

VENTAJAS ESTRATÉGICAS DEL PUERTO DE CARTAGENA COMO CENTRO DE  
DISTRIBUCIÓN FRENTE A LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

PRESENTADO POR:

JORGE ANDRÉS PEREIRA BOLÍVAR

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y EMPRESARIALES

PROGRAMA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

BOGOTA D.C

DICIEMBRE

2016

## **RESUMEN**

Este trabajo tiene la finalidad de identificar, cuáles son los beneficios que trae la ampliación del canal de Panamá para Colombia, enfatizando el comercio en el puerto de Cartagena; conociendo los procesos logísticos manejados en la actualidad y qué falencias presentan los mismos. Los datos analizados a lo largo de la investigación, nos permite entender las ventajas y desventajas con respecto al comercio exterior y el aumento de ingreso de mercancías por el océano atlántico al territorio nacional por el puerto de Cartagena. De esta manera, proponer una posible solución al problema, identificado con respecto a la logística y el manejo del puerto.

## **ABSTRACT**

In this paper we want to identify, the benefits of the expansion of the Panama Canal to Colombia, emphasizing trade in the port of Cartagena; Knowing the logistic processes handled today and that failures present the same. The data analyzed during the investigation allows us to understand the advantages and disadvantages with respect to foreign trade and the increase of goods incomes by the Atlantic Ocean to the national territory, by the port of Cartagena. And in this way propose a possible solution, to the problem identified with respect to the logistics of the port.

## TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	6
JUSTIFICACIÓN .....	8
OBJETIVO GENERAL.....	9
OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	9
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	10
CAPÍTULO I: SOCIEDAD REGIONAL PORTUARIA DE CARTAGENA.....	11
PLATAFORMA LOGÍSTICA Y PORTUARIA DEL CARIBE .....	13
CAPÍTULO II: AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMA.....	15
BENEFICIOS DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ PARA CARTAGENA	19
CAPÍTULO III: ALCANCE DE PRINCIPIO DE LA LIBRE COMPETENCIA ECONÓMICA EN MATERIA PORTUARIA .....	23
COMERCIO EXTERIOR DE COLOMBIA .....	25
CAPÍTULO IV: PROPUESTA DE MEJORA EN EL PUERTO DE CARTAGENA .....	27
CONCLUSIÓN.....	31
BIBLIOGRAFÍA .....	33

## TABLA DE ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1</b> Ruta del Oro; Elaboración Propia .....	7
<b>Ilustración 2</b> Bahía de Cartagena; Elaboración Organización Puerto de Cartagena. Recuperado de <a href="http://www.puertocartagena.com/bahia-de-cartagena">http://www.puertocartagena.com/bahia-de-cartagena</a> .....	14
<b>Ilustración 3</b> Tinas de reutilización de agua; Realizado por página oficial del canal de panamá. Recuperado de <a href="https://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/">https://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/</a> .....	16
<b>Ilustración 4</b> Complejos de esclusas; Elaborado por la página oficial del canal de panamá. Recuperado de <a href="https://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/#prettyPhoto...">https://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/#prettyPhoto...</a>	17
<b>Ilustración 5</b> Exposición Sociedad Portuaria de Cartagena (26 octubre de 2016), Elaboración propia. ....	21
<b>Ilustración 6</b> Comercio Exterior Colombiano, Elaborado por DANE. ....	26
<b>Ilustración 7</b> Acceso a la bahía de Cartagena; Elaborado por Organización puerto de Cartagena. Recuperado de <a href="http://www.puertocartagena.com/es/la-hora-de-la-bahia-">http://www.puertocartagena.com/es/la-hora-de-la-bahia-</a> .....	28
<b>Ilustración 8</b> Acceso Bahía de Cartagena; Realizado por organización puerto de Cartagena. <a href="http://www.puertocartagena.com/es/un-mejor-acceso-la-bahia-de-cartagena">http://www.puertocartagena.com/es/un-mejor-acceso-la-bahia-de-cartagena</a> .....	30

## INTRODUCCIÓN

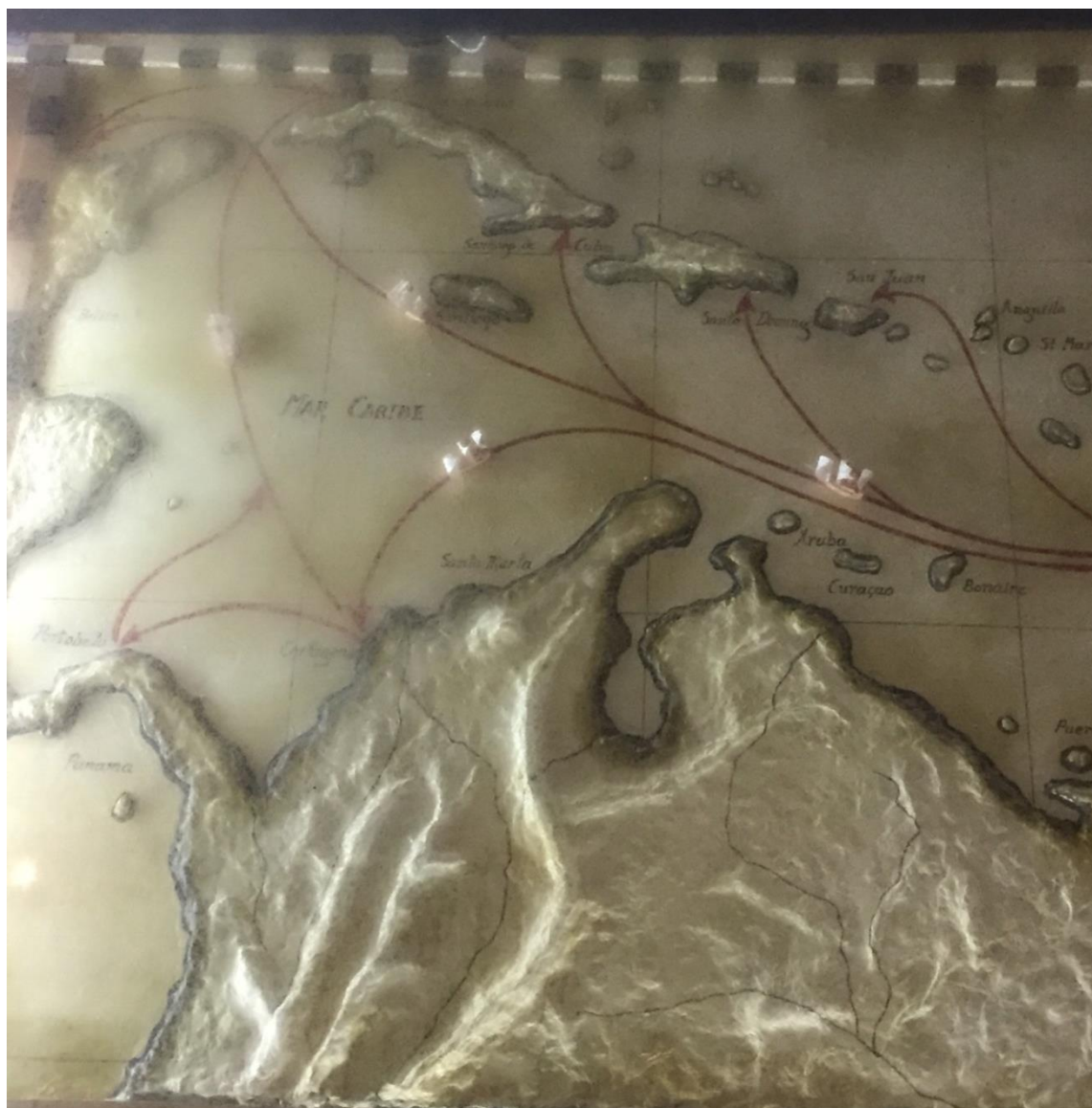
Cartagena desde sus inicios ha tenido un papel importante dentro de la geopolítica de los puertos del Caribe, tanto así, que era un pilar fundamental para una escala alterna de Portobello (Panamá), donde se obtuvo un alto volumen de mercancías dentro del comercio interoceánico.

En el caribe operaba un flujo de mercancías muy marcado, entre Panamá, La Habana, Cartagena y Veracruz, donde circulaban las mercancías más importantes y valiosas que iban y venían de Europa. Estas consistían en perlas, piedras preciosas, oro y plata.

No solo circulaban y comercializaban estas mercancías, si no que al mismo tiempo se distribuían productos menos valiosos pero de gran utilidad, como el azúcar, el cuero, textiles, hierro, entre otros. Cartagena tenía el privilegio de ser el único puerto autorizado para el ingreso al Caribe de estos productos provenientes de Europa, lo que convirtió a la ciudad en un pilar fundamental y sobresaliente de este comercio triangular.

El crecimiento acelerado e incesante de todo ese tráfico comercial y la posición privilegiada de su puerto, le cambiaron la faz a Cartagena que dejó de ser una modesta ciudad comercial, para convertirse en un destacado polo de redistribución de los productos venidos de España, en línea directa con el Caribe y con el interior del país y del continente.

A finales del siglo XIX (1893) se creó el primer terminal de carga llamado (Muelle de la Machina), se encontraba ubicado donde hoy en día está el Centro de Convenciones de Cartagena. Hay un auge de café, las exportaciones de este producto salían en su gran mayoría por el terminal de Cartagena.



**Ilustración 1** Ruta del Oro; Elaboración Propia

## **JUSTIFICACIÓN**

La investigación se realiza para determinar qué ventajas y desventajas tiene nuestro país frente a la ampliación del Canal de Panamá y cómo Colombia puede convertirse en un pionero de distribución de mercancías a nivel de Latinoamérica por el océano atlántico, optimizando los procesos logísticos y portuarios en Cartagena.

Teniendo en cuenta que este puerto será el que tenga mayor impacto con esta ampliación y las inversiones que se han realizado le permitan tener un mejor desempeño. Si se optimiza podría traerle a Colombia grandes beneficios, convirtiéndolo en un país más competitivo en el ámbito portuario del Caribe.



## **OBJETIVO GENERAL**

Identificar qué beneficios trae la ampliación del canal de Panamá y como los procesos logísticos en Cartagena se podrían hacer más eficientes.

## **OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Analizar la importancia del puerto de Cartagena como plataforma portuaria y logística del Caribe.
- Definir los beneficios para el puerto de Cartagena ante un aumento de flujo en las operaciones portuarias con la ampliación del canal de Panamá y qué competitividad tienen frente a otros.
- Proponer de qué manera se puede hacer más eficiente el proceso logístico en el puerto de Cartagena, para tener mayores ventajas con respecto a la recepción y envío de mercancías.

## **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

La falta de instalaciones adecuadas para los procesos logísticos, son un hecho de suma importancia para el país, ya que en la actualidad la globalización y la apertura de mercados está generando un gran flujo de mercancía, lo que lleva a pensar y analizar, de qué manera se puede optimizar los procesos logísticos en Colombia y en un puerto fundamental como el de Cartagena, haciéndolos más adecuados para que logren satisfacer a cabalidad las necesidades de transporte internacional de la actualidad.

## **CAPÍTULO I: SOCIEDAD REGIONAL PORTUARIA DE CARTAGENA**

En el gobierno de Cesar Gaviria se creó la Ley Primera de 1991, esta permite la privatización de los puertos nacionales, por tal razón cambia la dinámica del puerto de Cartagena en cuanto a su competitividad. Hoy el grupo Cartagena administra la Sociedad Regional Portuaria de Cartagena y el puerto de CONTECAR; el cual es la terminal de contenedores, cuenta con una concesión portuaria que le permite utilizar de manera exclusiva los terrenos delimitados para el desarrollo de actividades portuarias; presta todos los servicios para carga contenerizada y se encuentra ubicado en la Bahía de Cartagena, Zona Industrial de Mamonal.

El puerto ha sido designado en 5 oportunidades por la CARIBBEAN SHIPPING ASSOCIATION encargada de facilitar el desarrollo de una industria eficiente y viable del transporte marítimo del Caribe; como el mejor terminal de contenedores, apoyado en la innovación tecnológica y con un amplio portafolio de servicios con alto valor agregado. Recibe más de 30 líneas navieras en sus terminales de carga, y ofrece conexión con más de 700 puertos en 140 países, por eso, con su tecnología de punta e infraestructura, Cartagena constituye la mejor opción como puerto de transbordo.

Su eficiencia e impacto convierten a Cartagena en la plataforma portuaria y logística del Caribe, con capacidad para movilizar 3 millones de contenedores anuales y logra estimular la competitividad en el mercado mundial, por este motivo se convierte en un pilar para invertir en Latinoamérica y el Caribe; Cuenta con los mejores estándares de seguridad y de calidad en sus servicios portuarios. Sin duda alguna este puerto sirve para que América Latina sea una región más competitiva y mejor integrada a un comercio global.

Gracias a su buena ubicación es utilizado como puerto de trasbordo (73% del total de las mercancías); grandes líneas navieras lo tienen en primer lugar como centro de distribución de mercancías, un claro ejemplo de esto es la línea naviera Hamburg-sud, por este puerto se moviliza el 60 % del comercio bilateral por los Estados Unidos.

Cuenta con infraestructura para movilizar carga auto rodante y es especialista en carga de automóviles para el mercado nacional y regional, también maneja carga extra dimensionada, que ingresa por CONTECAR.

Al ser el principal puerto exportador del país, es una herramienta que facilita el comercio exterior gracias a su competitividad, promoviendo el desarrollo nacional y generando más de mil empleos directos.

El terminal cuenta con sistema de telecomunicaciones online, esta herramienta es muy importante porque todos los usuarios que utilizan la terminal como tal, trabajan con ese sistema, los usuarios son autoridades, aduanas, agentes marítimos. Todos los anuncios los hacen directamente desde esta plataforma, esto logró agilizar y simplificar los procesos que se realizan, lo que permite optimizar los trámites y papeleos, ya que los clientes hacen directamente sus requerimientos a través del sistema y no tienen que acercarse directamente a la terminal, quedando así bajo responsabilidad de cada usuario.

## **PLATAFORMA LOGÍSTICA Y PORTUARIA DEL CARIBE**

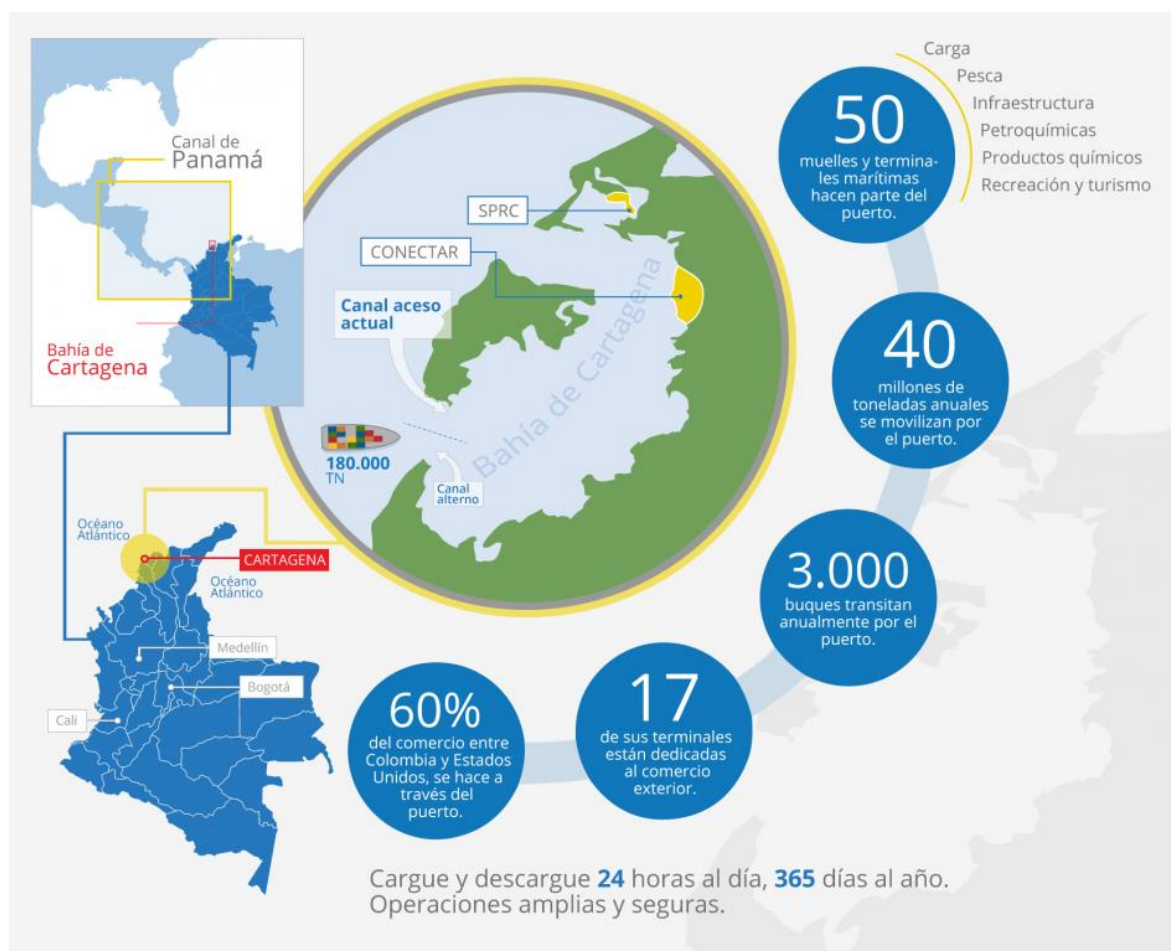
La bahía de Cartagena gracias a su ubicación y buenas disposiciones geográficas, trae enormes ventajas comparativas para el comercio internacional, teniendo así un rol fundamental en la distribución de mercancías, permitiendo que Colombia tenga un papel importante a nivel global. La Organización Portuaria de Cartagena (2016), señala que:

Algunas de las ventajas para la realización de las operaciones son:

- Está situada frente a una de las autopistas marítimas más grandes del mundo, en el Gran Caribe.
- Se encuentra a solo 265 millas náuticas del Canal de Panamá.
- Es una bahía natural amplia (8.200 hectáreas de extensión), profunda (21 metros) y segura (libre de huracanes y corrientes).
- Su variación de marea es inferior a 40 centímetros.

En la actualidad el Puerto de Cartagena es visto como un punto estratégico a nivel internacional para la realización de operaciones logísticas y portuarias, sin olvidar que es la principal aduana de exportación de Colombia. Cartagena está moviendo el mayor porcentaje de todas las aduanas en Colombia; para ser más exactos maneja el 38% de estas operaciones.

El aumento de flujo de operaciones ha permitido que el país desarrolle e impulse varios de los sectores más importantes, siendo beneficiadas las industrias cercanas al puerto, consolidando un clúster económico para el Caribe y el País



**Ilustración 2** Bahía de Cartagena; Elaboración Organización Puerto de Cartagena. Recuperado de <http://www.puertocartagena.com/bahia-de-cartagena>

El gran fuerte del puerto de Cartagena es el tráfico ESTE- OESTE, es decir, viene de oriente, pasa por el canal de Panamá y sigue hacia el norte de América, también con destinos de Europa, más concretamente países que cuenten con tratados de la UE.

Lo que impera en la logística en la actualidad es el manejo de menores costos, sentido de la oportunidad, prontitud, calidad y seguridad. Una infraestructura adecuada hace que los procesos sean veloces y seguros, lo que domina hoy en día son los distintos modos de transporte, se requieren buenas comunicaciones y buen capital humano, este puerto le ha invertido mucho a esto.

## **CAPÍTULO II: AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMA**

Como afirma la página oficial del CANAL DE PANAMA (2016): La ampliación es el mayor proyecto de infraestructura del Canal de Panamá desde su inauguración. El proyecto creó un nuevo carril de tráfico a lo largo del Canal con la construcción de dos nuevos juegos de esclusas, duplicando la capacidad para permitir mayor volumen de carga y tráfico. El Programa de ampliación consta de los siguientes proyectos:

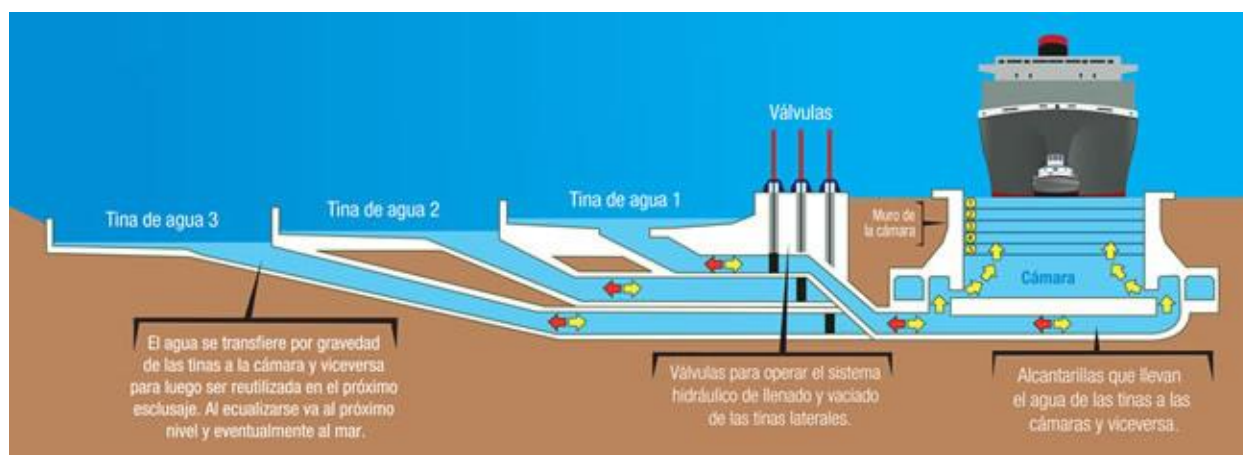
- Nuevas Esclusas (Tercer Juego de Esclusas), es la construcción de dos nuevos complejos de esclusas, lo que creará un tercer carril de tráfico.
- Canal de Acceso del Pacífico, es la excavación de un canal de 6.1 km de largo el acceso a las nuevas esclusas del Pacífico paralelo al lago Miraflores.
- El dragado de los cauces de navegación a lo largo de la vía acuática.
- Mejoras en el suministro de agua mediante el aumento de nivel operativo máximo del lago Gatún por 45 cm para mejorar suministro de agua del Canal y el proyecto.

Las esclusas existentes permiten el paso de buques que pueden transportar hasta 5.000 TEU's. Con la ampliación los buques Post-Panamax pueden transitar por el Canal, con un máximo de 13.000/14.000 TEU's.

El Tercer Juego de Esclusas es el componente más importante del Programa de Ampliación, se trata de la construcción de los dos nuevos complejos de esclusas en el Pacífico y Atlántico del Canal de Panamá, con el fin de un tercer carril de circulación para los buques más grandes.

Cada complejo de esclusas tiene tres niveles o cámara. La configuración es similar a las Esclusas de Gatún existentes. El proyecto creó un nuevo carril con una esclusa en cada lado,

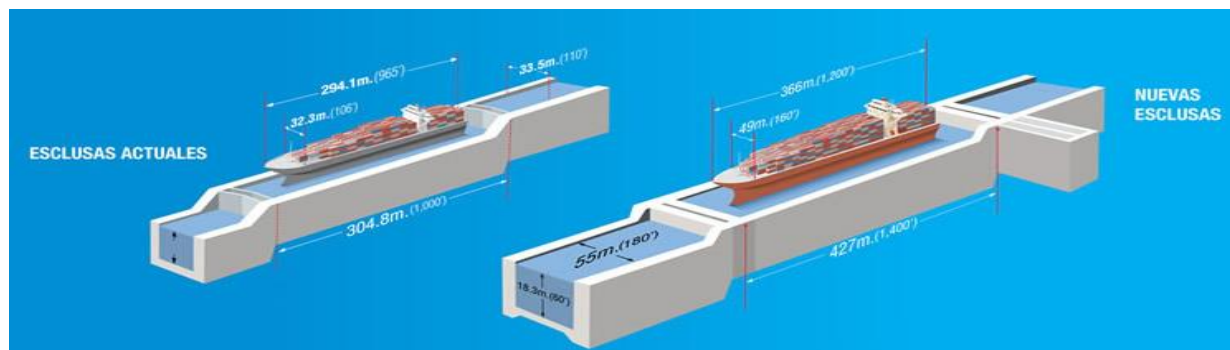
proporcionando una capacidad para manejar embarcaciones de hasta 49 metros (160 pies) de ancho, 366 metros (1.200 pies) de largo y 15 metros (50 pies) de profundidad, o con un volumen de carga de hasta 170.000 toneladas de peso muerto y 12.000 TEU.



**Ilustración 3** Tinas de reutilización de agua; Realizado por página oficial del canal de Panamá. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/>

Las nuevas esclusas poseen 16 compuertas rodantes que operan desde nichos de hormigón, situadas perpendicularmente a las cámaras de las esclusas. Esto es diferente de las esclusas actuales que utilizan compuertas abisagradas en forma de V. Esta configuración de la compuerta las convierte en una especie de dique seco, lo que permite el mantenimiento de la compuerta en el lugar sin necesidad de quitarla y, por tanto, sin interrumpir las operaciones. Este diseño aumenta la capacidad y la flexibilidad de las operaciones, así como permite un menor tiempo de mantenimiento.





**Ilustración 4** Complejos de esclusas; Elaborado por la página oficial del canal de Panamá. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/#prettyPhoto>

El periódico panameño THE VISITOR (2016, Junio 29), afirma: que la ampliación del Canal de Panamá, es un logro para convertirse en uno de los más importantes centros logísticos y marítimos, no solo de la región, sino también del mundo. El primer barco que transitó por las esclusas ampliadas es el “ANDRONIKOS”, perteneciente a la línea naviera Cosco, tiene una capacidad de 9.400 contenedores, mide 48.25 metros de ancho y 299.98 largo y 11.3 metros desde la línea de flotación hasta el fondo del casco.

Panamá cuenta con un puerto que se mueve en gran cantidad en el Caribe y en Sur América, este se encuentra entre los primeros puertos en el Caribe y está muy bien rankeado a nivel mundial.

Con la ampliación del Canal de Panamá, se espera un crecimiento en la economía del país, ya que es su principal fuente de ingreso, el Canal de Panamá podría tener la disposición de un tráfico de 7706 buques portacontenedores al año, con una proyección al 2025.

Por la ubicación de Cartagena y Panamá, se dice hoy, que todos los buques que ingresan al Canal de Panamá pasan por aguas colombianas, esto quiere decir, que las motonaves tienen comunicación con la oficina de tráfico marítimo de Cartagena y esta presta el servicio de

orientación para esas embarcaciones, lo que confirma que Colombia podría llegar a ser una de las plataformas de trasbordo más grandes de Latinoamérica.

Cartagena cuenta con gran movimiento de embarcaciones provenientes de diferentes lugares del mundo, estas prestan el servicio de transporte de todo tipo de mercancías, las líneas navieras que más arriban al Puerto de Cartagena son las siguientes:

- ALIANCA
- APL
- CHINA SHIPPING
- CMA CGM
- COSCO CONTAINER LINES
- EVERGREEN MARINE CORP
- HAMBURG-SUD
- HANJIN SHIPPING CO
- HAPAG LLOYD
- HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)
- KING OCEAN SERVICES
- MAERSK
- MARFRET
- MEDITERRANEAN SHIPPING CO S A (MSC)
- MELFI MARINE CORP
- MITSUI-OSK LINES (MOL)
- NYK
- ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE (OOCL)
- SEA LAND
- ZIM

Entre más grandes sean los buques que ingresen al puerto de Cartagena y transitan por aguas colombianas provenientes de Panamá, va a generar que el puerto se convierta en uno más económico, ya que los fletes de esa embarcación son más accesibles, porque tiene mayor capacidad y por ende los costos de transporte marítimo van a reducirse considerablemente.

El proyecto de la ampliación del Canal de Panamá generara para Cartagena nuevos incentivos, para que diferentes líneas marítimas transiten por el Puerto, ya que con el antiguo Canal no transitaban por aguas colombianas, de esta manera dichas líneas Navieras pueden convertir la terminal marítima de Cartagena en su centro de operación a nivel del Caribe, estas serían:

- ALTEX
- CCNI
- K LINE
- MAHE NEUTRAL SHIPPIN
- NIPPON YUSEN KAISHA LINE
- SEABOARD MARINE
- T.B.S PACIFIC INTER LTD
- YAN MING MARIN

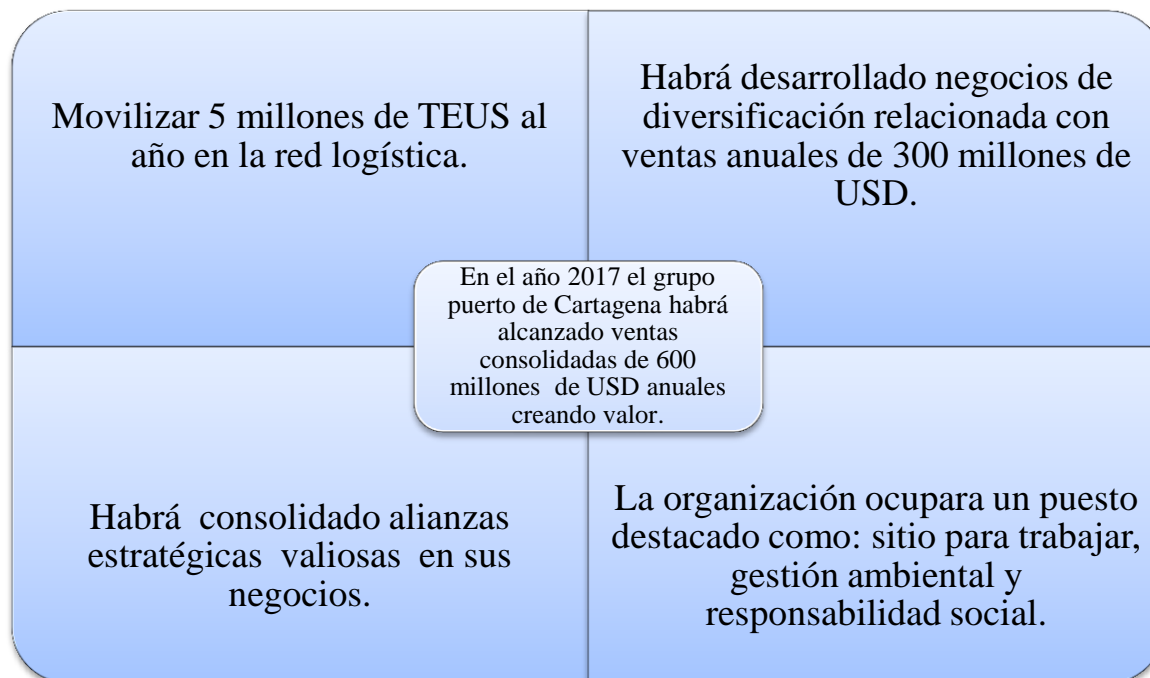
## **BENEFICIOS DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ PARA CARTAGENA**

Los puertos necesitan centros de transportes combinados, estas zonas deben ser áreas multifuncionales y esto solo se desarrolla desde una perspectiva de logística global.

Los puertos de cuarta generación son “los que dan un paso más y se caracterizan por disponer de redes telemáticas (redes de comunicación mediante las nuevas tecnologías), que conectan

diferentes zonas portuarias y permiten colaborar con otros puertos, con el objetivo de internacionalizar y diversificar su actividad. Son los llamados puertos en red. Estos puertos están integrados en las cadenas logísticas de transporte internacional, con servicios puerta a puerta con otros operadores logísticos, que trabajan en varios puertos cercanos geográficamente” (Ajuntament de Barcelona; 2012, Noviembre), la meta es que Cartagena pueda trabajar en red con otros puertos para realizar mejores transbordos y distribuir mercancías hacia diferentes países, a los cuales no está enviando mercancías; para los puertos del futuro lo fundamental es la conexión, tener un sistema digital entre diversos puertos, este sistema ya está en investigación por la Escuela Naval Almirante Padilla, conjuntamente con la Universidad de San Buenaventura y la Universidad de Cartagena.

Para el año 2017 se estima que el puerto de Cartagena tenga unas ventas anuales de 600 millones de Dólares. El puerto enfoca su trabajo a la satisfacción del cliente con procesos ágiles y sencillos, con tecnología de punta y con altos estándares de seguridad; “la Sociedad Portuaria de Cartagena recibió cinco nuevas grúas para atender buques pos-Panamax. Además, en la terminal Compas de Cartagena, APM Terminals y Compas S.A. anunciaron que invertirán \$200 millones de dólares para poder atender este tipo de buques” (Portafolio; 2015, Agosto 14).



**Ilustración 5** Exposición Sociedad Portuaria de Cartagena (26 octubre de 2016), Elaboración propia.

Por otra parte, dentro de la política pública “Visión Colombia Segundo Centenario 2019” se proponen diversas metas para diferentes temas, pero cabe resaltar la *Generación de una infraestructura adecuada para el desarrollo*, donde la meta 3 es: “Ampliar la capacidad instalada del sistema portuario” (Departamento Nacional de Planeación, 2015), en el que el sector deberá tener un flujo de mercancías de 285 millones de toneladas cada año.

Para entender más a fondo los beneficios obtenidos con la ampliación del Canal de Panamá para Colombia, la Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX) da a conocer los 5 beneficios de la ampliación, los cuales son:

- El Puerto de Cartagena podrá recibir buques con capacidad de tonelaje mayor y de esta forma, se facilitaría el intercambio de la economía colombiana con otros mercados.

- Esta ampliación del Canal se traduce en un incentivo para la carga de exportación e importación.
- También se estima un mayor comercio para los colombianos, este sector de la economía se beneficiará además, por cuenta de la disminución de costos en fletes y tiempos de tránsito.
- Aumentará en flujo de envíos y de recepción de mercancía y de materia prima proveniente de los socios internacionales de Colombia.
- El transporte de mercancías se realizará de forma más eficiente y de esta forma, se incrementará la productividad y competitividad de los países de Latinoamérica.

### **CAPÍTULO III: ALCANCE DE PRINCIPIO DE LA LIBRE COMPETENCIA ECONÓMICA EN MATERIA PORTUARIA**

En Cartagena no se da la libre competencia, es una guerra de poderes de servicios portuarios; el mayor accionista de la sociedad portuaria es el Capitán Alfonso Salaz, actual gerente de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, esto ha hecho que el monopolio del servicio restrinja otras operaciones que brindan las terminales.

En el puerto se está presentando un fenómeno, donde cada quien está montando su espacio para poder brindar estos servicios, estos son los más grandes y fuertes; la principal consecuencia que trae es que el servicio se vaya dispersando y polarizando de gran manera, ya que se aparta de las grandes y mejores prácticas portuarias que se dan en el mundo.

Por ejemplo, el puerto de Altamira en México, el puerto de Singapur y el puerto de Rotterdam, al momento que un buque arriba y es el caso de un porta contenedores, lo dirigen directamente a la terminal de contenedores, si llega un buque roll-on el buque ingresa y va directamente a su terminal; traigo a colación estos puertos ya que se especializan en esto, son expertos en el manejo de esta carga y por esta razón se da una especialización en la parte del servicio.

Un puerto no es competitivo por la gran cantidad de terminales que tenga, sino que es competitivo cuando presta el mejor servicio y tiene una especialización hacia ellos, Cartagena debería sectorizar y especializar el servicio para que no se encuentre muy disperso, ayudando a que los procesos sean más eficientes.

Es necesario encontrar criterios de financiamiento, para que las inversiones en infraestructuras portuarias que le corresponden al gobierno nacional puedan darse de manera idónea, el único

puerto que beneficia en materias de canales de acceso es el puerto de Barranquilla, esta es la única terminal marítima que el estado le presta un servicio de mantenimiento de canales, como el río arrastra demasiado sedimento, el puerto de barranquilla es el que menos condiciones posee de recibir buques de gran calado, es una terminal desperdiciada ya que no cuenta con la infraestructura adecuada para realizar operaciones logísticas en la actualidad.

Cartagena tiene un peligro, ya que hace parte de la cuenca del magdalena, esta se encuentra conectada al río magdalena a través del canal del dique, y gracias a esta conexión por ahí también ingresa gran cantidad de sedimentación y a esto debería prestarle atención el gobierno nacional para evitar este problema, pero esto no es así, porque la ley primera no contempla a Santa Marta ni a Cartagena para brindarles el servicio de mantenimiento de canales, por estas razones el sector privado tiene que sacar dinero para mejorar estas condiciones.

Colombia posee 56 terminales marítimas, dentro de estas encontramos tanto las públicas como las privadas; las cuales están contempladas en la ley 658 de 1998, estas son infraestructuras que dan cambio o interface de un modo de transporte a otro y estas están dentro del puerto. El puerto de Cartagena, que hace parte de esas terminales se especializa en la actualidad en el segmento de contenedores, con la ayuda de la Sociedad Portuaria Regional.

Las Sociedades Portuarias tienen toda una plataforma para hacer operaciones de aduana, antinarcóticos para exportaciones, inspecciones de ICA e INVIMA, tienen una buena sistematización, ya que manejan un software especializado y su vigilancia ha mejorado notablemente.



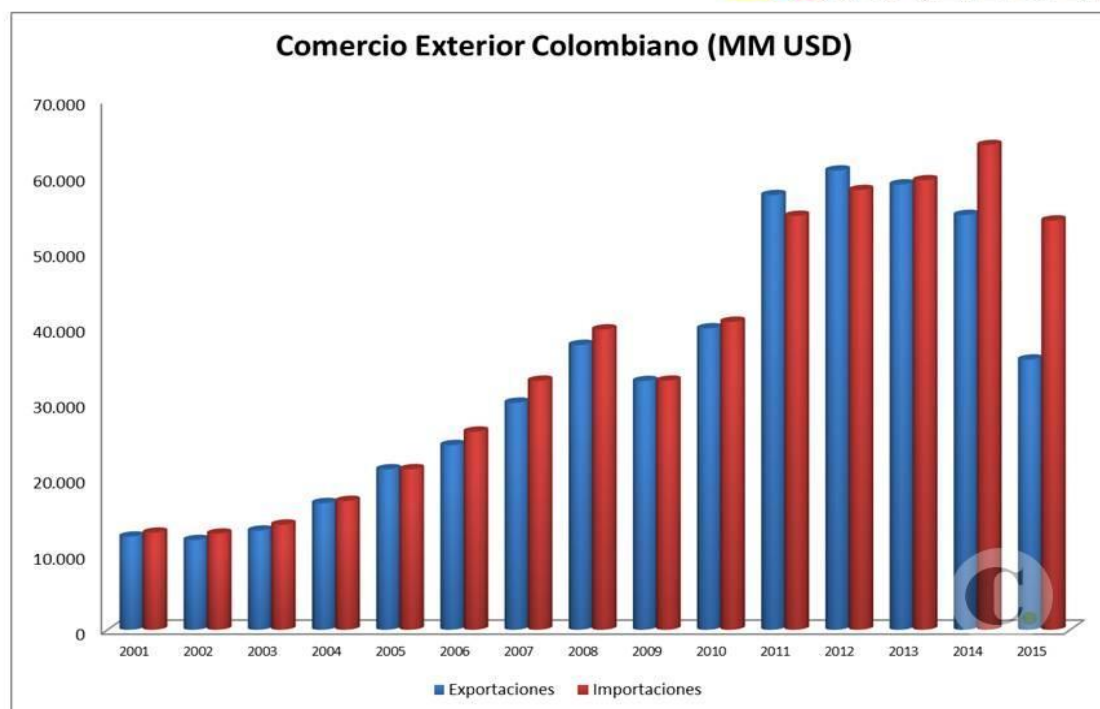
Las sociedades portuarias ya son autónomas, esto quiere decir que el Estado ya no brinda tantos recursos para inversiones en infraestructuras, patios y bodegas entre otros, esto debido a la mejora de los servicios para el año 2014, los ingresos llegaron hasta un 87%.

## **COMERCIO EXTERIOR DE COLOMBIA**

La Asociación de Empresarios de Colombia, nos muestra que el país se encuentra en un muy destacado momento de la historia en materia de comercio internacional; En los últimos años ha venido obteniendo logros en cuanto a la internacionalización de su economía, mediante la participación en negociación de acuerdos internacionales, generando y promocionando la inversión extranjera con resultados positivos evidentes.

La proyección en crecimiento que refleja Colombia a partir de la firma de los tratados internacionales, exige además, que tanto los productores como las entidades públicas, adelanten medidas de internacionalización y agilidad de sus procedimientos para ir al ritmo del avance del comercio exterior.

## COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO



Fuente: DANE, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

**Ilustración 6** Comercio Exterior Colombiano, Elaborado por DANE.

Adicional a esto, podemos ver en la anterior gráfica que las exportaciones han disminuido de gran manera frente a las importaciones, debido a varios factores como la influencia del petróleo y el carbón en las ventas internacionales. También se puede evidenciar que el país tiene una balanza comercial deficitaria, debido a que en el país las importaciones tienen un mayor auge frente a las exportaciones, ya que gran parte de la industria nacional dependen de insumos traídos del extranjero.

Es de gran importancia conocer estos datos, porque nos permite identificar el ámbito en el que se debe especializar el país, teniendo en cuenta tanto el flujo de operaciones de importaciones como de exportaciones y los realizados como trasbordo de mercancías dentro del puerto de

Cartagena, con el fin de determinar si los procesos son eficientes en la actualidad y cómo pueden mejorar tras un aumento dentro del flujo de las operaciones, debido a la ampliación del Canal de Panamá.

#### **CAPÍTULO IV: PROPUESTA DE MEJORA EN EL PUERTO DE CARTAGENA**

Cartagena tiene una forma de herradura, protegida por una isla llamada tierra bomba, lo que genera que sea muy estratégico, ya que los puertos son cuerpos de agua que permiten toda una actividad marítima y portuaria; es decir, que puedan permitir una relación de cargue y descargue de un buque; por esta razón las aguas del puerto deben ser tipo piscina (QUIETAS), no pueden ser turbulentas ya que no serviría como puerto. Las aguas que rodean la terminal marítima de Cartagena son tipo piscina, debido a que la isla de tierra bomba protege la bahía de brisas y corrientes marinas, eso hace que las aguas se vuelvan turbulentas, esta situación hace que el puerto de Cartagena sea bastante seguro y estratégico para todas sus operaciones.

Entendiendo que la bahía tiene forma de herradura, el agua del mar entra por dos bocas, la parte superior es la parte de Boca Grande y la parte inferior es denominada Boca Chica, por ahí es por donde ingresan las embarcaciones y salen del puerto; si un buque está entrando otro no puede salir tiene que esperar a que salga para que el otro pueda ingresar.



**Ilustración 7** Acceso a la bahía de Cartagena; Elaborado por Organización puerto de Cartagena. Recuperado de <http://www.puertocartagena.com/es/la-hora-de-la-bahia->

Como vemos en la ilustración 5, se estima que el tiempo de espera de un barco para entrar a la bahía se incrementará exponencialmente cuando se muevan 100 millones de toneladas.

Este canal de acceso para el gran movimiento de embarcaciones que tiene el puerto ya no es suficiente, porque no cuenta con las condiciones apropiadas, esto genera grandes inconvenientes y reduce la eficiencia del puerto, por esta razón se generan más demora al momento de ingreso y salida de las embarcaciones, lo que hace que el puerto pierda competitividad sin justificación, puesto que existe el ingreso por Bocagrande donde se podría utilizar esta alternativa como ampliación de ingresos de las embarcaciones, eliminando así la congestión por la otra entrada, según el club de pesca de Cartagena en la entrada a la bahía por Bocagrande, se encontrara la

denominada "Escollera", que es una muralla submarina, de aproximadamente 1 m de largo y 6 metros de ancho, con un rango de profundidad entre los 0.6 y 2,5 metros, posee un pequeño canal, que en ocasiones esta demarcado por 1 o 2 balizas, por donde pueden ingresar botes de poco calado; entendiendo esto, el gobierno nacional debería realizar unos estudios marítimos los cuales puedan identificar la posibilidad de realizar una ampliación de este pequeño canal, con el fin de que logren ingresar embarcaciones de gran calado.

El canal del dique tiene gran sedimentación por todo el arrastre del Rio Magdalena, atraviesa los departamentos del Atlántico y Bolívar, esto genera que grandes embarcaciones no puedan ingresar al puerto, pero habría solución, ya que existe un canal alternativo que debe ampliarse para que entren buques Post-Panamax.

Se estima desarrollar otro canal de acceso llamado VARADERO, que tenga 19,5 metros de profundidad, haciendo que los buques entren más fácil sin el temor a que se encallen, ya que el canal actual tiene una profundidad de 15 metros, donde recibe buques de hasta 12 mil TEUS. Para el año 2015 se logró movilizar 2'439.307 TEUS.

Actualmente el gobierno colombiano destinó 60.000 millones de pesos del Presupuesto Nacional, para el desarrollo del proyecto del canal alternativo, el cual se proyecta con un ancho de 132 metros, una profundidad de 15,5 y una longitud de 4 millas náuticas; para abrirlo sería necesario dragar 3.000.000 de metros cúbicos y también se estima que por el canal entrarían barcos de un calado menor o igual a 14 metros; según la *Organización Puerto de Cartagena*.



**Ilustración 8** Acceso Bahía de Cartagena; Realizado por organización puerto de Cartagena. <http://www.puertocartagena.com/es/un-mejor-acceso-la-bahia-de-cartagena>

Como vemos en la ilustración anterior, se utilizó una draga de alta tecnología, la cual removió aproximadamente 1,5 millones de m<sup>3</sup> de sedimentos para la ampliación del canal. Esto traerá tanto beneficios económicos como sociales a nivel Cartagena y nacional, debido a que ya podrán ingresar buques con mayores dimensiones. Todo esto convertirá la Bahía de Cartagena en una de las más grandes del mundo.

## CONCLUSIÓN

Encontramos que la ampliación del Canal de Panamá puede traer beneficios para Colombia con respecto a la distribución de mercancías por el Caribe, se debe aprovechar esta situación, ya que desde la antigüedad el puerto de Cartagena era considerado como uno de los más importantes del Caribe, donde era un pilar fundamental para el tránsito de diversas mercancías provenientes de Europa; estos acontecimientos permitieron que este puerto tomara trascendencia en nuestro país y Latinoamérica.

Debido a los cambios propuestos por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y el gobierno nacional se logró establecer una gran plataforma portuaria, que en la actualidad cuenta con tecnología de punta para todos los procesos logísticos. El estado anticipando los beneficios que podría traer para este puerto la ampliación del Canal de Panamá, decidió realizar una inversión y mejorar las grúas porticas, para así lograr recibir buques Post- Panamax y brindar un servicio de calidad.

El puerto también presenta falencias, las cuales se deben mejorar; entre esas se encuentran el canal de acceso a la bahía, los monopolios de servicios portuarios y la falta de especialización hacia la recepción de mercancías, para que se logre establecer dentro de los primeros puertos a nivel de Latinoamérica y el mundo. El más relevante es el canal de acceso a la bahía de Cartagena, ya que este canal no cuenta con las dimensiones necesarias para este nuevo movimiento de embarcaciones de gran tamaño, por esta razón, se necesita que el Gobierno Nacional y la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena se propongan a mediano plazo resolver este inconveniente.

Si se logra poner el puerto de Cartagena de una manera óptima y se constituye como un puerto de 4<sup>a</sup> generación, podríamos decir que sería un eje fundamental para la economía del país, ya que estaríamos a nivel de las terminales portuarias y logísticas del mundo, aprovechando todas las oportunidades que se obtengan, en este caso, la ampliación del canal y lograr sacar el mayor provecho para Colombia.



## BIBLIOGRAFÍA

- Analdex. (23 de Junio de 2016). *Analdex.org*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2016, de <http://www.analdex.org/2016/06/23/impacto-de-la-ampliacion-del-canal-de-panama-para-colombia/>
- Andi. (2013). *Actualidad del Comercio Exterior Colombiano*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2016, de Andi: <http://www.andi.com.co/es/GAI/GuiInv/ActExt/ActComExt/Paginas/default.aspx>
- Astrid Martinez, J. M. (Mayo de 2014). *Impacto económico y social del puerto de Cartagena*. Recuperado el 6 de Octubre de 2016, de Fedesarrollo: [http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/Informe-Final-SPRC\\_final.pdf](http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/Informe-Final-SPRC_final.pdf)
- Barcelona, A. d. (Noviembre de 2012). *Cápsula de tendencia sectorial: Transporte marítimo*. Recuperado el 13 de Noviembre de 2016, de Ajuntament de Barcelona: [http://w27.bcn.cat/porta22/images/es/Barcelona\\_treball\\_Capsula\\_sectorial\\_Transporte\\_Maritim\\_Noviembre2012\\_es\\_tcm24-22791.pdf](http://w27.bcn.cat/porta22/images/es/Barcelona_treball_Capsula_sectorial_Transporte_Maritim_Noviembre2012_es_tcm24-22791.pdf)
- Cartagena, O. P. (s.f.). *Bahía de Cartagena*. Recuperado el 29 de Noviembre de 2016, de Organización Puerto de Cartagena: <http://www.puertocartagena.com/bahia-de-cartagena>
- Cartagena, O. P. (s.f.). *Un mejor acceso a la bahía de Cartagena*. Recuperado el 20 de Noviembre de 2016, de Organización Puerto de Cartagena: <http://www.puertocartagena.com/es/un-mejor-acceso-la-bahia-de-cartagena>

Educación, M. d. (s.f.). *Visión Colombia Segundo Centenario: 2019 - Departamento de Planeación Nacional*. Recuperado el 28 de Noviembre de 2016, de Ministerio de Educación: <http://www.mineducacion.gov.co/cvn/1665/article-95980.html>

Fedesarrollo. (s.f.). *Plan Maestro de Transporte Intemodal*. Recuperado el 16 de Noviembre de 2016, de Fedesarrollo:  
[http://www.ani.gov.co/sites/default/files/u233/pmti\\_entregable\\_1\\_final\\_nov11.pdf](http://www.ani.gov.co/sites/default/files/u233/pmti_entregable_1_final_nov11.pdf)

Gamez, M. C. (Noviembre de 2013). *Una Infraestructura Portuaria Eficiente Y Competitiva*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2016, de Universidad Militar de Nueva Granada:  
<http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/11629/1/Trabajo%20de%20Grado%20FINAL.20131124.pdf>

López, N. E. (s.f.). *Politica Portuaria Colombiana*. Recuperado el 14 de Noviembre de 2016, de Ministerio de Transporte:  
<http://www.limcol.org/TimoneraMagazinePdf/13/timonera13Politica%20portuaria%20colombiana.pdf>

Morato, Y. P. (Julio de 2010). *Superintendencia de Puertos y Transporte*. Recuperado el 5 de Octubre de 2016, de  
<http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf>

Nullvalue. (08 de Abril de 2005). *El Tiempo*. Recuperado el 14 de Octubre de 2016, de  
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1694110>

Patria, L. (04 de Abril de 2013). *La Patria*. Recuperado el 5 de Noviembre de 2016, de <http://www.lapatria.com/nacional/ampliacion-del-canal-de-panama-beneficia-colombia-dimar-30221>

Portafolio. (14 de Agosto de 2015). *Portafolio*. Recuperado el 23 de Noviembre de 2016, de <http://www.portafolio.co/internacional/colombia-estara-primera-fila-canal-panama-27334>

Tiempo, E. (26 de Junio de 2016). *El Tiempo*. Recuperado el 17 de Octubre de 2016, de <http://www.eltiempo.com/mundo/latinoamerica/beneficios-de-la-ampliacion-del-canal-de-panama/16629772>

transporte, S. d. (10 de Noviembre de 2016). *Superintendencia de Puertos y transporte*. Recuperado el 20 de Noviembre de 2016, de <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/normatividad/resoluciones.html>

Visitor, T. (23-29 de Junio de 2016). Datos Sobre el Tercer Juego de Esclusas. *The Visitor*, pág. 3.