

**IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL EN EL MOVIMIENTO DE
CARGA POR EL PUERTO DE CARTAGENA**

**JAIME DANIEL CASTILLO ROMERO
VERONICA BARRIOS BOBADILLA
CLAUDIA LORENA LOAIZA MORENO**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE INGENIERÍAS
ESPECIALIZACIÓN EN LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE MERCANCÍAS
CARTAGENA DE INDIAS D.T.C.
2010**

**IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL EN EL MOVIMIENTO DE
CARGA POR EL PUERTO DE CARTAGENA**

**JAIME DANIEL CASTILLO ROMERO
VERONICA BARRIOS BOBADILLA
CLAUDIA LORENA LOAIZA MORENO**

**Director
MSc. JAIME ACEVEDO CHEDID**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE INGENIERÍAS
ESPECIALIZACIÓN EN LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE MERCANCÍAS
CARTAGENA DE INDIAS D.T.C.
2010**

Nota de aceptación

Firma del Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Cartagena de Indias, Mayo de 2010.

Cartagena de Indias D. T. y C., Mayo de 2010

Señores:
Comité Evaluador

La Ciudad

Respetados Señores:

Tengo el gusto de presentar a ustedes para su análisis y evaluación el trabajo final integrador "**IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL EN EL MOVIMIENTO DE CARGA POR EL PUERTO DE CARTAGENA**", desarrollada por los estudiantes de la Especialización en Logística del Transporte Internacional de Mercancías: Jaime Castillo, Veronica Barrios y Claudia Loiza, y del cual me desempeño como director.

Atentamente

Jaime Acevedo Chedid
Director

Cartagena de Indias D. T. y C., Mayo de 2010

Señores:
Comité Evaluador
La Ciudad

Respetados Señores:

Tenemos el gusto de presentar a ustedes para su análisis y evaluación el trabajo final integrador **“IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL EN EL MOVIMIENTO DE CARGA POR EL PUERTO DE CARTAGENA”**, desarrollada por nosotros dentro del marco de la Especialización en Logística del Transporte Internacional de Mercancías y bajo la dirección del MSc. Jaime Acevedo Chedid, como requisito para optar al título de Especialistas en Logística del Transporte Internacional de Mercancías.

En espera que esta cumpla con los niveles de calidad establecidas por la institución, para este tipo de trabajos.

Atentamente,

Jaime Daniel Castillo Romero
C.C. 73.215.309 de Cartagena

Veronica Barrios Bobadilla
C.C.

Claudia Lorena Loaiza Moreno
C.C. 67.20.987 de Cali

TABLA DE CONTENIDO

	Pág
INTRODUCCIÓN	12
1. CARTAGENA COMO PUERTO	15
1.1 GENERALIDADES	15
1.2 PROBLEMAS ACTUALES	18
2. ALCANCE CRISIS MUNDIAL Y SU EFECTO EN COLOMBIA	21
2.1 ANTECEDENTES DE CRISIS ECONÓMICAS MUNDIALES	21
2.2 PERÍODO ANTERIOR A LA SUSCITADA CRISIS DEL 2009	22
2.3 GLOBALIZACIÓN DE MERCADOS FINANCIEROS	29
2.4 IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA EN COLOMBIA	31
2.4.1 Actividad Económica	32
2.4.2 Inflación y empleo	34
2.4.3 Sector externo y mercado cambiario	34
2.4.4 Situación fiscal	37
2.5 INDICADORES ECONÓMICOS DE CARTAGENA	37
2.5.1 Actividad portuaria	39
3. ANÁLISIS DE MOVILIZACIÓN DE CARGAS POR EL PUERTO DE CARTAGENA	41
3.1 EVOLUCIÓN DEL COMERCIO PORTUARIO	41
3.2 ANÁLISIS DE MOVILIZACIÓN POR CLUSTER INDUSTRIALES POR EL PUERTO DE CARTAGENA	46
3.3 ANALISIS DE MOVILIDAD DE CARGA POR EL PUERTO DE CARTAGENA	53
3.3.1 Tráfico de unidades de contenedores por el Puerto de Cartagena	54
3.3.2 Movilización de carga desde el Puerto de Cartagena	55

3.3.3	Movilización de carga hacia el Puerto de Cartagena	57
3.3.4	Año 2007	60
3.3.5	Año 2008	63
3.3.6	Año 2009	65
3.4	COMPORTAMIENTO DE LAS RUTAS DESDE Y HACIA CARTAGENA	67
4.	EFFECTO ECONÓMICO DEBIDO AL VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE CARTAGENA	70
4.1	TENDENCIA MUNDIAL	70
4.2	PERSPECTIVAS EN EL PUERTO DE CARTAGENA	72
5.	CONCLUSIONES	74
	BIBLIOGRAFIA	75

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Descripción de los principales muelles de Cartagena	53
Tabla 2. Trafico unidades de contenedores 2008-2009	55

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Repartición de Volumen de carga Nacional manejada por los puertos de Cartagena, Buenaventura y Barranquilla en 2009.	13
Figura 2. Tasa de desempleo en Estados Unidos y UE. Abril 2008-Marzo 2009.	23
Figura 3. Tasa de desempleo en principales economías emergentes.	24
Figura 4. Deuda externa en miles de Millones de dólares US \$.	24
Figura 5. Reservas de divisas y oro en miles de Millones de dólares US \$.	25
Figura 6. Valor FOB de las exportaciones colombianas. Enero (2008-2009).	31
Figura 7. Variación anual de la producción, las ventas y el Empleo de la Industria de Manufactura en Colombia. 2008-2009 (Marzo).	32
Figura 8. Cartagena, Inflación Total.	38
Figura 9. Comercio exterior por Bolívar y Colombia. 1998-2008 (Cifras en millones de dólares FOB).	42
Figura 10. Balanza comercial de Bolívar, 1998-2008. (Cifras en millones de dólares FOB).	44
Figura 11. Exportaciones según clúster Industrial 2008.	47
Figura 12. Importaciones según clúster Industrial 2008.	48
Figura 13. Balanza comercial negativa según actividad económica 2008 (Cifras en millones de dólares FOB).	51
Figura 14. Balanza comercial positiva según actividad económica 2008. (Cifras en millones de dólares FOB).	52
Figura 15. Destino de movilización de carga desde Cartagena.	56
Figura 16. Volumen de carga movilizada por la Zona 1. Año 2007.	61

Figura 17. Volumen de carga movilizada por la Zona 2. Año 2007.	62
Figura 18. Volumen de carga movilizada por la Zona 3. Año 2007.	62
Figura 19. Volumen de carga movilizada por la Zona 1. Año 2008.	63
Figura 20. Volumen de carga movilizada por la Zona 2. Año 2008.	64
Figura 21. Volumen de carga movilizada por la Zona 3. Año 2008.	64
Figura 22. Volumen de carga movilizada por la Zona 1. Año 2009.	65
Figura 23. Volumen de carga movilizada por la Zona 2. Año 2009.	66
Figura 24. Volumen de carga movilizada por la Zona 3. Año 2009.	67

LISTADO DE GRAFICAS

	Pág.
Grafica 1. Rutas operadas en el atlántico 2009.	68
Grafica 2. Rutas operadas bajo el servicio AZTECA. 2009.	69

INTRODUCCIÓN

Para el Gobierno Colombiano, el país estuvo preparado para enfrentar la crisis mundial suscitada en los países desarrollados y las dificultades internacionales. Ante ese optimismo, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) mostraba cifras que decían lo contrario, por ejemplo: la tasa de desempleo, subió de 13.1 por ciento a 14.2 por ciento en enero, y la reducción de las exportaciones en el mes de diciembre de 2008 fue de 6.7 por ciento. En ese sentido, los gremios aseguraban que los primeros meses del declive bursátil sí habían afectado el desempeño del país.

Pero las economías de los países emergentes supieron sortear la crisis mundial y por ende, aquellos países en vía de desarrollo, incluyendo, Colombia.

Quizás una de las expectativas más importante en el último año tiene que ver con las exportaciones a Venezuela, que para el año anterior, disminuyeron en un 63%, debido a las políticas públicas y de gobiernos adoptadas por el mismo presidente de ese país¹.

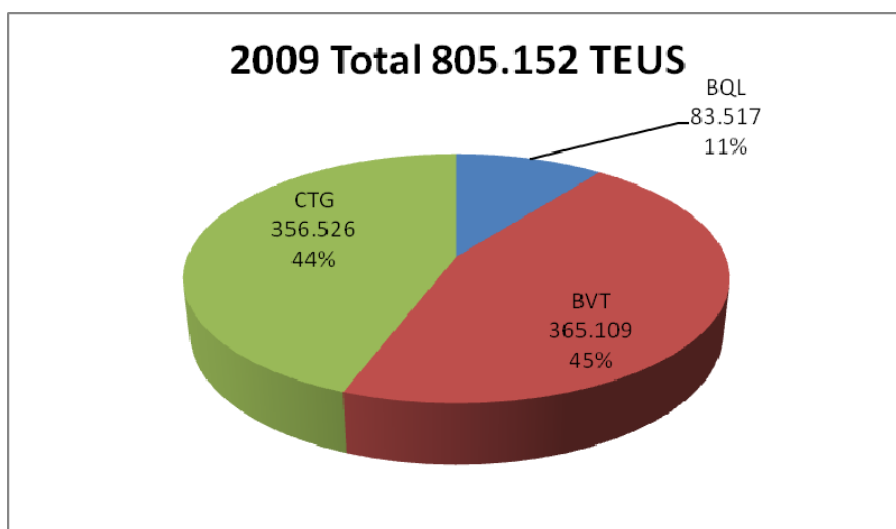
Hace menos de tres meses, por ejemplo, la Cámara Colombo-Venezolana estimaba que el terminaría con una facturación colombiana de 6.208 millones de dólares, en los cuales el gran peso correspondía a los productos industriales (5.316 millones de dólares); el rubro de mayor peso eran las confecciones, con 1.451 millones². Las cifras solo quedaron en cifras. El comercio exportador e importador no tuvo buen desempeño.

¹ PORTAFOLIO. 15 de Enero de 2010

² Ibídem

En Colombia, la situación de la crisis mundial, acompañada por la baja en las exportaciones en algunos países no fue fácil. El país se vio obligado a recurrir a políticas de austeridad y control de cambios para enfrentar y sostener un sistema de actividad comercial continua y eficiente. La situación en el sector portuario no escapaba a esta situación. La crisis mundial afectó, pero en menor circunstancia debido a las estrategias desarrolladas años anteriores por los entes privados.

Figura 1. Repartición de Volumen de carga Nacional manejada por los puertos de Cartagena, Buenaventura y Barranquilla en 2009.



Fuente: Base de Datos SICEX 2009, Colombia.

Los puertos Colombianos tuvieron un desempeño acomodado de acuerdo a las circunstancias previstas ante una crisis financiera mundial. Y uno de los puertos que mejor desempeño su actividad fue el puerto de Cartagena, donde se concentra la mayor movimiento de carga de Colombia, siendo superado por el puerto de Buenaventura, en el manejo de carga de Nacional (excluyendo del análisis la carga bajo la modalidad de trasbordo internacional) por una estrecha diferencia de 8583 Teus.

La caída en los precios y la demanda del petróleo, carbón y ferroníquel, rubros llave en las exportaciones colombianas, pesaron significativamente en el cumplimiento de la meta y en el logro de importantes de acuerdo a los registros en el 2009.

Las exportaciones no cedieron como se tenía previsto ni mucho menos las importaciones, debido a las políticas desarrolladas para tal crisis, y eso fue un gran provecho para el país. La movilidad de la carga por el Puerto de Cartagena, tendió a disminuir en ciertos sectores de actividades económicas, y se tendió a disminuir ciertas rutas (servicios) que servían a las navieras como tránsito o cargue y/o descargue de mercancías provenientes de EEUU, Europa y la China, principalmente.

Cartagena, se ha destacado como centro portuario a nivel nacional, constituyéndose, con más de 30 muelles disponibles, en el desarrollo de las actividades portuarias más importantes de la industria Colombiana.

A través de la aduana de Cartagena se maneja mayor parte de las Importación y exportaciones dentro del volumen total de carga movilizada por los puertos de Colombia. Por lo tanto, es válido decir que ésta es la plataforma Logística más importante del país en cuanto al manejo de carga, de allí yace la importancia de investigar acerca del impacto de la crisis económica mundial en el movimiento de carga a través del Puerto de Cartagena, y sus efectos sobre la economía y carga local.

1. CARTAGENA COMO PUERTO

1.1 GENERALIDADES

Estratégicamente Cartagena, es considerado como un puerto privilegiado para el tráfico marítimo internacional de mercancías, dada su cercanía con el Canal de Panamá, el Golfo de México, los puertos del Caribe y la costa este de los Estados Unidos. Las actividades para la movilidad de carga desde Cartagena a nivel nacional, se ven facilitadas por la comunicación fluvial con el centro del país a través del Canal del Dique y el Río Magdalena. Cartagena de Indias, posee una bahía que se caracteriza por ser amplia, profunda, de aguas tranquilas, accesible las 24 horas al día en todas las épocas del año, lo cual genera tranquilidad a las empresas que la utilizan como punto de partida o destino para sus exportaciones e importaciones.

Cartagena de Indias es considerada la ciudad líder en Colombia en el manejo de contenedores de exportación hacia los Estados Unidos, respaldado esto por los bajos costos en cuanto a tiempo, distancia y fletes que implica el embarque de mercancía del puerto de Cartagena a los puertos del Caribe y la Costa Este de Estados Unidos.³

El crecimiento de la actividad portuaria en Cartagena ha sido muy importante para la economía de la ciudad. En los últimos 30 años este sector ha crecido a tasas gigantescas hasta el punto que por la ciudad se moviliza en promedio el 34% de la carga total de todos los puertos del país; si se consideran solo los últimos años, el promedio de Cartagena ha sido muy superior al del país: *“Mientras que entre 1986 y 2006 el volumen total del comercio exterior de bienes*

³Cartagena de Indias, Puerta de las Américas. Tomado de la Pagina web : <http://www.puertadelasamericas.com.co/cartagena-infraestructura/> el 27 de febrero del 2010.

*aumentó del 20% al 40% en la participación sobre el volumen de carga, que la convierte sin duda, en el puerto más importante del país”.*⁴

El presente y futuro de la actividad portuaria representa una oportunidad significativa para Cartagena y toda la región Caribe. Según Alfonso Salas Trujillo⁵, Gerente General Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, “El mundo esperaba que el desarrollo del comercio proveniente de Asia llegara por el Pacífico, y la realidad fue que la mayor vía del transporte marítimo se estableció por el Atlántico, a solo 42 millas del Caribe Colombiano. Este hecho generó el reto de posicionarnos en ella o de convertirnos únicamente en observadores de los grandes cambios que se avecinan para el comercio internacional”.

Cuando en virtud de la Ley 1 de 1991, los puertos administrados hasta ese entonces por Puertos de Colombia (Colpuertos) se privatizaron, la preocupación estaba centrada en una comparación interna entre ellos, en función de que de ellos dependía su estabilidad. Hoy día, afirma Salas Trujillo, la posición la define la manera como se comportan las ciudades – puerto en este escenario. “es allí, en lograr que esta autopista del comercio internacional tenga entrada a Colombia, donde se va a medir la efectividad del sector privado en el manejo de las responsabilidades recibidas del estado para manejar el sector portuario”

A diferencia de otras actividades urbanas, el aprovechamiento de las oportunidades del desarrollo portuario para las ciudades - puerto y para el país, está condicionado al manejo de las relaciones comerciales globales y de las tendencias mundiales del sector.

⁴ CALVO STEVENSON, Haroldo. Ex-rector Universidad Jorge Tadeo Lozano. Seccional del Caribe.

⁵Gerente Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, autor de la ponencia sobre puertos presentada en el Taller Urbano “*Como es Cartagena al finalizar el Siglo XX*”, en el marco del tema “la ciudad y su economía”

En este contexto, el movimiento comercial entre los países de América desplaza de sur a norte 205.000 millones de dólares de exportaciones y 215.000 millones de importaciones, sin contar las relaciones Este - Oeste, con Asia y Europa; este hecho ha motivado que diferentes países como Estados Unidos, Panamá y otros de Centro y Suramérica, hayan priorizado la construcción de nuevos puertos y/o el fortalecimiento de los existentes, como estrategia para dar respuesta oportuna al hecho de que para el comercio marítimo mundial, la zona geográfica estratégica está constituida por el Golfo de México y el Caribe, y Cartagena está ahí.

Los estudios de expertos en prospectiva coinciden en que, por razones de ecuaciones económicas y de beneficios, en el año 2020 el transporte marítimo internacional va a movilizarse sobre una ruta ecuatorial en dirección Este - Oeste, con barcos de gran capacidad (15.000 Teus⁶) que se desplacen a mayor velocidad (24 nudos), funcionen con entregas diarias de carga y únicamente tengan siete puertos de recalada. Sobre los ejes transversales de distribución norte - sur se movilizarán barcos de 5000 y 1500 Teus. La localización de estos puertos, denominados de Transbordo Puro⁷, está identificada: Asia, el Mediterráneo, Norte de los Estados Unidos, Japón, China y el Caribe, única región donde se prevén dos puertos cercanos, y Cartagena también está ahí.

⁶ TEU unidad de carga, equivalente a un contenedor de 20 pies.

⁷ El concepto de Transbordo está relacionado con un sistema de operación de buques consistente en líneas principales o madres, generalmente transoceánicas, un puerto de transbordo y varios servicios de enlace con otros puertos de la región circundante. El transbordo constituye hoy el negocio portuario más representativo en el ámbito mundial. Se estima que las operaciones de transbordo de contenedores crecerán a una tasa anual del 20% durante los próximos 8 años.

1.2 PROBLEMAS ACTUALES

En los últimos años, la actividad portuaria ha sido gran motor de la economía de Cartagena, representando un rubro importante en los ingresos privados de la Sociedad Portuaria, que es el ente administrador por concesión. A través de la aduana de la ciudad, se maneja la mayor parte de la importaciones y exportaciones dentro del volumen total de carga movilizada por los puertos de Colombia.

El año 2009, se caracterizó por ser el de la crisis mundial, donde todos los mercados internacionales entraron en pánico ante el estancamiento de las economías fuertes como la de los Estados Unidos y las economías asiáticas principalmente. Esta crisis golpeó fuertemente a las economías de los países desarrollados y en menor grado a los países subdesarrollados, siendo afectados estos últimos en los rubros de exportaciones e importaciones de sus productos.

La crisis económica mundial ha tenido sus efectos sobre el puerto de Cartagena, un reciente estudio realizado por el DANE revela las cifras en las cuales informa el descenso del 37% en las exportaciones realizadas en el puerto de Cartagena, teniendo una mayor caída en las exportaciones tradicionales las cuales mostraron una variación del -42,9% al comparar el primer periodo del año 2008 y el su correspondiente al 2009. Las exportaciones de productos originarios del departamento del Bolívar representaron el 6,6% del total de las exportaciones no tradicionales del país, según información suministrada por la DIAN⁸. Para el mes de abril del 2009, las exportaciones totales Colombianas disminuyeron 27,7%; las tradicionales 32,3% y las no tradicionales 22,5%.⁹

⁵ EL UNIVERSAL. Cartagena, 09 de Julio del 2009, 1B. Editado por la redacción Económica del periódico.

⁹ Ídem.

Es importante anotar, que la situación actual de las economías, aunque han ido mejorado notoriamente, aún persisten algunos efectos producto de la crisis mundial y que siguen impactando el normal desempeño de las exportaciones e importaciones, así como también, las rutas y servicios que se utilizan para exportar e importar las cargas que transitan por el puerto de Cartagena.

En este sentido, surgen un sin número de interrogantes a los cuales hay que buscarle respuestas para entender y analizar el impacto que la crisis mundial del 2009, genero en el movimiento de carga por el puerto de Cartagena. Algunos de esos interrogantes son: *¿En qué medida la crisis mundial del 2009 ha afectado las importaciones y exportaciones en el Puerto de Cartagena, siendo éste el más importante y por donde se movilizan el gran número de cargas del país?, ¿Qué tanto esta crisis del año inmediatamente anterior afectos las principales rutas (servicios) que tenía el Puerto de Cartagena?, ¿Cómo afecta a la economía Colombiana la movilización de carga por el Puerto de Cartagena en la exportación e importación de sus principales productos?*

Para poder dar respuesta a estos interrogantes, es indispensable estudiar los principales indicadores de cargas, de rutas (servicios), de manejo de movilización de carga por clúster, y el movimiento en general, que ha sido afectado por la crisis mundial desde y hacia Colombia y en especial al puerto de Cartagena. En este sentido, el objetivo general de la presente investigación es el de analizar el impacto de la crisis económica mundial en la movilidad de carga del puerto de Cartagena, y es por ello, que se hace imprescindible examinar el comportamiento de las mismas por este puerto, bandera de las exportaciones e importaciones en todo el país.

Como estrategia para abordar el objetivo planteado, se plantearon los siguientes objetivos específicos:

- Análisis de la movilización de carga por Clúster Industriales a través del Puerto de Cartagena.
- Estudiar el comportamiento de los servicios (Rutas) que prestan las líneas navieras que operan en el puerto de Cartagena para determinar el efecto que tienen sobre la carga movilizada.
- Explicar las estadísticas de los movimientos de carga del Puerto de Cartagena del 2007 al 2009, para mostrar el impacto de la crisis sobre estas.
- Determinar el efecto económico, de la variación en la movilidad de carga del Puerto de Cartagena en el periodo de Crisis Económica.
- Estudiar el efecto económico y en volumen de carga movilizada a través del puerto de Cartagena, teniendo en cuenta la tendencia del índice de crecimiento del país en años anteriores a la Crisis Económica.
- Describir el alcance de la Crisis económica mundial y el efecto en la movilidad de carga en el puerto de Cartagena.

Cabe destacar que en la actualidad, aunque existen algunas aproximaciones al problema, no se ha realizado de manera sistemática un análisis sobre el impacto en la movilidad de carga por el puerto de Cartagena, ni una explicación detallada por la que atraviesa actualmente el comercio Internacional, como consecuencia de la crisis económica mundial del 2009.

El resultado que arroje esta investigación, será útil para todo el sector portuario de la ciudad, para que los generadores de carga como todos los agentes de la cadena logística, diseñen estrategias para el mantenimiento de sus actividades durante el tiempo que duren los efectos de la crisis del 2009, así como también le servirá a la administración de la ciudad para que evalúe la importancia de la movilidad de carga para el desarrollo económico de la Cartagena.

2. ALCANCE CRISIS MUNDIAL Y SU EFECTO EN COLOMBIA

2.1 ANTECEDENTES DE CRISIS ECONOMICAS MUNDIALES

A pesar de que la primera guerra mundial se desarrolló en Europa, trajo consigo una fuerte crisis económica, la cual tuvo sus inicios en Estados Unidos y llegó a afectar al resto del mundo.

En el año de 1914 todos los países disfrutaban de una economía estable y con tendencia al crecimiento lo cual se veía posible en los años 1918 y 1919. Al finalizar la primera guerra mundial en 1920 se comienzan a sentir los efectos de la crisis al caer los precios y el decrecimiento que mostraba la economía.

Debido a la gran dependencia que tenían todas las economías internacionales, sobre todo la de Europa a Estados Unidos, causó que la gran crisis económica se expandiera por todo el mundo. La significativa reducción de la demanda norteamericana repercutió en las importaciones de otros países al igual que la caída de sus precios redujo las exportaciones afectando el sector industrial. Y por ende una baja en el comercio mundial.

Austria, Gran Bretaña, Francia, América Latina, el Sudeste Asiático, Australia, y algunas más fueron afectados por esta crisis¹⁰.

Desde el punto de vista macroeconómico, se considera recesión económica como la disminución del Producto Interno Bruto (PIB) o su ritmo de crecimiento en dos trimestres consecutivos. Una situación compleja y acentuada de la economía en forma continua se le conoce como depresión.

¹⁰ TIEMPOS DE INCERTIDUMBRE. Causas y consecuencias de la crisis mundial. Tomado el 4 de julio de 2009 En: <http://www.portalplanetasedna.com.ar/crisis29.htm>

Dentro de los términos económicos, una recesión corta o breve es denominada corrección o crisis económica. Cuando estos fenómenos están ligados con procesos inflacionarios, llegamos a la estanflación, es decir, recesión más inflación.

La Oficina Nacional de Investigaciones Económicas (*National Bureau of Economic Research*) de Estados Unidos considera recesión cualquier decrecimiento continuado de la actividad económica durante dos o más trimestres consecutivos¹¹.

Sin importar el grado de desaliento de la economía mundial, si es recesión, depresión, o corrección económica, la situación real es que estamos en un mundo cada vez más globalizado y cada país es ahora mucho más sensible que antes a los hechos externos. La ausencia de políticas internacionales de regulación económica global, permite que algunos hechos importantes de carácter económico local trasciendan a toda la economía mundial¹².

2.2 PERÍODO ANTERIOR A LA SUSCITADA CRISIS DEL 2009

En los primeros años del presente siglo, éste es caracterizado por el pobre desempeño de las Estados Unidos y la de los países desarrollados representados en la Unión Europea, frente a crecimientos económicos de países como China, India, Malasia, Rusia y otros llamados países de economías emergentes.

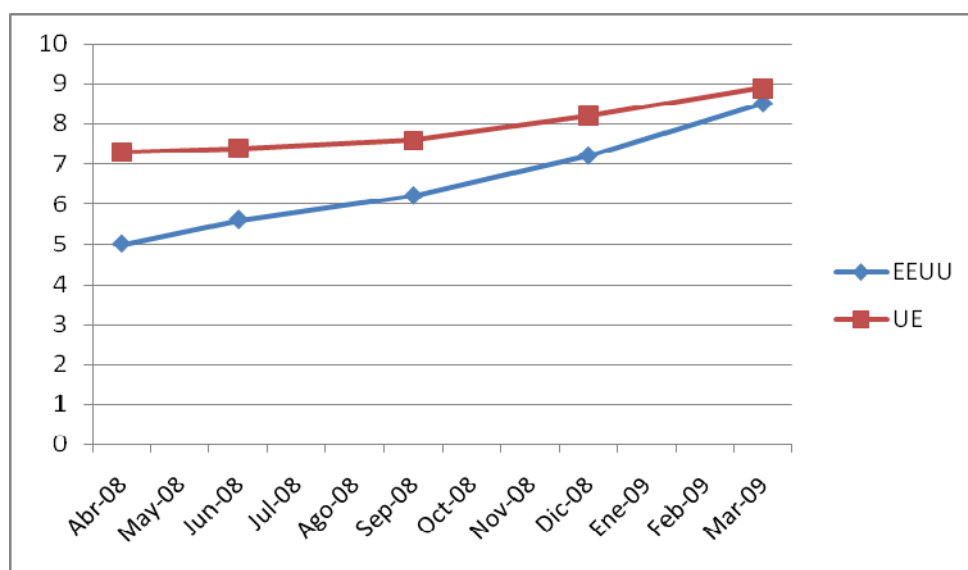
Ante el escaso o poco crecimiento observado durante el período 2000-2008, las tasas de desempleo en Estados Unidos y en la UE presentan una tendencia al crecimiento, especialmente en el último año, alcanzando cifras en marzo de 2009

¹¹ http://www.economia.com.mx/datos_estadisticos_de_recesiones_en_eu.htm.

¹² COLOMBIA. Revista Justicia – Universidad Simón Bolívar. Barranquilla. p. 32-43 – Junio 2009.

de 8.9% para Estados Unidos y 8.5% para la UE, mientras que la tendencia desde mediados de la década es de decrecimiento para los países de economías emergentes, como se observa en las figuras siguientes:

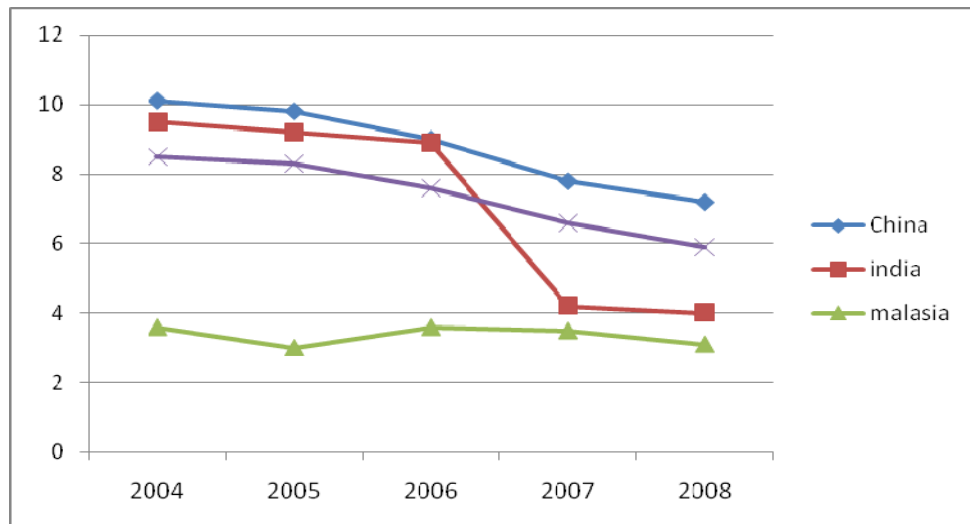
Figura 2. Tasa de desempleo en Estados Unidos y UE. Abril 2008 – Marzo 2009



Fuente: COLOMBIA Revista Justicia Universidad Simón Bolívar. Barranquilla, – p. 32-43 – Junio 2009.

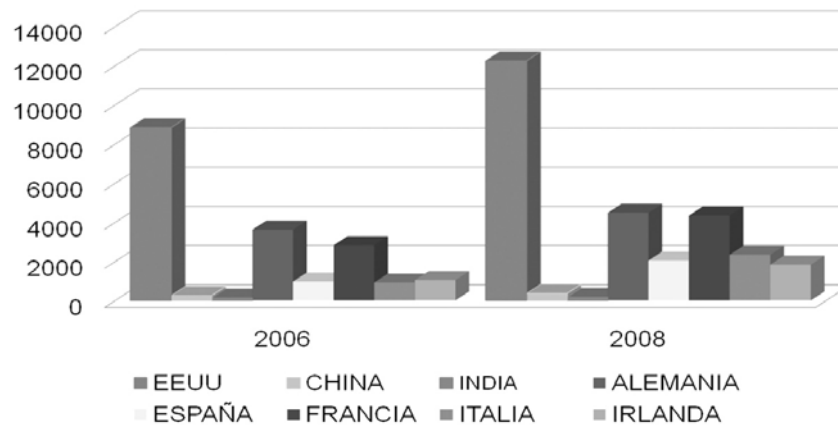
La Deuda externa, constituido otro indicador importante representado por el valor total de la deuda pública y privada que el país contrae con los no residentes reembolsable en divisas, bienes o servicios muestra también una situación de contraste que favorece a los países del sudeste asiático frente a las economías desarrolladas

Figura 3. Tasa de desempleo en principales economías emergentes



Fuente: COLOMBIA Revista Justicia Universidad Simón Bolívar. Barranquilla, – p. 32-43 – Junio 2009.

Figura 4. Deuda externa en miles de millones de dólares US\$



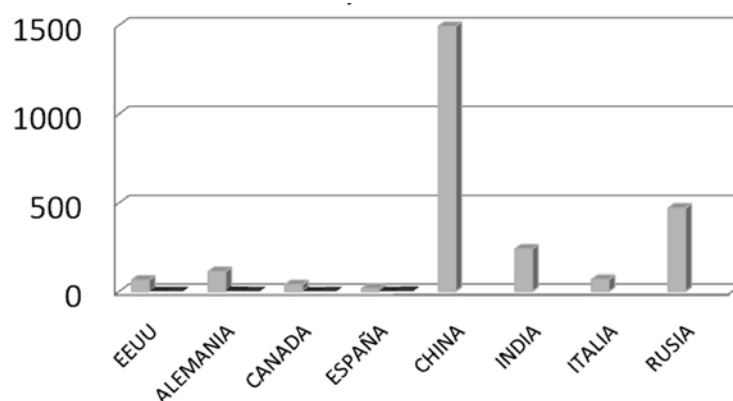
Fuente: COLOMBIA Revista Justicia Universidad Simón Bolívar. Barranquilla, – p. 32-43 – Junio 2009.

Al finalizar el año 2008, la deuda externa de Estados Unidos asciende a casi US\$ 12.250 miles de millones, la de Alemania a US\$ 4.489 miles de millones, Francia

US\$ 4.396 miles de millones, España US\$ 2.047 miles de millones, frente a la deuda externa de China de apenas unos US\$ 363 miles de millones, India US\$ 239 miles de millones, Rusia US\$ 470 miles de millones, lo que comprueba la solidez de las economías emergentes frente a la que están teniendo las economías desarrolladas con sus acreedores externos.

Parecida situación se observa con las Reservas de divisas y oro que comprende el valor en dólares de todos los activos financieros que están a disposición de la autoridad monetaria central para cubrir las obligaciones de la balanza de pagos de un país, donde China, Rusia e India muestran excelentes excedentes económicos y recursos para respaldar sus transacciones con el resto del mundo.

Figura 5. Reservas de divisas y oro en miles de millones US\$



Fuente: COLOMBIA Revista Justicia Universidad Simón Bolívar. Barranquilla, – p. 32-43 – Junio 2009.

Se puede decir, que los países desarrollados en el inicio del presente siglo vienen perdiendo posiciones frente a los llamados países en desarrollo o emergentes que vienen experimentando excedentes económicos por sus riquezas en materias primas, más aún en el campo energético, otras economías como las del sudeste asiáticos crecen a pasos gigantes en materia tecnológica, acumulando ahorro y reservas de divisas y oro, mientras que la Unión Europea y

Los Estados Unidos se endeudan más y pierden competitividad, con una alta dependencia en el consumo de energías fósiles no renovables como el caso de petróleo y escaso desarrollo renovable¹³.

Felipe González, refiriéndose a la UE en el diario *El País*¹⁴ dijo: *“En la UE, la energía como variable estratégica para el desarrollo tiene constricciones muy importantes. Dependemos excesivamente de las energías que no producimos; carecemos de suficiente diversificación en las fuentes de aprovisionamiento; no disponemos de energías alternativas, renovables y limpias en cuantía significativa; padecemos obsolescencia en los sistemas de captación y distribución, y no hemos sido capaces de definir una estrategia de conjunto que nos dé sinergias significativas. Además, no hay posiciones comunes respecto a la energía nuclear y ni siquiera se ha abierto un debate para evaluarla en el momento actual de su desarrollo tecnológico y de seguridad”*.

Al mismo tiempo,” las hipotecas se vendían a bancos más grandes, que creaban derivados financieros que vendían a otros bancos, que a su vez los empaquetaban en otros derivados y los volvían a vender. Así, se difundieron por todo el mundo. Las calificadoras de riesgo, contratadas por esos mismos bancos, certificaban su seguridad. No existía regulación sobre los derivados, los bancos de inversión que los generaban ni las calificadoras que los certificaban. La guerra de Irak redujo la oferta de petróleo. Los subsidios a los biocombustibles y la alta rentabilidad petrolera disminuyeron las tierras para producir alimentos y, por tanto, la oferta de alimentos.

Ocurrió lo que era obvio: los precios internacionales de los alimentos se elevaron y se sumaron a también crecientes precios del petróleo y los datos estadísticos

¹³ http://www.celare.org/index.php?-option=com_content&task=view&id=5007&Itemid=28 , 17-06-2008.

¹⁴ EL PAÍS. España. Junio 17 de 2008.

de la economía estadounidense citados están tomados de fuentes oficiales: Federal Reserve System, Bureau of Economic Analysis, Bureau of Labor Statistics, salvo indicación diferente.

Con ellos, sus productores y los que les vendían bienes y servicios tuvieron su bonanza, particularmente en América Latina. Los incrementos de precios se reflejaron en las canastas de los consumidores de todo el mundo y los bancos centrales empezaron a subir su tasa de interés, supuestamente para reducir la demanda interna y la inflación. Entre junio de 2004 y septiembre de 2007 la FED elevó su tasa del 1,0% al 5,25%. Pero la inflación, impulsada por los precios internacionales, se aceleró. En Estados Unidos fue del 2,6% en 2006, del 4,1% en 2007 y del 5,6% a julio de 2008. Sólo con la caída de los precios internacionales la tasa mensual comenzó a bajar: 0,8% en julio de 2008, -0,1% en agosto, 0% en septiembre¹⁵.

La consiguiente elevación de las tasas hipotecarias¹⁶ (del 5,05% a comienzos de 2004 al 6,74% en junio de 2007 para créditos a 30 años) junto con la de los precios de los alimentos y de los combustibles produjo dos efectos indeseables: los prestatarios dejaron de pagar sus hipotecas: a mediados de 2007 las originadas a principios de 2006 tenían una morosidad del 23%; y los compradores de vivienda se desanimaron, el stock de casas sin vender aumentó y se produjo una crisis inmobiliaria: en 2007 la venta de viviendas nuevas cayó en un 26% y la de viviendas usadas en un 13%.

Los efectos adicionales fueron graves: la inversión residencial disminuyó el 13% en 2006 y el 19% en 2007; la construcción de viviendas nuevas cayó en un 29% en 2007; aumentó la tasa de desempleo: al 4,4% de la fuerza laboral en

¹⁵ César Ferrari. Revista de Economía Institucional, vol. 10, n.º 19, pp. 55-78. 16 de Julio de 2009 segundo semestre/2008. En:

<http://foros.uexternado.edu.co/ecoinstitucional/index.php/ecoins/article/viewFile/324/305>

¹⁶ Ibid.

diciembre de 2006 y al 5% en diciembre de 2007; se redujo el ingreso y muchos más deudores dejaron de pagar sus hipotecas; la sobre-oferta de viviendas redujo su precio: según la Asociación Nacional Inmobiliaria, los precios de febrero de 2008 con respecto a los de febrero de 2007 cayeron nacionalmente en un 12,7% (en Miami y Fort Lauderdale descendieron en un 25% y en algunas ciudades de California en cerca del 50%).

En vista de la situación, la FED empezó a bajar sistemáticamente su tasa de interés desde septiembre de 2007; a mediados de octubre de 2008 descendió al 1%. Para algunos prestatarios morosos esto no ayudó a cubrir atrasos y reanudar los pagos. Para otros, fue irrelevante: sin empleo no hay ingreso para consumir, menos para pagar créditos atrasados o nuevos.

Con la caída del precio de las viviendas sus hipotecas quedaron sin respaldo, lo que junto a las hipotecas impagas dejó en descubierto a 58 sus derivados financieros y a los derivados de esos derivados. Los inversionistas devolvieron papeles y retiraron fondos, dejando ilíquidos a los bancos de inversión. Pese a las inyecciones de liquidez de la FED y del BCE, por montos que hace unos meses superaban los 700 mil millones de dólares, muchos quebraron, fueron absorbidos o se convirtieron en bancos comerciales para tener acceso al apoyo estatal. Ante las pérdidas bancarias, los accionistas empezaron a vender sus acciones. Se les sumaron los accionistas de las empresas manufactureras afectadas por la reducción del crédito y de las ventas (entre septiembre de 2007 y de 2008 las de automóviles cayeron en un 21,6%) o del sector primario con precios internacionales en descenso. La venta masiva de las acciones se reflejó en las bolsas, que cayeron estrepitosamente. En un año, hasta el 16 de octubre de 2008, el índice compuesto del New York Stock Exchange cayó un 38,7%, el de tecnología un 32,1%, el financiero un 43,3% y el de energía un 41,9%.¹⁷

¹⁷ Ibid.

Por esta razón los sectores industriales en especial el manufacturero redujeron sus producción, al igual que el sector bancario redujo el crédito, aumentando la recesión en todo el país. Al ser los Estados Unidos potencia mundial y socio comercial de la gran mayoría de las economías la crisis mundial obstruyó el comercio en todo el mundo, por lo tanto las balanzas de pagos, la industria y el comercio presentan un des aceleramiento notable.”

2.3 GLOBALIZACIÓN DE MERCADOS FINANCIEROS

La globalización de las economías y en especial del sistema financiero mundial, permitió que la crisis afectara a los países menos desarrollados y emergentes que al resto de países, debido al compromiso de sus economías con el sistema financiero mundial.

La crisis hipotecaria y los precios especulativos de las materias primas fueron razones necesarias, pero no suficientes para atar la crisis mundial.¹⁸

La crisis económica mundial en su primera fase se pensó que era una crisis de liquidez, pero terminó siendo una crisis de solvencia como se demuestra con la quiebra de grandes compañías dedicadas al negocio inmobiliario en Estados Unidos de América como, FANNIE MAC y FREDDIE MAC¹⁹ y de bancos importantes como el LEHMAN BROTHERS²⁰, el cuarto banco en importancia en Estados Unidos y el INDYMACBANK²¹, segundo en negocios inmobiliarios y la

¹⁸ COLOMBIA. Revista Justicia. . Universidad Simón Bolívar. Barranquilla, p. 32-43 – Junio 2009

¹⁹ <http://www.elmundo.es/mundodinero/2008/09/06/economia/1220669643.html>.

²⁰ <http://www.corrientesonline.com/notix/noticia2007.php?i=24091>.

²¹

http://www.elperiodico.com/default.asp?idpublicacio_PK=46&idioma=CAS&idnoticia_PK=526488&idseccio_PK=1009.

intervención por parte de la Reserva Federal de la Aseguradora más importante AIG²² inmersa en el mercado hipotecario del país.

Las tasas de interés de la FED, comenzaron a disminuir a partir del 3 de Enero del 2001 la cual era de 6.5 % hasta llegar a 1.75% el 6 de Noviembre del 2001. La estrategia utilizada por el presidente de la FED Alan Greenspan y el actual presidente de los Estados Unidos George Bush fue Aumentar el consumo y el crédito hipotecario con el fin de aumentar el crecimiento económico del país, lo cual dio resultados favorable al mostrar incremento en el consumo y la construcción activando la producción e importación de materias primas y manufacturadas.

El vehículo que utilizaron los bancos para infectar a los mercados mundiales fue la reestructuración de activos y la venta de las hipotecas, dado que estas eran motivo de transacción económica en bolsa sin que el comprador tuviera la suficiente información sobre el tipo de activo transado. Los activos de la cartera hipotecaria tipo *subprime*, fueron el virus que desató la crisis, por la facilidad de operar los mercados globalizados y la gran libertad financiera para hacerlo²³.

La ausencia de una normatividad global multilateral que regulara los mercados financieros permitió, que la crisis del sector financiero de Estados Unidos, permeara al sector financiero mundial, representado por los principales países desarrollados que conforman la Unión Europea, y que de alguna manera, permitió la socialización de la crisis. Si el exceso de liquidez antes de la crisis (2002-2005), llevó al endeudamiento fácil de las empresas y personas, el reajuste de la tasa de interés en el año 2006, para controlar la inflación por parte de la Reserva Federal, propició el clima para el rompimiento de la burbuja y el estallido de la crisis a comienzos del 2007²⁴.

²² <http://www.eleconomista.es/antes-de-la-campana/noticias/362261/02/08/AIG-la-mayor-aseguradora-del-mundo-se-desploma-tras-dudas-sobre-su-exposicion-subprime.html>.

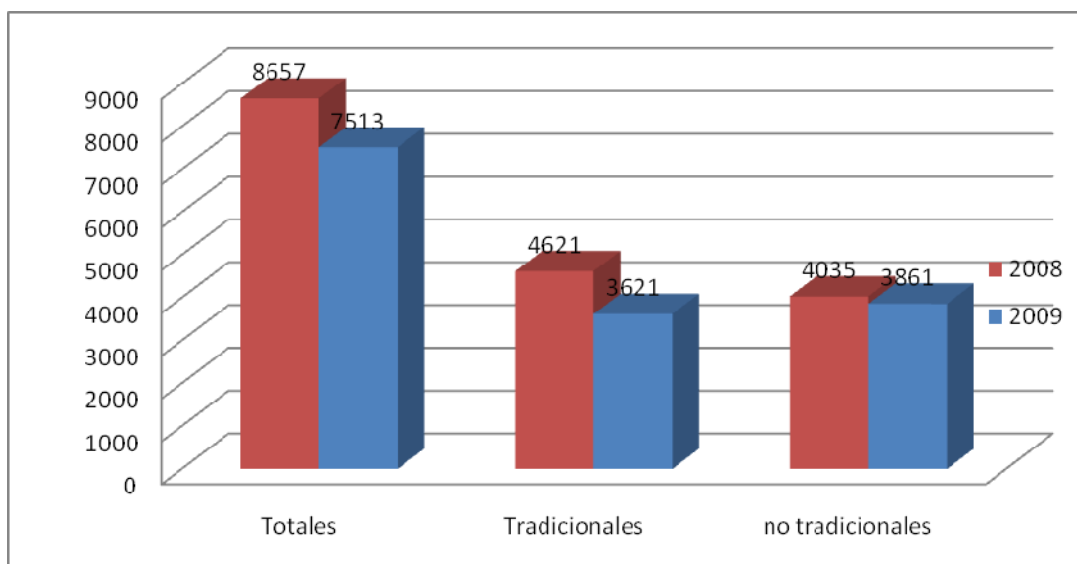
²³ COLOMBIA Revista Justicia Universidad Simón Bolívar. Barranquilla, – p. 32-43 – Junio 2009.

²⁴ *Ibíd.*

2.4 IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA EN COLOMBIA

Las exportaciones totales, disminuyeron en un 13.2% en el período enero-marzo de 2009 comparado con igual período de 2008, debido fundamentalmente a la caída de las exportaciones de petróleo y sus derivados en un 43.2%. Las exportaciones tradicionales en su conjunto disminuyeron en un 21.1% y las no tradicionales en un 4.2% en el mismo período²⁵.

Figura 6. Valor FOB de las exportaciones Colombianas. Enero (2008-2009)



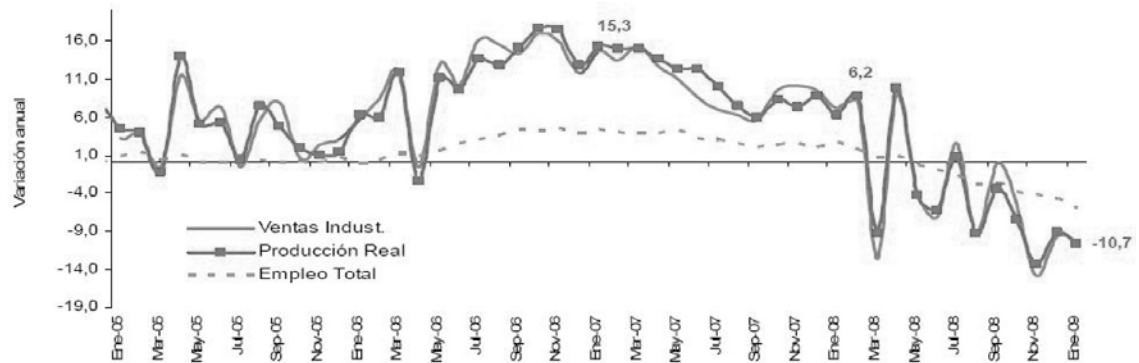
Fuente. Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas – DANE. 2009

La situación real de la industria, en marzo de 2009 muestra signos de recuperación en las ventas reales 4.1%, la producción 0.4%, pero el empleo industrial sigue cayendo y se situó en -6.1%²⁶.

²⁵ DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín de prensa, junio 4 de 2009.

²⁶ DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín de prensa, mayo 18 de 2009.

Figura 7. Variación anual de la producción, las ventas y el empleo de la industria de manufacturas en Colombia. 2006 – 2009 (marzo).



Fuente. Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE). 2009

El PIB colombiano en el primer trimestre de este año en comparación con el mismo período de 2008, decreció en 0.6%, pero aumentó con respecto al IV trimestre de 2008 en 0.2%, lo que muestra que la economía se encuentra en un proceso de recesión técnica, pero que podría estar abocada a procesos más acentuados si no se toman correctivos de política económica adecuados²⁷.

2.4.1 Actividad económica. En 2008 pierde dinamismo la demanda interna y externa y se inicia una fase de desaceleración económica. El PIB creció la tercera parte del registro alcanzado en 2007.

En 2008 se inicia la desaceleración del crecimiento económico colombiano luego de la fase expansiva observada en el periodo 2003 - 2007, en el cual registró una variación promedio anual del PIB cercana al 6,0%. Según el DANE, la economía

27 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (DANE). Boletín de prensa, 29 de junio de 2009.

creció el 2,5% en 2008, con variaciones anuales del 4,1% en el primer trimestre, 3,9% en el segundo, 2,9% en el tercero y una caída del 0,7% en el cuarto²⁸.

El descenso en la actividad económica en 2008 fue un fenómeno global. Según la CEPAL, luego de crecer 2,5% en promedio en el periodo 2003 – 2007, se estima que la economía mundial creció tan solo 1.1% en 2008. En los países desarrollados, el promedio de crecimiento pasó de 3,6% a 2,5%, y en los emergentes este pasó de 6,6% a 5,9%²⁹.

El menor ritmo de la actividad económica en 2008 fue el resultado de la reducción de la demanda interna y externa. La tasa anual de crecimiento del consumo final se redujo de 6,9% en 2007 a 2,3% en 2008, sobresaliendo la caída en el gasto de bienes durables en -3,9%. El consumo se afectó principalmente por el aumento de la inflación, el deterioro en la confianza y el aumento en las tasas de interés. La inversión registró una variación anual de 7,7%, casi la mitad de la observada en 2007 que fue de 13,7%. Esta disminución obedeció a la menor ejecución de obras civiles por el primer año de gobierno de los mandatarios de entes territoriales, al encarecimiento de los recursos crediticios internos y externos y a la menor confianza de los empresarios³⁰.

En cuanto a la demanda externa, aunque siguió creciendo, se afectó principalmente por la transmisión de los efectos negativos de la crisis financiera internacional, determinando menores flujos comerciales y financieros. Por el lado de la oferta, los sectores que mostraron mejor desempeño fueron la minería, los servicios financieros y el transporte. Disminuyeron significativamente su actividad respecto de 2007, la industria manufacturera (- 2%), el comercio (1,3%) y la construcción (2,8%). El deterioro en la industria y el comercio se evidenció en los resultados de las encuestas de opinión que mes a mes señalaron menores

28 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (DANE). Enero 2010

²⁹ Ídem

³⁰ Ídem

niveles de producción y ventas, además de una percepción negativa en el clima de los negocios³¹.

2.4.2 Inflación y empleo. Por segundo año consecutivo, la meta de inflación establecida por la autoridad monetaria no se cumplió. En 2008, la variación anual del Índice de Precios al Consumidor se situó en 7,67%, muy superior al techo del rango meta (entre 3,5% y 4,5%). El registro estuvo en línea con el promedio de los países suramericanos que se situó cerca de 8,0%, sin considerar a Venezuela que mantiene una inflación de dos dígitos, y el año 2008 se situó alrededor del 30,0%.

Tal como ocurrió en 2007, las presiones inflacionarias provienen de los altos precios internacionales de los productos básicos que impactan en mayor medida los precios internos de los alimentos y los combustibles. Estas presiones iniciaron a partir de febrero de 2007 y solamente se moderaron durante el segundo semestre de 2008 con la destorcida de los precios de las commodities.

El descenso en la actividad económica estuvo acompañado del deterioro en los indicadores del mercado laboral, especialmente a partir del segundo semestre. Según la Gran Encuesta Integrada de Hogares del DANE, en el comparativo de los últimos trimestres de 2008 y 2007 la tasa promedio de desempleo a nivel nacional y metropolitano aumentó y el número de ocupados se redujo. La tasa de desempleo nacional pasó de 9,8% a 10,5% y los ocupados disminuyeron de 17.853 mil a 17.615 mil. Adicionalmente, se presentó una reducción en la oferta laboral (TGP) de 59,5% a 58,2%.

2.4.3 Sector externo y mercado cambiario. La evolución del sector externo fue positiva pero la crisis internacional transmitió sus efectos en el último trimestre del

³¹ Ídem

año. Nuevos fundamentos marcaron el punto de inflexión de la revaluación a partir de agosto.

En los tres primeros trimestres de 2008, el sector externo mostró resultados positivos a pesar del debilitamiento de las economías de los Estados Unidos y de la Zona Euro, iniciado en 2007. Los precios de los commodities se mantenían altos y la demanda de nuestros principales socios comerciales continuaba fuerte. Además, los flujos de capital todavía no se resentían ante el enrarecimiento del panorama de las economías desarrolladas. Pero, una sucesión de episodios iniciada con la quiebra de Lehman Brothers en septiembre 15 y seguida de otros que comprometieron grandes entidades hipotecarias, comerciales y de banca de inversión de los Estados Unidos, colapsaron la confianza y el mercado de crédito con las consecuentes repercusiones en el resto del mundo, dadas las interrelaciones financieras globalizadas. En Colombia, también se evidenció el impacto negativo de los canales de transmisión de la crisis internacional en el desempeño del sector externo en el último trimestre de 2008. Los efectos se manifestaron en la reducción de los flujos comerciales por la caída de los precios de productos básicos, la menor demanda estadounidense y el estancamiento en las compras por parte de otros importantes socios. Las remesas presentaron una menor dinámica y, la contracción de la liquidez y la mayor percepción de riesgo a nivel internacional redujeron el endeudamiento externo. En consideración de lo anterior, destacamos los siguientes aspectos del entorno externo colombiano en 2008³²:

- Según el DANE, las exportaciones registraron un valor de US\$37.625,8 millones, con un aumento interanual del 25,5%. Las ventas de productos tradicionales se incrementaron en 40,8% y las no tradicionales en 11,6%. Al cierre del tercer trimestre, las ventas crecían a un ritmo del 41,3% y en el

³² DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (DANE). 2010

cuarto trimestre presentaron una disminución del 6%. En este trimestre, las exportaciones hacia los Estados Unidos cayeron el 8,8% y las que tienen destino a Venezuela se estancaron, cuando en el mismo periodo de 2007 se incrementaron a un ritmo del 133%. Respecto de las importaciones, su valor fue de US\$37.155 con una variación anual de 20,5%.

- No obstante que la balanza comercial arrojó un saldo superavitario y que las entradas por remesas registraron niveles altos, se presentó un déficit de cuenta corriente que, según cálculos del Banco de la República, representó el 1,3% del PIB. Las remesas ascendieron a US\$4.842 millones, destacándose la disminución en el cuarto trimestre pasando de US\$1.346 millones en 2007 a US\$1.190 millones en 2008.
- En el balance de la cuenta financiera se destaca que en 2008 el rubro de inversión extranjera directa alcanzó el registro histórico más alto, con un valor de US\$10.563 millones, de los cuales el sector petrolero participó con el 35% del total. Los flujos de endeudamiento disminuyeron al pasar de US\$2.175 millones en 2007 a US\$1.138 millones en 2008. En el cuarto trimestre el endeudamiento de largo plazo cayó el 60%, comparado con igual periodo del año anterior.

En cuanto al comportamiento de la tasa de cambio en 2008, el proceso revaluacionista que duró alrededor de 52 meses, marcó su punto de inflexión en agosto de 2008. La agudización de la crisis económica en los Estados Unidos y la Zona Euro, reflejada en el empeoramiento de los indicadores líderes en el segundo semestre del año, junto con el colapso del sector financiero y las bolsas a partir de la segunda semana de septiembre, revirtieron los fundamentos que explicaron la revaluación en los últimos años. Estos nuevos fundamentos se identifican en factores del contexto interno y externo del panorama macroeconómico. En el contexto interno se destacan el menor crecimiento económico, la mayor inflación y el deterioro en la confianza de los agentes.

En el escenario externo cabe señalar la desaceleración de la economía mundial que condujo a una corrección a la baja de los precios de los commodities y a una menor dinámica de las exportaciones. Igualmente, la crisis global, además de reducir la liquidez, aumentó la percepción de riesgo hacia los países emergentes limitando los flujos de capital. Con todo, en 2008 la devaluación de la tasa de cambio, medida con la variación porcentual de la tasa representativa del mercado, fue de 11,4%. Hasta julio 31 se presentó una revaluación de 11% y en el periodo agosto- diciembre una devaluación del 25,2%.

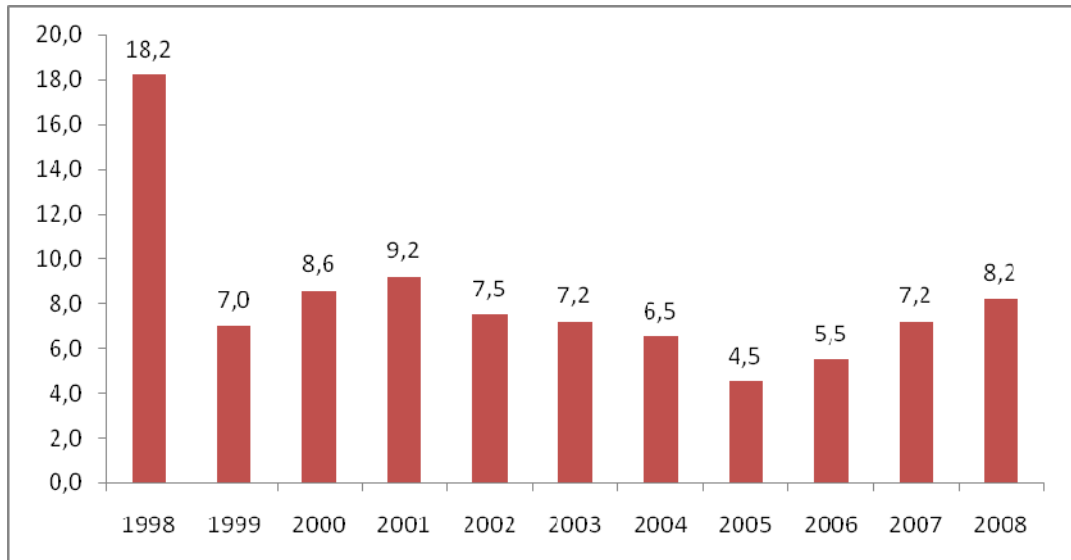
2.4.4 Situación fiscal. Según mediciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Banco de la República, al cierre de 2008 el sector público consolidado arrojó un saldo deficitario de \$678mm, equivalente al 0,1% del PIB. Este balance mejora el registrado en 2007 cuyo déficit fue de - 0,7% del PIB y es inferior a la meta establecida en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (-0,8%). El sector público no financiero cerró con un superávit de \$331mm, resultado de un déficit de 11.067mm del Gobierno Nacional Central y de un superávit del Sector Descentralizado de \$11.399mm. Es muy significativo el excelente balance de los gobiernos regionales y locales ya que se estimaba un superávit de \$1.629mm y al cierre fiscal arrojó un saldo de \$5.201mm³³.

2.5 INDICADORES ECONÓMICOS DE CARTAGENA

La inflación en todo el año 2008 fue de 8,2%, superando en 3,7 puntos porcentuales la meta inflacionaria del Banco de la República (4,5%), y siendo una de las mayores variaciones de precios registradas en los últimos 11 años.

³³ MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO. Bogotá. 2010

Figura 8. Cartagena, Inflación total



Fuente. Cálculo y diseño del Observatorio del Caribe Colombiano con base en DANE. 2010

Por otro lado, el aumento en el nivel general de los precios de la canasta familiar en el segundo semestre de 2008 afectó en mayor medida a los hogares cartageneros más pobres.

Cartagena se ha caracterizado por ser una de las ciudades colombianas que mayores incrementos ha registrado, en los últimos tres años, en el nivel general de precios de los bienes y servicios que conforman la canasta familiar. Sin embargo, lo más preocupante de todo es que los mayores incrementos de precios se han registrado en los bienes y servicios que usualmente consumen los hogares de ingresos bajos.

En 2008, en las trece principales ciudades del país, los hogares de ingresos bajos sufrieron incremento de precios mayores que los hogares de ingresos altos. La mayor diferencia o brecha existente entre la inflación que experimentaron los hogares de ingresos bajos y la de los ingresos altos se presentó en Pasto

(6,43%), seguida de Cúcuta (5,37%), Neiva (4,68%) y Pereira (4,01%). La ciudad de Cartagena ocupó el séptimo lugar en el ranking con una diferencia de 3,25%. En contraste, las ciudades con las menores diferencias porcentuales de inflación entre estos niveles de ingresos fueron: Manizales con 1,83%, Bucaramanga (9,26%) y Medellín (2,55%)³⁴.

2.5.1 Actividad portuaria. El presente y futuro de la actividad portuaria representa una oportunidad significativa para Cartagena y toda la región Caribe. Según Alfonso Salas Trujillo³⁵. “El mundo esperaba que el desarrollo del comercio proveniente de Asia llegara por el Pacífico, y la realidad fue que la mayor vía del transporte marítimo se estableció por el Atlántico, a solo 42 millas del Caribe Colombiano. Este hecho nos genera el reto de posicionarnos en ella o de convertirnos únicamente en observadores de los grandes cambios que se avecinan para el comercio internacional”

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

³⁴ Cálculo y diseño del Observatorio del Caribe Colombiano con base en DANE. 2010

³⁵ Gerente Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, autor de la ponencia sobre puertos presentada en el Taller Urbano “Como es Cartagena al finalizar el Siglo XX” , en el marco del tema” la ciudad y su economía

de Cartagena funciona con las herramientas de más alta tecnología y el cumplimiento de estándares internacionales”³⁶.

Medir el impacto del beneficio de la ciudad en función de la actividad portuaria, es una tarea por realizar. La ciudad no cuenta con estadísticas que le permitan conocer la generación de empleo en comercio exterior, turismo, transporte y otras actividades conexas, así como el dinero que por concepto de aranceles e impuestos de aduanas se mueve en los bancos locales. El conocimiento de estos elementos es fundamental para definir las políticas y las condiciones para aprovechar las oportunidades de este sector, tal como acontece en Panamá, Puerto Rico y otras áreas del Caribe, enfocadas como un propósito de desarrollo nacional y local en el área de nuevos negocios.

³⁶ Anotaciones tomadas de los comentarios realizados por Alberto Abello, director del Observatorio del Caribe Colombiano, a la ponencia “Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación económica y rezago social” presentada en el II Simposio sobre la historia de Cartagena: la ciudad en el siglo XX”, organizado por el Banco de la República y la UJTL, en proceso de preparación durante la realización del taller “como es Cartagena al finalizar el siglo XX”

3. ANÁLISIS DE MOVILIZACIÓN DE CARGAS POR EL PUERTO DE CARTAGENA

3.1 EVOLUCIÓN DEL COMERCIO PORTUARIO

El 2008, fue un año de mucha turbulencia internacional, producto de la crisis financiera internacional iniciada en el 2007 en los Estados Unidos, sus efectos no son aun cuantificables para Colombia pero si es posible de prever su mecanismo de transmisión hacia economías en vía de desarrollo como la colombiana y esta se da principalmente a través del comercio internacional y demora un poco más en llegar por el sector financiero. Este hecho es producto de la pérdida de confianza de los consumidores, ante la incertidumbre que genera la crisis se espera un aumento del ahorro de los hogares y por lo tanto una reducción de consumo, decisiones de este tipo tienen efectos sobre el comercio internacional y por ende afecta principalmente a economías con volúmenes de comercio altos, en especial en aquellos en el que Estados Unidos es su principal socio comercial.

Para Colombia, la dinámica del comercio exterior, tuvo un comportamiento positivo durante el periodo 1998 – 2008. Según datos de la oficina de impuestos y aduanas de Colombia DIAN³⁷, en 2008 se realizaron exportaciones por valor de US\$37.625 millones³⁸, siendo el nivel más alto alcanzado en los últimos 10 años, correspondiente a un 27% (US\$7.908 millones) más que las realizadas en el 2007 (US\$29.716 millones). Las exportaciones nacionales han venido en el alza y en los últimos años su crecimiento promedio fue del 13% anual, lo cual refleja que hasta ahora los efectos de la crisis mundial ha tenido efectos notorios en cuanto a las exportaciones nacionales se refiere.

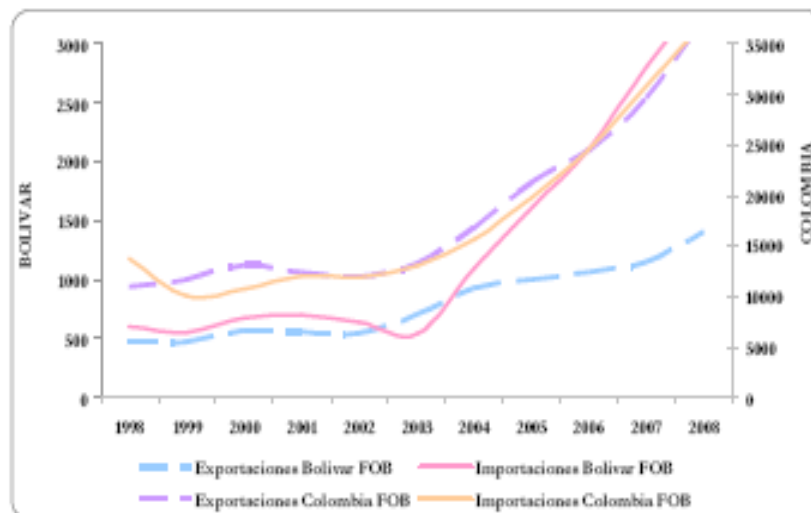
³⁷ DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN).

³⁸ Volumen en dólares FOB

Las importaciones colombianas por su parte, sumaron en 2008 US\$37.155 millones, con un incremento del 21% (US\$6.340 millones) con relación a 2007, casi el doble de su promedio en los últimos 10 años (13,8% promedio anual). De esta manera las exportaciones nacionales han presentado un mejor ritmo frente a las importaciones en el 2008, lo cual se ve reflejado en un superávit comercial de US\$470 millones; este balance no fue favorable en 2007, en el cual hubo un déficit comercial de US\$1.098 millones.

Por su parte, el 68,7% (US\$25.538 millones³⁹) de la carga que ingresó al país se transportó por modo marítimo, seguido por el aéreo con 23,7% (US\$8.761 millones), por último en orden de importancia estaría el modo terrestre con 5,8% (US\$2.168 millones).

Figura 9. Comercio exterior por Bolívar y Colombia. 1998 – 2008 (cifras en millones de dólares FOB)



Fuente. DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES DIAN - SIEX⁴⁰

³⁹ Volumen en dólares FOB

⁴⁰ Sistema Estadístico de Comercio Exterior.

En cuanto, al departamento de Bolívar, el volumen de comercio⁴¹ en el 2008, fue superior en US\$822 millones al de 2007 (US\$3.947 millones), ascendiendo a US\$4.769 millones, con un valor en las ventas realizadas por el departamento en ese año de US\$1.352 millones, 19% (US\$213 millones) mayores a las registradas en el año anterior (US\$1.139 millones), mientras que las importaciones ascendieron a US\$3.417 millones, superiores en un 22% (US\$609,4 millones) a las presentadas en el 2007 (US\$2.808 millones).

Por lo tanto, debido al mayor valor de las importaciones sobre las exportaciones, el saldo negativo en la balanza comercial en 2008 asciende a US\$2.065 millones, superior en un 24% (US\$397 millones) al déficit presentado en el año anterior, el cual fue de US\$1.668 millones⁴².

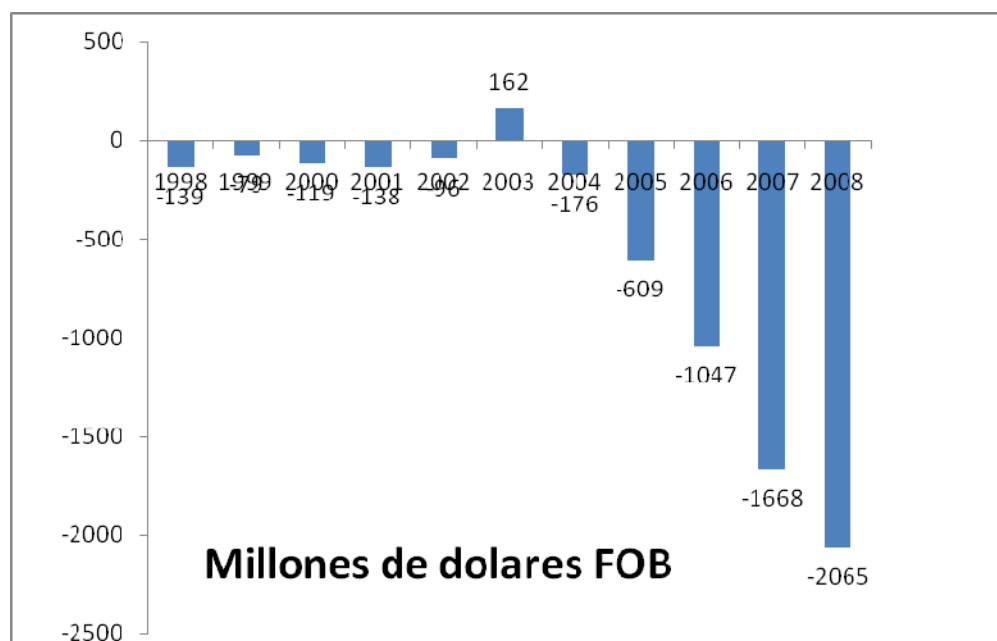
La evolución del déficit de la balanza comercial de Bolívar se ha incrementando de forma sustancial a partir de 2004 (Ver Figura 9), pues en ese año llegó a US\$176 millones y pasó a US\$2.020 millones en 2008, con una diferencia de casi once veces que el presentado en 2004. Hasta antes de 2006, el valor del déficit comercial no superaba los US\$1.000 millones, fue a partir de este año cuando se disparó, llegando a superar los US\$2.000 millones en 2008.

Por otra parte, durante 2008, Cartagena presentó una participación de 3,6% (US\$1.352 millones) dentro del total del valor de las exportaciones del país. Así mismo; Antioquia, Bogotá y Cundinamarca ocuparon los primeros lugares de las ventas realizadas al exterior a nivel nacional, con participaciones del 10,7% (US\$4.039 millones), 9,5% (US\$3.586 millones) y 6,4% (US\$2.408 millones) respectivamente

⁴¹ El volumen de comercio exterior es igual a las exportaciones más las importaciones en valores FOB

⁴² DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN). 2010

Figura 10. Balanza Comercial de Bolívar, 1998 – 2008 (Cifras en millones de dólares FOB)



Fuente. DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN) - SIEX

Haciendo un análisis a un nivel geográfico un poco más agregado; se encuentra a la región Andina (23,4%) como la zona que más aportó a las exportaciones totales del país, seguido muy de cerca por la región Caribe con 23,4%; mientras que la región Pacífica sólo aportó el 7,2%. Los llanos orientales y la zona Amazónica en conjunto participaron con 0,3%⁴³.

La dinámica exportadora, según Administración de Aduana; permite observar que la aduana de Cartagena es la que mayor valor en dólares FOB movió durante 2008, con una participación de 45%, seguido por la aduana de Cúcuta con

⁴³ CÁMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA. Investigaciones Económicas En: Análisis del comportamiento del comercio exterior de Bolívar. 2008

10,8%; el resto de aduanas presentaron proporciones inferiores al 9%⁴⁴. Así las cosas, las exportaciones que se originan en Bolívar y que salen por la aduana de Cartagena fueron de tan sólo 8,3% del total del valor en dólares FOB.

Con respecto a las importaciones, el departamento de Bolívar ocupa el quinto lugar con una participación sobre el total nacional de 9,2% en 2008; posición que mantuvo en años en el 2006 y 2007, con contribuciones de 8,6% y 9,1% respectivamente. Bogotá ocupó el primer lugar en las compras hechas al extranjero, con un total de US\$13.642 millones, el 36,7% del total nacional, seguido por Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca con participaciones del 11,6% (US\$4.318 millones), 10,5% (US\$3.908 millones) y 10,4% (US\$3.854 millones) respectivamente, sumando en conjunto el 69,2% del total. Por regiones, la zona geográfica que mayor participación tuvo dentro del total de las importaciones (dólares FOB) fue la región Andina (62,9%), seguido muy de lejos por la región Caribe (22,9%); por último se encuentra la región Pacífica (12,1%). El resto de zonas⁴⁵ aportaron sólo el 2,1%⁴⁶.

La distribución de las importaciones según administración de aduana; muestra una mayor concentración en la aduana de Bogotá (27,7%), seguido muy de cerca por la aduana de Cartagena con 25,4%; por último Buenaventura con 17,6%. Las demás aduanas tuvieron participaciones inferiores al 10%⁴⁷.

⁴⁴ Para mencionar algunos: Santa Marta (7,8%), Bogotá (7,1%), Buenaventura (6,1%) y Barranquilla (3,9%).

⁴⁵ Llanos Orientales, Zona Amazónica y Más de una Zona.

⁴⁶ CÁMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA. Investigaciones Económicas En: Análisis del comportamiento del comercio exterior de Bolívar. 2008

⁴⁷ ídem

3.2 ANÁLISIS DE MOVILIZACIÓN POR CLUSTER INDUSTRIALES POR EL PUERTO DE CARTAGENA

Sin dejar de verse afectado por la profunda situación de crisis que actualmente vive la actividad económica mundial, y el tráfico portuario en particular, las estadísticas del Puerto de Cartagena comienzan a arrojar signos de recuperación.

Aunque los tráficos de gráneles sólidos y líquidos se mantienen en descenso respecto al año pasado, los primeros signos de recuperación detectados son consecuencia directa del aumento del tráfico de contenedores que en el pasado mes de Julio, sumó un total de 66.234 toneladas (7.360 TEU's), lo que supone una variación positiva del 77,60% respecto al mismo mes del año anterior. En total, el acumulado anual, hasta el mes de julio, de este 2009 asciende a 292.563 toneladas por las 269.069 del año anterior, lo que significa un aumento del 8,73%.

Con todo, el puerto cartagenero cerró el hasta el mes de julio de 2009 con un acumulado de Tráfico Total de 12,7 millones de toneladas (un 21,54% de descenso), dato que se considera dentro la media general de descenso del tráfico de los puertos españoles, y que pese a todo, confirma al Puerto de Cartagena como uno de los de mayor actividad del país.

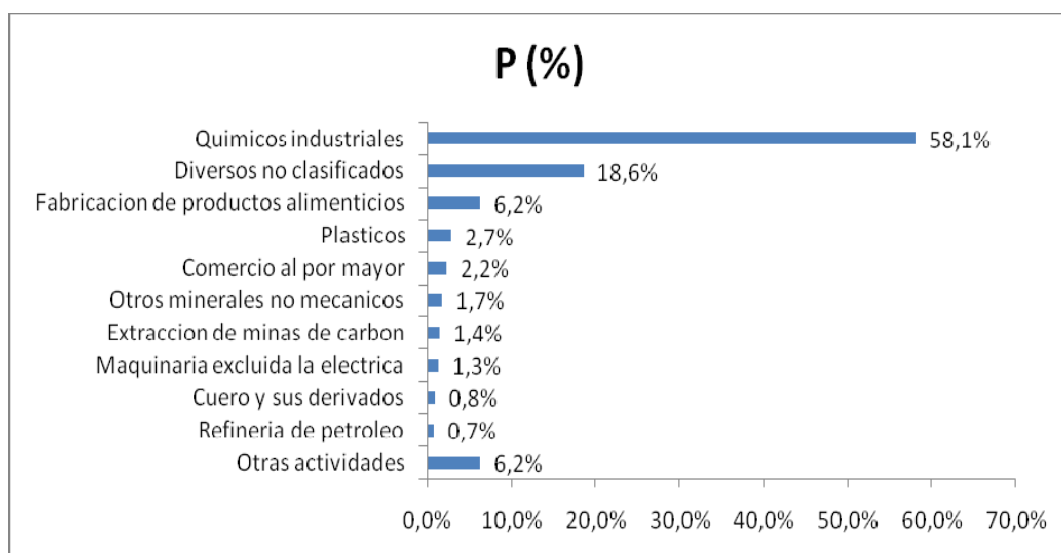
La mayor contribución a las exportaciones de Bolívar en el año 2008, la realizaron los químicos industriales con el 58,1% (US\$786 millones), en orden de importancia le siguen la fabricación de productos alimenticios con una participación de 6% (US\$84 millones), los plásticos con 2,7% (US\$36 millones) y comercio al por mayor con 2,2% (US\$30 millones)⁴⁸.

⁴⁸ Ídem

Frente a los resultados del 2007, el comportamiento de las exportaciones según actividad económica en Bolívar, presentó cambios en diversos sectores tales como los químicos industriales, cuya participación en el total de las exportaciones pasó de 59,3% en el 2007 a 58,6% en 2008⁴⁹.

La fabricación de productos alimenticios ocupó en 2007, el cuarto lugar con una representación de 3,8% (US\$43,5 millones), aumentando su valor en 2008, subiendo a la tercera posición en este año con un porcentaje de 6% (US\$84 millones)⁵⁰.

Figura 11. Exportaciones según clúster industrial. 2008.



Fuente. Datos suministrado por DIAN - SIEX

A nivel de producto, para el caso del sector de químicos industriales, el propileno, el policloruro de vinilo sin mezclar y los copolímeros de propileno son el 65% del total de las exportaciones de dicho sector. Por el lado de las actividades de fabricación de productos alimenticios; los más sobresalientes en la dinámica

⁴⁹ Ídem

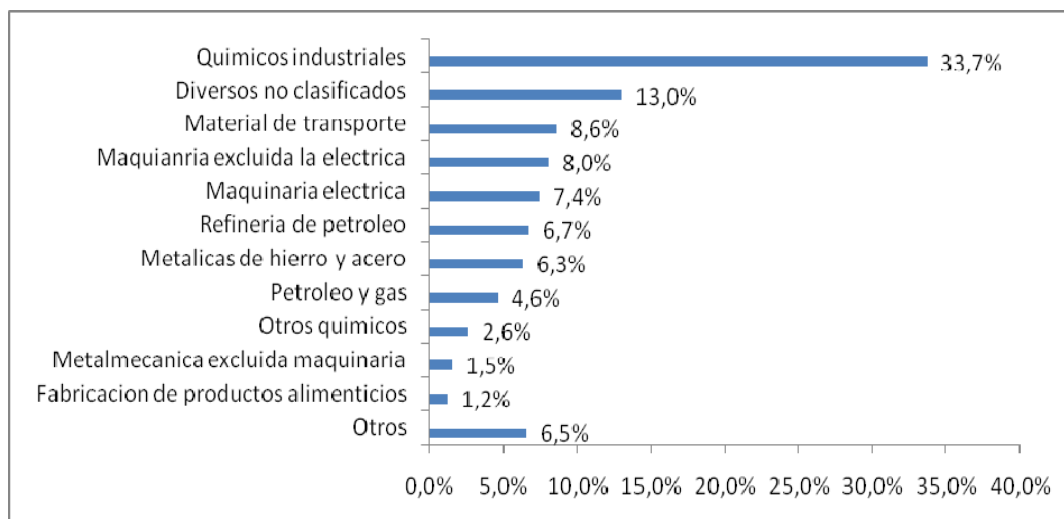
⁵⁰ Ídem

exportadora fueron: los demás langostinos congelados, atunes de aleta amarilla congelados y atunes listados o bonitos de vientre rayado congelados.

En caso del sector de plásticos se destacan los siguientes productos: las demás placas, láminas, hojas y tiras, de plástico no celular y sin refuerzo, estratificación ni soporte o combinación similar con otras materias, de polipropileno, seguido por las demás placas, hojas, películas, bandas y laminas, de plástico, obtenidas por estratificación y laminación de papeles y por último se encuentran las placas, láminas, hojas, y tiras de polímeros de cloruro de vinilo con un contenido de plastificantes superior o igual al 6% en peso⁵¹.

En cuanto a las importaciones, los químicos industriales son los principales productos comprados por las empresas en Bolívar, con una representación de 33,7% (US\$1.150 millones (Ver figura11)).

Figura 12. Importaciones según clúster industrial, 2008



Fuente. DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN). SIEX

⁵¹ Las sub partidas son en su orden: 3920209000, 3921901000 y 3920430000

Al comparar el comportamiento de las importaciones con respecto al año anterior, es posible evidenciar que se presentaron disminuciones, tal es el caso del petróleo y gas, que disminuyó su porcentaje pasando del tercer puesto en 2007 con 11,2% (US\$315 millones) al octavo lugar en 2008 con una representación de 4,6% (US\$156 millones); esta actividad presentó un aumento importante de la demanda al mercado internacional de los productos asociados a la misma durante 2007 en relación a 2006, (López y Sáenz, 2008), mientras que durante 2008 como ya se mencionó disminuyó.

Los materiales de transporte son el tercer sector por importaciones efectuadas durante 2008, con una representación del 8,6% (US\$293 millones), creciendo significativamente su participación con respecto a 2007, donde ocupó el séptimo lugar con una representación del 2,4% (US\$67 millones) del total. En el caso de los químicos industriales, se presentó un leve aumento, pasando del 33,2% (US\$933 millones) en 2007 a 33,7% (US\$1.150 millones) en 2008⁵².

A nivel de producto; para el caso del sector de químicos industriales, sobresalen en cuanto a mayor demanda en términos de valor FOB, el propeno (propileno), seguido por el Cloruro de vinilo (cloroetileno).

Por su parte en los productos asociados a materiales de transporte; se destacan: Helicópteros de peso en vacío, superior a 2000 kg. y los demás barcos para el transporte de mercancías y los demás barcos concebidos para el transporte mixto de personas y mercancías, de registro superior a 1000 toneladas. En el sector de maquinaria excluida la eléctrica los productos que registraron mayor demanda durante 2008 son: partes de turbinas de gas, seguido por máquinas para lavar ropa, incluso con dispositivo de secado [no automáticas], después las

⁵² DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONALES DE ESTADISTICA. Análisis de importaciones 2008.

demás combinaciones de refrigerador y congelador con puertas exteriores separadas, aunque no sean eléctricos, por último grúas pórtico⁵³.

Los productos del sector de maquinaria eléctrica que más sobresalieron en relación a la demanda de este tipo de bienes al mercado internacional, fueron básicamente televisores a color de pantalla de cristal líquido, seguido por los televisores a color de tubos catódicos, y los demás aparatos receptores de radiodifusión, combinados con grabador o reproductor de sonido, por último los demás aparatos receptores de televisión, incluso con receptor de radiodifusión o grabación o reproducción de sonido o imagen incorporado, en colores, de pantalla de plasma¹⁰. En cuanto a los bienes del sector de refinería de petróleo los productos más sobresalientes fueron: el estireno y los aceites para lubricantes⁵⁴.

Analizando la balanza comercial del departamento de Bolívar, es posible evidenciar que las actividades económicas que generaron situaciones deficitarias en las relaciones comerciales, fueron principalmente los químicos industriales (US\$364 millones), materiales de transporte (US\$283 millones), maquinaria excluida la eléctrica (US\$254 millones), maquinaria eléctrica (US\$246 millones), refinería de petróleo (US\$218 millones), estos sectores en conjunto acumulan un déficit de US\$1.366 millones de dólares.

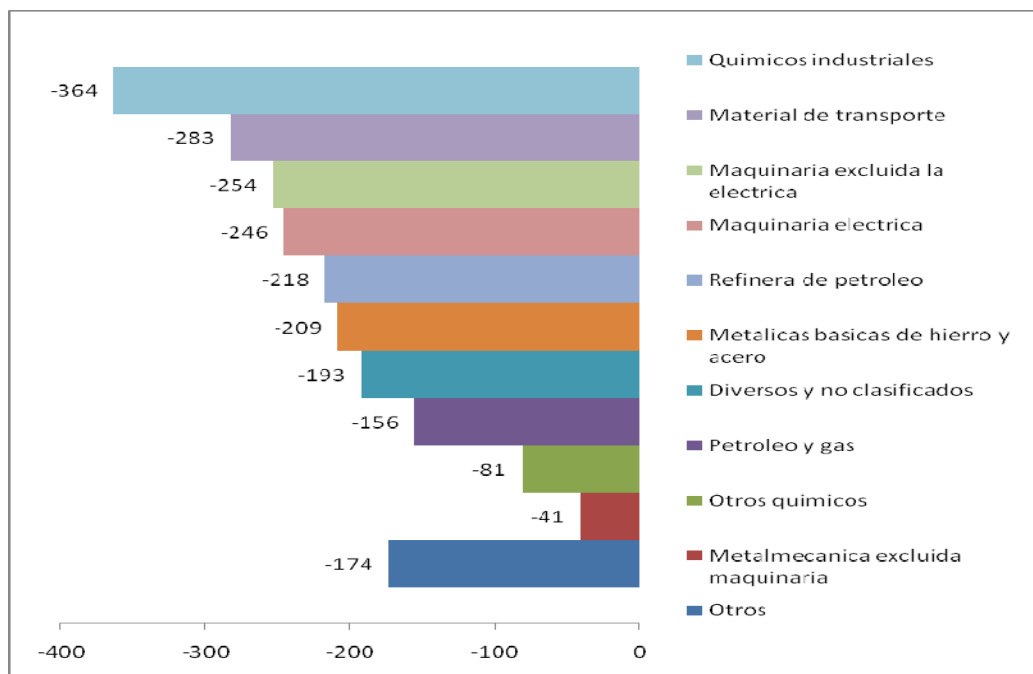
Es importante resaltar que algunos sectores disminuyeron el saldo deficitario de 2008 con respecto al año inmediatamente anterior, como es el caso de petróleo y gas (US\$159 millones), refinería de petróleo (US\$23 millones), y diversos no clasificados con una reducción en su déficit de US\$159 millones. No obstante hubo sectores que aumentaron su déficit comercial, por ejemplo; materiales de transporte (US\$221 millones), maquinaria eléctrica (US\$197 millones), químicos

⁵³ Ibídem

⁵⁴ Ibídem

industriales (US\$107 millones), maquinaria excluida la eléctrica (US\$96 millones), otros químicos (US\$39 millones), metalmecánica excluida maquinaria (US\$14 millones).

Figura 13. Balanza comercial negativa según actividad económica. 2008, (Cifras en Millones de dólares FOB).



Fuente. DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN). SIEX

Por su parte, el comportamiento superavitario de la balanza comercial se encuentra influenciado en mayor medida por la fabricación de productos alimenticios (US\$44 millones), plásticos (US\$28 millones), comercio al por mayor (US\$27 millones), extracción de minas de carbón (US\$18 millones), otros minerales no metálicos (US\$17 millones). Estos sectores en conjunto suman US\$133 millones como saldo positivo del intercambio comercial.

Comparando con 2007, hubo sectores que aumentaron el saldo positivo que tenían en 2007, por ejemplo fabricación de productos alimenticios aumentó en US\$23,6 millones, seguido por plásticos (US\$5,7 millones)⁵⁵, otras industrias manufactureras (US\$5,3 millones) y barro, loza (US\$2,2 millones). Por el contrario, hay sectores que a pesar de haber registrado una balanza comercial positiva para ambos años, vieron mermados el valor de su superávit comercial en 2008 frente al año inmediatamente anterior, por ejemplo; otros minerales no metálicos presentó una contracción en su superávit de US\$38,6 millones, cuero y sus derivados (US\$2,4 millones), caza ordinaria (US\$2,3 millones) y extracción de madera con US\$274 mil⁵⁶.

Figura 14. Balanza comercial positiva según actividad económica 2008. (Cifras en Millones de dólares FOB)



Fuente. DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN). SIEX

⁵⁵ Variación absoluta; diferencia entre el valor en dólares del superávit en 2008 en relación al registrado en 2007.

⁵⁶ CÁMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA. Investigaciones Económicas Análisis del comportamiento del comercio exterior de Bolívar 2008.

3.3 ANÁLISIS DE MOVILIDAD DE CARGA POR EL PUERTO DE CARTAGENA

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

Tabla 1. Descripción de los principales Muelles de Cartagena

Puerto	Calado	Longitud de Muelle	Área Cubierta	Área descubierta	Capacidad de Atención	Otros Datos
Sociedad Portuaria Regional Cartagena	45 pies	1,698 mts distribuidos en 8 muelles, con capacidad de recibir m/n de hasta 5.500 TEU	28.000 m ²	190.000 m ²	Barcos de 100.000 tons Capacidad de Movilizar 1'200.000 TEUs	2 Gruas Portico Panamax/ 2 Gruas Portico Post Panamax/ 21 RTG/16 REACH STACKER
Muelles el Bosque	37,72 pies/ 12 mts	660 mts. Lineales.	22.000 m ²	180.000 m ²	Barcos de 60.000 Capacidad de Movilizar 120.000 TEUs	3 Gruas de Tierra con capacidad de 104 toneladas de levantes
Puerto de Mamonal	39 pies/ 12 mts	314 metros	3.500 m ²	108.000 m ²	Barcos de hasta 50.000 toneladas	
Terminal de Contenedores de C/gena - Contecar -	41 pies/ 12,5 mts	1000 mts lineales	30.000 m ²	800.000 m ²	Movilización de 2.5TEUS por año y 600.000 ton /anuales de carga general	

Fuente. Sociedad portuaria de Cartagena. 2010

Dada la ubicación geográfica de la Región, Cartagena de Indias hoy día, es la ciudad portuaria más importante del País y su aduana ha sido una de las más usadas tanto para importaciones como para exportaciones en los últimos años.⁵⁷

El Puerto de Cartagena tuvo movilidad de carga con destino a 128 países⁵⁸ (Incremento del 23%, con relación al período 2004 – 2006), concentrándose el 75% del “volumen” total de comercio en 10, de los cuales Estados Unidos fue al igual que en años anteriores⁵⁹, el principal socio comercial, alcanzando el 36,4% de las negociaciones (US\$1.735 millones), México y Venezuela fueron en su orden el segundo y tercer socio comercial del departamento, con participaciones de 10,8% (US\$517 millones) y 7,6% (US\$364 millones) respectivamente, seguidos de Brasil (5,4%), Perú (3,5%), China (2,8%), Ecuador (2,2%), Argentina (2%), y Alemania (1,8%)⁶⁰.

3.3.1 Tráfico de unidades de contenedores por el Puerto de Cartagena.

Cartagena se ha convertido el primer puerto exportador e importador de Colombia. Del total de contenedores que salen desde el puerto, el incremento durante los años 2007 – 2009 fue del 16% con respecto al mismo período de tiempo 2003 – 2006, respectivamente.

La mayoría de los contenedores que pasan por el Puerto de Cartagena, vienen especificados de acuerdo al tipo de embalaje y del tráfico portuario que se detallan.

La Tabla 2. Muestra el tipo de embalaje que se utiliza en el Puerto de Cartagena y el tráfico portuario al que se destina el contenedor que llega al Puerto. El

⁵⁷ Ubicación estratégica tomado el día 15 de Julio de 2009:

<http://www.proexport.com.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=7015&IDCompany:=16>

⁵⁸ Incluyendo zonas francas

⁵⁹ Volumen de comercio: exportaciones más importaciones

⁶⁰ SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA DE INDIAS. En: Estadísticas anuales. Enero 2010.

análisis se desarrolla en comparación a los dos últimos años de actividad comercial.

Tabla 2. Tráfico unidades de contenedores. 2008 - 2009

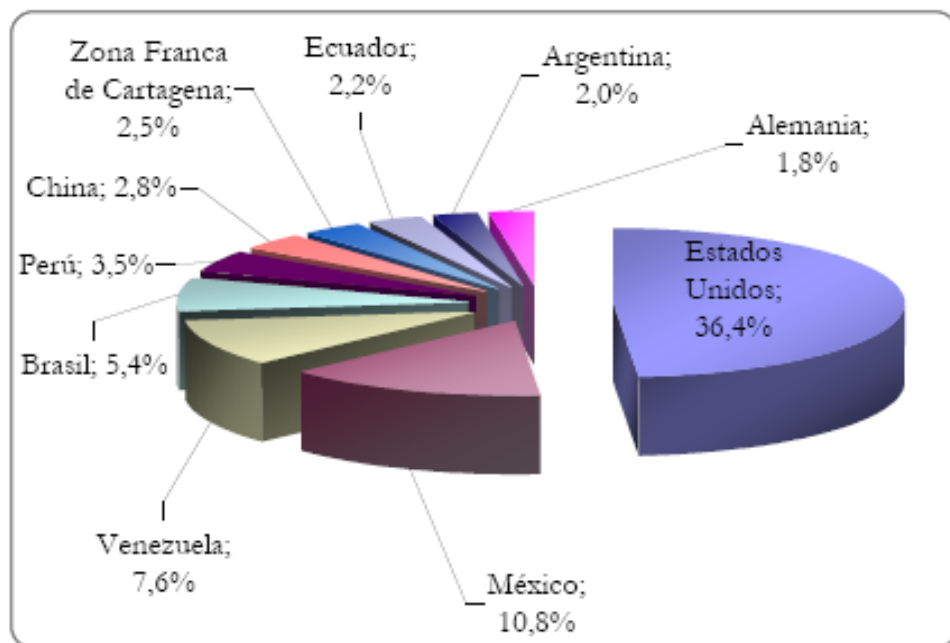
TIPO DE EMBALAJE	TRÁFICO PORTUARIO	2008	2009
LLENOS DE 20'	IMPORTACIÓN	240.350	257.804
	EXPORTACION	203.320	204.016
	CABOTAJE	16.539	18.655
	TRANSBORDO	62.550	63.803
	TRANSITO INTERNACIONAL	189.853	208.831
	TRANSITORIA	7.487	7.606
TOTAL LLENOS 20'		720.099	760.715
VACÍOS DE 20'	IMPORTACION	55.766	39.750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

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

3.3.2 Movilización de carga desde el Puerto de Cartagena. Considerándose como los destinos hacia donde salen la mayoría de los contenedores desde

Cartagena y los puertos principales, el que se constituye más importantes, son los puertos de estados Unidos, seguido, por los de México, Venezuela, Brasil, Perú, China y Ecuador, respectivamente. (Figura 14).

Figura 15. Destino de movilización de carga desde Cartagena



Fuente. Sociedad Portuaria de Cartagena. Comportamiento movilidad de Carga desde el Puerto de Cartagena. 2007 - 2009

Estados Unidos se consolidó como el principal destino de las ventas realizadas por el departamento en el 2008, con una participación del 11,6% (US\$157 millones), presentando una disminución en el valor exportado con respecto a 2007 en US\$12 millones, lo cual puede estar relacionado con una contracción de la demanda estadounidense (en relación a los bienes que Bolívar le suministra)⁶¹ como consecuencia de la crisis económica y financiera mundial; le sigue Perú con US\$143 millones (10,6%), Brasil con US\$132 millones (9,8%), Venezuela

⁶¹ No es el caso a nivel nacional, ya que las exportaciones Colombianas hacia Estados Unidos aumentaron en 2008 y 2009, respectivamente.

con US\$129 millones (9,6%) y Ecuador con US\$96 millones (7,1%), estos últimos, a pesar de la inestabilidad en el ámbito diplomático con Colombia siguen siendo principales mercados –naturales- de los productos bolivarenses⁶².

Otros mercados son: México y Costa Rica con US\$58 millones cada uno (4,3% y 4,3% respectivamente); los demás países presentaron porcentajes por debajo del 4,2%, y valores sobre el total exportado inferiores a US\$56 millones.⁶³

Otro país que redujo su demanda por movilidad de carga fue Ecuador, ésta cayó en 10%; sin embargo este país mantuvo en términos relativos frente a otros países una buena posición como destino de las exportaciones Colombianas. A nivel nacional, Ecuador siguió siendo el tercer país destino de los productos de Colombia, las exportaciones a nivel nacional hacia Ecuador aumentaron 18% durante 2008 en relación a 2007.

3.3.3 Movilización de carga hacia el Puerto de Cartagena. La llegada de contenedores por el Puerto de Cartagena tiene como origen principal a Estados Unidos. La movilización por este principal puerto representó un aumento en un 42,2% con relación a los años 2007 y 2008.

Durante 2008, la dinámica de importaciones traducido en el manejo de volumen de contenedores se caracterizó por un incremento de comercio (suma de las exportaciones y las importaciones) con Estados Unidos (36%); seguido por la Asociación Latinoamericana de Integración –ALADI- (19,7%), Grupo Andino (13,9%) y la Unión Europea (8,7%). A nivel nacional Estados Unidos, también es la zona con la que se mantiene un mayor flujo comercial (34%), pero a diferencia de Bolívar, la segunda zona más importante fue el Grupo Andino (15%).

⁶² SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA DE INDIAS. Análisis del comportamiento de movilidad de Carga por el Puerto de Cartagena. Documentación. 2010

⁶³ *Ibidem*

A partir de datos suministrados por la Cepal, el Latin Business Chronicle realizó un escalafón sobre los 50 puertos de América Latina que registraron un mayor incremento en el tráfico de mercancías durante el 2008.

El puerto de Ilo, en Moquegua (Perú), lideró el listado con un crecimiento de 50,7 por ciento en el movimiento de contenedores en el año pasado comparado con el 2007. Cartagena también apareció en el listado, con un incremento en su tráfico del 17,3 por ciento. Otros puertos que registraron un mayor crecimiento porcentual fueron Arica en Chile (33,7 por ciento) y Bolívar en Ecuador (31,3 por ciento)

De acuerdo a los datos suministrados por la Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena, la llegada de los buques al puerto de Cartagena, está determinado por el número de muelles que a su vez existen en la Ciudad.

Del total de toneladas movilizadas por la zona portuaria de Cartagena⁶⁴ las destinadas al comercio exterior representaron el 70,4% (44 puntos porcentuales correspondieron a exportación), el 28,3% fue carga en tránsito internacional y el 1,3% restante fue por cabotaje, transporte fluvial y transitoria.

Las Sociedades Portuarias Regionales (SPR) del país movilizaron 30,1 millones de toneladas, de las cuales la SPR de Cartagena movilizó el 30,2%. El 54,5% de la carga fue transportada en contenedores, ocupando la SPR de Cartagena el

⁶⁴ Incluye los muelles de: Algranel S.A, Compañía Colombiana de Clinker S.A, Compañía Colombiana de Terminales S.A, Compañía Puerto Mamonal S.A, Dow Química de Colombia S.A, Empresa Colombiana de Petróleos, Petroquímica Colombiana S.A, Polipropileno del Caribe S.A, Sociedad Portuaria Bavaria S.A, Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A, Sociedad Portuaria Mamonal S.A, SPR Cartagena, Terminal de contenedores de Cartagena, Terminal marítimo Muelles el Bosque S.A y TRANSMARSYP.

segundo lugar con 214.446 contenedores, después de la SPR de Buenaventura que transportó 258.722 contenedores⁶⁵.

Las zonas se encuentran distribuidas de acuerdo a la ubicación de los diferentes y muelles y estos a su vez por zonas plenamente identificadas.

Es así como la Zona 1, se encuentran los siguientes muelles:

ABOCOL
AJOVER
ASISTENCIA CANAL COMERCIAL
ATUNCOL
COLCNLINKER
CONCLINCKER – DARSENA
COLTERMINALES
CONTECMAR MAMONAL
DEXTON
DOW QUIMICA
EXXON
MALTERIA
PETROQUIMICA
PROVINCIA
REFINERIA
TEXACO
TNP
ZONA FRANCA CARTAGENA

⁶⁵ Fuente. SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA. Informa Anual estadístico 2009.

La zona 2, la constituyen los siguientes muelles:

ASTIVIK
CONTECAR
COREMAR
NAVTECH
PUERTO MAMONAL
ZONA DE FONDEO 4 CALLES

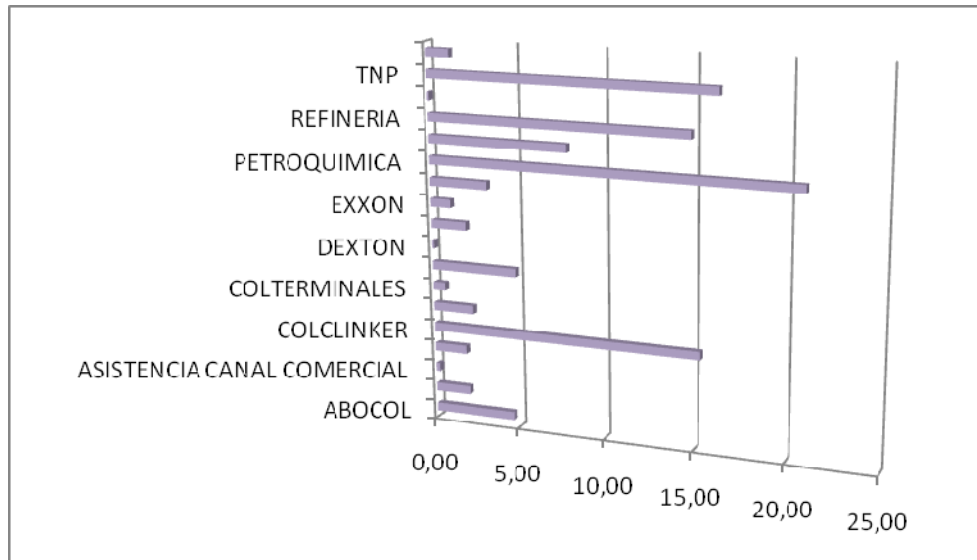
Y en la zona 3, están los siguientes muelles:

ALGRANEL
BASE NAVAL
COSTA BRAVA
EDURBE
MUELLES EL BOSQUE
SPRC

Desde estas 3 zonas, se manejan todas las cargas desde el Puerto de Cartagena y se establecen el número de contenedores y / o carga que se especifica para cada actividad.

3.3.4 Año 2007. El porcentaje de manejo carga desde los muelles de la zona 1, Petroquímica fue la empresa que más movilizó carga durante el año en estudio, con un 20,87%, seguido del Terminal Néstor Pineda (Ecopetrol), con un 16,28%, Colclinker con un 15.37% y finalmente, Ecopetrol con un 20.87%.

Figura 16. Volumen de carga movilizada por la zona 1. Año 2007

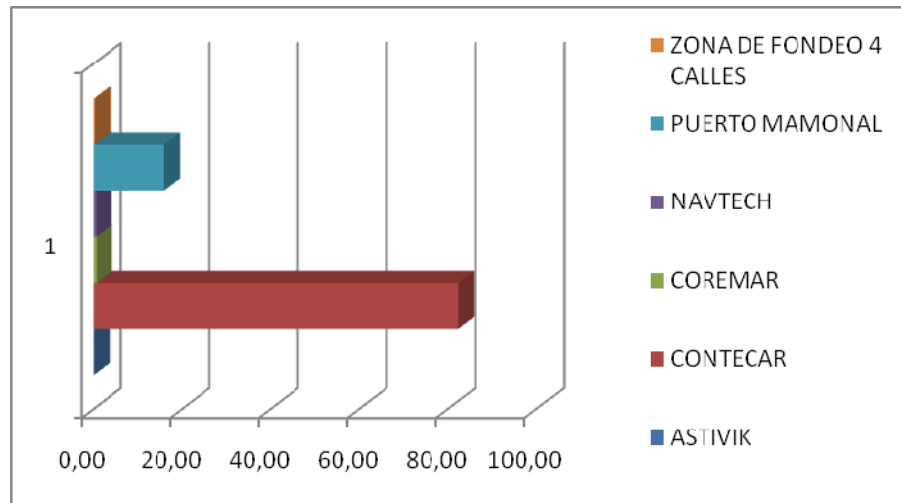


Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010.

En la Zona 2, el porcentaje de volumen de carga manejada, fue ampliamente manejado por la empresa CONTECAR, filial de la Sociedad Portuaria de la Ciudad de Cartagena, con 82,34%, seguido por el Puerto de Mamonal con un 15,99%.

En la figura 16, se puede observar detalladamente el anterior análisis.

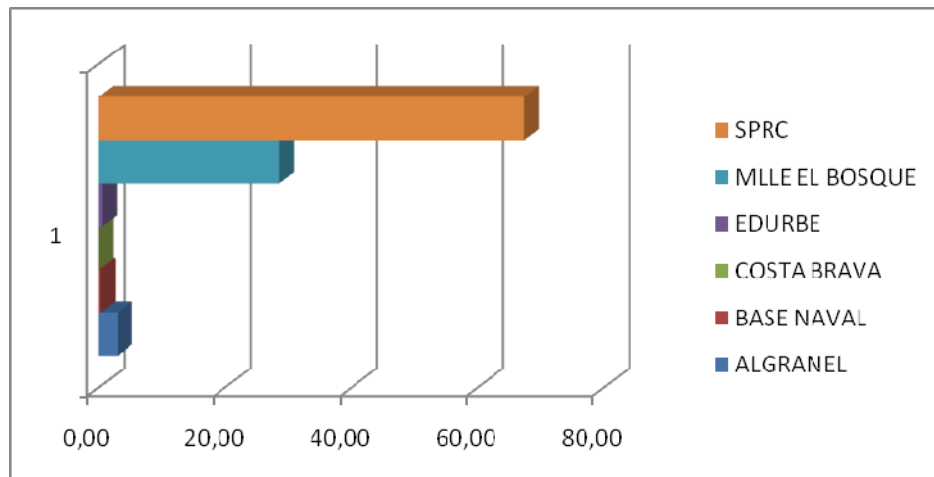
Figura 17. Volumen de carga movilizada por la zona 2. Año 2007



Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010.

En la zona 3, el mayor volumen de carga movilizada durante el año 2007, fue ampliamente manejada por la Sociedad Portuaria de Cartagena en un 67.37%, seguido de Muelles el bosque con un 28,63%

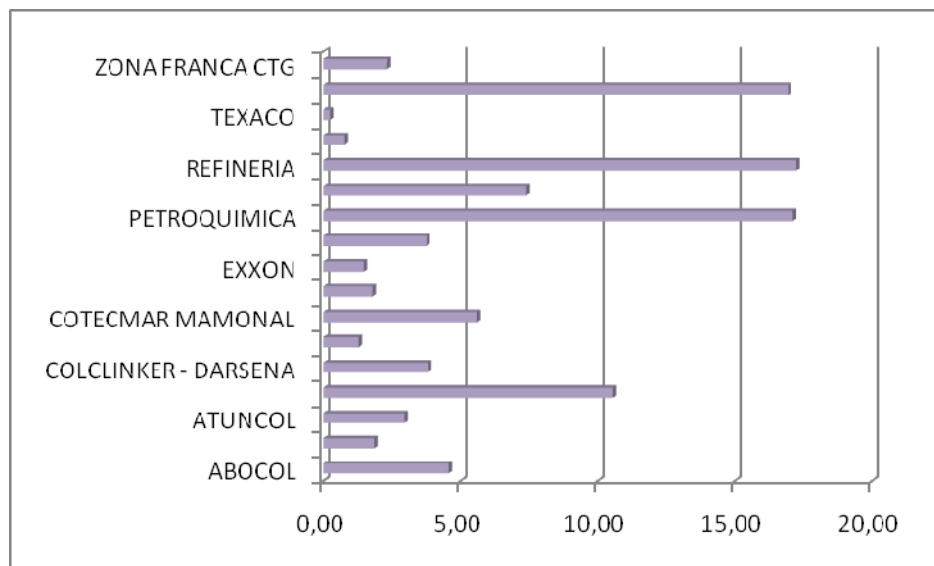
Figura 18. Volumen de carga movilizada por la zona 3. Año 2007



Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010

3.3.5 Año 2008. Para el año 2008, el porcentaje de manejo de carga desde el Puerto de Cartagena, en la zona 1, fue ampliamente manejado por Ecopetrol con un 17,26%, seguido por Petroquímica con un 17.14%, Terminal Néstor Pineda con un 16,96%, y Conclinker con un 10,58%.

Figura 19. Volumen de carga movilizada por la zona 1. Año 2008

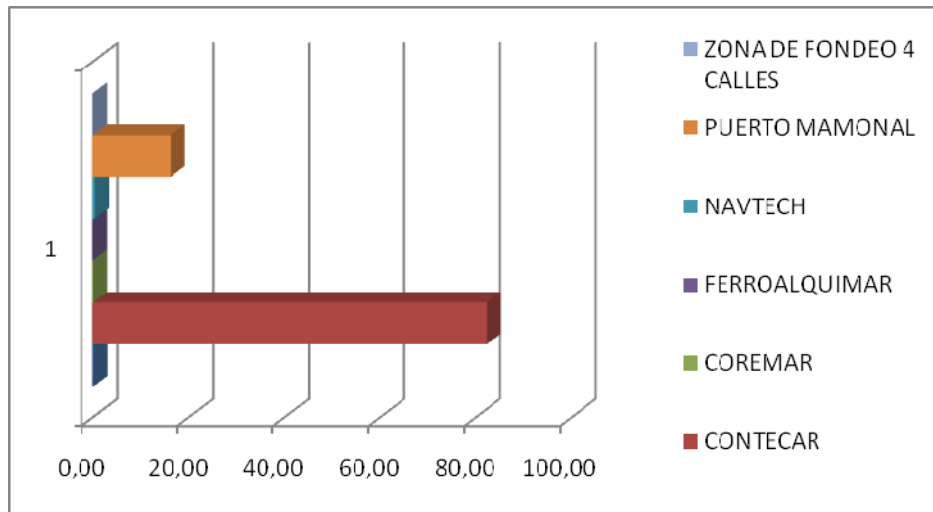


Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010

En la zona 2, el año 2008, Contecar fue la empresa que mayor número de carga movilizó con un 82,40%, seguido nuevamente como el año anterior del Puerto de Mamonal con un 16,36%, respectivamente.

La figura 19, muestra ampliamente, la movilización de carga por esta zona, durante el año 2008 y en la que poco o nada tuvo variación con respecto al año inmediatamente anterior.

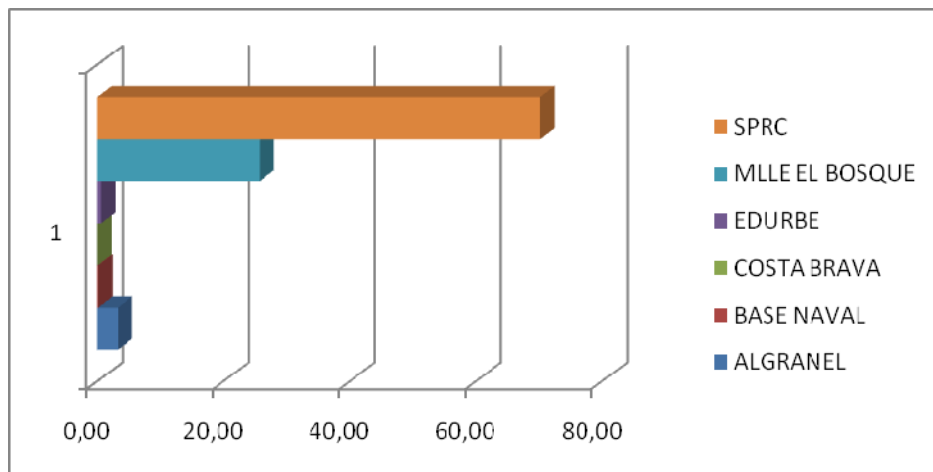
Figura 20. Volumen de carga movilizada por la zona 2. Año 2008



Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010

Nuevamente para la zona 3, el mayor número de carga movilizada fue manejada ampliamente por la Sociedad Portuaria de Cartagena con un 70,26%, seguido de Muelles El Bosque con un 25,72%, respectivamente.

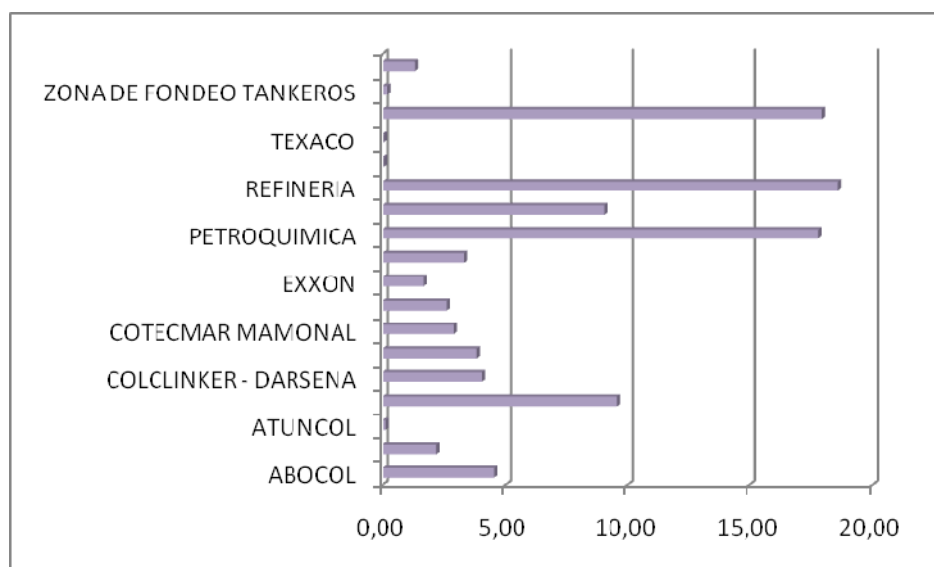
Figura 21. Volumen de carga movilizada por la zona 3. Año 2008



Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010

3.3.6 Año 2009. Para el año 2009, el porcentaje de manejo de carga desde el Puerto de Cartagena, en la zona 1, fue ampliamente manejado por Ecopetrol con un 18.63%, registrándose un leve incremento con respecto al año anterior, seguido por Terminal Néstor Pineda (Ecopetrol) con un 17,94%, desplazando a Petroquímica a un tercer puesto con un 17,81% y Colclinker con un 9.59%, respectivamente.

Figura 22. Volumen de carga movilizada por la zona 1. Año 2009

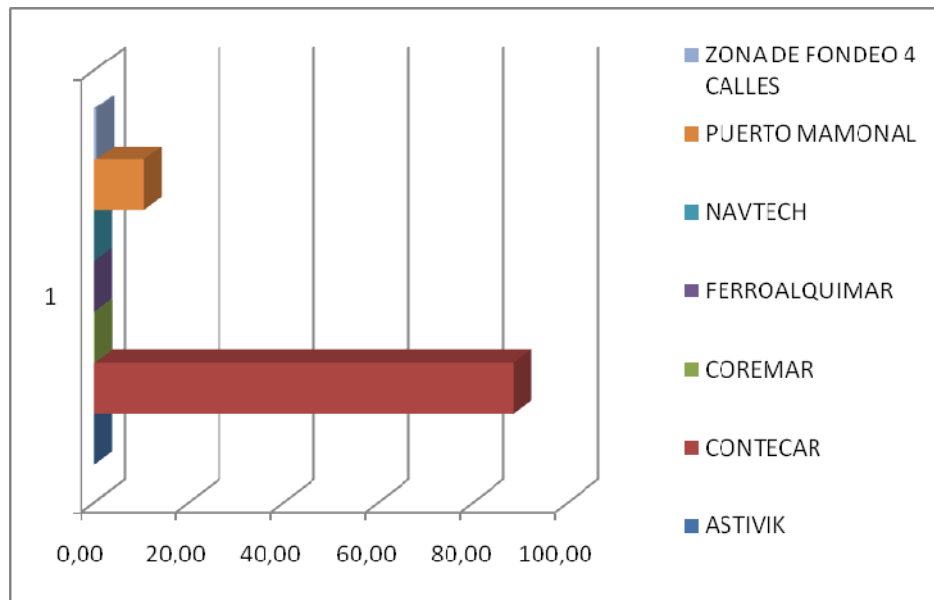


Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010

En la zona 2, las cargas más movilizadas durante el período del año 2009, fue ampliamente manejada por Contecar con un 88,57%, seguida por el Puerto de Mamonal con un 10,55%.

La figura 22, muestra estadísticamente el porcentaje de volumen de carga movilizada por la zona 2.

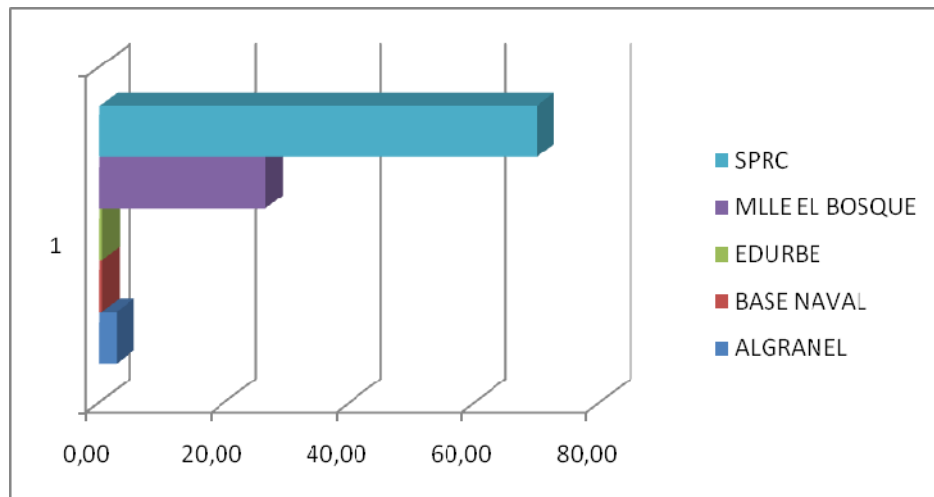
Figura 23. Volumen de carga movilizada por la zona 2. Año 2009



Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010

En la zona 3, el mayor número de carga movilizada durante el año 2009, fue ampliamente manejada por la Sociedad de Puertos de Cartagena en un 69.87%, con una leve disminución con respecto al año anterior; seguido de Muelles El Bosque con un 26,55%, con un leve aumento con respecto al 2008

Figura 24. Volumen de carga movilizada por la zona 3. Año 2009.



Fuente. Sociedad Portuaria del Puerto de Cartagena. Elaboración propia del autor del proyecto. Cartagena. 2010

3.4 COMPORTAMIENTO DE LAS RUTAS DESDE Y HACIA CARTAGENA

Los servicios ofrecidos por las diferentes navieras disminuyeron en forma notoria durante el período de crisis y en relación a los años anteriores de estudios, 2007 y 2008.

Dado que la situación en la industria del transporte marítimo sólo ha mostrado una mejora marginal en los últimos meses, debido a la crisis ocurrida en el año inmediatamente anterior, algunas navieras han racionalizado sus servicios de línea.

Los servicios entre el Golfo de EEUU / América Central / Caribe y América del Sur de la Costa Este, han operado con un aumento en la capacidad e 4.000 TEU.

Grafica 1. Rutas operadas en el Atlántico. 2009



Fuente. Hamburg Sud. Customer Newsletter. 2009

Otra de las rutas que ha sido reestructuradas es la que ofrece los servicios desde el Puerto de Cartagena, debido a la crisis financiera del año 2009, y a la que tampoco escaparon las navieras es la ruta Azteca, que comprende las ciudades de Cartagena, Puerto Cabello, La Guaira, Altamira, Veracruz, Havana, Manzanillo y Cartagena.

Esta ruta ha sido modificada debido al resultado de operacionabilidad de contenedores y flujo de cargas desde y hacia destinos que son el Puerto de Cartagena.

Grafica 2. Rutas operadas bajo el servicio AZTECA. 2009



Fuente. Hamburg Sud. Customer Newsletter. 2009

Como se observa, la crisis financiera del año 2009, no hizo cambios mayores de estrategias para enfrentarla, y aunque hubo una disminución no significativa en el transporte de movilidad de carga desde y hacia el Puerto de Cartagena, éste no se tradujo en menos volúmenes de cargas transportadas, sino de operaciones racionalizadas y cambios en los sistemas principales de rutas operadas por las diferentes navieras con sede en la ciudad de Cartagena.

4. EFECTO ECONÓMICO DEBIDO AL VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADA POR EL PUERTO DE CARTAGENA

Debido a los cambios operacionales producto de la crisis financiera del año 2009, la economía colombiana desarrollo una serie de cambios para enfrentar la situación y así condicionar a todos los sectores económicos, incluyendo el sector portuario, entre otros.

4.1 TENDENCIA MUNDIAL

La tendencia mundial debido a los bajos márgenes de operación se tradujeron en:

- Aumento del costo de arriendo de buques, generada por la mayor demanda de buques como consecuencia del flujo comercial, especialmente presentado en las rutas del pacifico con destino hacia la China.
- Aumento en los precios petróleo y combustibles durante el año 2009, que hizo incrementar los costos operacionales de los buques.
- Escasez de hierro y acero, retraso la construcción de buques y redujo la oferta de nuevos contenedores.

Y esto trajo como consecuencia,

- Antes la crisis, se redujeron los espacios en los contenedores para abarcar mas del comercio regular desde y hacia el Puerto de Cartagena.
- Aumento en los fletes marítimos ante el aumento de los combustibles, y preferencia por algunas rutas cortas de mayor rentabilidad
- Reacondicionamiento de itinerarios de las navieras, lo cual implico importantes retrasos en los itinerarios.

Siendo esta la situación, América Latina no escapó a la tendencia mundial del sector portuario y la crisis originada por el sector financiero durante todo el año 2009.

La actividad del transporte marítimo y sus repercusiones en el comercio exterior estuvo rodeado de circunstancias similares a las mundiales, así como también en algunas rutas y en algunos países con mayor incidencia.

En Colombia, cuando las exportaciones no tradicionales se preparaban para tener un excelente año record en ventas, tuvieron que conformarse con los signos positivos de ventas internamente. Parte de esta situación se debe a la revaluación y a las diferentes situaciones que se tuvo en el momento de establecer negocios con las diferentes navieras encargadas del transporte marítimo.

La crisis trajo como consecuencia la estrechez de cupos, cancelación de reservas, la aumento desmesurado de los fletes y retrasos en itinerarios que repercutieron en los tiempos de transito y en el cumplimiento al cliente en el mercado internacional. Todos los sectores se vieron afectados, unos más que otros.

Para Colombia, el sector portuario no tuvo mucha dificultad con la crisis financiera que repercutió más en otros países.

- La posición geográfica de Colombia, considerada como una ventaja se tornó como un factor adverso. Por ser, el país para las navieras en las rutas sur a norte, lugar considerado de paso, es frecuente que los buques sólo lleguen al Puerto de Buenaventura y al calado del terminal.

- En el caso de los puertos sobre el Atlántico, las navieras prefieren saltar la recalada en puertos colombianos por mayor rendimiento en la ruta Brasil – USA.
- El Puerto de Kingston, que sirve de transbordo para las rutas suramericanas a Centroamérica, o Europa muchas veces se encuentra congestionado, lo cual general movilidad de transbordo hacia el Puerto de Cartagena, esto trae como consecuencia, menor espacio para las exportaciones Colombianas.

4.2 PERSPECTIVAS EN EL PUERTO DE CARTAGENA

Los expertos en materia portuaria, opinan que el incremento en los fletes mantendrá, al menos para los próximos 24 meses una sobredemanda existente en el mercado naviero, producto de la crisis originada durante el año 2009.

La oferta de buques no logra satisfacer la demanda de movilidad de toda la carga que sale por el Puerto de Cartagena y que prácticamente es la de mayor operacionabilidad del país.

Cerca del 90% del volumen de las exportaciones se realizan por vía marítima, observando que muchas veces no solo se trata de valores cuantificables, sino de costos no cuantificables. Esto hace la pérdida de credibilidad por carecer de disponibilidad inmediata del transporte marítimo, ocasionando costos por bodegajes que se generan cuando se cancelan reservas por espacios.

Actualmente, se conjugan dos variables que son por un lado lo que algunas navieras vienen desarrollando en la reducción de espacios en sus contenedores para así movilizar más volúmenes de carga y por otra la racionalización de rutas por falta de capacidad y estructura comercial y operacional.

La crisis mundial trajo también algunos beneficios como encontrar soluciones creativas que buscaran disminuir el impacto sobre el sector exportador e importador, fijando políticas nuevas, y controlando aún más las reglas y condiciones de la actividad marítima.

Para algunas navieras, ahora más que nunca deben buscar soluciones a la logística de servicios que prestan en la movilización de cargas por medio de contenedores, este es un mercado que cada día se moderniza y encuentra facilidades en el proceso exportador, siendo este más ágil y eficiente en cada uno de los puertos donde se opera.

CONCLUSIONES

Por el Puerto de Cartagena se maneja la mayor parte de las exportaciones e importaciones dentro del volumen total de carga movilizadas por los puertos en Colombia.

Es por ello, que a pesar de la crisis suscitada en la economía financiera mundial, el comportamiento de la carga movilizada por el Puerto de Cartagena se redujo únicamente en las operaciones y al cambio de rutas por parte de las navieras para ahorrar tiempos, itinerarios, y gastos en casos, donde el transporte era escaso en el transporte de contenedores.

Es por ello, que los espacios en los contenedores se redujeron en muchos despachos por parte de las navieras que ante el anuncio de la crisis financiera, optaron por desarrollar estrategias logísticas y de movilidad para atenuar en lo más mínimo posible las pérdidas ante el desarrollo prolongado de la crisis mundial.

La movilidad en cuanto a la actividad comercial se siguió concentrando especialmente en el sector de los químicos, plásticos, cereales y de manufactura, principalmente. Y estos la crisis no fue tan galopante.

En el año 2008 hubo una menor dinámica en las exportaciones desde el Puerto de Cartagena hacia el mercado internacional. Una explicación que encaja en el contexto económico internacional; es una posible contracción de la demanda interna de Estados Unidos en relación a los productos que Colombia le vende a este país, dado la alta concentración de la oferta exportable del país.

BIBLIOGRAFÍA

AIG, la mayor aseguradora del mundo, se desploma tras dudas sobre su exposición subprime. Tomado de: <http://www.eleconomista.es/antes-de-la-campana/noticias/362261/02/08/AIG-la-mayor-aseguradora-del-mundo-se-desploma-tras-dudas-sobre-su-exposicion-subprime.html>.

CALVO STEVENSON, Haroldo. Ex-rector Universidad Jorge Tadeo Lozano. Seccional del Caribe

Datos estadísticos de la recesión económica en los Estados Unidos. Tomado de: http://www.economia.com.mx/datos_estadisticos_de_recesiones_en_eu.htm

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE)
Boletín de prensa. Junio 4 de 2009

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE)
Boletín de prensa. Junio 29 de 2009

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE).
Boletín de prensa. Mayo 18 de 2009

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE).
Boletín de prensa. Enero de 2010

ECONOMÍA INSTITUCIONAL. Atlántico. Revista Institucional. Segundo semestre

EL PAÍS. Cali. Edición 17 de Junio de 2008

EL TIEMPO. Bogotá. Edición 4 de Julio de 2009

EL UNIVERSAL. Cartagena. Edición 9 de Julio de 2009

LOPEZ, Luis F.; SÁENZ, José. Análisis del Comportamiento del Comercio Exterior de Bolívar en 2007. Cámara de Comercio de Cartagena. Junio de 2008.

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO. 2010

PORTAFOLIO. Bogotá. Edición Enero 15 de 2010.

REVISTA JUSTICIA. Barranquilla, Universidad Simón Bolívar, Colombia. Junio 2009. p. 32-43.

SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA DE INDIAS. Documentación. En:
Análisis del comportamiento de movilidad de Carga por el Puerto de Cartagena..
Documentación. 2010

SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA. 2010