

IMPACTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO –TLC- EN LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA DE COLOMBIA: COMPARACIÓN ENTRE LOS PUERTOS DE SANTA MARTA, BARRANQUILLA, CARTAGENA, Y BUENAVENTURA*

*IMPACT OF THE FREE TRADE AGREEMENT TO THE PORT LOGISTICS ACTIVITY IN COLOMBIA: A COMPARISON BETWEEN PORTS OF SANTA MARTA, BARRANQUILLA, CARTAGENA AND BUENAVENTURA**

Resumen

La actividad logística portuaria en el comercio exterior es un elemento vital para el desarrollo comercial entre economías. Actualmente Colombia se encuentra en un entorno globalizado, el cual exige mayor competitividad en las actividades que implican dinamismo económico, entre ellas, la logística portuaria está inmersa en la red del sistema que es un eje trascendental del proceso de globalización. Si bien es cierto que es necesario priorizar y comprender la importancia que representa para el país la actividad logística portuaria en el proceso del TLC Poveda (2013), también lo es que la situación en Colombia en los últimos diez años presenta avances en el plan estratégico exportador, el cual tiene como objetivo principal fortalecer el acceso de nuevos mercados mediante la negociación de Tratados de Libre Comercio (TLC). Al tenerse en cuenta lo anterior la problemática se enfoca hacia el impacto que tendrá el TLC en los procesos logísticos portuarios de los principales puertos de Colombia, ya que por su trayectoria puede ser de gran utilidad al momento de caracterizar los procesos del sistema, encontrar los retos a los que se enfrenta el país.

Palabras clave: Logística portuaria, Tratado de Libre Comercio, ventajas competitivas, exportación, comercio exterior.

Abstract

The port logistics activity in foreign trade is vital to the development of trade between economies. We are currently in a global environment, which requires greater competitiveness in activities involving economic dynamism, including port logistics network is immersed in the system that is a crucial axis of the globalization process.

It's necessary to prioritize and understand the importance that represents for Colombia the port logistics activity in the process of FTA; according with Poveda (2013) the situation in Colombia in the last 10 years has showed advances in the strategic export plan, which has as main objective to strengthen access to new markets through the negotiation of Free Trade Agreements (FTA). Considering the above, the issue focuses on the impact that the FTA in port logistics processes of the main ports of Colombia, since by its trajectory can be very useful when characterizing the system processes, meet the challenges facing the country.

Keywords: Logistics port, free trade, competitive advantages, export, external trade.

* Artículo de investigación producto del estudio realizado como proyecto de grado de la Maestría en Gestión Logística de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla".

Karolina Ávila Martínez

Estudiante de Maestría en Gestión Logística. Escuela Naval "Almirante Padilla". Coordinadora Semilleros de Investigación Facultad Administración Marítima. Integrante del grupo de Investigación LOGER. Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla". Cartagena, Bolívar. Correo electrónico: csifamenap@gmail.com

RECIBIDO
9 de abril de 2015
ACEPTADO
15 de mayo de 2015



INTRODUCCIÓN

La logística portuaria es parte de una cadena internacional, enmarcada en la globalización a la que se enfrentan las economías; se fundamenta en el comercio internacional donde todas las operaciones que hacen parte de las exportaciones e importaciones son elementos vitales de un esfuerzo para cumplir el objetivo de llegar a un consumidor final. Entre tanto, la actividad logística portuaria es pieza fundamental del los procesos que facilitan las operaciones de exportación e importación; para este documento en particular uno de ellos es el Tratado de Libre Comercio TLC.

Colombia necesita tener un firme propósito de lograr la articulación estratégica en el sistema y actividades Logísticas Portuarias, pues son el puente hacia la competitividad del país. Para lo anterior el Tratado de Libre Comercio es la punta de lanza que fomentará una nueva dinámica cambiante, tocando puertas a un entorno desconocido; por lo tanto, son esfuerzos de todo un país para lograr estar a la vanguardia de los países más desarrollados.

El presente artículo tiene como principal objetivo identificar el impacto del tratado de libre comercio -TLC- en la actividad logística portuaria de Colombia: una comparación entre los puertos de Santa Marta, Cartagena y Buenaventura. Para lo anterior, el documento se divide en un marco referencial, en el que se explican las nociones importantes sobre el TLC, se describen sus antecedentes entre Estados Unidos y Colombia; posterior a ello se presenta la actividad logística portuaria en Colombia, se explica la metodología, los resultados y, por último, se exponen las conclusiones.

Nociones importantes sobre el TLC Colombia-Estados Unidos

Generalidades de un TLC. Un Tratado de Libre Comercio -TLC- es un acuerdo entre dos o más países donde definen reglas para intercambiar productos, sin pagar impuestos y venderlos en el exterior. Generalmente se requieren condiciones con las cuales cada país interesado será atraído o no y así aceptar las ventajas que pueden beneficiar la economía y otros sectores del país¹.

1 Ministerio de Comercio e Industrias. Mici.gob (2013). Tratado de Libre Comercio. Extraído el 12 de octubre de 2013. Disponible en: <http://www.mici.gob.pa/tlc%20panusa/Que%20es%20un%20Tratado%20de%20Libre%20Comercio>

Algunos de los objetivos que se plantean con el desarrollo de un TLC se enfocan hacia crear estabilidad en las normas y reglamentación para vender y comprar productos entre sí, eliminar impuestos, facilitar el ingreso de mejores materias primas, establecer procesos de mejora continua y competitividad, incrementar las exportaciones, mejorar el nivel de vida accediendo a productos más económicos, variados y porqué no, de mejor calidad; promover la inversión extranjera, facilitar el comercio e intercambio de conocimientos e información, contribuyendo así a combatir la pobreza de un país².

Tlc Entre Estados Unidos y Colombia

Antecedentes. El TLC entre EE.UU. y Colombia entró en vigencia a partir del 15 de mayo de 2012, lo cual fue acordado por los presidentes Juan Manuel Santos y Barack Obama. El acuerdo se suscribió en noviembre de 2006, en Washington, aprobado en Colombia en junio del 2007, para lo cual se sancionó la Ley 1143.

El TLC es un acuerdo que para Colombia puede significar oportunidades de crecimiento, de acuerdo con Poveda (2013). Se puede esperar que haya un crecimiento en las exportaciones en el primer año, las cuales mejorarán con la calidad de coordinación público-privada que permita a los empresarios aprender a aprovechar las ventajas y beneficios que ofrece el tratado³.

Según los datos relacionados por Proexport (2012)⁴, más de medio millar de productos de Colombia presentan potencial para ser exportado a EE.UU. Entre tanto, el sector de agroindustria puede convertirse en un factor impulsador con el café, azúcar, plantas vivas, piñas, confitería, y panadería. En manufactura: materiales de construcción, envases, empaques, autopartes. La industria textil también juega un papel importante en el proceso, confecciones. Y adicional-

2. Ibídem

3. CÁMARA DE MEDELLÍN (s.f). Semana de actualización Tributaria: Tratado de libre comercio entre Colombia y Estados Unidos. Recuperado el 3 de septiembre de 2013. Disponible en línea: <http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/Biblioteca/memorias/tratado-de-libre-comercio-entre-colombia-y-estados-unidos.pdf>

4. PROEXPORT (2012). Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Colombia y Estados Unidos. Recuperado el 3 de septiembre de 2013. Disponible en línea: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/tlc_colombia_estados_unidos.pdf



mente el servicio del turismo de salud, industria editorial, entre otros.

Las oportunidades que se presentan serán aprovechadas en la medida en que Colombia se convierta en un país competitivo basado en la innovación de los empresarios Colombianos. Citando un ejemplo presentado por el DANE⁵, Perú exportó más de cuatrocientos nuevos productos en los dos primeros años de firmado el TLC.

Para Colombia las oportunidades son muchas, ya que según el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en Estados Unidos hay aproximadamente 1.529 empresas que importan frutas, legumbres y hortalizas; 1.529 clientes importadores de productos de panadería; 506 productos agrícolas y pesqueros; 132 derivados del café; 198 de plantas vivas; y 67 empresas importadoras de aceites y grasas. (ver Imagen 1).

Imagen 1. Regiones de Estados Unidos con oportunidades para los productos colombianos.



Fuente: Bancoldex [2012]. Tratado de Libre Comercio entre Colombia y E.U. Fascículo 3. Agroindustria "Más comercio, más empleo".

Sin duda alguna, Colombia presenta ventajas competitivas que poseen al país como el mayor productor de aceite de palma en Latinoamérica, y

el quinto en el mundo que ofrece -según Proexport (2012)⁶- alta productividad en productos del sector agrícola y pesquero. Siendo además, un país bandera por su especialidad en el café por la forma de cultivo Premium y las plantas vivas.

Actividad logística portuaria en Colombia

Acercamiento conceptual. Términos Logística Portuaria. Para analizar la logística portuaria es importante mencionar términos y definiciones de los principales actores de la cadena logística internacional enmarcados en el Diccionario de Logística y Negocios Internacionales (Mora, 2009).

- **Carga Granel:** Es toda carga sólida, líquida o gaseosa, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades. Normalmente su cargue se realiza utilizando cucharas, equipos mecánicos de succión y transporte, o tuberías para el caso de líquidos y gases.
- **Carga contenerizada:** Son las mercancías que independientes de su condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas, para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.
- **Carga general:** Es toda carga unitarizada, contenerizada, paletizada o semejante, o que está embalada en cualquier forma. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca o peso que se cargan o descargan con las grúas del buque o de tierra ubicadas en el muelle y que para efectos prácticos son empacadas, envasadas o manejadas en bobinas o perfiles siderúrgicos a granel, maquinaria, automóviles y estructuras metálicas.
- **Unitarización:** Se define como unitarización el agrupamiento de un conjunto de productos homogéneos o no, agrupados mediante un dispositivo que puede ser manipulado, almacenado y transportado por medios de transporte o de manipulación como una unidad de carga independiente.

5. DANE (2012). Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos. Recuperado el 3 de septiembre de 2013. Disponible en línea: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/tlc_colombia_estados_unidos.pdf

6. PROEXPORT (2012). Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Colombia y Estados Unidos. Recuperado el 3 de septiembre de 2013. Disponible en: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/tlc_colombia_estados_unidos.pdf



- **Intermediarios:** Empresas que realizan y gestionan el traslado de los productos desde su lugar de origen (exportadores) hasta el importador. Dentro de este amplio conjunto de empresas se encuentra el puerto (toda su infraestructura tanto operativa como administrativa), Navieros, Agentes Aduaneros, Agentes Marítimos, Agentes de Carga, Operadores Transportistas, Operadores Logísticos o Proveedores de Servicios Logísticos Integrales, Operadores Portuarios entre otros. Específicamente, se está hablando de todo el trabajo necesario para que los productos lleguen a sus consumidores finales, en el cual se ven envueltos muchos actores, teniendo una gran importancia la coordinación entre estos.
- **Actividad portuaria:** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios, los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica, y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.
- **Naviero:** Se entiende por naviero (en inglés, disponentowner, shipoperator o vesseloperator) o empresa naviera a aquella persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedica a la explotación de los mismos,
- **Agente aduanero:** Esta actividad tiene diferentes denominaciones en el comercio exterior: agente de aduanas, agente aduanal, agente afianzado de aduanas, despachador, comisionista de aduana, intermediario aduanero, "custombroker", entre otros. Es la empresa que tiene la doble misión de representar al usuario (importador y exportador) ante la autoridad aduanera respectiva y asesorarlo en materia de procedimientos, trámites, documentos y demás actividades conexas relacionadas con el proceso de exportar o importar.
- **Agente marítimo:** Es la empresa que representa al armador en el puerto o en tierra firme, para la atención de la tripulación y la carga, como también dar claridad y certeza a quienes se sirven de esta vía o desempeñan actividades relacionados como son los usuarios y/o autoridades públicas. Un agente marítimo puede circunscribir su función básicamente a la atención que demande la nave en puerto, bajo esta circunstancia la relación entre el propietario de la carga y el agente es indirecta. Otros agentes marítimos, dependiendo del contrato que suscriban con los armadores o propietarios del buque, extienden sus servicios a las actividades comerciales que demanda el negocio marítimo como son: emisión del conocimiento de embarque, contacto con el cliente, reservas de espacio, suministro de tarifas, suministro de contenedores, asesoría en el manejo de carga, entre otros.
- **Almacenes generales de depósito:** Empresas que actúan como agencias de aduanas respecto de las mercancías consignadas o endosadas a su nombre con el debido aval de la DIAN.
- **Agente de carga:** Es un prestador de servicios especializados en comercio exterior que desarrolla actividades para solucionar por cuenta de sus clientes todos los problemas implícitos en el flujo de mercancías. Resuelve para el importador/exportador cualquier problema vinculado con el transporte, consolidación, almacenaje, manejo, embalaje o distribución de sus productos.
- **Operador portuario:** Empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.
- **Dársena de maniobras:** Áreas dentro de los puertos destinados a las maniobras de preparación del buque para el acercamiento o despeque del muelle.
- **Obras de abrigo:** Estructuras de roca y/o concreto llamadas escolleras o espigones que sirven para dar protección al canal de acceso de un puerto.
- **Logística portuaria:** La Logística se define como el conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, en especial de distribución al menor costo y en el menor tiempo. Los puertos son empresas que forman parte del sistema integrado de la cadena logística global e interfaces entre los distintos modos de transporte que promueven el desarrollo y la competi-



tividad de los países, donde las mercancías no solo están en tránsito sino que también son manipuladas y distribuidas, y en algunos puertos son manufacturadas.

El comercio exterior colombiano y los Puertos Colombianos

Para entender la actividad logística portuaria de un país es importante conocer cuáles son las principales variables de funcionamiento del comercio del mismo. Entre tanto, las rutas de comercio exterior marítimo son parte fundamental y para el caso colombiano comprenden países suramericanos, como el Caribe, Estados Unidos, y los continentes asiáticos (Australia, China, Japón, e India), europeo y africano.

De acuerdo con la Superintendencia de Puertos y Transporte (Paredes, 2010), en Colombia los puertos se utilizan como alimentadores o transbordo para las actividades de comercio de Suramérica y el Caribe. Sin embargo, es indudable que estos requieren un mejoramiento de infraestructura y de la logística portuaria, ya que con la entrada en vigencia del TLC se incrementará la actividad portuaria y se hace necesario competir con los puertos del Caribe. Además, es necesario tener en cuenta que los productos bandera del comercio exterior que están directamente asociados con la actividad portuaria son el carbón mineral y el petróleo, que representan un 75 % del comercio exterior.

Investigación de tipo descriptiva

El presente artículo se desarrolló basado en una investigación de tipo descriptiva, para lo cual se realizó la revisión conceptual y literaria pertinente en las principales revistas y bases de datos logísticas a nivel nacional e internacional. También entrevistas a especialistas en el tema tanto portuario, y marítimo, como es el Tratado del Libre Comercio. A partir de los resultados se realizó una comparación y determinación de las oportunidades y retos para Colombia.

El documento presenta un marco referencial, en el que se explican las nociones importantes sobre el TLC, se describen los antecedentes del mismo entre Estados Unidos y Colombia; posteriormente, se presenta la actividad logística portuaria en Colombia;

se explica la metodología; resultados y por último se exponen las conclusiones.

RESULTADOS

El comercio exterior colombiano se realiza por los principales puertos del pacífico y del Atlántico, pero las exportaciones de mayor valor salen del centro del país, distantes muchos kilómetros de las zonas portuarias colombianas, por medio de infraestructuras con una variada topografía, en malas condiciones, estrechas, todo lo cual genera mucha accidentalidad y encarece el costo del transporte y del comercio para las empresas.

De acuerdo con Proexport (2012)⁷, las sociedades portuarias regionales colombianas de servicio público, que es por donde se realiza el 80% del comercio exterior de las cargas diferentes a hidrocarburos, son: la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., y la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco S.A., las tres primeras están ubicadas en la costa Atlántica colombiana y las otras dos en la costa Pacífica. Sin embargo, para efectos del Tratado de Libre Comercio son los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, y Buenaventura; aquellos que actúan principalmente para las actividades de exportación e importación, debido a su ubicación (Ver Imagen 2).

Imagen 2. Puertos de conexión TLC entre Colombia y Estados Unidos.



Fuente: Proexport 2012

7. PROEXPORT (2012). Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Colombia y Estados Unidos. Recuperado el 3 de septiembre de 2013. Disponible en línea: http://www.proexport.com.co/sites/default/files/tlc_colombia_estados_unidos.pdf



El Tratado de Libre Comercio representa para Colombia significativos cambios seguidos de oportunidades y además riesgos, para los cuales el país debe prepararse. De acuerdo con Molano (2013), el crecimiento económico es una de las oportunidades que se presenta, seguida de un incremento de las exportaciones; sin embargo, es relevante preguntarse si el país cuenta con las condiciones necesarias para aprovechar dichas oportunidades (Ver Imagen 3).

Imagen 3. Oportunidades y Riesgos del TLC para Colombia

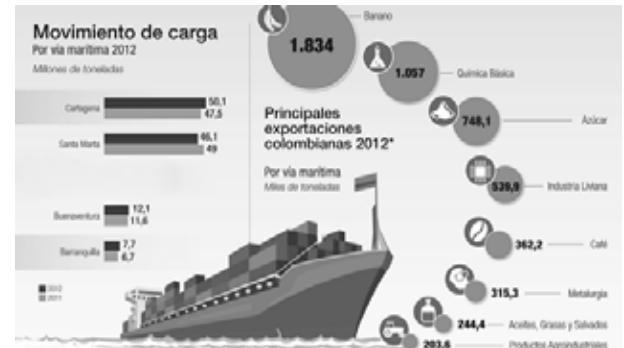


Fuente: Molano, A (2013, citado por: U. Sergio Arboleda, 2013). TLC Colombia – EE.UU

Impacto del TLC para los principales puertos de Colombia

De acuerdo con el Capitán (R) Alfonso Salas Trujillo (citado por Arias, 2013), el Tratado de Libre Comercio implica para Colombia un proceso de asimilación y adaptación a la normatividad y definición de términos y exigencias de acuerdos internacionales. Entre tanto la actividad portuaria en materia logística debe prepararse para aprovechar al máximo las oportunidades que se generan en un entorno competitivo. En la Imagen 4., se muestra una comparación del movimiento de carga por vía marítima y las principales exportaciones colombianas antes y después del Tratado de Libre Comercio (2011 y 2012). Los resultados muestran un incremento en el movimiento de carga, lo que significa de acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y turismo de Colombia (2013) una nueva era de acrecentamiento en un entorno Económico y de actividad Logística portuaria para los puertos protagonistas del TLC.

Imagen 4. Movimiento de carga, y principales exportaciones colombianas, 2011 y 2012.



Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia (2013)

Por otra parte, se calcula que el crecimiento es de un 19% en carga movilizada, llegando para el 2013 a 2,5 millones de contenedores en carga. Lo anterior, para el puerto de Cartagena, siendo para este puerto sus principales destinos Estados Unidos, Alemania y Reino Unido. En cuanto al puerto de Santa Marta, el carbón representa un 60% de la operación exportadora.

La tabla 1 presenta las exportaciones EU totales y hacia Estados Unidos según capítulos de arancel 2011; también se muestra el crecimiento de las exportaciones y brinda un acercamiento del impacto que se genera por la entrada en vigencia del TLC.

Tabla 1. Exportaciones totales hacia Estados Unidos

COLOMBIA: Exportaciones totales y hacia Estados Unidos según capítulos del arancel 2011 - (Millones de dólares FOB y porcentajes)					
	Exportaciones de EU	Exportaciones Totales	Participación EU en exportaciones totales del capítulo	Crecimiento 2011	Participación capítulo en exportaciones hacia EU
Combustibles sus productos	15.961	36.490	43,7	35,2	73,5
Perlas finas y metales preciosos	2.019	3.034	66,5	33,7	9,3
Café, té, yerba mate y especias	1.123	2.665	42,1	46,5	5,2
Plantas vivas y floricultura	962	1.260	76,4	1,6	4,4
Frutos comestibles	204	874	23,4	-14,4	0,9
Plásticos y sus manufacturas	159	1.510	10,5	19,1	0,7
Alimentos diversos	137	366	37,4	17,9	0,6
Pieles de vestir, excepto de punto	100	364	27,5	-16,2	0,5
Diversos	1.040	13.391	7,8	19,1	1,0
TOTAL	21.705	59.954	36,2	26,6	190,0

Fuente: DANE (2012)



Tabla 2. Importaciones totales de Estados Unidos

COLOMBIA: Importaciones totales y de Estados Unidos según capítulos del arancel 2011 - (Millones de dólares CIF y porcentajes)					
Capítulos	Importaciones de EU	Importaciones a Totales	Participación EU en importaciones totales del capítulo	Crecimiento 2011	Participación capítulo en exportaciones hacia EU
Combustibles y sus productos	2.559	3.854	66,4	59,8	18,8
Calderas, máquinas y partes	2.274	7.437	30,6	7,9	16,7
Navegación aérea o espacial	1.269	2.963	42,4	136,1	9,3
Productos químicos orgánicos	1.020	2.185	46,7	12,4	7,5
Aparatos y material eléctrico	733	4.393	14,7	13,1	3,4
Vehículos, partes y accesorios	712	6.528	10,9	48,1	6,3
Materias plásticas y manufacturas	673	2.190	30,7	15,8	4,9
Aparatos de óptica, fotografía	529	1.443	36,6	10,9	3,9
Cerámicas	432	1.710	25,2	36,2	3,2
Productos farmacéuticos	327	1.693	19,3	1,8	2,4
Industria química	321	851	37,8	23,4	2,4
Fundición, de hierro o acero	285	1.390	17,8	28,8	2,1
Alcoholes	186	866	20,8	22,2	1,4
Papel, cartón y sus manufacturas	165	719	23,0	2,8	1,2
Caucho y manufacturas	157	1.150	13,6	16,8	1,2
Residuos industriales alimentarios	148	813	24,1	51,3	1,1
Algodón	147	969	23,9	23,2	1,1
Damas	1.659	13.264			
TOTAL	13.594	54.875	34,9	29,7	100

Fuente: DANE (2012)

La tabla 2 representa las importaciones totales de Estados Unidos, de las cuales los productos con mayor importancia son: combustibles, calderas, máquinas, y partes; productos químicos orgánicos y vehículos. La tendencia de crecimiento de los productos anteriores implica para la logística portuaria de Colombia un mayor despliegue de las actividades y procesos que buscan el mejoramiento y calidad, en pro de atender los mercados internacionales y nacionales de una forma eficaz y efectiva, recurriendo como oportunidad las ventajas competitivas de Colombia.

También, como se observa en la tabla 3, están las tendencias de los países que firmaron un TLC con Estados Unidos -antes y después de- países como Canadá y México mejoraron notablemente sus exportaciones, brindando a la economía interna mayor estabilidad en cuanto al comercio exterior.

Tabla 3. Exportaciones de países que tienen tratado de libre comercio con Estados Unidos.

EXPORTACIONES DE PAÍSES QUE TIENEN TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS (MILLONES USD)							
País	Año entrada en vigencia	Exportaciones				Variación %	
		Año anterior al tratado	Año entrada en vigencia	Año siguiente entrada en vigencia	2011	Año siguiente TLC/Año TLC	2011/Año TLC Crecimiento anual
Israel	1985	-	2.123	2.418	23.027	13,9	9,6
Canadá	1994	111.216	128.406	144.370	316.550	12,4	5,5
México	1994	39.928	49.494	62.300	263.306	25,5	10,3
Jordanía	2001	73	229	412	1.051	79,9	16,6
Chile	2004	3.705	4.732	6.664	9.069	40,8	9,7
Singapur	2004	15.138	15.370	15.110	19.111	-1,7	3,2
Australia	2005	7.546	7.342	8.204	10.240	11,7	5,7
Marruecos	2006	446	521	610	995	17,0	13,8
Bahrein	2006	432	632	623	318	-1,2	-3,9
El Salvador	2006	1.989	1.857	2.044	2.483	10,1	6,0
Guatemala	2006	3.137	3.302	3.026	4.143	-2,5	6,0
Honduras	2006	3.749	3.717	3.912	4.300	3,2	3,9
Nicaragua	2006	1.181	1.526	1.604	2.604	5,1	11,3
Rep. Dominicana	2007	4.532	4.234	3.978	4.190	-0,6	-0,1
Costa Rica	2009	3.938	5.612	6.697	10.118	55,0	34,3
Oman	2009	852	907	773	2.209	-14,8	16,0
Perú	2009	5.812	4.223	5.057	6.236	19,7	21,5
Corea	2012	56.636			36.636		
Colombia	2012	21.705			21.705		
TOTAL países con TLC		203.864	234.011	269.604	680.120	14,9	
TOTAL					2.207.359		

Fuente: DANE (2012)

Caracterización del impacto del TLC en los puertos de Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura

A continuación se presenta una caracterización basada en el análisis de resultados, y datos específicos de cada puerto, mostrando las principales oportunidades según la actividad logística de cada puerto -Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura-, para enfrentar el crecimiento de comercio exterior a generarse por el TLC⁸.

Sociedad Portuaria Regional de Cartagena⁹

Características	Impacto: Oportunidades y Proyectos 1
La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, es uno de los puertos más grandes de Colombia y actualmente se muestra como un auténtico centro logístico que une el Caribe con todo el mundo, a través de conexiones con más de 288 puertos en 80 países, servicios con las principales navieras, con capacidad para atender barcos de 5.000 TEUs y capacidad para movilizar 1, 200.000 TEUs. Situada en el barrio Manga, la Sociedad Portuaria ofrece sus servicios de carga, inspección, movimiento de contenedores para importación y exportación; su Terminal de cruceros está equipada para dar acceso a grandes empalmes y atender a los visitantes de diferentes lugares del mundo. Por lo tanto, es un puerto especializado en el manejo de contenedores, y por ella también se descarga carga general (vehículos) y se realiza transporte de pasajeros. En esta sociedad portuaria laboran aprox. 110 operadores portuarios, realizando actividades de carga y descarga marítimo de contenedores, transporte terrestre, carga y descarga terrestre, llenado y vaciado de contenedores, estiba, desestiba, trincado, destrincado, inspección, clasificación, trincado, tarja, pilotaje, amarre y desamarre de buques, servicio de lancha y remolcadores (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2010).	Para capitalizar las posibilidades, la meta del Puerto de Cartagena es movilizar en 2017, cinco millones de contenedores de carga. Para alcanzar ese objetivo, se está ejecutando un plan de inversiones que alcanzará los 1.000 millones de dólares, en sus terminales de CONTECAR y Manga. Según el jefe de Operaciones de la Sociedad, capitán (r) Juan Carlos Acosta, al cierre del año pasado (2014) el puerto movilizó dos millones de contenedores, observando un crecimiento del 19 por ciento en la carga movilizada, en comparación con el 2011 y este año (2015) llegará a 2,5 millones de contenedores (Arias, 2013).

Fuente: elaboración del autor

8. Superintendencia de Puertos y Transporte (2010). Superintendencia delegada de puertos. Logística Portuaria. Consultado el 30 de octubre de 2013. Disponible en línea: http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_de_Puertos/Caracterizacion_Puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf

9. Revista Pórtico (2010). Cartagena Puerto de acceso y centro de conexiones del Caribe. Publicación de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. Consultado el 15 de enero de 2014. Disponible en línea: <http://alcatraz.puertocartagena.com/opadmc0.nsf/890f6547f01054810525700d005>



Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta

Características	Impacto: Oportunidades y Proyectos
<p>La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, es un puerto multipropósito, por donde se movilizan carga general, contenedores, carga granel sólido, carga granel líquido y carga granel carbón y pasajeros. Este puerto está ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad de Santa Marta, y único puerto de la costa atlántica con servicio de ferrocarril, que puede ofrecer a estos, el servicio directo de cargue y descargue directo en los muelles. En esta sociedad portuaria laboran aprox. 110 operadores portuarios, realizando actividades de cargue y descargue marítimo (carga general, granel sólido, granel carbón, granel líquido y contenedores), transporte terrestre, cargue y descargue terrestre, llenado y vaciado de contenedores, estiba, desestiba, trincado, destrincado, inspección, clasificación, trincado, tarja, pilotaje, amarre y desamarre, servicio de lancha y remolcadores (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2010).</p> <p>Dentro de sus instalaciones, como todas las demás sociedades portuarias regionales de servicio público, cuenta con el edificio administrativo, oficinas de la DIAN, oficinas de seguridad y oficina de operaciones, básculas de pesajes para la carga, zona de inspección y zona de llenado y vaciado de contenedores.</p>	<p>Ofrece conexión con cualquier puerto del mundo, pero sus principales destinos son Estados Unidos, Alemania y Reino Unido. Las exportaciones de carbón representan el 60% de la operación de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, mientras granos y contenedores complementan el restante 40% del terminal, en el que trabajan directamente más de 560 personas. Esta concesión está vigente hasta el año 2033 y su plan de inversiones supera los 149 millones de dólares (Arias, 2013).</p>

Fuente: elaboración del autor.

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

Características	Impacto: Oportunidades
<p>La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, es un puerto multipropósito, por donde se movilizan carga general, contenedores, carga granel sólido y carga granel líquido.</p> <p>Este puerto está ubicado en el Departamento del Valle del Cauca, costa pacífica colombiana, es el puerto más importante del pacífico y de Colombia por el volumen de carga que maneja. Es uno de los puertos del continente americano más cercanos al Lejano Oriente. En esta sociedad portuaria laboran aproximadamente 200 operadores portuarios, realizando actividades de cargue y descargue marítimo (carga general, granel sólido, granel carbón, granel líquido y contenedores), transporte terrestre, cargue y descargue terrestre, llenado y vaciado de contenedores, estiba, desestiba, trincado, destrincado, inspección, clasificación, trincado, tarja, pilotaje, amarre y desamarre, servicio de lancha y remolcadores (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2010).</p> <p>Dentro de sus instalaciones, como todas las demás sociedades portuarias regionales de servicio público cuenta con el edificio administrativo, oficinas de la DIAN, oficinas de seguridad y oficina de operaciones, básculas de pesajes para la carga, zona de inspección y zona de llenado y vaciado de contenedores.</p>	<p>Desde el 2008 las inversiones en este complejo portuario llegan a los 250 millones de dólares y la mitad de la carga movilizada por ese terminal corresponde a contenedores y el resto a gráneles y carga general. Lo que más se recibe son cereales, carga contenerizada y equipos electrodomésticos. La principal debilidad del puerto radica en la infraestructura vial, pues las inversiones para adecuar los corredores para el tránsito vehicular han sido lentas, y la vía férrea de la que dispone tampoco ha sido aprovechada. Hasta agosto pasado por Buenaventura se habían movilizado 1,29 millones de toneladas en mercancías (Arias, 2013).</p>

Fuente: elaboración del autor.

Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla

Características	Impacto: Oportunidades y Proyectos
<p>Un puerto multipropósito, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, es un puerto multipropósito por donde se movilizan carga general, contenedores, carga granel sólido, carga granel líquido y carga granel carbón. Este puerto está ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad de Barranquilla. En esta sociedad portuaria laboran aproximadamente 120 operadores portuarios, realizando actividades de cargue y descargue marítimo (carga general, granel sólido, granel carbón, granel líquido y contenedores), transporte terrestre, cargue y descargue terrestre, llenado y vaciado de contenedores, estiba desestiba, tarja, trincado y destrincado, inspección, clasificación, trincado, tarja, pilotaje, amarre y desamarre, servicio de lancha y remolcadores (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2010).</p> <p>Dentro de sus instalaciones, cuenta con el edificio administrativo, oficinas de la DIAN, oficinas de seguridad y oficina de operaciones, básculas de pesajes para la carga, zona de inspección y zona de llenado y vaciado de contenedores.</p>	<p>Una tercera parte de la operación de este complejo corresponde a contenedores, un 31% a granel, carga general representa el 22% por ciento y el carbón alcanza un 15%. La estrategia aplicada ha sido la de independizar actividades y establecer, dentro de las 88 hectáreas de que dispone, varias sub terminales para ser más eficientes. Hasta agosto pasado, el puerto de Barranquilla movilizó 1,02 millones de toneladas de carga y atendió a 16 líneas navieras. La concesión de este terminal marítimo también rige hasta el 2033 y su plan de inversiones y modernización supera los 179 millones de dólares (Arias, 2013).</p>

Fuente: elaboración del autor.

CONCLUSIÓN

La actividad Logística Portuaria en Colombia es un proceso clave para el fortalecimiento del comercio exterior que se generará a partir del TLC entre Estados Unidos y Colombia., ya que dependiendo de la calidad el nivel de confianza para la inversión se fortalecerá.

El plan de exportación requiere para Colombia un fortalecimiento en infraestructura de los principales puertos -Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, y Buenaventura-, ya que un TLC fomenta la ruptura de las barreras para la comercialización abriendo campos nuevos en las operaciones de exportación e importación.

Por último, Colombia requiere establecer propósitos firmes hacia la creación y fortalecimiento de un sistema logístico que se articule de forma estratégica, buscando la competitividad, y pensando en la responsabilidad generada desde un TLC, ya que la entrada en vigencia del mismo significa apertura de nuevos mercados, siendo en este momento un país con una ventaja competitiva y comparativa con base a su posición geográfica, y teniendo mayores oportunidades para desarrollar potencialmente aspectos logísticos.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arias, F. (2013) Los efectos del TLC con E.U. se empezarán a ver este año. Recuperado el 15 de septiembre de 2013. Disponible en: http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/L/los_efectos_del_tlc_con_eu_se_empezaran_a_ver_este_ano/los_efectos_del_tlc_con_eu_se_empezaran_a_ver_este_ano.asp

Bancoldex (2012). Tratado de libre comercio entre Colombia y Estados Unidos. Más comercio, más empleo. Recuperado el 15 de septiembre de 2013. Disponible en: http://www.bancoldex.com/documentos/3758_TLC_eltiempo_03.pdf

Molano, A (2013). Centro de Documentación TLC Colombia. Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos. Recuperado el 12 de enero de 2014. Disponible en: <http://www.usergioarboleda.edu.co/tlc/>

Mora, L. y Núñez R. (2005). Diccionario de logística y negocios internacionales: (Dictionary of logistics and international business) - Bogotá: Ecoe Ediciones, 293p. Disponible en: http://negociacioncomercial.com.mx/archivos/archivo_129.pdf

Paredes, Y. (2010). La logística portuaria. Recuperado el 3 de septiembre de 2013. Disponible en: http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Nuestra_Institucion/Delegada_de_Puertos/Caracterizacion_Puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf

Poveda, O. (2013). La Logística: ¿Un mito o realidad frente a los TLC? Extraído el 10 de junio de 2013. Disponible en: <http://www.revistadelogistica.com/La-logistica-Un-mito-o-realidad-frente-a-los-TLC.asp>

