00 | unidad | \$57,00 | unidad | \$25,00 | tonelada |
| Contenedores llenos 40' | \$25,00 | unidad | \$57,00 | unidad | \$25,00 | tonelada |
| Contenedores vacios 20' | \$15,40 | unidad | \$32,00 | unidad | \$5,00 | unidad |

| | | | | | | |
|-----------------------------------|----------------------------|---------------|----------------------------|---------------|----------------|---------------|
| Contenedores vacios 40' | \$17,60 | unidad | \$32,00 | unidad | \$5,00 | unidad |
| Contenedores llenos 20' Peligroso | \$31,25 | unidad | | unidad | | unidad |
| Contenedores llenos 40' Peligroso | \$31,25 | unidad | | unidad | | unidad |
| Carga General | \$3,85 | tonelada | \$4,50 | tonelada | \$3,50 | |
| Almacenamiento | | | | | | |
| | A partir del dia 16 | | A partir del dia 11 | | | |
| Contenedores llenos 20' | \$8,80 | unidad | \$10,00 | unidad | | |
| Contenedores llenos 40' | \$13,20 | unidad | \$10,00 | unidad | | |
| Contenedores vacios 20' | \$0,74 | unidad | \$1,00 | unidad | | |
| Contenedores vacios 40' | \$1,01 | unidad | \$1,00 | unidad | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| SERVICIOS A LA CARGA | | | | | | |
| Uso de Instalaciones | | | | | | |
| Carga general | \$5,00 | tonelada-peso | \$4,50 | tonelada-peso | \$4,50 | tonelada-peso |
| Granel | \$4,50 | tonelada-peso | \$4,00 | tonelada-peso | \$4,00 | tonelada-peso |
| Contenedores llenos 20' | \$85,00 | unidad | \$85,00 | unidad | \$75,00 | unidad |
| Contenedores llenos | \$110,00 | unidad | \$115,00 | unidad | \$93,00 | unidad |

| | | | | | | |
|--------------------------------------|---------------------------|------------------|-----------------|--------------|---------------------------|--------|
| 40' | | | | | | |
| Contenedores llenos 20' Peligroso | \$106,25 | unidad | | unidad | | unidad |
| Contenedores llenos 40' Peligroso | \$137,50 | unidad | | unidad | | unidad |
| Contenedores vacios 20' | \$25,00 | unidad | \$21,00 | unidad | \$18,00 | unidad |
| Contenedores vacios 40' | \$25,00 | unidad | \$21,00 | unidad | \$18,00 | unidad |
| Vehiculos < 10 m3 | | | | | \$40,00 | unidad |
| Vehiculos < 20 m3 | \$40,00 | unidad | \$58,00 | unidad | \$40,00 | unidad |
| Vehiculos entre 20m3 y 40m3 | \$60,00 | unidad | \$76,00 | unidad | \$60,00 | unidad |
| Vehiculos > 40m3 | \$100,00 | unidad | \$140,00 | unidad | \$100,00 | unidad |
| Almacenamiento | | | | | | |
| Carga general | A partir del dia 6 | | | | A partir del dia 8 | |
| Normal area cubierta | \$0,88 | tonelada- dia | \$1,50 | tonelada-dia | \$1,00 | unidad |
| Peligrosa area cubierta | \$1,10 | tonelada- dia | | | | unidad |
| Normal area descubierta | \$0,66 | tonelada- dia | \$1,00 | tonelada-dia | \$0,80 | |
| Peligrosa area descubierta | \$0,83 | tonelada- dia | | | | |
| | | | | | | |
| Contenedores | A partir del dia 6 | | | | | |
| Contenedores llenos 20' | \$8,80 | unidad | \$15,00 | Unidad | \$6,00 | Unidad |
| Contenedores llenos | \$11,00 | unidad | | | | |

| | | | | | | |
|---------------------------------------|------------------|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|--------|
| 20' Peligroso | | | | | | |
| Contenedores llenos 40' | \$13,20 | unidad | \$25,00 | Unidad | \$10,00 | Unidad |
| Contenedores llenos 40' Peligroso | \$16,50 | unidad | | | | |
| Contenedores vacios 20' | \$0,74 | unidad | \$1,00 | Unidad | \$1,00 | Unidad |
| Contenedores vacios 40' | \$1,01 | unidad | \$1,50 | Unidad | \$1,50 | Unidad |
| | | | | | | |
| Vehiculos \leq 10 m3 | \$2,04 | unidad | \$3,50 | Unidad | \$1,00 | Unidad |
| Vehiculos \leq 20 m3 | \$3,41 | unidad | \$3,50 | Unidad | \$1,00 | Unidad |
| Vehiculos entre 20m3 y 40m3 | \$3,41 | unidad | \$6,00 | Unidad | \$2,00 | Unidad |
| Vehiculos > 40m3 | \$7,15 | unidad | \$11,00 | Unidad | \$3,00 | Unidad |
| | | | | | | |
| Otros servicios | | | | | | |
| Conexión Electrica | \$22,00 | unidad- desde primer dia | \$48,00 | dia ó fraccion | | |
| | | | | | | |
| INCENTIVOS A LA CARGA | | | | | | |
| Naves | | | | | | |
| Navieras con mas de 50 recaladas año | Hasta 10% | | | | | |
| Navieras con mas de 60 recaladas año | | | | | | |
| Navieras con mas de 100 recaladas año | Hasta 15% | | | | | |

| Carga General | | | | | | |
|------------------------|--|---------------------|--|---------------------|--|---------------------|
| 20,000-90,0000 | | Hasta un 15% | | | | |
| 90,001-170,000 | | Hasta un 40% | | | | |
| 170,001 - En adelante | | Hasta un 50% | | | | |
| | | | | | | |
| Mas de 10,000 tons/año | | | | Hasta un 15% | | |
| Mas de 25,000 tons/año | | | | Hasta un 25% | | |
| Mas de 40,000 tons/año | | | | Hasta un 40% | | |
| | | | | | | |
| 10,000-15,000 | | | | | | |
| 15,000-25,000 | | | | | | |
| 25,000-50,000 | | | | | | |
| 50,000-100,000 | | | | | | |
| 100,000-150,000 | | | | | | |
| >150,000 | | | | | | |
| | | | | | | |
| 10,000-75-000 | | | | | | Hasta un 9% |
| 75,001-100,000 | | | | | | Hasta un 12% |
| 100,001-125,000 | | | | | | Hasta un 15% |
| 125,001-150,000 | | | | | | Hasta un 18% |
| 150,001-175,000 | | | | | | Hasta un 21% |
| 175,000-200,000 | | | | | | Hasta un 23% |
| 200,001-225,000 | | | | | | Hasta un 26% |

| | | | | | | |
|------------------------|--|--------------|--|--------------|--|--------------|
| 225,001-250,000 | | | | | | Hasta un 28% |
| >250,000 | | | | | | Hasta un 31% |
| | | | | | | |
| Granel | | | | | | |
| 30,000-90,0000 | | Hasta un 20% | | | | |
| 90,001-150,000 | | Hasta un 30% | | | | |
| 150,001 - 250,000 | | Hasta un 40% | | | | |
| 250,001 - En adelante | | Hasta un 50% | | | | |
| | | | | | | |
| Mas de 30,000 tons/año | | | | Hasta un 15% | | |
| Mas de 50,000 tons/año | | | | Hasta un 40% | | |
| | | | | | | |
| 10,000-15,000 | | | | | | |
| 15,000-25,000 | | | | | | |
| 25,000-50,000 | | | | | | |
| 50,000-100,000 | | | | | | |
| 100,000-150,000 | | | | | | |
| >150,000 | | | | | | |
| | | | | | | |
| 10,000-80,000 | | | | | | Hasta un 15% |
| 80,001-130,000 | | | | | | Hasta un 30% |
| >130,000 | | | | | | Hasta un 50% |

| | | | | | | |
|-----------------------|--------------|---------------------|--|---------------------|--|---------------------|
| | | | | | | |
| Contenedores | | | | | | |
| 150-500 | Cajas | Hasta un 15% | | | | |
| 501-1,000 | Cajas | Hasta un 20% | | | | |
| 1,001-3,000 | Cajas | Hasta un 25% | | | | |
| 3,001-En adelante | Cajas | Hasta un 30% | | | | |
| | | | | | | |
| Mas de 300 teus/año | Teus | | | Hasta un 15% | | |
| Mas de 1,000 teus/año | Teus | | | Hasta un 25% | | |
| Mas de 5,000 teus/año | Teus | | | Hasta un 40% | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| 626-938 | Cajas | | | | | |
| 939-1,563 | Cajas | | | | | |
| 1,564-3,125 | Cajas | | | | | |
| 3,126-6,250 | Cajas | | | | | |
| 6,251-9,375 | Cajas | | | | | |
| >9,376 | Cajas | | | | | |
| | | | | | | |
| 50-100 | | | | | | Hasta un 10% |
| 101-6,000 | | | | | | Hasta un 15% |

| | | | | | | |
|---------------------------------------|----------------|----------|----------------|----------|----------------|--------------|
| >6,000 | | | | | | Hasta un 30% |
| | | | | | | |
| OPERADOR PORTUARIO | | | | | | |
| Uso de instalaciones maritimas | | | | | | |
| Carga general | \$1,10 | tonelada | \$1,00 | Tonelada | \$1,00 | Tonelada |
| Granel | \$1,10 | tonelada | \$1,00 | Tonelada | \$1,00 | Tonelada |
| Contenedores llenos 20' | \$20,00 | unidad | \$18,00 | Unidad | \$18,00 | Unidad |
| Contenedores llenos 40' | \$20,00 | unidad | \$18,00 | Unidad | \$18,00 | Unidad |
| Contenedores vacios 20' | \$3,25 | unidad | \$6,00 | Unidad | \$3,00 | Unidad |
| Contenedores vacios 40' | \$3,25 | unidad | \$6,00 | Unidad | \$3,00 | Unidad |
| Vehiculos \leq 20 m3 | | tonelada | | | \$1,00 | Unidad |
| Vehiculos entre 20m3 y 40m3 | | tonelada | | | \$2,50 | Unidad |
| Vehiculos > 40m3 | | tonelada | | | \$5,00 | Unidad |
| | | | | | | |
| Servicio Terrestre | | | | | | |
| Movilizacion carga suelta/granel | \$0,22 | tonelada | \$0,20 | Tonelada | \$0,20 | Tonelada |
| Contenedores llenos 20' y 40' | \$2,20 | unidad | \$2,00 | Unidad | \$2,00 | Unidad |
| Contenedores vacio 20' y 40' | \$2,20 | unidad | \$2,00 | Unidad | \$0,50 | Unidad |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|-------------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| Transito Internacional | | | | | | |
| Carga general | | | | | | |
| Contenedor vacio 20' | \$3,03 | unidad | \$2,00 | Unidad | | |
| Contenedor vacio 40' | \$3,03 | unidad | \$2,00 | Unidad | | |
| Contenedor lleno 20' - 40' | \$5,50 | unidad | \$5,00 | Unidad | | |
| Pilotaje | \$10,00 | maniobra nave | \$10,00 | maniobra/nave | \$50,00 | maniobra/nave |
| Remolcador maritimo | \$30,00 | maniobra nave | \$30,00 | maniobra/nave | \$90,00 | maniobra/nave |

Entrada al Puerto Marítimo de Barranquilla



Puerto Marítimo de Barranquilla



Puerto Marítimo de Santa Marta



Visión satelital del puerto de Santa Marta y Barranquilla



**Últimos 22 kilómetros del Río Magdalena
(Imagen satelital)**

GLOSARIO

ADVENIMIENTO. Venida o llegada de un tiempo determinado o de un acontecimiento importante: advenimiento de la primavera, de la monarquía. Ascenso de un sumo pontífice o de un soberano al trono: advenimiento al trono de Alfonso XIII.

◆ No confundir con avenimiento.

BARCAZAS. Sistema de transporte para los buques.

BIOCEANICOS: Dos océanos. Cuando se habla de cruces de fronteras, aparecen términos como facilitación, homologación y unificación entre otros, denotan en definitiva las tareas complejas que hay que abordar para obtener fluidez y rapidez en el traspaso de los límites internacionales. De manera que esta operación sea acorde y compatible con las exigencias de agilidad y confianza del comercio de los mercados.

En otras palabras, existe el convencimiento que para que se plasmen los Corredores Bioceánicos son indispensables señales claras e inequívocas que refuercen la percepción de los agentes económicos en el sentido de que los gobiernos persiguen políticas de integración estables y de larga duración.

CONTENERIZACION. Bodega de almacenamiento de contenedores.

CONTENEDORES. Un contenedor es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o terrestre. Las dimensiones del contenedor se encuentran normalizadas para facilitar su manipulación. Por extensión, se llama contenedor a un embalaje de grandes dimensiones utilizado para transportar objetos voluminosos o pesados: motores, maquinaria, pequeños vehículos, etc. Es conocido también con su nombre en inglés, container.

Los contenedores suelen estar fabricados principalmente de acero corten, pero también los hay de aluminio y algunos otros de madera contrachapada reforzados con fibra de vidrio. En la mayor parte de los casos, el suelo es de madera, aunque ya hay algunos de bambú. Interiormente llevan un recubrimiento especial anti-humedad, para evitar las humedades durante el viaje. Otra característica definitoria de los contenedores es la presencia, en cada una de sus esquinas, de alojamientos para los twistlocks, que les permiten ser enganchados por grúas especiales, así como su trincaje tanto en barcos como en camiones.

GRANELES: Sistema de mantenimiento de productos líquidos y sólidos. Recopilación de materiales.

OLEAJE: Entrada y salida de buques en una terminal de buques.

PORTA CONTENEDORES: Sistema de registro especial para controlar la entrada y salida de los contenedores.

REAZAGADA. Término que denota a quedar a última instancia o último término.

GRANELEROS SÓLIDOS. Buques especiales para cargar petróleo o carbón.

CABOTAJE. En términos navales cabotaje se refiere a la navegación entre distintos puertos sin llegar a perder de vista la costa; etimológicamente significa navegar de cabo en cabo y probablemente proviene del francés cabotage, que a su vez proviene de "caboter" o practicar el cabotaje.

DRAGADO: Se entiende por dragado, la operación de limpieza de los sedimentos en cursos de agua, lagos, bahías, accesos a puertos para aumentar la profundidad de un canal navegable o de un río para aumentar la capacidad de transporte de agua, evitando así las inundaciones aguas arriba. Así mismo, se pretende con ello aumentar el calado de estas zonas para facilitar el tráfico marítimo por ellas sin perjuicio para los buques (riesgo de encallamiento).

DINAMIZADORES: nace como estrategia de la política industrial del Gobierno de Canarias con el objetivo de catalizar las oportunidades de impulso de la actividad económica y de generación de empleo que ofrece el desarrollo tecnológico y la innovación en el tejido empresarial en Canarias. Su intención es estimular, entre los sectores empresariales de la región, la necesidad de aprovechar el conocimiento y experiencia propia y los recursos generados desde los centros de investigación y desarrollo regionales.

EMBARQUE: El 'conocimiento de embarque' es el documento por medio del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua. Es el equivalente a la 'carta de porte' en el transporte aéreo o terrestre.

El 'conocimiento' debe ser entregado por el transportador, capitán o agente marítimo, al cargador, contra la devolución de los recibos provisionales.

HIDRÁULICAS: Dentro de las estructuras hidráulicas están comprendidas las obras que tienen por objeto almacenar o conducir agua. En este contexto son estructuras hidráulicas las siguientes:

Presas de embalse con sus obras accesorias de desviación, captación y vertimiento de excesos.

Presas de derivación y sus correspondientes obras de desviación y de captación.

Conductos a superficie libre.

Conductos a presión.

Obras de protección contra inundaciones.

Obras de protección por ataques de ríos o quebradas contra sus márgenes, o contra estribos y pilas de puentes.

Obras de encauzamiento de corrientes naturales.

Puertos y obras de protección de playas.

Instalaciones para explotación de aguas subterráneas.

MULTIPROPÓSITOS: Dícese de la cantidad de propósitos y objetivos en un determinado proyecto.

TRANSBORDO. Transferencia de la carga de un vehículo a otro, pertenezca o no a un mismo modo de transporte (vía férrea, ruta, vía de agua, oleoductos, etc.). Se distinguen los transbordos hechos bajo el régimen de contrato de transporte o fuera de ese régimen.

En función del material del fondo, que requiere ser dragado, se utilizan diferentes tipos de dragas.

Las operaciones de dragado tienen potencialmente un impacto ambiental significativo, que debe ser oportuna y convenientemente evaluado a fin de tomar en consideración las posibles medidas de mitigación.

RESUMEN

Con la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio (TLC), que se firmará próximamente Colombia con Estados Unidos, es uno de los grandes retos que debe asumir la comunidad en general y en particular los empresarios costeños ante la enorme ventaja que tiene la región, sobre todo en manejo portuario, el cual ha tomado gran auge durante los últimos años y cómo puede repercutir esto en el desarrollo de evolución dentro de este contexto.

Es por esto que el TLC es apenas un instrumento, los negocios tendrán que hacerlo los empresarios del distrito de Barranquilla bajo el sistema portuario, aprovechando que cuentan con enormes ventajas para sacarle el mejor provecho a este Tratado bilateral y más que todo en lo relacionado con el sector portuario.

Colombia es un país de regiones, sin embargo no han estado integradas, por lo que ahora con la competencia global hay necesidad de integrarlas y unirlas, sobre todo a los puertos, varios de los cuales se encuentran ubicados en varios departamentos de la Costa Caribe, que tiene una de las mejores infraestructuras, debido a que varios puertos están en manos del sector privado.

CONTENIDO

| | Pág. |
|---|------|
| 1. TÍTULO | 3 |
| 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 4 |
| 2.1 DESCRIPCIÓN | 4 |
| 2.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA | 10 |
| 2.2. SISTEMATIZACION DEL PROBLEMA | 10 |
| 3. OBJETIVOS | 12 |
| 3.1. OBJETIVO GENERAL | 12 |
| 3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS | 12 |
| 4. JUSTIFICACION | 13 |
| 5. MARCO DE REFERENCIA | 17 |
| 5.1. MARCO HISTÓRICO | 17 |
| 5.2. MARCO TEÓRICO | 20 |
| 5.3 MARCO LEGAL | 37 |
| 5.4. MARCO TEMPORAL | 39 |
| 5.5. MARCO ESPACIAL | 39 |
| 6. ASPECTOS METOLOGICOS DE LA INVESTIGACIÓN | 40 |
| 6.1. PARADIGMA | 40 |
| 6.2. TIPO DE INVESTIGACION | 40 |
| 6.3. METODO | 40 |

| | |
|--|----|
| 6.4. FUENTES Y TECNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN | 40 |
| 6.4.1 . Fuentes Primarias | 40 |
| .4.2. Fuentes Secundarias. Libros de administración y administración portuaria, periódicos, revistas e Internet. | 41 |
| 6.5 POBLACIÓN Y MUESTRA | 41 |
| 6.6.1 Población | 41 |
| 7. ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS | 42 |
| 8. ESTRUCTURA DE CAPITULOS | 51 |
| 9. DESARROLLO DE LOS CAPITULOS | 52 |
| 10. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS | 70 |
| 10.1 RECURSOS HUMANOS | 70 |
| 10.2 PRESUPUESTO | 70 |
| CONOGRAMA DE ACTIVIDADES | |
| CONCLUSIONES | |
| RECOMENDACIONES | |
| ANEXOS | |
| GLOSARIO | |