

# LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MACROLOGÍSTICA DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO. EL CASO DE COLOMBIA Y CARTAGENA DE INDIAS

*Teófilo Omar Boyano Fram<sup>1</sup>*

El siguiente texto es producto de una investigación en Logística que se está realizando dentro de la Línea de Investigación de Logística y Gestión Internacional, la cual involucra información relacionada con el movimiento de los grandes Puertos del Mundo y cómo la macrologística los está afectando.

Por eso en este artículo se tratará de evidenciar cómo incide la macrologística en las actividades portuarias y a qué retos se están enfrentando los principales Puertos del Mundo. Se hace una breve descripción que presenta los Puertos, en cuanto a volumen de carga, dificultades y las tendencias que presenten, así como los retos de Colombia en materia logística, específicamente en la macrologística.

Para el proyecto se tomó como base los textos que tiene la Línea de Investigación relacionados con Logística, por lo que es un trabajo descriptivo, de carácter documental, apoyado en reconocidos textos de circulación masiva. También se hizo consulta de expertos y revisión bibliográfica. Como puede verse, está enmarcado en la epistemología de

las Ciencias Sociales, específicamente de las Ciencias Administrativas, entre las cuales se incluye la Logística como Administración de la Cadena de Suministro.

## **Marco Teórico**

El lugar donde se ubican las empresas es muy importante. Mayorga (2008), referenciando a Krugman, dice que las variables espaciales relativas asociadas a la localización de la producción, los flujos comerciales y los aspectos sociopolíticos de desarrollo son determinantes para que una región gane ventajas competitivas a partir de sus ventajas comparativas.

Según O'Brien (1979, citado en Martínez, 2008), las dinámicas de la gestión internacional y el derrumbe de las fronteras evidencian que la dimensión espacial surge como referente de la globalización, como la descripción de las nuevas estructuras geográficas y como resultado de un mundo sin fronteras.

Actualmente, sin embargo, Colombia y los demás países latinoamericanos enfrentan

---

<sup>1</sup> Economista, Candidato a Magister en MBA en Administración de Empresas. Docente de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Libre, Sede Cartagena, y de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Email: oboyano@gmail.com



múltiples barreras para ser más competitivos en un mundo cada vez más globalizado. Muchas de estas dificultades se circunscriben al ámbito de la macrologística, la cual basa sus cimientos en qué tan fuerte es cada país en términos de infraestructura de puertos, aeropuertos, carreteras, vías férreas, seguridad, costos de combustibles, entre otros aspectos (Protagonista, 2014).

Según cifras del Latin American Logistics Center, el costo logístico con respecto al PIB en países desarrollados es, en promedio, del 8,5%, mientras que en los países latinoamericanos puede llegar al 19%. Para el caso de Colombia, el costo logístico pasa del 20% en algunas regiones del país, donde esta macrologística no ayuda a mejorar los niveles de rentabilidad y competitividad de los sectores económicos de la región; al contrario, desmejora las condiciones de estos factores (Hernández, 2015).

El desarrollo futuro de América Latina y el Caribe necesita una estrategia para la formulación de políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad, señalaron autoridades y expertos del área de transporte reunidos en la sede de la CEPAL en Santiago, Chile (CEPAL, 14 de noviembre de 2011). En este sentido habría que seguir el ejemplo los países del sudeste asiático, entre ellos Singapur, que cambió su economía de mercado y en la actualidad es

considerado, según el WB, el puerto número uno en logística.

También en el continente asiático, China, al ver el crecimiento de sus vecinos y apoyado en su timonel Deng Xiaoping, hace su entrada a la economía de mercado. Desde entonces el volumen de mercancías que fluye por el mundo, estimulado en parte por el Dragón Gigante (China), ha crecido vertiginosamente. La Globalización de la Economía hizo que todos los muelles, atracaderos y embarcaderos iniciaran su expansión, planeando mediante toda una infraestructura logístico-portuaria con buques y puertos de nueva generación.

En la actualidad existen grandes retos para estos puertos, muchos de los cuales no tienen que ver con logística interna. Su modernización les ha permitido tener economías de escala, es decir que manejan lo que Porter (1980) llama el "liderazgo en costos". Según este, la venta de bienes y servicios a precio promedio más bajo que los que lideran en el mercado, es posible cuando se logra reducir los costos mediante la aplicación de nuevas tecnologías que dinamizan sus procesos.

La logística siempre ha tenido que ver con la cadena de suministros, pero aunque es muy importante, no lo es todo. Se puede hacer logística en cualquiera de las fases de la cadena de suministro, con lo que impacta a la cadena en sí, y es por eso que aparecen las



nuevas tendencias hacia la logística inversa y el cuidado del desarrollo sostenible.

Los puertos que lideran el movimiento de mercancías a nivel mundial, se destacan especialmente por estar ubicados en ciudades con una planeación adecuada de crecimiento y apoyados en una infraestructura vial, para el normal flujo de mercancías, ya sea hacia adentro o hacia afuera del país.

### Problemas que enfrentan los principales puertos del mundo

1. **Shanghái** (traduce “sobre el mar”) está localizado en la República de China y desde el año 2010 es líder en movimiento de mercancías. Se considera que su mano de obra está encareciendo y le restará en un futuro su alto grado de competitividad.
2. **Singapur** recibe grandes elogios por su gestión logística.
3. **Shenzhen** es reconocida como la ciudad que más fabricantes de dispositivos electrónicos tiene. Está localizada también en China y supera a otros puertos del área. Ha tenido un crecimiento poblacional exponencial en 33 años, al pasar de 30.000 personas a 10 millones de habitantes. La superpoblación se ha convertido en un problema y un gran reto, ya que la movilidad terrestre es difícil.
4. **Hong Kong** es en la actualidad una república administrativa especial de China. Durante muchos años estuvo en manos de Inglaterra; el cambio de administración y la gran competencia de sus vecinos es todo un gran reto.
5. **Busan**, Corea del Sur. Tiene el reto de ser eficiente ante los grandes y poderosos puertos vecinos y la amenaza de su vecino Corea del Norte.

PUERTO	MOVIMIENTO TEUS	CRECIMIENTO	MUEVE	PROBLEMAS
SHANGHÁI	33.7 millones	3.8%	543 mill/ton	Reducción de exportaciones y aumento de canal de acceso.
SINGAPUR	32.6 millones	2.9%	557.5 mill/ton	Aumentar mano de obra
SHENZHEN	23.3 millones	1.5%	n.d	Reducción del comercio y mantener costos bajos.
HONG KONG	22.4 millones	-3.4%	276 mill/ton	Ensanche y aumento de atracaderos.
BUSAN	17.7 millones	3.8	n. d.	Mantenerse como puerto de trasbordo y competir con sus rivales cercanos.

Fuente: Shanghai International Port Group Maritime Port Authority. Citado por la *Revista Pórtico*. N° 19, 2014.

- 5 Briones Guillermo. *Epistemología de las Ciencias Sociales*. Bogotá D.C ICFES-ASCUN. p. 46.
- 6 Dilthey Wilhelm. *Introducción a las Ciencias del Espíritu*. Fondo de Cultura Económica. México. 1.949.
- 7 Heidegger Martin. *Introducción a la Investigación Fenomenológica*. Editorial Síntesis. 2008.
- 8 Gadamer Hans George. *Hermenéutica, estética e Historia*. Editorial Sígueme. 2008.
- 9 <http://es.slideshare.net/LinaMariaGaviriaGrisales/tarea-34319535>.



En medio de este panorama, China está invirtiendo en siete países del Caribe y su Economía mixta de Mercado y Planificada, le permitirá seguir creciendo en materia Logística.

### El reto del transporte marítimo y su sistema de transporte

Decir que con la ampliación se acabarán los portacontenedores de menor capacidad es absurdo, ya que existen muchos muelles de cabotaje, es decir, muelles que prestan el servicio de llevar mercancía a puertos dentro del mismo país.

En cuanto a la exigencia de altos volúmenes de mercancía se han diseñado buques de nueva generación; es así como las navieras que los utilicen, de acuerdo a la demanda de determinados países por su tamaño o necesidad, permitirán que siga avanzando los actuales buques de menor capacidad, dada su facilidad de acceso a otros atracaderos o embarcaderos especializados.

Por otra parte, están los buques de gran capacidad. Los cinco con mayor capacidad en el mundo se presentan a continuación:

NOMBRE Y CAPACIDAD	NAVIERA	AÑO
MV Mc Kinney Moller: 18270 Teus	Maersk Line	2013
CMA-CGM Marco Polo. 16.000 Teus	CMA-CGM	2012

CSCL Star. 14.100 Teus	China Shipping	2011
APL Temasek: 14.000 Teus	NOL Group	2013
MSC Danit: 14.000 Teus	Mediterranean	2009

Fuente Revista Pórtico N 19 de 2014

### Problemas logísticos en Europa

La Comunidad Económica Europea (CEE) se ha tomado muy en serio el tema de la emisión de gases y coloca sanciones o multas a los aviones que surquen su espacio aéreo. Pese al reclamo airado de China, que amenazó con no ir o pasar por su territorio, lo cierto es que los países de la Unión avanzan y han hecho grandes obras, entre las que destacan: Los Pirineos presentan grandes dificultades con el transporte terrestre ya que tiene un flujo vehicular de más de cien mil camiones, por lo que se busca la alternativa de incrementar el transporte ferroviario intermodal ante el gran costo de los combustibles en el último año. Las principales rutas ferroviarias que llegan al viejo continente, parten de Shanghái, en China, con destino a Polonia. Al llegar a dicho destino, se cambia la modalidad a transporte terrestre, ahorrándose más de veinticinco días si el transporte fuera marítimo, todo esto con el apoyo logístico de *Galileo*, conocido sistema de radionavegación global.

El Tren de alta velocidad con la ruta de 50 kilómetros Madrid - Barcelona - Montpellier



para unirla con París-Marsella permitirá que el flujo de pasajeros y la movilidad mejoren. En Alemania, el proyecto Straubing-Vilshofen busca recuperar la navegabilidad por el río Danubio con más de 70 kilómetros para poder hacer uso de la navegación; otro proyecto en ese país es el de Brenner-Munich-Verona, que lo une con Italia. Así mismo, está la ruta que va de Nápoles a Varsovia, uniendo Italia y Europa Septentrional.

La tendencia de Short Sea Shipping o SSS propone la movilidad entre puertos cercanos (lo que en Colombia se le podría llamar Cabotaje, aunque se dé en el mismo país o su plataforma marítima). La intención es mitigar el impacto en el medio ambiente al descongestionar las vías. En términos de desempeño logístico, busca brindar calidad y eficiencia en el movimiento de mercancías.

Ranking	Puerto/Port	País/Country	2011 (TEU)	2012 (TEU)	2013 (TEU)	Variación/change
1	Colón	Panamá	3,371,714	3,518,672	3,356,060	-4.6%
2	Santos	Brasil	2,985,922	2,961,426	3,221,348	8.8%
3	Balboa	Panamá	3,232,265	3,304,599	3,187,387	-3.5%
4	Manzanillo	México	1,762,508	1,992,176	2,136,157	7.2%
5	Cartagena	Colombia	1,853,342	2,205,948	1,987,864	-9.0%
6	Callao	Perú	1,616,165	1,817,663	1,856,020	2.1%
7	Buenos Aires	Argentina	1,851,687	1,656,428	1,784,800	7.7%
8	Kingston	Jamaica	1,756,832	1,855,425	1,703,949	-8.2%
9	Guayaquil	Ecuador	1,405,762	1,448,687	1,517,910	4.8%
10	Freeport	Bahamas	1,116,000	1,202,000	1,500,000	24.8%
11	San Juan	Puerto Rico	1,484,595	1,423,192	1,423,192	0.0%
12	San Antonio	Chile	928,432	1,069,271	1,196,844	11.9%
13	Caucedo	Republica Dominicana	993,561	1,153,787	1,083,208	-6.1%
14	Limón-Moin	Costa Rica	901,330	1,045,215	1,053,734	0.8%
15	Lázaro Cárdenas	México	953,497	1,242,777	1,051,183	-15.4%

Tabla elaborada por la Cepal y recuperada el 20 de marzo de 2015.

### Principales puertos y problemas logísticos en Latinoamérica

De acuerdo con la última medición de la SPRC, el Puerto de Cartagena movió más de 2.2 millones de contenedores en el año 2014, lo que implica un aumento considerable en su ranking a nivel Latinoamericano. Un serio problema de esta ciudad es la malla vial. Aunque el corredor de carga poco a poco ha

ido mejorando la fluidez y la construcción de Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) reducirá el parque automotor de servicio público, la dificultad más grande sigue siendo el hecho de que el corredor de carga quede en una zona considerada residencial.

Según un artículo aparecido en *El Nuevo Diario*, en Brasil el Puerto de Santos presentó, en 2013, un serio problema de movilidad





al reportar un trayecto de 65 kilómetros de camiones represados para descargar la soya en dicho puerto (“Mayor puerto de Latinoamérica con problemas logísticos”, 2013).

Panamá, dada su posición logística y el crecimiento de su infraestructura portuaria, al ensanchar el canal ha incrementado su liderazgo en el flujo de contenedores.

En México, los serios problemas de inseguridad ocasionados por las bandas delincuenciales dedicadas al narcotráfico, han hecho que las empresas busquen otros sitios más seguros. No obstante su gran población y el liderazgo histórico le permiten seguir creciendo como puerto.

### **El reto de la ampliación del Canal de Panamá y los puertos colombianos cercanos**

Colombia presenta serias dificultades para el acceso de buques de más de 14.000 EUS, por lo que se necesita dragar los accesos. En el caso de Barranquilla, el problema viene por la sedimentación del río Magdalena, y en Cartagena, por la del Canal del Dique. En el caso de este puerto se requiere con urgencia la construcción de esclusas para frenar el vertimiento de sedimentos a la bahía, la apertura de un canal de acceso, el dragado de la Isla de Manzanillo y el de la Bahía. El otro problema de Cartagena es la movilidad de carga en el puerto, no tanto por las grúas que se han

adquirido, sino por la ubicación del puerto, la gran densidad poblacional cerca a los Terminales Portuarios, el creciente flujo vehicular y la construcción interminable del SITP, que lleva varios años tratando de arrancar.

En cuanto a Panamá, su proyecto más importante es la ampliación de su canal interoceánico, cuyas obras iniciaron en el año 2007. Sin embargo, también quiere sacarle provecho a la gran plataforma logística que están construyendo a manera de Hubs, con lo cual le quitarán parte del mercado del puerto de Cartagena como muelle de transbordo.

Otros países que entran a disputar los nuevos mercados son: Jamaica con Kingston; Free Port en Bahamas; Limón, Moin, en Costa Rica; Caucedo en República Dominicana; Point Lisas en Trinidad y Tobago; Veracruz en México, y Cristóbal, Manzanillo y Colón en Panamá.

El gran reto será unificar los criterios aduaneros, tolerar las ideologías políticas de las naciones y confiar en sus economías. Ecuador lo ha venido demostrando: la inseguridad en gran parte del territorio, la normatividad que varía entre las naciones hace crear barreras no arancelarias. Lo otro será mejorar o sacar provecho de sus morfologías naturales, en donde cada país será más competitivo de acuerdo a su posición geográfica.



## Caso colombiano y la apuesta a la infraestructura logística

Desde la Constitución de 1991 se dio un cambio sorprendente en los puertos de Colombia. A partir de la Ley 1 de 1991 o Estatuto Portuario, Colombia necesitaba crecer en volumen de movimiento de mercancías y el Sistema Público era muy burocratizado y no permitía el flujo de las mismas, mientras el mundo avanzaba a grandes pasos en sus movimientos portuarios. Con el crecimiento de las Sociedades Regionales Portuarias se modernizan los Puertos de Colombia y se liquida Colpuertos (Viloria, 2000).

En Colombia el 72% de la carga se mueve por modo carretero y casi el 90% de las exportaciones se concentran en carbón y petró-

leo. Es por esto que se debe propender por un transporte multimodal que potencie la exportación de otros bienes diferentes a los minero-energéticos (Legiscomex, 2014).

A pesar de haber iniciado la Apertura Económica en la Administración Gaviria, el país no estaba y no está preparado en infraestructura logística portuaria. Por eso, el Plan de Desarrollo de la administración Santos (2010-2014 y 2014-2018) incluye el desarrollo y la modernización de la infraestructura vial, incluyendo carreteras, vías férreas, rutas fluviales y aéreas.

Precisamente, ante el mal índice de desempeño logístico, y con miras a mejorar el flujo vehicular, fluvial y aéreo, se llevarán y están llevando a cabo las siguientes obras:

NOMBRE	MONTO DE INVERSIÓN	LONGITUD O AÉREA	TIEMPO DE DURACIÓN	ATRIBUTOS
Autopista de las Américas	\$8.5 billones	2.200 Km	2024	Une Costa Caribe con Venezuela y Panamá
Ruta del Sol	U\$D 260 millones	1.077 Km	2018	Une nueve departamentos mineros de Colombia
Recuperación Río Magdalena	\$2.5 billones	908 Km	2029	Unirá Barranquilla con Barrancabermeja
Aeropuerto Internacional Palonegro y Simón Bolívar	\$140.000 millones y 109.500 millones		2018	Movilidad por más de 2.5 millones de pasajeros anuales.
Concesión Pacíficos 1, 2 y 3	\$13.4 Billones	1.089Km	2020	Une Antioquia, Valle del Cauca, Eje cafetero, Ríos Magdalena y Cauca y Puerto de Buenaventura.



Metro de Bogotá	\$15 billones	26.5 Km	2021	Metro subterráneo. Movilidad 35.5 Km/h. Une a Portal las Américas y Calle 127 con Cra. 9.
Corredor Vial Bogotá-Buenaventura	USD 653.192.000	520 Km	2016	Doble calzada mejorará flujo vehicular y movimiento de mercancías.
Doble calzada Bogotá-Villavicencio	1.8 billones	ND	2017	Construcción de 18 túneles entre El Tablón y Chijará.
Vía al Mar Cartagena-Barranquilla.	\$960.000 millones	146.7 Km	2019	Incluye Circunvalar de la Prosperidad
Aeropuerto Ernesto Cortizoz		15.740 Metros cuadrados		

Tomado de *Revista de Logística*, 2015.

De la Tabla anterior se destaca el deseo del gobierno Santos de invertir en la navegabilidad del río Magdalena debido a su competitividad frente a los fletes que se pagan por vía terrestre. Un tramo a recuperarse es de 652 kilómetros, y va desde Barranquilla hasta Barrancabermeja. El otro tramo es el que conecta Puerto Salgar con Barrancabermeja; tiene 256 kilómetros y unirá a 43 puertos por el río. El proyecto demandará la construcción de los puertos Impala en Barrancabermeja, Andalucía en Gamarra y Novo Porto en Barranquilla. De igual manera, requiere que se amplíe la infraestructura de Bocas de Ceniza y Aguas Profundas de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. Se aspira a movilizar 10 millones de toneladas/año (*Semana*, 2015).

El túnel de la Línea será el proyecto más ambicioso construido en Colombia. La firma Carlos Guillermo Collins Espeleta y otros pequeños contratistas son los responsables. Ante tantos imprevistos, han podido seguir con el proyecto y ya está al menos atravesado el túnel en su totalidad. Dicho proyecto incluirá 23 puentes, 19 túneles y el gran túnel principal. Su costo fue fijado en 629.000 millones de pesos, pero se le hicieron unas correcciones respecto al material, lo que generó un sobre costo que supera el billón de pesos. Es una de las mejores obras de ingeniería en Latinoamérica, dada su altura sobre el nivel del mar y extensión.





## Datos de las Zonas Portuarias de la región Caribe y Colombia:

**Barranquilla** presenta a la fecha seis Zonas Portuarias, las cuales son: Compañía de Puertos Asociados S.A., Palermo S.A., Sociedad Portuaria MICHELLMAR S.A. Y SPR de Barranquilla; Sociedad Portuaria PORTMAGDALENA S.A. y, por último, VOPAK S.A.

**Cartagena** presenta las siguientes Sociedades Portuarias: Algranel S. A., Argos S.A., Compañía de Puertos Asociados S.A. y Empresa Colombiana de Petróleos S.A.; Mobil de Colombia S.A., Puerto de Buenavista S.A., Puer-

to de Mamonal S.A. y Refinería de Cartagena S.A.; SP de la Zona Atlántica S.A., Sociedad Portuaria Dexton S.A., SP Olefinas y derivados S.A.; SPR de Cartagena, Terminal de Contenedores de Cartagena y Transmarsip.

En el caso de **Ciénaga (Magdalena)** están: American Port Company y SP Puerto Nuevo S.A. En **Santa Marta** Ecopetrol S.A Y SPR de Santa Marta. En el **Golfo de Morrosquillo**, está Oleoducto Central S.A. En **La Guajira** está Sociedad Cerrejón Zona Norte S.A. Por último, en **San Andrés Islas** está San Andrés Port Society (*Pórtico*, 2014)

ZONA PORTUARIA	TRAFICO PORTUARIO	RETOS
ZP BARRANQUILLA	870.770.89	Dragado y expansión
ZP BUENEAVENTURA	1.420.759.40	Inestabilidad de la infraestructura vial terrestre.
ZP CARTAGENA	2.768.821.,97	Infraestructura y canal de acceso Varadero.
ZP CIENAGA	3.944.105.33	Necesita expansión y acceso
ZP SANTA MARTA	779.329.00	Expansión y acceso al agua
ZP.GOLF DE MORROSQUILLO	1.745.538.80	Impacto ambiental y crecimiento
ZP TUMACO	27.350.41	Seguridad
ZP GUAJIRA	2.256.900	Impacto ambiental y acceso
ZP SAN ANDRES ISLAS	2.005.18	Crecimiento limitado
ZP RIO MAGDALENA	105.175.41	Navegabilidad y erosiones.

Tomado de Superintendencia de Puertos y Transporte. Mintransporte. Informe consolidado de octubre de 2013.

De lo anterior se infiere que no basta con el ensanche de la infraestructura para garantizar la competitividad de un país. También tienen gran injerencia los aspectos macrologísticos relacionados con el contexto y la ubicación geográfica de los puertos. Tal es

el caso de ZF Río Magdalena, dada la gran erosión y el daño ambiental que produce el hombre ocupando y socavando las orillas por todo su cauce. El reto será mitigar el impacto con sus construcciones y compensar el daño causado.



Santa Marta en la actualidad presenta escasez de agua. En contraste, cuenta con una Marina que para unos es espectacular, y resulta cuestionada por otros, ya que le quitó visibilidad a la Bahía de la ciudad, que es orgullo a nivel de Latinoamérica.

Pese a que no ha podido solucionar el problema de los arroyos cuando se da la ola

invernal, Barranquilla es una ciudad planificada en su urbanización, haciendo que algunos la comparen con Brasilia, ejemplo de planificación en la construcción de ciudades modernas. En cuanto a su participación en el comercio nacional, la ciudad se ha preparado en infraestructura, Zonas Francas y crecimiento de la urbanización hacia el norte.

### Concesionarios del Sector Portuario en Colombia

NÚMERO	CONCESIONARIO PORTUARIO	TOTAL
1	Sociedades Portuarias Regionales	5
2	Sociedades Portuarias	49
3	Homologaciones	9
4	Licencia Portuaria	2
5	Sociedades Portuaria fluviales	13
6	Homologaciones fluviales	1
Total		79

Datos de Superintendencia de Puertos y Transporte, octubre de 2013

### El producto líder en exportación colombiana y las diferentes movilizaciones de mercancías en Puertos

Lo que más exporta desde Colombia es el carbón al granel, con casi 4.000 millones de toneladas al año. Es por eso que la Sociedad Portuaria de Ciénaga aparece como la de mayor movimiento portuario en el país; no obstante, el Puerto de Cartagena mueve mayor volumen de carga contenedorizada. Entre enero y diciembre del 2013, el Puerto de Cartagena movilizó 22,5 millones de toneladas. De este total, el tránsito internacional partici-

pó con el 79%, lo que equivale a 14,8 millones de toneladas. Las exportaciones representan el 11%, con 9,7 millones de toneladas, y las importaciones el 10%, con 7,1 millones de toneladas (Legiscomex, 2013).

Según Natalia Abello en el foro TOC, Cadena de Suministro Contenedorizada, el Gobierno está evaluando 25 solicitudes para instalar nuevos puertos, que podrían ampliar a 50.9 millones el volumen de toneladas movilizadas al año en el país. Cartagena pidió nueve puertos, dos de ellos de atún y pesca, y los otros de hidrocarburos. La otra ciudad con



mayor número de solicitudes es Buenaventura, que solicitó cinco. (*El Tiempo*, 2014).

### El reto ante el turismo de cruceros

La ciudad de Cartagena sigue teniendo un gran crecimiento en el Turismo de Cruceros. Los antecedentes presentan el primer buque, llamado *Queen Mary I*, con capacidad de 2.139 pasajeros, en el año de 1936. En la actualidad, existe el *Allure of the Seas*, de

la Línea Royal Caribbean, con capacidad de 6.296 pasajeros.

Ante la gran cantidad de cruceros que arriban al Puerto de Cartagena, se han ideado estrategias para atenderlos, algunas de las cuales, sin embargo, van en contra de los guías turísticos de la ciudad, creando problemas para un amplio sector de la población empleada de la ciudad. El otro reto es la gran congestión vehicular que sufre la ciudad por falta de infraestructura vial.

AÑO	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Número de Cruceros	168	199	201	161	211	122 (Agosto)

Fuente SPRC, citada por Turismo Cartagena de Indias. Corpoturismo.

### Una alianza estratégica. Caso Compas

Dentro de las alianzas y fusiones del clúster logístico portuario, una de las más comentadas ha sido la de Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, llamada Muelles el Bosque, con la empresa chilena SAAM, y YARA, unida a la actual Compas que es el resultado de esa alianza estratégica. Como lo corrobora Compas (2014), la “empresa Muelles el Bosque ha cambiado de razón social, ahora se denomina Compas, Compañía de Puertos Asociados y tiene en la actualidad dos terminales, el primero el que está en el Bosque, concretamente en la Isla del Diablo, con una capacidad de operaciones alrededor de 4 millones de toneladas al año y moviliza. Carga general, carga de proyectos, al granel y coque; vehículos y

contenedores proyectados en 500.000 al año. Buenavista es el nombre de la otra terminal que se ha venido especializando en el movimiento de carga general, graneles líquidos y sólidos; es un consorcio entre SAAM (empresa chilena), YARA y Compas”.

### Conclusiones

La globalización y la dinámica del comercio mundial han ido cambiando los Puertos líderes a nivel mundial. China es un típico ejemplo que corrobora el gran cambio de los megapuertos. Este país sigue siendo la potencia mundial en el sector externo por el número de consumidores y su volumen de carga movilizada.



Las perspectivas en materia logística son enormes debido a la gran inversión que se hará para buscar la competitividad de Colombia en el mercado mundial; aunque, hay que decirlo, se comenzó tarde: debió hacerse antes de firmar nuevos Tratados de Libre Comercio.

Barranquilla sigue en su camino en hacer competitivo su puerto fluvial. Pese a la complejidad de su sedimentación natural, se espera que al unir el entorno productivo, financiero y gubernamental, será posible hacer de éste uno de los mejores puertos fluviales del Continente y el mundo.

Nuevos retos se le presentan a SPRC ante la puesta en marcha de los Hub en el Canal de Panamá y la envidiable posición logística del Istmo.

### Referencias Bibliográficas

Mayorga, J. Z. (2008). *Paul Krugman y el nuevo comercio internacional*. Bogotá: Criterio Libre.

Porter, M. (1980). *Ventajas Genéricas para la competitividad*.

Revista Logístico (2015) Documento recuperado el día febrero 15 de 2015. ISSN 2011-3102. Edición 28

Revista Semana (2015) En Recuperando el

Magdalena. Documento recuperado el día 15 de febrero de 2015 en Sección Nación. <http://www.semana.com/nacion/articulo/recuperar-navegabilidad-del-rio-magdalena-vale-us450-millones/123726-3>.

Viloria, J. (2000). *De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999*. Banco de la República N 16.

“Desarrollo de América Latina y el Caribe requiere políticas integradas de infraestructura y logística”. (14 de noviembre de 2011). Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL. Recuperado el día 10 de mayo de 2015 en <http://www.cepal.org/es/comunicados/desarrollo-de-america-latina-y-el-caribe-requiere-politicas-integradas-de>

Corpoturismo. Documento recuperado el 20 de Noviembre de 2014 en [file:///C:/Users/Equiposala35/Downloads/Corpoturismo\\_Sitcar\\_Indicadores\\_Turismo\\_a\\_septiembre\\_de\\_2014.pdf](file:///C:/Users/Equiposala35/Downloads/Corpoturismo_Sitcar_Indicadores_Turismo_a_septiembre_de_2014.pdf)

*Movimiento de carga en los puertos marítimos Colombianos*. (Noviembre de 2013). Superintendencia de Puertos y transporte. Recuperado en: <http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2013/delegada%20puertos/movimiento%20de%20carga/mensual/Octubre.pdf>



“Multimodalismo, una realidad del mundo para Colombia”. (3 de octubre de 201). Recuperado el 20 de Octubre de 2014 en [http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/M/multimodalismo-realidad-colombia-congreso-fitac-2014-actualizacion-legiscomex/multimodalismo-realidad-colombia-congreso-fitac-2014-actualizacion-legiscomex.asp?Id\\_Subtema=196&DivMenuAnterior=Menu1&DivSubMenuAnterior=Menu1&DivMenu=Menu1&DivSubMenu=Menu1](http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/M/multimodalismo-realidad-colombia-congreso-fitac-2014-actualizacion-legiscomex/multimodalismo-realidad-colombia-congreso-fitac-2014-actualizacion-legiscomex.asp?Id_Subtema=196&DivMenuAnterior=Menu1&DivSubMenuAnterior=Menu1&DivMenu=Menu1&DivSubMenu=Menu1)

“Terminal de Cartagena”. (S. f.). Recuperado el día 15 de octubre de 2014 en <http://www.compas.com.co/instalaciones/terminalcartagena.aspx>

compas.com.co/instalaciones/terminalcartagena.aspx

“Mayor puerto de Latinoamérica con problemas logísticos”. (8 de abril de 2013). *El Nuevo Diario*. Recuperado el 15 de mayo de 2015 en <http://www.elnuevodiario.com.ni/economia/282433-mayor-puerto-latinoamerica-problemas-logisticos>

Revista Protagonista. No. 16. (Octubre de 2013). Documento recuperado el día 1 de mayo de 2015 en [http://www.issuu.com/todologica/docs/revista\\_protagonista\\_num16](http://www.issuu.com/todologica/docs/revista_protagonista_num16)