

[INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN COLOMBIA] una problemática latente en el incremento de la competitividad

Por

Katherine Andrea Jurado Ramos

Resumen

El nuevo escenario mundial lleva a las diferentes compañías a desarrollar niveles de competitividad considerables, a fines de conservar o lograr mayor porcentaje de participación en el mercado. Precisamente, no solo la propuesta de valor es ahora la única preocupación dentro de las organizaciones; también la sinergia y mejora de los procesos productivos, logísticos y de distribución son revaluados constantemente por las directrices en pro de acrecentar sus cualidades y, así mismo, su nivel de competencia. Es así que la infraestructura logística nacional desempeña un papel vital dentro del desarrollo organizacional, siendo su intermediaria y mayor partícipe en procesos logísticos y de distribución y logrando brindar beneficios o desventajas en términos de tiempo, costos, utilidades, entre otros. En el caso colombiano, en que el sistema portuario es uno de los componentes principales dentro de la infraestructura nacional

y por tanto del comercio internacional del país, presenta grandes problemáticas en términos de instalaciones y adaptaciones, altos costos de transporte, accesibilidad, entre otras, que dificultan el proceso logístico y por tanto la cadena de suministro de las compañías. Justamente, resultados como el índice global de competitividad o el índice de desempeño logístico son la evidencia de los grandes retos que afronta Colombia en términos logísticos. La influencia de estas problemáticas desencadena consecuencias negativas en cuanto a la competitividad en las empresas nacionales e internacionales localizadas en el territorio colombiano. Así pues, a través del presente documento se pretende ilustrar la correlación existente entre la infraestructura logística nacional (en especial el sistema portuario) y el factor de competitividad dentro de las organizaciones. Para ello se tendrá en cuenta su trayectoria, problemáticas y tendencias, y se buscará determinar, mediante una visión académica, la incidencia de tal sistema en el desarrollo empresarial.

Palabras clave: Infraestructura portuaria, competitividad, desarrollo empresarial.

Abstract

The new global scenario encourages different companies to develop considerable levels of competitiveness in order to maintain or achieve a higher percentage of market share. Indeed, now the value proposition is not the only concern within organizations; also, the synergy and the

improvement of the productive processes, logistics, and the distribution are constantly revalued by the directives in order to increase the organization's qualities and therefore its level of competition. Thus, the national logistics infrastructure plays a vital role in organizational development; its intermediation and majority participation in logistical and distribution processes, providing benefits or disadvantages in terms of time, costs, utilities, among others. In the Colombian case, in which the port system is one of the main components within the national infrastructure and therefore of the country's international trade, entails major problems in terms of facilities and adjustments, high transportation costs, accessibility, among others. This hinders the logistics process and the supply chain of the companies. The results of the global competitiveness index or the logistic performance index are evidence of the great challenges that Colombia faces in logistic terms. The influence of these problems triggers negative consequences in terms of competitiveness in national and international companies located in the Colombian territory. On that note, the present document seeks to illustrate the correlation between logistics infrastructure (especially the port system) and the factor of competitiveness within organizations. To achieve this, it will take into account its trajectory, problems and trends, so as to determine, from an academic perspective, the impact of such system in business development.

Keywords: Port infrastructure, competitiveness, business development.

Introducción

La red logística nacional (desde sus diferentes modalidades), y en especial el sistema portuario, entendido como el principal intermediario y movilizador de carga del comercio internacional mundial, es, en términos generales, un símbolo de desarrollo económico. Tal sistema se soporta en el ejercicio de comercio exterior, en especial en el componente de exportaciones, influyendo así en el comportamiento del PIB y en el avance y mejora de conexiones viales y enlaces multimodales. Estos últimos, precisamente, traen resultados económicos benéficos tanto a nivel local como nacional.

El nuevo panorama internacional, caracterizado por el fenómeno de la globalización, es cada vez más exigente en cuanto al rubro logístico, pues se ha dado un incremento en los flujos de comercio internacional y, por tanto, en las transacciones internacionales. Esto ha dado lugar a transformaciones diversas reflejadas en el tamaño de buques, las asociaciones entre navieras, el surgimiento de puertos *hub* o de redistribución de carga, entre otros. Tales transformaciones ameritan un continuo desarrollo y, en esa medida, la inyección de flujos de capital —bien sea privados o públicos— tanto en la red logística en términos integrales como en uno de sus principales componentes: el sistema portuario.

Para el caso colombiano, desde la década de los ochenta, con la inmersión en el GATT o General Agreement on Tariffs and Trade (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio), Colombia ratifica su

participación en el proceso de globalización secundado en años posteriores con la apertura comercial implantada por el gobierno de César Gaviria. El país experimenta así una serie de cambios trascendentales en su estructura económica, política, financiera y logística. Como resultado de esto, el incremento en los flujos de comercio internacional fue cada vez más preeminente, dando como resultado transformaciones radicales en el sistema logístico, en especial en la política portuaria: evolucionaría sustancialmente de un sistema de monopolio estatal de administración portuaria encabezado por Colpuertos, a un sistema de concesiones privadas acobijado bajo la Ley 1 de 1991¹, atendiendo así a las fuertes problemáticas que vedaban el progreso del sector.

Si bien las nuevas administraciones han permeado el progreso en términos de infraestructura, avance tecnológico y demás, el sistema portuario precisa de mayor trabajo para lograr niveles de eficiencia convenientes a los diferentes grupos de interés, en especial el sector empresarial. Sobre todo, teniendo en cuenta la importancia de este en el incremento del componente de competitividad a través de la reducción de costos, menores tiempos de atraque y por tanto de entrega, facilidad a mercados internacionales y demás factores inherentes a su uso. Como reflejo de esta carencia de desarrollo y de las trascendentales problemáticas que acarrea el sistema, se encuentran los diferentes puntajes obtenidos en el factor portuario en los índices de competitividad global, índice de desempeño logístico, Doing Business, entre otros.

1. Ley 1 de 1991 por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. Ver más en [http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=68130&name=Ley_1_de_1991\[1\].pdf&prefijo=file](http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=68130&name=Ley_1_de_1991[1].pdf&prefijo=file)

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente artículo tiene como objetivo principal ilustrar la manera en que el sistema portuario colombiano ha aparecido como uno de los fundamentales componentes que afecta el desarrollo de la competitividad dentro de las organizaciones localizadas en el territorio colombiano. A su vez, se intentará comprender cuál es panorama del sistema portuario en un escenario mundial, y, desde una visión académica, dar un criterio del mismo.

Marco teórico

El nuevo panorama internacional, soportado por el fenómeno de la globalización, presenta un escenario altamente competitivo en el orden mundial, donde los países ejercen alternativas o estrategias en búsqueda del progreso económico. Es innegable pensar en crecimiento económico sin determinar variables como el PIB o la balanza comercial, las cuales funcionan como eje vertebral en la infraestructura del país. Como lo afirman Calderón y Servén (2004), “el crecimiento económico y la distribución de ingresos de un país está directamente relacionado con la infraestructura que este posea, afectando así la competitividad en el entorno extranjero y repercutiendo en el accionar del futuro” (p.4). Se evidencia, pues, la necesidad de poseer una infraestructura eficiente y a su vez desarrollada. Así mismo, como lo afirma la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) “la ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos de primer orden para la

implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales” (Rozas y Sánchez, 2004, (p.5-6). Con esto se reafirma la relación existente entre infraestructura y progreso económico.

Cabe aclarar que el término infraestructura abarca diversas ramas y componentes que lo convierten en un extenso concepto. Sin embargo, para términos del ejercicio, se denominará infraestructura “al conjunto de obras e instalaciones que posibilitan el enlace entre los nodos de acopio, producción y consumo para satisfacer los requerimientos de las cadenas de suministro que interactúan entre ellos, mediante el uso de los modos de transporte y el apoyo de instalaciones y terminales especializadas donde se materializan los movimientos de carga en combinaciones intermodales, mediante procesos de transferencia, transbordo, ruptura y trasvase de las mercancías” (Trade & Logistics Innovation Center, 2011), todo desde un campo netamente logístico.

En el caso colombiano, la infraestructura logística posee grandes retos, esencialmente en términos de progreso, innovación y tecnología. Esto, a su vez, desencadena diversas problemáticas conjuntas en relación con los períodos de almacenamiento, la capacidad de carga, el encarecimiento de mercancías, entre otras; tales problemáticas son reflejo del bajo nivel de competitividad de Colombia y representan dificultades para el entorno empresarial. Tal como lo afirma el director de inteligencia de mercados y segmentación para las Américas de DHL Express, Gabriel Hernández, “en

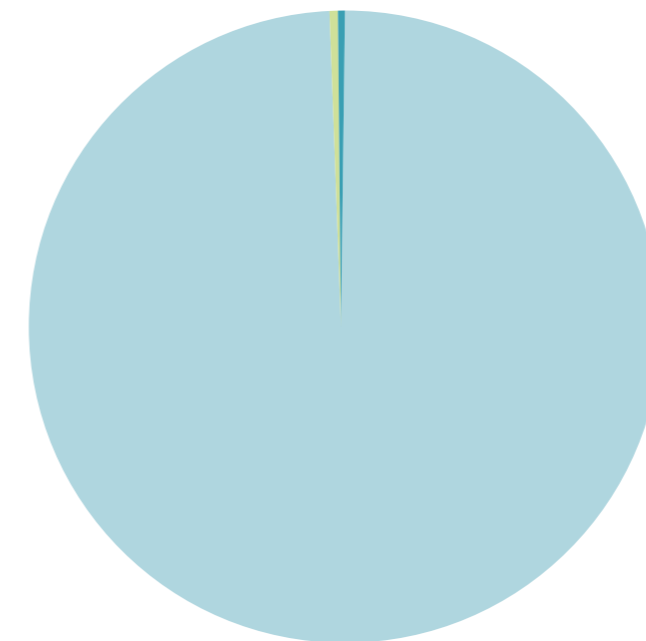
el tema de competitividad hay que atender la cadena de abastecimiento. Este no es una responsabilidad gremial, ni estatal. Cuando hablamos de la infraestructura del país como un factor crítico de competitividad en la cadena de abastecimiento, nos quedamos cortos” (Gómez Villamizar y Hernández, 2007). Lo anterior, precisamente, hace referencia a la importancia de una infraestructura logística desarrollada en términos genéricos, y a la trascendencia de la misma dentro de la implementación y ejecución de la cadena de abastecimiento de las organizaciones. Es decir, el rezago en términos logísticos que persiste en Colombia actualmente dificulta la tarea de las compañías en cuanto a producción, transporte, almacenamiento, distribución y comercialización de los productos. En términos específicos, la evaluación de competitividad dentro la cadena de suministro se encuentra ligada a un sistema logístico eficaz.

Es necesario entonces, conocer de antemano el recorrido y la situación actual de la infraestructura logística en Colombia, recalando, como se mencionaba anteriormente, la importancia de esta en la cadena de abastecimiento de las compañías y en la estructuración de estrategias competitivas. Sin embargo, el término “infraestructura” abarca diversos componentes, como se puede inferir a partir de su definición. Para el presente caso, se estudiará el sistema portuario, entendiéndose como el mayor intermediario y movilizador de bienes y mercancías de tipo importación y exportación provenientes o destinadas al territorio aduanero nacional colombiano a través del transporte marítimo (Figura 1).

[Figura 1]

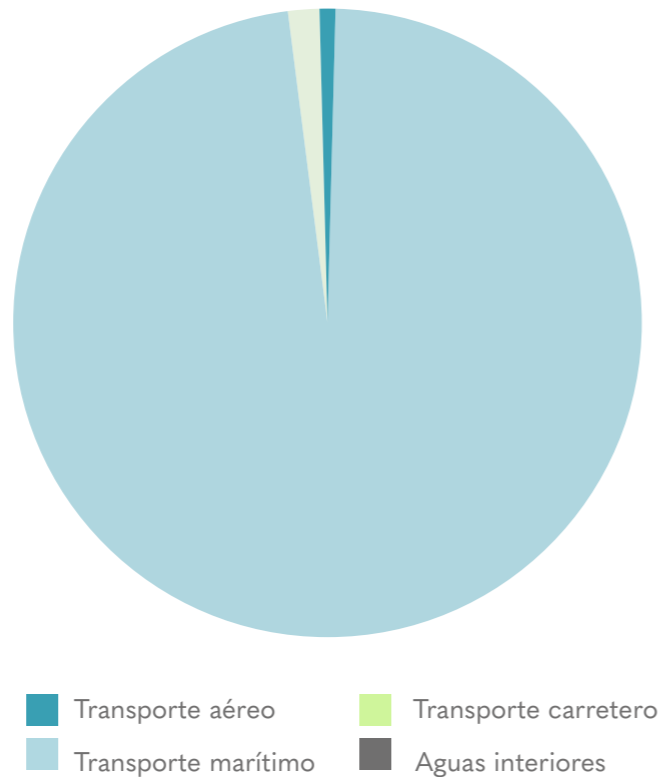
Movimiento de transacciones por modo de transporte.

Participación exportaciones según modo de transporte



■ Transporte aéreo ■ Transporte carretero
■ Transporte marítimo ■ Aguas interiores

Participación importaciones según modo de transporte



Source: elaboración propia a partir de datos de la DIAN (2016).

El sistema portuario ha pasado por una serie de cambios trascendentales a lo largo de su historia que han forjado su actuar en la actualidad. El punto de origen se encuentra en la ley 154 de 1959², la cual acobijó la creación de la empresa colombiana de puertos Colpuertos, determinándole como función la administración del sistema portuario, y decretando así un monopolio de carga. El surgimiento como monopolio administrativo, sin embargo, conllevó diferentes problemáticas desde su comienzo. Como lo afirma Vilorio de la Hoz (2000), “las deficiencias administrativas y la falta de competencia generaron problemas de ineficiencia en la empresa, lo que a su vez produjo sobrecostos que eran trasladados a los usuarios” (p. 7). Esto evidenció la necesidad de una reforma administrativa y a su vez enfrentando obstáculos para la competitividad empresarial, en factor de costos, tiempos de entrega y manejo de stocks o inventario que afectan el progreso organizacional. En años posteriores, las problemáticas dentro de la compañía perduraron, y además surgieron nuevos contratiempos (Tabla 1) que dificultaron a las organizaciones externas la ejecución de actividades clave dentro de su desarrollo corporativo.

2. Ley 154 de 1959 (diciembre 24), por la cual se crea una Empresa Puertos de Colombia: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1793351>

[Tabla 1]

Problemáticas de la era Colpuertos

Problemáticas de la era Colpuertos	
1.	En el período 1980-1989, la compañía obtuvo pérdidas durante siete años consecutivos, únicamente logró dos años con utilidades y un año en cero.
2.	Terminal de Cartagena inactivo durante el 50% del tiempo, junto con el de Buenaventura durante un 40%, en los años 1987 y 1988.
3.	Un buque lograba ser atendido en promedio mínimo de diez días.
4.	Las terminales marítimas laboraban en un término máximo de 290 días al año, es decir dieciséis horas al día.
5.	Eliminación de la reserva de carga: Empresas navieras nacionales empiezan a competir con las empresas navieras internacionales, en cuanto al manejo de carga de productos nacionales de exportaciones y productos importados para la industria nacional.
6.	Recorte de personal 40% y altos costos salariales.

Fuente: elaboración propia a partir de Vilorio de la Hoz (2000).

Años más tarde, tras la llegada de la apertura comercial precedida por la administración del presidente César Gaviria, y al observar el incremento en los flujos y transacciones de comercio exterior y una administración y sistema portuario ineficiente para soportar los mismos, el gobierno toma

medidas constitucionales para reformar en principio el sistema administrativo portuario —en pro de transformaciones de fondo en temas de infraestructura, funcionamiento y demás.

Es así que surge la Ley 1 de 1991, la cual promulga la eliminación de Colpuertos como empresa administradora portuaria y cede el paso a un modelo de concesiones privadas, buscando el pilar de la eficiencia y evolución en las operaciones destinadas a actividad portuaria. Desde entonces, cada una de las sociedades portuarias (nombre indicado según la ley a las compañías que tomen la administración de actividades portuarias), efectúan continuamente inversión y sostenimiento de los puertos, supliendo actividades de almacenamiento, cargue y descargue de mercancías, administración, entre otras.

En la actualidad, Colombia cuenta con ocho puertos principales según su movilización (Figura 2) y tipo de carga (Figura 3). Seis de ellos se encuentran ubicados en la Costa Atlántica y los dos siguientes en la Pacífica (Legiscomex, 2014). La Costa Atlántica representa conexión con Europa, Centroamérica y Norteamérica, mientras que la Costa Pacífica con mercado de Asia principalmente. En el área del Atlántico se encuentra los puertos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Puerto Bolívar, y en el Pacífico se localizan Buenaventura y Tumaco. Así mismo, gracias a su privilegiada posición geográfica, Colombia cuenta con acceso a diversos mercados internacionales, sumado a más de 3.700 rutas de exportación y 540 puertos (Figura 4).

[Figura 2]

Tráfico portuario marítimo en Colombia (enero a diciembre de 2016).

Tráfico portuario marítimo en Colombia enero a diciembre 2016							
Sociedad portuaria	Importaciones	Exportaciones	Impo + Expo	Cabotaje	Fluvial	Transbordo	Total
Ciénaga	0	53 047 756	53 047 756	0	0	0	53 047 756
Cartagena	11 732 576	7 881 745	19 614 321	1 554 620	0	44 507	36 915 334
Coveñas	1 573 958	34 383 238	35 957 196	0	0	0	35 957 196
Puerto Bolívar	491 627	32 367 068	32 858 695	0	0	0	32 858 695
Buenaventura	12 018 931	4 261 943	16 280 874	2 759	0	1 262 628	17 608 638
Santa Marta	7 664 668	4 189 064	11 853 231	866	0	773	11 854 927
Barranquilla	7 526 668	2 640 721	10 167 390	28 467	21 706	0	10 325 287
Z.P. Río Magdalena	6 125	12 800	18 925	10 250	0	0	1 100 973
Barrancabermeja	0	3 799	3 799	47 131	912 973	0	963 903
Tumaco	0	873 986	873 986	0	774	0	874 760
San Andrés	190 957	7 015	197 972	141 540	0	0	339 511
TOTAL	41 205 009	86 621 379	180 874 145	1785 633	935 453	1 307 908	201 846 980

Unidad de medida: Toneladas

*No se tienen en cuenta aquella mercancía sin nombre o clasificación reportadas por los declarantes

Fuente: elaboración propia a partir de Superintendencia de Puertos y Transporte (2017).

[Figura 3]

Tipo de carga por zona portuaria (enero a diciembre de 2016).

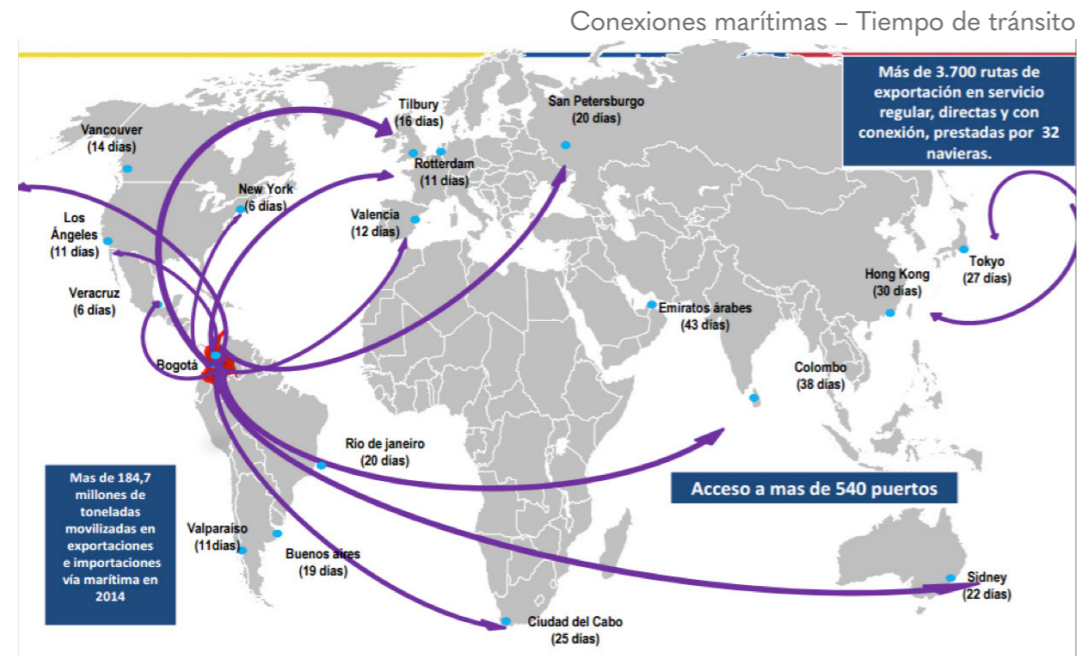
Tipo de carga por zona portuaria enero a diciembre 2016							
Sociedad portuaria	Carbón al granel	Contenedores	General	Granel líquido	Granel sólido diferente al carbón	Otros	Total
Ciénaga	53 047 756	0	0	0	0	0	53 047 756
Golfo de Morrosquillo	57 606	0	58 629	35 481 710	359 251	0	35 957 196
Guajira	32 367 068	0	467 126	23 710	791	0	32 858 695
Cartagena	0	5 457 324	1 134 601	10 827 273	2 137 852	57 271	19 614 321
Buenaventura	844 580	8 526 859	1 177 566	540 774	5 191 095	0	16 280 874
Santa Marta	3 663 724	571 645	307 085	5 269 589	2 041 188	0	11 853 231
Barranquilla	1 451 728	1 338 782	2 445 515	1 462 101	3 469 264	0	10 167 390
Z.P. Río Magdalena	0	0	0	0	18 925	0	18 925
Barrancabermeja	0	3 799	0	0	0	0	3 799
Tumaco	0	0	0	873 986	0	0	873 986
San Andrés	0	59 772	1 461	0	136 739	0	197 972
TOTAL	91 432 462	15 958 181	5 591 983	54 479 143	13 355 105	57 271	180 874 145

Unidad de medida: Toneladas

*No se tienen en cuenta aquella mercancía sin nombre o clasificación reportadas por los declarantes

Fuente: elaboración propia a partir de Superintendencia de Puertos y Transporte (2017).

[Figura 4]



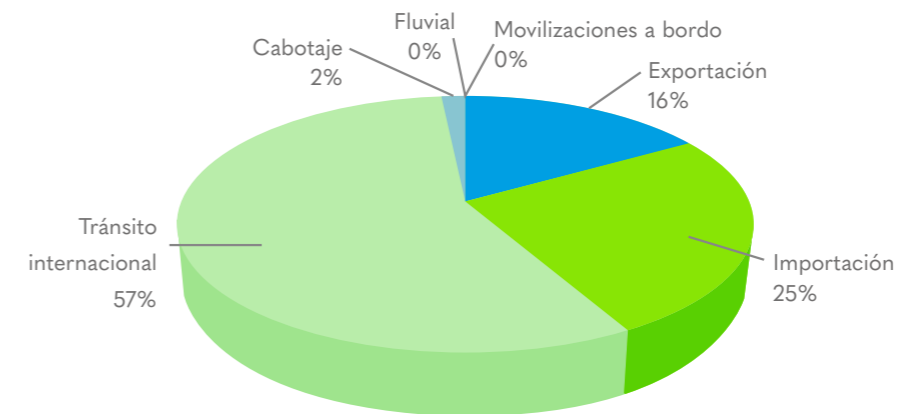
Fuente: Procolombia, 2015

En el caso del puerto de Cartagena, este posee dos terminales: la terminal de contenedores de la Sociedad Portuaria de Cartagena, también llamada terminal de manga, y la Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar), que es especialista en el manejo de contenedores. En términos de infraestructura, se destacan sus ocho puntos de atraque, con una

profundidad de hasta 44 pies (Pérez García, 2015). Cuenta, así mismo, con tecnología de punta para el desarrollo de sus actividades, movilizando, para el año 2015, 35 000 000 de toneladas (Legiscomex, 2016), y siendo el mayor participante en tránsito internacional con un 57% de participación, un 25% de importaciones y un 16% de exportaciones (ver Figura 5).

[Figura 5]

Tráfico Portuario del puerto de Cartagena (2015).



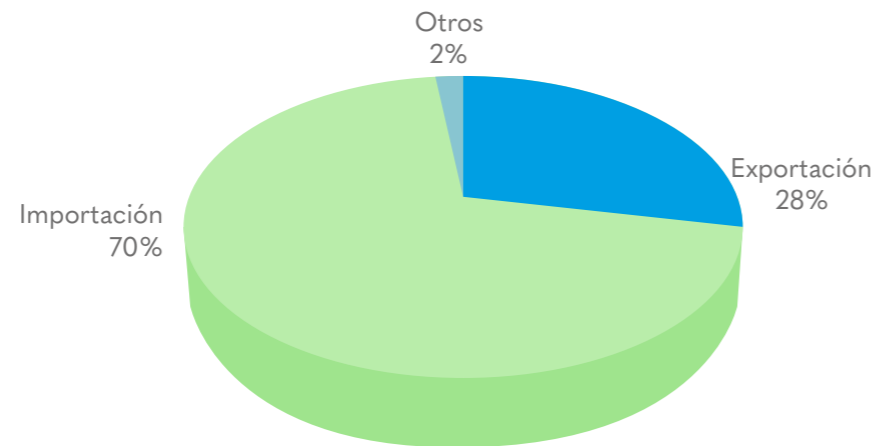
Fuente: Legiscomex (2016)

En cuanto al puerto de Santa Marta, se destaca por ser el único puerto de aguas profundas en Colombia, lo que se traduce en una reducción de

costos de operación gracias a la eficiencia en tiempos de atraque y permitiendo, a su vez, el arribo de buques de gran calado. Así mismo, posee fortalezas en el sector minero, especialmente la exportación de carbón. De igual forma, es el único puerto en la Costa Atlántica que cuenta con ferrocarril, adicionando el servicio de cargue y descargue directo en los muelles y repercutiendo en la reducción del 20% en los costos logísticos (Infografía: Así se fortalecen y avanza nuestras terminales portuarias, 2016). Para el año 2015, se movilizaron 9,1 millones de toneladas, siendo la mayor participación las importaciones con 70% y las exportaciones con 28% (ver Figura 6).

[Figura 6]

Tráfico portuario SPR Santa Marta (2015).

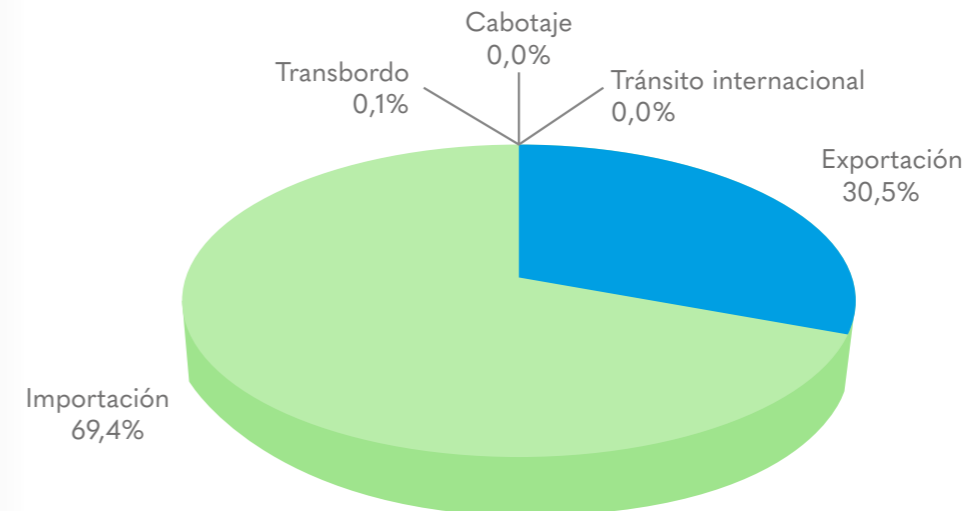


Fuente: Legiscomex (2016).

El puerto de Barranquilla se encuentra localizado estratégicamente, pues está rodeado por el Mar Caribe, el Río Magdalena y centros industriales. Se caracteriza por ser un terminal multipropósito, manejando cargas a granel (sólidas y líquidas), generales y en contenedor. Igualmente, cuenta con instalaciones para el manejo de cargas extradimensionales o especiales. En el año 2015 movilizó 8,6 millones de toneladas, que corresponde a 69,4% (6 millones de toneladas) en importaciones y 30,5% (2,6 millones de toneladas) en exportaciones (Figura 7).

[Figura 7]

Tráfico portuario SPR Barranquilla



Fuente: Legiscomex (2016).

En cuanto al puerto de Buenaventura, hay que decir que es uno de los más importantes y destacados de Colombia, principalmente por la cantidad de carga que transporta. Se beneficia de una ubicación estratégica en cuanto a la trayectoria de rutas paralelas y por ser conexión, dentro del continente americano, con el mercado asiático. De igual forma, el puerto es de carácter multipropósito: carga granel sólido y líquido y maneja minerales como el carbón. Para el año 2015, el puerto movilizó 11,8 millones de toneladas, de las cuales un 79% fueron importaciones (9 381 091 de toneladas) y el 21%, exportaciones (2 432 750 de toneladas) (Infografía: Así se fortalecen y avanzan nuestras terminales portuarias, 2016).

Desarrollo de la investigación

Ahora bien, conociendo de antemano la situación actual del sistema portuario, a continuación se explicará de qué manera sus carencias o falencias afectan la competitividad en el entorno empresarial, y, así mismo, cuál es su situación en el panorama internacional.

En la actualidad, el IGC (Índice Global de Competitividad) ubica a Colombia en términos de infraestructura en el puesto 84 de 138 países (World Economic Forum, 2016), lo que refleja el desasosiego en cuanto a calidad de vías, puertos, aeropuertos y en general componentes de infraestructura. En lo concerniente a infraestructura portuaria, Colombia se ubica en el puesto 83, evidenciando las grandes problemáticas y falencias

que este posee, y a su vez generando obstáculos en pro de la competitividad en el entorno empresarial.

Dicho esto, Colombia, y en especial el gobierno y administraciones portuarias, deben encontrar la manera de ser más eficientes en temas de infraestructura, particularmente la del sistema portuario. Hay que entender, en esa medida, la importancia de este sistema para el comercio internacional y el progreso económico. Atendiendo a esto, las variables a considerar para determinar la competitividad portuaria según Tongzon y Heng (2005) son:

1. Nivel de eficiencia de operación terminales.
2. Gastos de manipulación de carga portuaria.
3. Fiabilidad.
4. Preferencias de selección de puertos transportistas y cargadores.
5. Profundidad del canal de navegación.
6. Adaptabilidad al entorno cambiante del mercado.
7. Accesibilidad terrestre.
8. Diferenciación del producto

A partir de estos supuestos, se puede inferir que el sistema portuario colombiano presenta bajos índices de competitividad, acarreando consecuencias negativas para sus usuarios (empresas) y restándoles cualificación en el mercado. De acuerdo a los datos de gastos portuarios identificados por el Banco Mundial el manejo de un contenedor (junto con documentación de tipo exportación) tiene un costo en Colombia de

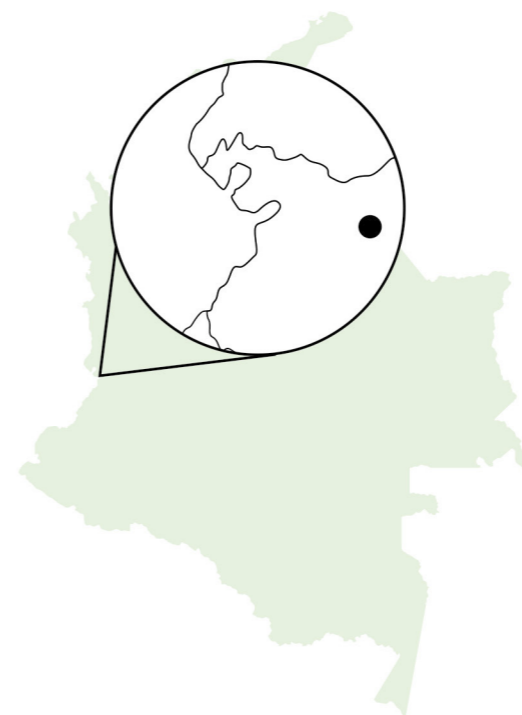
USD \$635, mientras que en países vecinos como Perú el costo gira en torno a los USD \$500 (The World Bank, 2017). Es decir que en Colombia el costo aumenta en un 20%, lo que implica mayores costos logísticos para los exportadores y menor competitividad —pues los costos se suman al proceso productivo, encareciendo el bien final—.

De igual forma, en términos de eficiencia, los puertos en Colombia se quedan cortos. Hay poca capacidad en términos de profundidad y calado, que en algunos casos no permiten la entrada de buques Panamax y Post-Panamax (los principales medios de transporte internacional). Así mismo, la capacidad de almacenamiento es baja respecto a la demanda que se maneja., Además, en algunos casos, la excesiva cantidad de trámites se traduce en largos tiempos de espera, consolidación y descargue (Figura 8). Estos tiempos implican, para los usuarios, mayores tiempos de entrega y abastecimiento, altos costos logísticos y cambios logísticos en la cadena de valor que restan competitividad en el mercado nacional e internacional.

[Figura 8]

Problemáticas de los principales puertos de carga general en Colombia

Fuente: elaboración propia.



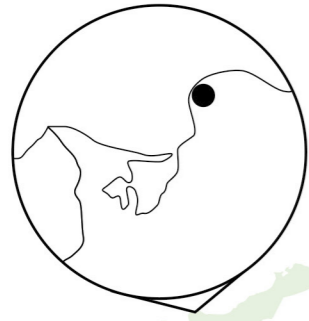
Puerto Buenaventura

Congestión en la zona portuaria de carga

- Se presenta desequilibrio en la entrada y salida de mercancías. Esto provoca retrasos en la atención de los buques hasta cuatro días después del arribo, lo que genera un incremento en los tiempos si se compara con otros puertos donde el proceso sólo toma algunas horas. Por lo tanto, los usuarios se ven forzados a buscar puertos alternos como el de Panamá, se debilita el progreso económico y se genera mayores costos en el flete para los importadores.

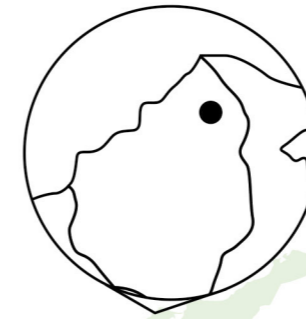
Propuesta

- Inversiones de USD \$250 millones para ampliar la profundidad de 12,5 a 16,5 metros. Esto permitirá la entrada de buques Post-Panamax.
- Posibilidad de encallamiento de los buques.
- Inseguridad: robos en la zona.
- Trabajos permanentes de dragado por su ubicación geográfica.



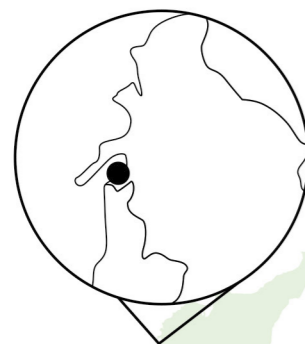
Puerto de Santa Marta

- Hay retraso en los procesos técnicos, en especial, en cuestiones carboníferas, por lo que se hace uso del sistema de fondeo que se apoya con grúas flotantes, esto genera desventajas para el tránsito dentro del puerto y de carácter ambiental.
- Poco espacio de almacenamiento para la cantidad que demanda el puerto.
- Por la ubicación alejada a zonas rurales y turísticas, es imposible la ampliación para cumplir requerimientos.



Puerto de Barranquilla

- Presenta una baja profundidad, esto se debe a los sedimentos por la desembocadura del río Magdalena, lo que genera sobrecostos y mantenimiento.
- Inexistencia de una vía de acceso principal con conexión al puerto.
- Hay temporadas con malas condiciones biológicas.
- Por insuficiencia en el calado, sólo se permite buques de máximo treinta y seis pies, a diferencia de otros puertos como Cartagena o Santa Marta. Esto genera aumento en el costo de flete e impide el paso de buques Panamax y Post-Panamax.
- Se debe recurrir a pilotos prácticos para disminuir el riesgo de atraque de los buques.
- Demoras a causa de los trámites excesivos.



Puerto de Cartagena

- Hay dificultades en la movilización del corredor de carga por el flujo de entrada y salida de caminos. Su principal vía es limitada con respecto a la demanda.
- Cuenta con una inversión de cerca de USD \$30 millones para dar mayor profundidad al canal (15.5 metros) y preparar muelles para más de 10.000 TEUS.
- Demoras en la construcción del canal El varadero.
- Sedimentación.

[Figura 9]

Problemáticas de los principales puertos de carga general en Colombia

Fuente: elaboración propia.

Como se ilustra en la Figura 8, y atendiendo a los supuestos de competitividad, una de las notorias problemáticas en el sistema portuario es el nivel de profundidad. Cabe recordar que Colombia posee un único puerto de aguas profundas (Santa Marta) con calado natural de hasta sesenta pies, es decir 18,3 metros. Si bien las inversiones que ha realizado el gobierno y las administraciones portuarias se han enfocado en aumentar la profundidad de los puertos, especialmente Cartagena y Buenaventura, el trabajo por estandarizar este componente dentro del sistema portuario es aún bastante extenso, en especial por la cantidad de puertos existentes. Cabe resaltar que en la actualidad es cada vez más importante contar con puertos de aguas profundas, sobre todo teniendo en cuenta la evolución del tamaño de los buques. Hoy en día los buques Panamax y Post-Panamax llevan a cabo la movilización de las mayores transacciones comerciales a nivel internacional y, por tanto, se requiere de instalaciones adecuadas para su uso. De esta manera, se evita el incremento de costos al destinar puertos aledaños fuera de Colombia que cumplan con estas especificaciones, o incluso cargos de consolidación por el mismo ejercicio de actividades. Se resalta la importancia de estos buques, en cuanto a su capacidad

de carga y, por tanto, al establecimiento de estrategias competitivas en costos y tiempo.

Otro de los factores relevantes tiene que ver con la fiabilidad. Si bien los puertos deben ser un símbolo de confianza, la situación de Colombia es alarmante en lo concerniente a inseguridad. Aunque los robos y saqueos se presentan ocasionalmente en algunos puertos (en especial el de Buenaventura), esta problemática debería ser inexistente, pues trae consigo altas pérdidas monetarias para sus propietarios. De igual forma, esto genera altos costos en seguros internacionales y el incremento de tarifas de uso de sociedades portuarias, lo que vulnera la rentabilidad del usuario.

En cuanto al rubro de accesibilidad terrestre, Colombia posee una problemática en cuanto a la calidad de sus vías y la conexión de estas con el sistema portuario. Aunque Colombia posee determinados trayectos que permiten ejecutar transporte de mercancía, en la actualidad el “deficiente estado de la infraestructura vial afecta el transporte de carga, disminuyendo, a su vez, la competitividad logística en el país” (Mal estado de vías en Colombia generan 35% en sobrecostos a transportadores, 2013). Hay que resaltar que Colombia cuenta únicamente con 900 kilómetros de dobles calzadas (sistema para transportar eficientemente la carga), las cuales conectan con cinco puertos, mientras que países como Chile poseen alrededor de 1500 kilómetros que logran ser conectados con alrededor de 32 puertos. Igualmente, se debe precisar que la baja accesibilidad terrestre dificulta las transacciones comerciales, y a su vez

la cuestión de infraestructura y sostenimiento vial es realmente deplorable en función de la movilización de carga. De hecho, según el Informe Nacional de Competitividad, más del 72% de las diferentes cargas en Colombia (alrededor de 170 millones de toneladas en total) hace uso de las carreteras, y tienen como destino final puertos, aeropuertos y zonas fronterizas. También debe atenderse la necesidad de resolver las problemáticas de infraestructura y mantenimiento de conexiones viales; son las vías, ciertamente, el mecanismo principal de movilización del comercio internacional de Colombia, así como la respuesta a cuestiones de competitividad empresarial —en cuanto a tiempos de entrega y gestión de almacenamiento y stocks—. Adicional a esto, los costos de uso en cuanto a movilidad son bastante altos respecto a otros países. Como afirma Jairo Herrera, presidente del gremio de logística Asercarga, “las deficiencias en las carreteras colombianas incrementan los costos hasta tal punto, que resulta más barato transportar desde Japón. Según el ejercicio, el monto total de un viaje Buenaventura-Bogotá es de USD \$2107 y el recorrido Cartagena-Bogotá cuesta USD \$2609, cifras muy superiores al costo de transportar mercancía entre Japón y Cartagena, que se cifra en un total de USD \$1505. De aquí se infiere un incremento de costos tanto en la cadena logística como en el precio de venta del bien, restándole utilidad o competitividad a las compañías.

En términos generales, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): “la revolución portuaria en Colombia y Latinoamérica

estaría ad portas de quedarse relegada y este aspecto tiene a las industrias local y regional ‘bajo estrés’” (Londoño, 2017). Lo anterior debe leerse desde el progreso económico y tecnológico que actualmente está revolucionando al mundo en general y al sector logístico y de infraestructura en particular. El actual panorama colombiano es deplorable, pues presenta bajos índices en cuanto a la evolución y alineación a estas transformaciones. A pesar de los proyectos relacionados con accesibilidad terrestre y cambios portuarios, aún se requieren mayores inyecciones de capital que reestructuren el sistema y generen una mayor eficiencia y competitividad en el escenario internacional.

Conclusiones

La competitividad es un factor cada vez más apremiante en el contexto internacional, forzando a las compañías a estar en continua evolución organizacional. Sin embargo, el desarrollo e impulso de esta competitividad se encuentra alineado con el sistema de infraestructura logística de cada país, pues es este precisamente el intermediario de las diferentes actividades complementarias a la cadena de valor. Por tal motivo, la eficiencia y desarrollo del sistema de infraestructura logística es vital para lograr mayor productividad, menores costos, tiempo y demás factores claves influyentes en la competitividad.

Colombia es un país que se caracteriza por su gran posicionamiento estratégico: tiene fácil acceso al mercado asiático, americano, europeo entre otros, lo que faculta las relaciones comerciales con los países. Sin embargo, la infraestructura logística en términos generales, y en especial

el sistema portuario, es realmente deficiente, acarreado mayores costos para los usuarios, altos tiempos de entrega, mayor tramitología y otros inconvenientes que restan la competitividad dentro del mercado al encarecer el bien final y alargar los procesos productivos en cuanto a manejo de stocks e inventario.

Teniendo en cuenta lo anterior, y a partir de los proyectos planteados por el gobierno en cuanto a la reestructuración del sistema, se recomienda, de antemano, realizar un seguimiento a cada uno de estos planes, proyectos y programas a través de índices alineados con metas, cronograma de actividades y demás tareas que determinen realmente cuál es el alcance y los resultados esperados (y efectivos) de tales proyectos. Con esto se busca evitar problemáticas como las presentadas actualmente en cuanto a demoras en la terminación de obras, estancamientos de las mismas, contrariedades con las concesiones, contratiempos, entre otras variables que afectan la ejecución de los proyectos.

Es inviable pensar que la inyección de capital e inversión que requiere en términos generales la infraestructura logística y el sistema portuario es alarmante. Por esto mismo, es necesario determinar en cada uno de los casos la importancia y eficiencia de sus componentes. De tal forma se podrán establecer programas de inversión que obedezcan a las problemáticas e incidencia de cada caso. En el caso del sistema portuario, es viable realizar técnicas de medición econométrica —como el ejercicio de una frontera estocástica— teniendo como posibles variables producto el

número de transacciones comerciales realizadas, el número de contenedores manejados y el porcentaje de satisfacción de clientes, y como variables insumo el número de muelles disponibles y adecuados, el número de patios de contenedor y el número de depósitos de almacenamiento. Se podrá determinar así el nivel de eficiencia de cada puerto, así como sus mayores problemáticas. Igualmente, se logrará tomar medidas de acción para cada puerto y, en esa medida, potencializar sus habilidades y corregir las deficiencias que poseen —logrando mayores términos de eficiencia y por tanto competitividad—.

A grandes rasgos, el gobierno actual, y en especial aquel que venga en el futuro, posee grandes retos y desafíos para el mejoramiento de la infraestructura logística, y en especial del sistema portuario en el país. Teniendo en cuenta los grandes y graves defectos que este presenta, es importante continuar potencializando planes de mejora a través del Plan Nacional de Desarrollo y de cada uno de las entidades que buscan el mismo fin. Sin embargo, es necesario realizar un seguimiento continuo a cada uno de estos planes. Se deben fomentar estudios que determinen puntos críticos del sistema y plantear acciones de respuesta frente a estos. Mientras el “cuello de botella” continúe, la competitividad en el país se seguirá viendo afectada.

Referencias

- Calderón, C. y Servén, L. (2004). *The effects of infrastructure development on growth and income distribution. Policy research working paper No. 3400* Washington D.C.: World Bank.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) . (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Mal estado de vías en Colombia generan 35% en sobrecostos a transportadores (2013, 1 de febrero).. *El País*. Recuperado de <http://www.elpais.com.co/economia/mal-estado-de-vias-en-colombia-generan-35-en-sobrecostos-a-transportadores.html>
- Gómez Villamizar, F.J. y Hernández, G. (2007, 27 de agosto). Logística, el dolor de cabeza para la competitividad. *Revista Dinero*. Recuperado de <http://www.dinero.com/negocios/articulo/logistica-dolor-cabeza-para-competitividad/50229>
- Infografía: Así se fortalecen y avanzan nuestras terminales portuarias. (2016, 24 de junio). *Portafolio*. Recuperado de <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/panorama-puertos-colombia-2016-498099>

- Legiscomex. (2014). *Perfil Logístico de Colombia*. Bogotá: LEGISCOMEX.
- Legiscomex. (2016). *Perfil logístico de Colombia/Distribución Física Internacional*. Bogotá: LEGISCOMEX.
- Londoño, S. (2017, 3 de mayo). Los puertos colombianos deben seguir en renovación. *Portafolio*. Recuperado de <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/los-puertos-colombianos-deben-seguir-en-renovacion-505520>
- Pérez García, C. (2015). Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano. *Revista de logística*. Recuperado de <https://revistadelogistica.com/transporte-y-distribucion/buenaventura-cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/>
- Procolombia. (2015). *Infraestructura logística y transporte de carga en Colombia 2015*. Recuperado de <http://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/Perfil%20Colombia%20para%20portal%20Colombiatrader.pdf>
- Rozas, P. y Sánchez, R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Chile: CEPAL.
- Tongzon, J. y Heng, W. (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals). *Transportation Research Part A*, 39, 405-424.

- Trade & Logistics Innovation Center. (2011). *Infraestructura logística*. Recuperado de <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica>
- Viloria de la Hoz, J. (2000). *De Colpuertos a las sociedades portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999*. Cartagena de Indias: Banco de la República.
- Superintendencia de Puertos y Transporte. (2017). *Movimiento de carga en los puertos marítimos colombianos*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte.