

**COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE CARTAGENA ANTE EL TRATADO DE
LIBRE COMERCIO, COLOMBIA Y LA UNION EUROPEA DESDE SU
ENTRADA EN VIGENCIA**

HECTOR DAVID GUERRERO RAMIREZ

**UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA
PROGRAMA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
BOGOTÁ D.C**

2017

**COMPETITIVIDAD DEL PUERTO DE CARTAGENA ANTE EL TRATADO DE
LIBRE COMERCIO, COLOMBIA Y LA UNION EUROPEA DESDE SU
ENTRADA EN VIGENCIA**

HECTOR DAVID GUERRERO RAMIREZ

TUTORA

AMPARO MEDINA

**UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA
PROGRAMA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
BOGOTÁ D.C**

2017

NOTA DE ACEPTACIÓN

Firma Jurado 1

Firma Jurado 2

Bogotá, D.C. Enero de 2017

CONTENIDO

TABLA DE TABLAS.....	6
Introducción	7
Resumen.....	8
Objetivos	9
Objetivo general.....	9
Objetivos específicos.....	9
1. Descripción del proyecto.....	10
1.1. Formulación del problema	10
1.2.Cuál es la pregunta(s) de investigación que desea resolver?	10
1.3. Marco teórico.....	11
1.4. Características generales del proyecto	13
1.5. Políticas y normas gubernamentales	13
1.6. Factores determinantes:	14
CAPITULO 2. Movimiento de carga entre Colombia y la Unión Europea	15
2.1. Ventajas del TLC con la Union Europea.....	15
2.2. Desventajas del TIC con la Unión Europea	15
2.3 Procedimientos portuarios.....	16
2.4. Análisis del TLC con la Union Europea	17
2.5. Movimiento de carga domestica (TEUS 2.000-2.015).....	18
2.6. Movimiento de carga de transbordos (TEUS 2.000-2.015).....	20
2.7. Balanza comercial entre Colombia y la Unión Europea 2004 A 2013	21
2.8. Escenario de competitividad de los principales puertos de américa latina y el caribe en 2.015.....	22
2.9. Comparativo de movimiento de carga entre los principales puertos marítimos de Colombia... ..	22
2.10. Balanza comercial entre Colombia y la Unión Europea en 2015	24
2.11. Exportaciones de Colombia hacia la Unión Europea en 2013	25
2.12. Tiempo de transito de Cartagena a los principales puertos de Europa	26
2.13. Principales destinos de exportación de Colombia en 2016	27
CAPITULO 3. Falencias que afectan a el puerto de Cartagena y que generan efectos negativos en los importadores y exportadores de la Union Europea.....	29

3.1. Problemas de infraestructura del puerto de Cartagena	29
3.2. Dificultades en los tramites de comercio exterior	31
3.3. Vías de acceso en mal estado.....	31
3.4. Sedimentación del canal del dique	32
3.5. Costos de fletes y transportes.....	33
3.5.1 Costo fletes terrestres	34
3.6. Análisis del puerto.....	35
CAPITULO 4. Estrategias para lograr mayor competitividad del puerto de Cartagena	41
4.1. Mejoras al canal del dique	41
4.2. Estrategias para el mejoramiento de las vías de acceso.....	44
4.3. Análisis de la competitividad del país	45
Conclusiones	47
Recomendaciones	48
Referencias.....	49
Bibliografía	50

TABLA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Tomado de: delegación de la unión europea en Colombia 2.013	21
Ilustración 2: Fuente: cálculos y elaboración Anif con base en DANE.	25
Ilustración 3: Tomado de delegación de la unión europea en Colombia	26
Ilustración 4: Tomado de: Procolombia 2.016.....	27
Ilustración 5: Tomado de: Un Periodico Universidad Nacional 2.009	33
Ilustración 6: Tomado de : El espectador 2.013.....	42
Ilustración 7: tomada de: El heraldo 2.016.....	45

TABLA DE TABLAS

Tabla 1: Movimiento de contenedores domesticos	19
Tabla 2: Movimiento de contenedores para transbordo	20
Tabla 3: Puertos con mayor movilización de TEUS en America Latina	22
Tabla 4: Movimiento de carga por toneladas de los principales puertos maritimos de Colombia.....	23
Tabla 5: Principales países a los que exporto Colombia en 2016	27
Tabla 6: Indice de competitividad global en 2016	30
Tabla 7: Costos de fletes	35
Tabla 8: Proyecciones de la sociedad portuaria para el 2017.....	36
Tabla 9: Proyecciones puerto de Contecar para el 2017	39

Introducción

La siguiente investigación tiene como fin, realizar una descripción de la situación del puerto de Cartagena y su nivel de competitividad, para afrontar correctamente el tratado de libre comercio con la unión europea. Debido a que, en comparación con otros puertos demuestra problemáticas y deficiencias en el ámbito logístico y comercial teniendo en cuenta que el transporte de mercancías es costoso y lento lo q causa debilidades para afrontar el acuerdo económico que se encuentra en vigencia con la unión europea de la manera más óptima.

Resumen

El siguiente trabajo tiene como fin analizar la situación actual que enfrenta el puerto de Cartagena, asumiendo el tratado de libre comercio vigente desde 2013 con la Unión Europea y así caracterizar los procedimientos que han causado complicaciones para los importadores y exportadores desde el puerto de Cartagena hacia la unión europea, y así identificar los aspectos claves que se requieren para afrontar el tratado y generar un crecimiento económico, asumiendo que este puerto es catalogado hoy en día como un punto geo estratégico clave para el comercio internacional en la región.

Para esto es importante determinar el nivel de competitividad en diferentes aspectos en cuanto al manejo y operaciones del puerto frente a la unión europea.

Con base en lo anterior, se debe obtener un panorama sobre el estado actual del puerto y los retos que debe asumir con la apertura al mercado europeo, así caracterizar un plan estratégico para mitigar las falencias y seguir como un punto clave en desarrollo constante para el comercio exterior y puerto insignia para las demás regiones del mundo como ha sido en los últimos años.

Los resultados manifestados servirán como punto de partida para determinar qué cosas podrían mejorarse dentro del ámbito logístico para asumir de la manera más óptima y eficaz el comercio no solo con Europa si no con los demás países del mundo de igual forma.

Objetivos

Objetivo general

Analizar la competitividad del puerto de Cartagena basándose en el intercambio comercial con la unión europea, identificando las exportaciones e importaciones, a su vez, hallar causas que generan complicaciones causando un efecto directo en los importadores y exportadores, con el fin de formular estrategias que permitan mitigar las falencias que afectan al puerto competitivamente centrandose en el tratado de libre comercio entre Colombia y la unión europea desde su entrada en vigencia en 2013 hasta el 2015

Objetivos específicos

- Analizar el movimiento de carga que se originó a través del tratado de libre comercio Colombia Unión europea desde su entrada en vigencia.
- Evaluar las falencias del puerto de Cartagena, que generan efectos negativos en los importadores y exportadores de Colombia hacia la unión europea.
- Formular estrategias que permitan al puerto de Cartagena ser mas competitivo frente al movimiento de exportaciones e importaciones.

1. Descripción del proyecto

1.1. Formulación del problema

Actualmente en Colombia precisamente en el puerto de Cartagena se observan deficiencias como restricciones para el acceso por carretera, baja profundidad para el acceso de buques y barcos, congestiones, inseguridad, represamientos, altos costos y procesos lentos que derivan en una baja competitividad causando dificultades de crecimiento y desarrollo para la región y el país.

Aunque es cierto que el país geográficamente tiene una muy buena ubicación frente al comercio marítimo, las dificultades y su baja competición complican el panorama de un comercio internacional eficaz, reflejando que el puerto necesita una mayor preparación logística para afrontar el comercio internacional a largo plazo con altos estándares de calidad.

1.2.Cuál es la pregunta(s) de investigación que desea resolver?

- ¿Se encuentra Colombia preparada en cuanto los procesos logísticos y comerciales para asumir las responsabilidades del TLC con la Unión Europea eficazmente?
- ¿Los procedimientos efectuados en el puerto de Cartagena son lo suficientemente adecuados para afrontar correctamente el acuerdo económico?
- ¿Qué mejoras requiere el puerto de Cartagena para ser más competitivo de cara al TLC entre Colombia y la Unión Europea?

1.3. Marco teórico

Desde el punto de vista del mercantilismo los intercambios comerciales en una economía son vinculados con la filosofía de mantener un superávit en la balanza comercial de un país, teniendo como objetivo principal que el estado intervenga en la economía aplicando diferentes estrategias, aterrizando la idea anteriormente mencionada, es un modelo que se aplica actualmente con el intercambio comercial mediante los tratados de libre comercio y las medidas arancelarias y no arancelarias que asume cada estado al momento de las negociaciones con otros países para poner en practica el comercio exterior e internacional.

Teniendo en cuenta que la competitividad es un pilar fundamental en la actualidad para el crecimiento de los países y así asumir correctamente las relaciones bilaterales, el tratado de libre comercio firmado entre Colombia y la Union Europea en 2013 trae consigo una serie de oportunidades.

Abren para nuestra economía oportunidades muy grandes, pues, según la Organización Mundial del Comercio (OMC), se trata del primer importador y exportador mundial de bienes, con cifras estimadas de US\$2.132.888 millones y US\$2.349.849 millones, respectivamente. Así mismo, la UE ocupa el primer lugar en el mundo en compra y venta de servicios comerciales con montos de US\$784.286 millones y US \$644.360 millones. La Unión Europea tiene el PIB más grande en el mundo, representando

aproximadamente el 20% del PIB mundial, medido en términos de PPP.
(MIN.TIC, 2013)

Actualmente puerto de Cartagena presenta falencias en materia de infraestructura, procesos logísticos y comerciales, fallas para las cuales hay que buscar medidas teniendo en cuenta que la unión europea representa un amplio mercado para Colombia, según Analdex, destaca que la Unión Europea es el segundo socio comercial del país y señala que el TLC (con un potencial de 500 millones de consumidores, con un PIB per cápita de 30.000 dólares), reemplaza y amplía en buena hora el SGP Plus (Sistema Generalizado de Preferencias), que desde 1991 ofrecía beneficios unilaterales a una base de 6.000 productos, y que ahora con el tratado en vigencia amplía las posibilidades de acceso a ese mercado.

Los altos costos de exportación son un dolor de cabeza para los empresarios colombianos, pero aun así las exportaciones hacia la unión europea han crecido en los últimos 2 años, Según las últimas cifras disponibles respecto a los primeros 21 meses de vigencia del Acuerdo, reveladas por la oficina de estadísticas de la UE (Eurostat), las exportaciones colombianas de los productos del agro a la Unión Europea “han crecido en un 9,7%. Estos bienes, compuestos principalmente por banano y café, totalizan casi 3 mil millones de Euros (2.994,7 millones de Euros) y representan el 21% de las ventas totales de Colombia a la UE”. (Eurostat, 2013)

Los procesos logísticos y la calidad de la infraestructura son procesos por mejorar en el puerto de Cartagena para ser más competitivos frente al comercio internacional, ya que, según Nullvalu “las Restricciones para el acceso por carretera,

saturación de espacio, poca profundidad para acceso marítimo, falta de equipos, deficiente seguridad y desorden administrativo, hacen parte de la lista de problemas que afectan a los puertos más importantes del país” (Nullvalu, 2005).

1.4. Características generales del proyecto

Aspectos económicos: Teniendo en cuenta la relación de la competitividad con el comercio exterior y la productividad en los puertos directamente relacionada con el desarrollo económico y comercial del país, en Colombia el proceso de privatización del sistema portuario, beneficiado por la excelente ubicación geoestratégica ha consolidado a los puertos en materia de competitividad

Solo el año pasado, los puertos marítimos colombianos- incluidos operadores portuarios y sociedades portuarias del sector público y privado- movieron en total 153 millones de toneladas de carga, registrando un aumento del 1,3% frente al 2011, según cifras del DANE. (Garcia, 2016)

Aspectos logísticos: los costos de la logística en los puertos de Colombia son elevados, aclarando que el país tiene un puntaje de 2.54 sobre 5.00 en el índice de desempeño logístico del Banco Mundial, lo cual genera una oportunidad de analizar cuáles son los factores determinantes de dicha calificación y cuáles serían las posibles cosas por corregir para potenciar la competitividad del país a corto, mediano y largo plazo.

1.5. Políticas y normas gubernamentales

Ante la situación de crisis administrativa, operativa y comercial la normatividad del puerto de Cartagena están marcadas por las siguientes normas:

- 1) Decreto 2171 de 1992
- 2) Decreto 708 de 1992
- 3) Decreto 838 de 1992
- 4) Ley 105 de 1993
- 5) Ley de 1994
- 6) Ley 336 de 1996
- 7) Decreto 1179 de 1999
- 8) Decreto 1180 de 1999
- 9) Decreto 1800 de 2003
- 10) Decreto 2053 de 2003

Todas las anteriores son funciones asignadas a las entidades competentes una vez aprobado el estado de puertos marítimos han sido modificadas en diferentes oportunidades resultando esto un esquema institucional para la regulación de la normatividad de puertos.

1.6. Factores determinantes:

Los altos costos de transporte y la carencia de una infraestructura adecuada el puerto de Cartagena a nivel internacional plantea un escenario preocupante en el cual se debe indagar sobre las causas que causan este bajo nivel de competitividad en el puerto, para ello se debe analizar los aspectos sociales, logísticos y económicos para plantear soluciones que permitan sostener el tratado de libre comercio con la Unión Europea y acceder a mas tratados sin generar complicaciones en materia de procedimientos para el país.

CAPITULO 2. Movimiento de carga entre Colombia y la Unión Europea

2.1. Ventajas del TLC con la Union Europea

- 1) Eliminación de las barreras que limitan una mayor participación de Colombia en el mercado Europeo que es clave en el consumo mundial de productos y servicios.
- 2) La eliminación y reducción de aranceles y barreras no arancelarias de las exportaciones colombianas para lograr una mayor competitividad de los productos industriales y agrícolas colombianos.
- 3) Nivelar el mercado para las empresas Colombianas que compiten directamente con países como México, Chile y países centro americanos que tienen medidas preferenciales con la Unión Europea.
- 4) Un entorno de menores precios para la compra de bienes y servicios provenientes de la Europa
- 5) Acceso a servicios provenientes de Europa que permitan acceder a los consumidores a mejores prácticas en la industria.
- 6) La generación de empleos calificados y el aumento de la cooperación para mejorar los niveles de competitividad de los sectores productivos.

2.2. Desventajas del TIC con la Unión Europea

- 1) Este tratado genero un paro agrario que se puede repetir trayendo consigo problemas económicos para el país.

- 2) Dado que la unión europea subsidia algunos productos como la leche y la carne, la importación de estos productos puede traer problemas para los gremios locales que producen estos productos.

2.3 Procedimientos portuarios

Tomando la definición de puerto mamonal sobre la operación portuaria, esta se define como “Es la entrada, salida, fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre y permanencia de naves en el ámbito territorial de un puerto”. (Mamonal, 2012) Teniendo en cuenta lo anterior es importante identificar los procedimientos portuarios que se llevan a cabo en el puerto de Cartagena, Para puerto de mamonal son los siguientes en su respectivo orden.

- 1) **Atraque:** Es una actividad que se basa en acercar la embarcación a otra, a tierra, o a un muelle.
- 2) **Practicaje:** Este servicio es prestado por la sociedad portuaria y consta de que una persona con los conocimientos idóneos se encarga de hacer pasar el buque por un determinado lugar conociendo la infraestructura del puerto, asesorando al capitán del barco sobre la entrada y salida del puerto realizando las maniobras correctas.
- 3) **Remolque:** Este procedimiento reúne las operaciones náuticas de ayuda de un buque para engancharse a otro proporcionándole movimiento, el capitán del buque es quien solicitara esto de ser necesario, realizando este procedimiento en el momento que el barco llega al puerto.
- 4) **Amarre:** Siguiendo las instrucciones del capitán del buque, este procedimiento se lleva a cabo cuando se recojen las amarras y se fijan en tierra firme.

- 5) **Fondeo:** Este procedimiento se lleva a cabo cuando se deja caer el ancla para fijar el barco, cada autoridad portuaria se encarga de cobrar las tarifas necesarias por el puesto de fondeo.
- 6) **Estiba:** Estas son las operaciones que se llevan a cabo para organizar las mercancías y ubicarlas en las áreas de carga, asumiendo la normatividad de cada puerto.
- 7) **Desestiba:** En este procedimiento se basa en la entrada de mercancías hasta la bodega y su almacenamiento, comprendido de los movimientos horizontales y verticales para mover la mercancía.
- 8) **Carga y descarga:** Desde el momento en que la mercancía queda colgada del equipo hasta que es desenganchada por los estibadores del barco o buque, mientras que la descarga se realiza finalizado al momento que la carga descansa en el vehículo para ser transportada.
- 9) **Transporte:** Es la manipulación de la carga para ser movida al lugar de destino para ser cargada o descargada.

2.4. Análisis del TLC con la Union Europea

La magnitud del acuerdo comercial con la Unión europea es el más importante componente de la agenda de Colombia, luego de la firma del TLC con los Estados Unidos. Este acuerdo se basa en la inserción gradual de los productos y servicios Colombianos en las corrientes del comercio exterior con la UE y viceversa, este genera un

aporte importante plasmado en oportunidades hacia un mercado de consumo de más de 500 millones de consumidores.

Aunque este acuerdo abre la posibilidad para el desarrollo económico del país, también es de tener en cuenta que Colombia es una economía emergente mientras que la UE es una economía desarrollada que podría traer ciertas desventajas para la industria nacional por los procesos de producción de la industria Colombiana.

Para afrontar estas diferencias entre economías es de vital importancia para el estado asumir rasgos logísticos que le permitan ser más competitivos, específicamente en materia de infraestructura y la preparación del aparato productivo para generar una disminución de costos y un proceso exitoso en los mercados internacionales.

2.5. Movimiento de carga domestica (TEUS 2.000-2.015)

En la siguiente tabla se puede observar el movimiento de carga conterizada desde el año 2.000 al 2.015, se puede apreciar el crecimiento que ha tenido el flujo de contenedores en la sociedad portuaria regional de Cartagena llegando a aumentar en mas de un 300% el movimiento de contenedores domesticos entre los llenos y vacios tanto descargados como cargados respectivamente.

Tabla 1: Movimiento de contenedores domesticos

AÑO	CONTENEDORES DOMESTICOS				TOTAL AÑO
	LLENOS		VACIOS		
	DESCARGADO	CARGADO	DESCARGADO	CARGADO	
2000	58.392	53.644	13.927	22.927	148.890
2001	75.582	67.736	20.882	32.351	196.551
2002	80.328	87.559	36.264	30.783	234.934
2003	95.034	97.675	36.720	35.265	264.694
2004	117.971	115.782	31.981	32.877	298.611
2005	135.998	123.036	33.326	44.932	337.292
2006	183.253	153.342	31.583	63.389	431.567
2007	206.783	154.176	29.611	92.636	483.206
2008	211.055	165.908	28.455	79.728	485.146
2009	183.936	155.405	32.425	71.240	443.006
2010	223.439	172.744	27.435	81.080	504.698
2011	242.500	177.725	24.957	105.271	550.453
2012	268.830	182.980	20.550	120.481	592.841
2013	264.253	177.954	17.564	116.826	576.597
2014	276.623	185.093	15.232	111.878	588.826
2015	274.380	175.469	11.872	120.121	581.842

Adaptada de organización puerto de Cartagena 2.016

2.6. Movimiento de carga de transbordos (TEUS 2.000-2.015)

En la siguiente tabla se puede observar el movimiento de transbordos realizados desde el año 2.000 al 2.015, se puede observar de igual forma el crecimiento que ha tenido el flujo de transbordos en la sociedad portuaria regional de Cartagena llegando a aumentar en mas de un 1000% el movimiento de transbordos en los últimos 15 años entre los llenos y vacios tanto descargados como cargados respectivamente.

Tabla 2: Movimiento de contenedores para transbordo

AÑO	TRANSBORDO				TOTAL AÑO	CRECIMIENTO SUMADO TRANSBORDO Y DOMESTICO
	LLENOS		VACIOS			
	DESCARGADO	CARGADO	DESCARGADO	CARGADO		
2000	71.055	71.962	13.966	14.064	171.047	N/A
2001	104.658	104.461	20.216	20.301	249.636	39,50%
2002	87.930	84.463	13.442	12.553	198.388	-2,90%
2003	87.649	89.360	6.989	6.639	190.637	5,10%
2004	75.068	72.426	12.086	10.673	170.253	3,00%
2005	91.515	92.530	14.429	14.094	212.568	17,30%
2006	124.415	123.183	32.766	32.480	312.844	35,40%
2007	139.751	136.891	40.688	39.759	357.089	12,90%
2008	189.784	188.356	73.075	65.906	517.121	19,30%
2009	256.768	256.830	91.681	93.588	698.867	13,90%
2010	382.737	381.181	82.513	82.014	928.445	25,50%
2011	465.229	462.928	105.037	107.694	1.140.888	18,00%

2012	600.613	592.509	120.548	118.210	1.431.880	19,70%
2013	517.915	527.027	124.184	119.510	1.288.636	10,30%
2014	587.799	589.804	161.019	162.934	1.501.556	9,20%
2015	650.352	654.602	204.409	204.505	1.713.868	10,30%

Adaptada de organización puerto de Cartagena 2.016

2.7. Balanza comercial entre Colombia y la Unión Europea 2004 A 2013

El comercio desde 2004 hasta 2013 ha registrado un aumento a través del tiempo tanto de las importaciones como de las exportaciones, aunque la balanza comercial para Colombia resulta deficitaria.

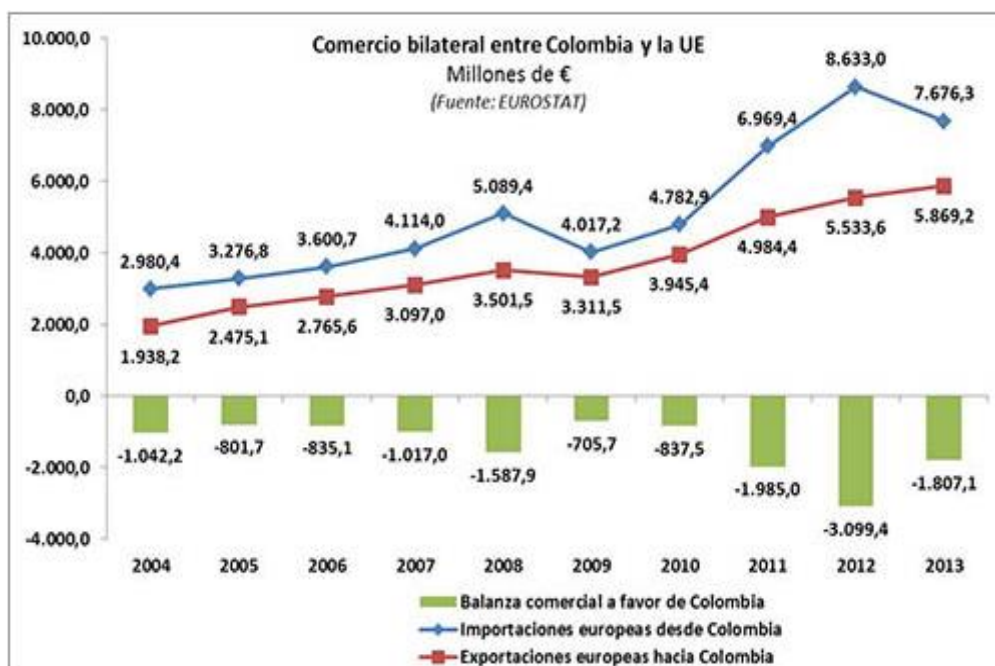


Ilustración 1: Tomado de: delegación de la unión europea en Colombia 2.013

2.8. Escenario de competitividad de los principales puertos de América Latina y el Caribe en 2015

En la siguiente tabla se puede observar el ranking de los 20 mejores puertos marítimos de América Latina según la Cepal, en la que se destaca el puerto de Cartagena entre el top 5 de mejores puertos como un puerto competitivo en la región.

Tabla 3: Puertos con mayor movilización de TEUS en América Latina

Numero en el ranking	Puerto	País	TEU movilizadas
1	Santos	Brasil	3.645.448
2	Colon	Panamá	3.577.427
3	Balboa	Panamá	3.294.113
4	Cartagena	Colombia	2.606.945
5	Manzanillo	México	2.458.135
6	Callao	Perú	1.900.444
7	Guayaquil	Ecuador	1.764.937
8	Kingston	Jamaica	1.653.272
9	Buenos Aires	Argentina	1.433.053
10	Freeport	Bahamas	1.400.000
11	San Juan	Puerto Rico	1.210.503
12	San Antonio	Chile	1.170.184
13	Limón-moin	Costa Rica	1.108.573
14	Lázaro Cardenas	México	1.068.747
15	Veracruz	México	931.613
16	Buenaventura	Colombia	911.533
17	Valparaíso	Chile	902.542
18	Caucedo	República Dominicana	826.935
19	Montevideo	Uruguay	811.297
20	Paraná	Brasil	782.346

Fuente: Cepal, perfil Marítimo y logístico de América y el Caribe, Mayo 2016

2.9. Comparativo de movimiento de carga entre los principales puertos marítimos de Colombia

En la siguiente tabla se puede apreciar las exportaciones por toneladas de los principales terminales marítimos de Colombia desde el 2.013 hasta el 2.015 respectivamente evidenciando que la sociedad portuaria de Cartagena es el terminal marítimo mas utilizado en Colombia para el transito marítimo y las exportaciones, el cual para el 2.015 evidencio un movimiento de carga de 6.352.646 toneladas, seguido de la sociedad portuaria de Buenaventura con 3.960.370 toneladas, en el mismo orden la sociedad portuaria de santa marta con 3.769.963 toneladas, y por ultimo la sociedad portuaria de barranquilla con 3.023.294 toneladas, resaltando que estas cifras contrastan con la tabla anterior en la que el puerto de Cartagena y el de buenaventura destacan dentro de los mas utilizados de america latina.

Tabla 4: Movimiento de carga por tonelas de los principales puertos maritimos de Colombia

PUERTO	2.013	2.014	2.015
Zona Portuaria Cartagena	9.774.412	6.716.003	6.352.636
Colombiana De Petroleos	5.781.928	3.491.518	2.717.326
Terminal de Contenedores de Cartagena	778.487	717.263	1.222.757
SPR Cartagena	1.304.991	1.399.323	965.958
Puerto De Mamonal S.A.	450.777	449.680	559.054
Argos S.A.	915.327	409.650	427.643
Sociedad Portuaria Puerto Bahia S.A.	-	-	238.613
Compañía De Puertos Asociados S.A.	131.954	172.514	155.571
Algranel S.A.	28.581	39.391	55.304
Oiltanking Colombia S.A.	-	2.672	5.611
Puerto Buenavista S.A.	-	-	4.799
Sociedad Portuaria Del Dique	367.365	25.393	-
Vopak S.A.	-	3.599	-
Sociedad Portuaria Bavaria S.A.	15.002	5.000	-
Zona Portuaria Buenaventura	4.204.543	3.819.164	3.960.370
SPR Buenaventura	2.226.767	2.245.338	2.302.580
Grupo Portuario S.A.	1.043.780	669.074	1.018.927
Terminal De Contenedores De Buenaventura	933.996	904.752	638.863
Zona Portuaria Santa Marta	5.171.176	1.509.371	3.769.963

SPR Santa Marta	2.510.055	1.509.371	3.769.963
C.I. Productos De Colombia S.A.	2.661.121	-	-
Zona Portuaria Barranquilla	4.126.011	3.733.715	3.023.294
SPR Barranquilla	1.232.861	1.155.190	1.028.694
Sociedad Portuaria Portmagdalena S.A.	1.882.059	1.428.749	735.021
Compañía De Puertos Asociados S.A.	634.443	494.400	534.761
Sociedad Portuaria De Palermo S.A	235.213	439.738	356.073
Vopak S.A.	117.471	168.530	229.201
Portuaria Michellmar S.A.	23.964	47.108	119.545
Portuaria Riverport S.A.	-	-	19.999

Tabla 4: Fuente: Colombia trade, procolombia 2.016

2.10. Balanza comercial entre Colombia y la Unión Europea en 2015

La balanza comercial entre Colombia y la Unión europea muestra una notable disminución en comparación con el año 2013, teniendo en cuenta que para dicho año la balanza comercial fue deficitaria por un valor de 1.800 millones de euros, mientras que para el 2015 solo registro un valor deficitario por 45 millones de dólares lo cual demuestra que el Tratado de libre comercio ha llevado a cambios significativos positivos para el país.

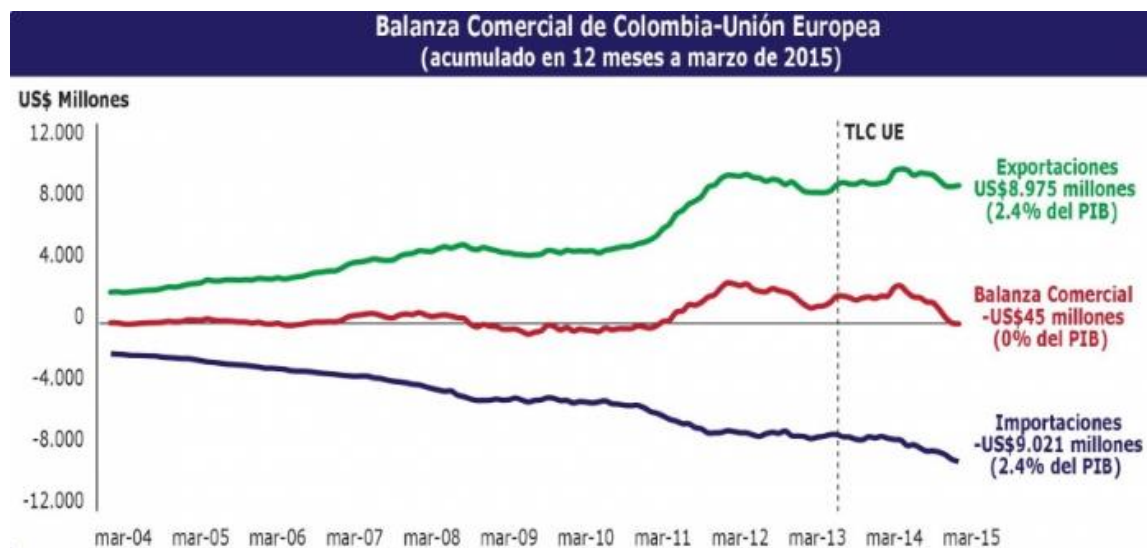


Ilustración 2: Fuente: cálculos y elaboración Anif con base en DANE.

2.11. Exportaciones de Colombia hacia la Unión Europea en 2013

En el 2013 entre España, Reino unido y países bajos importaron más del 50% de los productos de Colombia

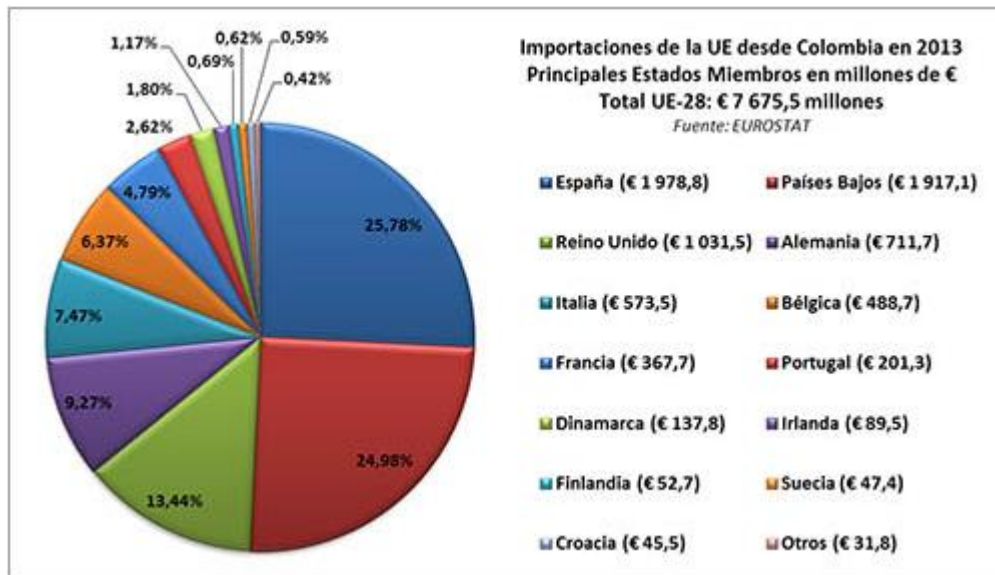


Ilustración 3: Tomado de delegación de la unión europea en Colombia

2.12. Tiempo de transito de Cartagena a los principales puertos de Europa

Según Procolombia, teniendo en cuenta que el 90% del comercio internacional de Europa se realiza vía marítima, el tiempo de transito de transporte desde la zona portuaria de Cartagena hasta los puertos de Europa oscilan entre los 17 y 24 días a los puertos de Londres en Inglaterra, Malmö en Suecia, Barcelona en España, Pireo en Grecia y Tallin en Estonia.

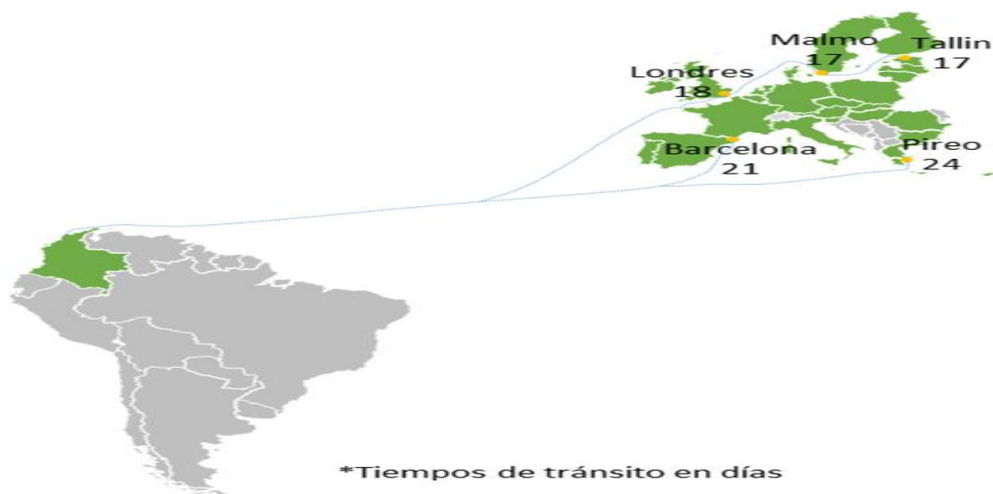


Ilustración 4: Tomado de: Procolombia 2.016

2.13. Principales destinos de exportación de Colombia en 2016

En la siguiente tabla se resalta la importancia que va adquiriendo el TLC entre Colombia y la Union Europea a través del tiempo y es que Bélgica, Países Bajos y Alemania son los principales destinos de exportaciones de Colombia a la UE y se ubican dentro de los principales socios comerciales claves.

Tabla 5: Principales países a los que exporto Colombia en 2016

N°	País Destino	Ene-Sep 2015 US\$FOB	Ene-Sep 2016 US\$ FOB	Part. 2016	Var. 15/16	Var. Neta
1	Estados Unidos	2.891.659.670	2.848.333.294	27,6%	-1%	(43.326.376)
2	Ecuador	1.036.983.477	805.848.808	7,8%	-22%	(231.134.668)
3	Perú	738.115.515	649.905.513	6,3%	-12%	(88.210.002)
4	México	597.873.360	621.178.070	6,0%	4%	23.304.710
5	Venezuela	760.001.338	530.945.770	5,1%	-30%	(229.055.568)
6	Brasil	565.060.081	416.396.051	4,0%	-26%	(148.664.030)
7	Bélgica	357.666.866	306.133.526	3,0%	-14%	(51.533.340)
8	Países Bajos	270.297.495	290.516.060	2,8%	7%	20.218.565
9	Alemania	291.504.965	289.990.516	2,8%	-1%	(1.514.448)
10	Chile	348.585.015	289.535.248	2,8%	-17%	(59.049.767)
	Otros	3.617.592.134	3.289.100.073	31,8%	-9%	(328.492.061)
	Total general	11.475.339.916	10.337.882.929	100,0%	-10%	(1.137.456.987)

Fuente: DANE. Cálculos: ProColombia

Es importante destacar que el comercio es una pieza clave en las relaciones bilaterales entre Colombia y la Union europea, La UE es el segundo socio mas importante comercial para Colombia después de los Estados Unidos, razón por la cual para la economía del país esto resulta fundamental, teniendo en cuenta que, para el 2.015 el movimiento de cargas totalizo los 13.000 millones de euros aproximadamente, para redondear este flujo de bienes según cifras de portafolio “las exportaciones agrícolas colombianas a la UE alcanzaron un nuevo récord en 2.015 totalizando los 2.000 millones de euros”, en comparación de este valor con las exportaciones agrícolas antes de la entrada en vigencia del acuerdo entre 2.012 y 2,013, estas rondaron los 1.500 millones de euros.

Es importante resaltar la movilización de contenedores en los últimos 15 años y mas aun observar las cifras de crecimiento que tiene Colombia desde el 2.013 con un 10.3% de crecimiento constante que lleva que en 2.014 tuvo un crecimiento del 9.2% y en 2.015 nuevamente del 10.3% porcentajes que contrastan con el aumento del comercio que se tiene con la Union Europea y el flujo de bienes y servicios que se lleva a cabo bilateralmente.

CAPITULO 3. Falencias que afectan a el puerto de Cartagena y que generan efectos negativos en los importadores y exportadores de la Union Europea.

3.1. Problemas de infraestructura del puerto de Cartagena

Según un informe del banco mundial a través del cual busca contribuir a la definición de una política portuaria en Colombia que permita responder al reto de la globalización y al incremento de demanda de servicios de transporte por vía marítima,

Así lo revela un informe del Banco Mundial a través del cual busca contribuir a la definición de una política portuaria en Colombia, que responda al reto de la globalización y al incremento de la demanda en servicios de transporte de carga por vía marítima, que generarán los tratados de libre comercio en los que está involucrado el país

El gobierno nacional de Colombia tiene un gran desafío con el TLC con la Unión Europea y es que debe implementar medidas para mejorar las vías terrestres y marítimas, así como mejorar los procesos logísticos y las capacidades de los puertos.

Dadas las condiciones actuales del puerto de Cartagena los pasos a seguir son guiarse hacia un sistema portuario que permita articular las cadenas de suministros con el fin de reducir costos de fletes y transportes que le restan competitividad a los productos Colombianos.

En la siguiente tabla se encuentra el índice de competitividad global del 2016, teniendo en cuenta que para clasificar a los países con este índice se hace fundamental analizar la infraestructura como factor fundamental del desarrollo y nivel de

competitividad de un país, se observa que Colombia en este aspecto ocupa el puesto 61 a nivel mundial.

Tabla 6: Índice de competitividad global en 2016

INDICE DE COMPETITIVIDAD GLOBAL 2.016			
PAISES	RANKING DE COMPETITIVIDAD	INDICE DE COMPETITIVIDAD	VARIACION AL 2.015
SUIZA	1°	5,76	0,98%
SINGAPUR	2°	5,68	0,56%
ESTADOS UNIDOS	3°	5,61	1.24%
ALEMANIA	4°	5,53	0,74%
HOLANDA	5°	5,50	0,92%
JAPON	6°	5,47	- 0,12%
HONG KONG	7°	5,46	0,11%
FINLANDIA	8°	5,45	-0,90%
REINO UNIDO	9°	5,43	0,49%
SUECIA	10°	5,43	0,35%
NORUEGA	11°	5,41	0,96%
DINAMARCA	12°	5,33	0,91%
CANADA	13°	5,31	1,24%
CATAR	14°	5,30	1,19%
TAIWAN	15°	5,28	0,47%
NUEVA ZELANDA	16°	5,25	0,96%
EMIRATOS ARABES	17°	5,24	-1,62%
MALASIA	18°	5,23	1,29%
BELGICA	19°	5,20	0,45%
LUXEMBURGO	20°	5,20	0,64%
COLOMBIA	61°	4,28	1,08%

Adaptado de: Datos macro 2.016

3.2. Dificultades en los tramites de comercio exterior

Otro de los factores que afectan los procesos de exportación e importación en Colombia es la poca eficiencia en las aduanas, el gobierno debe implementar medidas para fortalecer las instituciones que reglamentan los documentos para el flujo de mercancías como la DIAN el INVIMA y el ICA los cuales con sus numerosos trámites y trabas en los procesos comerciales generan retrasos que afectan directamente la competitividad del puerto de Cartagena; como un claro ejemplo que por algún error intransigente por parte de las aduanas el buque no pueda atracar y generar retrasos hasta de 14 días en los procesos de importación generando molestias y formando un cuello de botella en el puerto, delimitando que se afronte con la competitividad necesaria el TLC con la Unión europea.

3.3. Vias de acceso en mal estado

Las vías de accesos a los puertos en Colombia generan retraso en las exportaciones y es que la principal vía terrestre a la capital de Bolívar es la transversal del caribe que está conectada a Cartagena con el centro del país.

El deficiente estado de la infraestructura vial afecta el transporte de carga, disminuyendo, la competitividad logística en el país. Esta condición resulta grave teniendo en cuenta los Tratados de Libre Comercio, TLC, con la Unión Europea, entre otros. (país, 2013).

Teniendo en cuenta que, el canal de acceso a la bahía de Cartagena es por donde ingresan las mercancías, más conocidos como el canal de bocachica. Este canal

cuenta con un ancho de 132 metros y un calado de 15 metros, permite acceso a buques de hasta 10.000 TEUS y buques con carga al granel hasta de 100 mil toneladas.

Este canal está al borde del límite y es que con los tratados de libre comercio vigentes que tiene el país generara aún más retrasos en los procesos de logística del puerto en cargue y descargue de mercancías.

3.4. Sedimentación del canal del dique

En el canal del dique se entiende que “Esta subregión está localizada en la región Caribe colombiana y la conforman diecinueve municipios: siete en el departamento del Atlántico (Campo de la Cruz, Manatí, Repelón, Santa Lucía, Sabanalarga, Luruaco y Suan), once en Bolívar (Cartagena, Arjona, Arroyo Hondo, Calamar, Mahates, Maríalabaja, San Cristóbal, San Estanislao, Santa Rosa del Lima, Soplaviento y Turbana) y uno en Sucre. (Díaz, 2006).

El canal del dique esta denominado como un canal excavado, ya que no tiene ningún tipo de recubrimiento alguno, se encuentra localizado al norte de Colombia con un trayecto de 115 km, la función principal del canal es utilizar cierto tramo del río magdalena para comunicar fluvialmente la parte interna del país con la desembocadura en las costas del país.



Ilustración 5: Tomado de: Un Periodico Universidad Nacional 2.009

La sedimentación del canal del dique es un problema latente que afecta no solo al comercio exterior sino también al medio ambiente; en ocasiones se han registrado altos niveles de sedimentación que afectan la profundidad del mar y conllevan a problemas de navegabilidad para los barcos y buques causando que puedan encallarse, adicionalmente a ello genera problemáticas ambientales que derivan en dificultades socio ambientales para la región afectando a la fauna y flora.

Este problema afecta a los pescadores y directamente a las personas vulnerables de la región generando retrasos para la región y problemas que necesitan una pronta solución para el desarrollo de la región a nivel socio económico y que permita también un óptimo manejo del comercio entre países.

3.5. Costos de fletes y transportes

Una de las debilidades que tiene Colombia y el puerto de Cartagena es el costo de fletes, pero más que ellos el transporte interno de mercancías por el mal estado de las vías puede generar un sobre costo hasta del 35% del producto.

Es bien sabido que la competitividad de las exportaciones de Colombia está relacionada con los problemas del transporte terrestre y su atraso en temas de infraestructura, la alta obsolescencia del parque automotor, los elevados costos de la gasolina y ACPM y los subdesarrollos de sistemas de transporte económicos como el fluvial encarecen los productos y disminuyen la competitividad del país a través del puerto de Cartagena.

Siendo así, “la idea del alto costo encuentra respaldo en las mediciones del Doing Business 2014 (DB) del Banco Mundial. Ahí se calcula que llevar un contenedor desde la fábrica hasta un barco cuesta 2.335 dólares, lo que nos ubica en el puesto 163 entre 187 países y en la región apenas superamos a Venezuela. (Portafolio, 2014)

3.5.1 Costo fletes terrestres

Para entender la magnitud de los costos terrestres tenemos este ejemplo de un tránsito de mercancías desde Bogotá hacia Cartagena con un tiempo de cargue y descargue de 8 horas respectivamente, en la siguiente tabla se puede apreciar el costo de los fletes que llega casi a los 3.000.000 de pesos lo cual resulta más caro que enviar un contenedor hacia la Unión Europea.

Tabla 7: Costos de fletes

COSTOS DETALLADOS							
Tipo de Costo	Concepto	Valor por tonelada	Valor por tonelada KM	Valor por viaje	Valor por viaje KM	Participación %	
Fijo	Salario	\$37,751.51	\$38.60	\$339,763.55	\$347.41	11.42%	
	Capital	\$34,490.54	\$35.27	\$310,414.84	\$317.40	10.43%	
	Seguros	\$9,980.07	\$10.20	\$89,820.59	\$91.84	3.01%	
	Parqueadero	\$2,628.08	\$2.69	\$23,652.70	\$24.18	0.79%	
	Impuestos	\$889.19	\$0.91	\$8,002.70	\$8.18	0.26%	
	SUBTOTAL Fijo	\$85,739.38	\$87.67	\$771,654.38	\$789.02	25.93%	
	Variable	Combustible	\$97,372.73	\$99.56	\$876,354.61	\$896.08	29.45%
Mantenimiento y reparaciones		\$29,833.54	\$30.51	\$268,501.89	\$274.54	9.02%	
Peajes		\$24,895.56	\$25.46	\$224,060.00	\$229.10	7.53%	
Llantas		\$18,146.46	\$18.55	\$163,318.14	\$166.99	5.48%	
Lubricantes		\$8,529.22	\$8.72	\$76,762.96	\$78.49	2.58%	
Imprevistos		\$4,531.10	\$4.63	\$40,779.86	\$41.70	1.37%	
Lavado y Engrase		\$2,169.51	\$2.22	\$19,525.58	\$19.96	0.65%	
Filtros		\$1,735.88	\$1.78	\$15,622.91	\$15.97	0.52%	
SUBTOTAL Variable		\$187,213.99	\$191.43	\$1,684,925.93	\$1,722.85	56.63%	
Otros		Comisiones y prestaciones	\$38,082.19	\$38.94	\$342,739.70	\$350.45	11.52%
		Factor de administración	\$14,921.77	\$15.26	\$134,295.89	\$137.32	4.51%
	Retefuente e ICA	\$4,609.04	\$4.71	\$41,481.36	\$42.41	1.39%	
	Costo Adicional Espera	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	0%	
	SUBTOTAL Otros	\$57,612.99	\$58.91	\$518,516.95	\$530.19	17.42%	
Total Costos de Operacion		\$330,566.36	\$338.01	\$2,975,097.26	\$3,042.05		

Fuente: sise (sistemas de información)

3.6. Análisis del puerto

La organización puerto de Cartagena esta catalogada como como el mejor puerto del caribe según “the Caribbean Shipping Association” que la certifico como el mejor terminal de contenedores en 2005, 2006, 2007, 2009, 2010, 2011 y 2015.

Para esta organización es importante sostener este nombramiento por lo cual es importante planear estrategias que le permitan mantenerse en una buena posición y a su vez asumir el crecimiento del comercio internacional a futuro proyectando las capacidades de almacenamiento que tendrán a futuro.

En la siguiente tabla se puede observar las proyecciones que tiene la o “Sociedad portuaria de Cartagena” para la recepción de TEUS entre otros indicadores entre el 2.014 y las esperadas para el 2.017.

Tabla 8: Proyecciones de la sociedad portuaria para el 2017

SPRC	2.014	2.015 - 2.017
Capacidad anual	1.5 millones de TEUs	2 millones de TEUs
Atiende buques hasta	6.000 TEUs	16.000 TEUs
Profundidad	14 metros	16.5 metros
Muelles	<p>Muelle marginal de 700 metros para barcos de hasta 150.000 toneladas.</p> <p>Dos espigones para barcos <i>feeder</i> de 186 y 202 metros.</p>	<p>Muelle de 700 metros para barcos de hasta 180.000 toneladas de peso.</p> <p>Dos espigones para para barcos <i>feeder</i> de 186 y 202 metros.</p>

Grúas de muelle	6 grúas pórtico STS con alcance de hasta 22 contenedores de manga y capacidad <i>twinlift</i> para descargue de dos contenedores de 20".	8 grúas pórtico STS con alcance de hasta 22 contenedores de manga y capacidad <i>twinlift</i> para descargue simultáneo de dos contenedores de 20 pies.
	3 grúas MHC de 100 toneladas de capacidad.	3 grúas móviles de 100 toneladas de capacidad.
SPRC	2.014	2.015 - 2.017
Área de patio	20 hectáreas con 28.000 celdas de almacenamiento de contenedores apilados hasta por 6 de alto.	25 hectáreas con más de 30.000 celdas de almacenamiento de contenedores apilados.

RTGs	31 grúas RTGs.	32 grúas RTGs eléctricas que operan de forma silenciosa y cero emisiones de CO2.
Tomas refrigerados	de 1.500 tomas equipadas con sensores para monitorear las temperaturas y carga en tiempo real.	1.500 tomas equipadas con sensores para monitorear temperaturas y carga en tiempo real.
Tracto camiones	81 tracto camiones para el transporte interno de la carga.	81 tracto camiones para el transporte interno de la carga.
Puerta de acceso	6 carriles con tecnología OCR, portales de detección, radiación y quioscos de autoservicio.	6 carriles equipados con tecnología OCR, portales de detección, radiación y quioscos de autoservicio.

FUENTE: ORGANIZACIÓN PUERTO DE CARTAGENA 2.016

En la siguiente tabla se puede observar las proyecciones que tiene el puerto de “Contecar” para la recepción de TEUS, además de otros indicadores entre el 2.014 y las esperadas para el 2.017.

Tabla 9: Proyecciones puerto de Contecar para el 2017

CONTECAR	2.014	2.015 - 2.017
Capacidad anual	1.5 millones de TEUs	3.2 millones de TEUs
Atiende buques hasta	6.000 TEUs	16.000 TEUs
Profundidad	14 metros	16.5 metros
Muelles	Un muelle marginal de 1.000 metros.	• Un muelle marginal de 1.000 metros.
Grúas de muelle	6 grúas pórtico STS con alcance de hasta 22 contenedores de manga y capacidad <i>twinlift</i> y descargue simultáneo de dos contenedores de 20 pies.	• 13 grúas pórtico STS con alcance de hasta 22 contenedores de manga y capacidad <i>twinlift</i> para descargue simultáneo de dos contenedores de 20 pies.
Área de patio	20 hectáreas con 25.000 celdas de almacenamiento de contenedores apilados hasta por 6 de alto.	90 hectáreas con más de 58.000 celdas de almacenamiento de contenedores apilados hasta por 6 de alto.
RTGs	24 grúas RTGs.	60 grúas RTGs eléctricas que operan con cero emisiones de CO2.
Tomas refrigerados	800 tomas equipadas con sesores para	2.400 tomas equipadas con sesores para

	monitorear temperaturas y carga en tiempo real.	monitorear temperaturas y carga en tiempo real.
Tracto camiones	73 tracto camiones para transporte interno de carga.	120 tracto camiones para transporte interno de carga.
Puerta de acceso	6 carriles para la atención de camiones.	12 carriles equipados con tecnología OCR, portales de detección, radiación y autoservicio.
Bodegas		80.000 metros cuadrados.
	20.000 metros cuadrados.	

FUENTE: ORGANIZACIÓN PUERTO DE CARTAGENA 2.016

CAPITULO 4. Estrategias para lograr mayor competitividad del puerto de Cartagena

4.1. Mejoras al canal del dique

Durante el año 2.013 se llevo a cabo un foro mundial ambiental organizado por el periódico el espectador y the nature conservancy donde se afirmo que el gobierno colombiano tenia a disposición alrededor de 1 billon de pesos para invervir en el canal del dique con el fin de proporcionar una solución a las problemáticas sociales, ambientales y de navegabilidad que existen actualmente .

teniendo en cuenta que se han llevado a cabo numerosos estudios para darle solución al problema que trae el canal del dique, es necesario proporcionar soluciones reales que permitan disminuir los efectos negativos que han venido sucediendo. Según, Juan Darío Restrepo, investigador del Eafit, “los sedimentos que arrastra el río a la altura de Calamar equivalen al paso de alrededor de 1.800 volquetas por hora. Un incremento del 34% con respecto a 2005” (Torres, 2016). Lo cual es realmente preocupante e implica el análisis de posibilidades para tomar los correctivos necesarios a dicha problemática.

En la siguiente ilustración se observa el caudal del rio magdalena y la desembocadura del canal del dique en Cartagena en sus diferentes salidas hacia el mar.



Ilustración 6: Tomado de : El espectador 2.013

Cualquier medida que se efectue para las mejoras del canal puede traer consigo problemas ambientales o consecuencias negativas por eso es indispensable pensar no solo en una solución a corto si no también a largo plazo, entendiendo que no solo puede afectar a la zona directamente si no también a todos los actores involucrados en los procesos logísticos como lo son los terminales marítimos de allí exportadores e importadores, líneas navieras, empresas y demás entes que puedan ser afectados continuamente e indirectamente.

La navegabilidad de los buques en el puerto de Cartagena es fundamental para llevar a cabo los procesos de exportación e importación existosamente, derivado esto en un aumento de competitividad lo cual para este caso seria aplicable tomar las siguientes medidas:

Reducir la desembocadura del canal en 3 partes de su respectivo tramo, logrando de esta manera disminuir el caudal del río magdalena, teniendo

como consecuencia que la sedimentación no llegue hasta la desembocadura (colombia, 2009). Evitando así que directamente no lleguen los desperdicios y puedan ser retirados constantemente lo que beneficiaría el correcto tránsito marítimo sin tener la preocupación de la profundidad de las aguas, teniendo en cuenta que esto solo funcionaría si se realiza una constante limpieza en las 3 partes reducidas del canal .

Desarrollar la implementación en el canal de una puerta, para así, controlar la sedimentación que llega a la bahía y constantemente realizar limpiezas en la zona donde se encuentra la puerta que frene la sedimentación en la desembocadura con el fin de mantener controlada la navegabilidad de los buques y así garantizar un comercio marítimo eficiente plasmado en un mayor índice de competitividad por reducción de tiempos y movimientos para la entrada y salida de buques.

Estas estrategias podrían llegar a mantener los niveles de las aguas y así con la reducción de la sedimentación recuperar a través del tiempo la cantidad de sedimentos que han quedado en la bahía, lo que permitirá movilizar el comercio exterior, esto traería no solo un beneficio para el ecosistema si no que permitiría un eficaz flujo de los buques sin que se vea afectado el calado por la sedimentación, lo cual beneficia la competitividad y así, el intercambio de bienes.

Los municipios aledaños que se ven afectados por la gran cantidad de desperdicios que afectan ambientalmente a la región y también al sector de la pesca, se verían beneficiados por la reducción en la cantidad de sedimentación que fluye constantemente.

4.2. Estrategias para el mejoramiento de las vías de acceso

En el país existe la necesidad de implementar políticas de infraestructura vial que responda correctamente a los retos que trae consigo la firma de los tratados de libre comercio, aunque también es importante la vigilancia de entidades que garanticen que los procedimientos sean los acertados y para ello, el papel de la superintendencia de puertos y transporte está relacionado con el cumplimiento de las normas del buen servicio dentro del ámbito de los trámites legales de las diferentes sociedades portuarias que existen, para garantizar transparencia en los procesos y brinda a su vez vigilancia con controles para preservar un bienestar social y el desarrollo equitativo e igualitario del país para ser competitivos con otros países.

El país cuenta con los recursos económicos suficientes para realizar las mejoras pertinentes para mejorar la eficiencia en los procesos de transporte, una posible solución a la problemática de la infraestructura vial es invertir en la construcción de vías 4G pero que no solo sean planteadas para desatascar las vías por 3 o 4 años, se debe mirar más allá del horizonte y construir las vías con los carriles suficientes y crear rutas que disminuyan no solo los tiempos del movimiento de las mercancías si no también los costos que en Colombia son demasiado elevados.

Como alternativa se podría utilizar las vías férreas que tiene el país, realizar una inversión económica para su reparación y puesta en marcha derivando esto en que el comercio via férrea es mucho más económico que a través de las carreteras, como claro ejemplo actual el tren de carga que operara a partir del 2017 entre Santa Marta y la Dorada caldas, el objetivo de este tren es transportar la mercancía de las principales ciudades y viceversa.

En la siguiente ilustración se observa el tren que atravesara el tramo entre Santa Marta y la Dorada Caldas.



Ilustración 7: tomada de: El heraldo 2.016

4.3. Análisis de la competitividad del país

Según el índice de competitividad global Colombia se encuentra en el puesto numero 61° a nivel mundial, razón por la cual se deben realizar reformas a la infraestructura vial, adicionando que “la calidad y extensión de la red de infraestructura impacta significativamente en el crecimiento económico y reduce la desigualdad de ingresos y la pobreza de muchas maneras” (Schwab, 2012, pág. 5). Un país desarrollado en el aspecto de la infraestructura brinda las garantías necesarias para el crecimiento del país.

Para concluir, si se analiza el estado actual del puerto de Cartagena el cual gano el premio como mejor puerto del Caribe por séptima ocasión se puede resaltar que de solucionar los problemas anteriormente mencionados le permitiría a Colombia ascender en el escalafón de competitividad global de manera importante, contrastando el premio

otorgado al puerto con las falencias que presenta el país, resulta esperanzador un desarrollo importante que beneficie directamente no solo el hecho de asumir eficientemente el tratado de libre comercio con la unión europea reduciendo los efectos negativos para los importadores y exportadores en términos de costos, logísticos y de reducción de tiempos, si no que generaría beneficios internos para el país, desarrollo de la region y cambios significativos social, ambiental, legal y económicamente.

Conclusiones

El gobierno nacional tiene un gran desafío para asumir de la manera mas competitiva posible el tratado de libre comercio con la Union Europea, aunque es cierto que las cifras del comercio entre ambas partes se encuentran en constante aumento, existen ciertas causas que imposibilitan que halla una mayor eficiencia por parte del país, como lo son la carencia de vías terrestres en optimas condiciones para agilizar los procesos de transporte que lleven a una disminución de costos tanto para los importadores como los exportadores.

Es importante tener en cuenta que a pesar de que Cartagena es un punto geo estratégico importante como plataforma logística del comercio internacional y es consolidado como uno de los principales puertos del caribe, existe la obligación del estado trabajar de la mano con las sociedades portuarias para poner en marcha un plan estratégico que le permita disminuir los problemas logísticos y de infraestructura que lo tienen ubicado en el puesto 61° del índice de competitividad global y asi ascender en esta calificación para proyectar al puerto de Cartagena y al país como un país competitivo internacionalmente.

Además del acceso a las vías para el transporte de las mercancías, el importante resaltar los problemas generados por la demora de la eficiencia en las aduanas y los costos altos de los fletes, que encarecen el transporte interno del país y que resulta en la mayoría de las veces mas costoso transportar un contenedor de Bogota a Cartagena, que enviarlo del puerto a Europa, razones por las cuales generan retrasos por los incomodos tramites que se deben llevar a cabo, delimitando asi, la competitividad del puerto para asumir un tratado de libre comercio competitivamente.

Es importante realizar una pronta intervención con la sedimentación actual que presenta el canal del dique, ya que podría generar que los buques encallen debido a los

bajos niveles de calado que presenta la zona, y asumiendo que, cada vez se están transportando una mayor cantidad de TEUS, se requiere de que halla un flujo marítimo en optimas condiciones para asumir el transito de mercancías.

Recomendaciones

Teniendo en cuenta los resultados hallados anteriormente, se debe realizar una investigación para lograr obtener pruebas validas y confiables acerca de las conclusiones planteadas anteriormente.

Según el crecimiento que presenta la sociedad portuaria de Cartagena actualmente y su expectativa de desarrollo, es una pauta importante para dar a conocer al resto del mundo la importancia del puerto de Cartagena como punto geo estratégico clave en el comercio internacional.

Según la sociedad portuaria de Cartagena para el 2017 se espera aumentar la capacidad de soporte para recibir barcos post-panamax y recibir una mayor capacidad de contenedores, de esta manera obtener mayores ganancias y una capacidad de reacción más rápida para la recepción de TEUS por ello es indispensable el dragado del canal del dique e implementar las soluciones para aumentar el transito marítimo y generar una mayor competitividad.

Referencias

colombia, U. n. (2009). *por fin solucion a problemas del canal del dique.*

Diaz, M. M. (Mayo de 2006).

[http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-72_\(VE\).pdf](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-72_(VE).pdf).

Recuperado el 2016, de

[http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-72_\(VE\).pdf](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-72_(VE).pdf):

[http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-72_\(VE\).pdf](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-72_(VE).pdf)

Eurostat. (2013). *Eurostat*. Obtenido de Eurostat:

http://eeas.europa.eu/archives/delegations/colombia/documents/eu_colombia/trade_acuerdo_comercial_c_ue_es.pdf

Garcia, C. P. (2016). Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano. *Revista de logistica*, 1-1.

Mamonal, P. d. (Diciembre de 2012). *Puerto de mamonal s.a sociedad portuaria.*

Recuperado el 2016, de Puerto de mamonal s.a sociedad portuaria:

<http://www.puertodemamonal.com/>

MIN.TIC. (31 de Julio de 2013). *Ministerio de industria y turismo* . Obtenido de Ministerio de industria y turismo:

<http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=6797&dPrint=1>

Nullvalu. (8 de Abril de 2005). Los problemas sociales y la limitada expansión bloquean los puertos maritimos . págs. 1-1.

país, E. (1 de Febrero de 2013). Mal estado de vias en Colombia generan el 35% en sobrecostos a transportadores. *Mal estado de vias en Colombia generan el 35% en sobrecostos a transportadores*, págs. 1-1.

Portafolio. (4 de Marzo de 2014). Los costos de transportes y las exportaciones del pais.

Los costos de transportes y las exportaciones del pais, págs. 1-1.

tiempo, E. (s.f.). Puerto de Cartagena listo para recibir los megabuques de panamá . *Puerto de Cartagena listo para recibir los megabuques de panamá* , págs. 1-1.

Torres, P. C. (2016). *Solucion para el canal del dique en 2017*.

Bibliografía

Alcázar, F. (27 de marzo de 2013). Más infraestructura adecuada en Cartagena. EL UNIVERSAL. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/economica/mas-infraestructura-portuaria-en-cartagena-113857>

Martínez, E.(8 de agosto de 2009). Por fin solución a problemas del canal del dique. Universidad nacional. Recuperado de <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/por-fin-solucion-a-problemas-del-canal-del-dique.html>

Organización puerto de Cartagena. (2.016). Ventajas competitivas e infraestructura. Recuperado de <http://www.puertocartagena.com/es/ventajas-competitivas/infraestructura>

Procolombia. (2016). ACCESO MARITIMO. Recuperado de <http://ue.procolombia.co/logistica/acceso-maritimo>

Procolombia. (2015). Estadísticas de carga. Recuperado de <http://www.colombiatrade.com.co/herramientas/estadisticas-de-carga>

Redacción portafolio.(4 de marzo de 2014). Los costos de transporte y las exportaciones del país. Portafolio. Recuperado de <http://www.portafolio.co/opinion/redaccion-portafolio/costos-transporte-exportaciones-pais-54842>

Redacción Nacional. (13 de octubre de 2015). Bajos niveles en el canal del dique preocupan a las autoridades de Bolívar. El espectador. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/bajos-niveles-el-canal-del-dique-preocupan-autoridades-articulo-592347>

Redacción portafolio.(19 de septiembre de 2016). Acuerdo comercial UE-Colombia: mas diversificación y desarrollo mutuo. Portafolio. Recuperado de <http://www.portafolio.co/opinion/otros-columnistas-1/acuerdo-comercial-ue-colombia-mas-diversificacion-y-desarrollo-mutuo-500448>

Romero,J.(13 de agosto de 2014). Canal del dique, un chorro de sedimentos. El universal. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/canal-del-dique-un-chorro-de-sedimentos-expertos-167515>

Torres,p.(5 de septiembre de 2013). Solución para el canal del dique en 2.017. El espectador. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/solucion-el-canal-del-dique-2017-articulo-444714>

Velandia,C y Segura,C y Fierro,M. (2013). Infraestructura de puertos marítimos como determinante para el incremento de la competitividad en Colombia.(Tesis de pregrado). Recuperado de <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4513/1026278425-2013.pdf?sequence=1>