

1

**ESTUDIO EVALUATIVO DE LA EFICIENCIA DEL PUERTO MARITIMO DE LA
CIUDAD DE CARTAGENA Y SUS ACTIVIDADES COMERCIALES CON LOS
PAISES DEL AREA DEL CARIBE 1990-1998**

YOLANDA VICTORIA GONZALEZ PUENTE

ROBERTO CARLOS MARTINEZ LARIOS

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
CARTAGENA DE INDIAS, D. T. Y C.**

1999

T.
387.13
G643

**ESTUDIO EVALUATIVO DE LA EFICIENCIA DEL PUERTO MARITIMO DE LA
CIUDAD DE CARTAGENA Y SUS ACTIVIDADES COMERCIALES CON LOS
PAISES DEL AREA DEL CARIBE 1990-1998**

**YOLANDA VICTORIA GONZALEZ PUENTE
ROBERTO CARLOS MARTINEZ LARIOS**

Trabajo de grado presentado
como requisito parcial para optar
El título de Economista

Asesor : **GERMAN SIERRA**

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
CARTAGENA DE INDIAS, D. T. Y C.**

1999

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA	
CENTRO DE INFORMACION Y DOCUMENTACION	
FORMA DE ADQUISICION	
Compra _____	Donación <input checked="" type="checkbox"/> _____
Precio \$ 10.000	Procedencia P. de Be. 10/11/99
No. de Acceso 37858	No. de ...
Fecha de ingreso: 05-05-1999	06-11-99

AGRADECIMIENTOS

QUEREMOS EXPRESAR NUESTROS AGRADECIMIENTOS A TODAS AQUELLAS PERSONAS QUE DE UNA U OTRA FORMA COLABORARON PARA LA FELIZ CULMINACION DE ESTE TRABAJO, EN ESPECIAL A DIOS, A NUESTRAS FAMILIAS, AL PERSONAL DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA, A NUESTROS ASESORES Y A TODOS LOS DOCENTES QUE NOS TRANSMITIERON SUS CONOCIMIENTOS Y LAS BASES NECESARIAS PARA HACER DE NOSOTROS UNOS PROFESIONALES PREPARADOS PARA ENFRENTAR CON CAPACIDAD Y ETICA EL PROXIMO MILENIO.

YOLANDA V. GONZALEZ P.

ROBERTO C. MATINEZ L.



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FUNDADA EN 1.827

DIRECCION: CENTRO CRA. 6
No. 36-100

TELEFONOS: 6654486 - 6654772
6654774 - 6654776

APARTADOS: AEREO 1382
POSTAL 195

CARTAGENA, COLOMBIA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA

Cartagena de Indias D. T. y C., 21 de mayo de 1999

DE: COMITÉ DE GRADUACIÓN
PARA: Doctor JORGE HERRERA LLAMAS
REF.: TESIS DE GRADO

Para su consideración y estudio remito a usted la Tesis de Grado "ESTUDIO EVALUATIVA DE LA EFICIENCIA DEL PUERTO MARÍTIMO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA Y SUS ACTIVIDADES COMERCIALES EN LOS PAÍSES DEL ÁREA DEL CARIBE 1990-1998".

Autores: YOLANDA VICTORIA GONZÁLEZ PUENTE
ROBERTO CARLOS MARTÍNEZ LARIOS

Sírvase remitir el concepto respectivo en el original de esta hoja, marcando con una X los términos de:

- APROBADA
 MERITORIA
 LAUREADA
 NO APROBADA (Motivos)

Cordialmente.

EDGARDO DE LA CRUZ
Director Programa de Economía

El Profesor (Jurado)

P.D. El plazo máximo para la entrega de este concepto es hasta el 4 de Junio de 1999



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FUNDADA EN 1.827

DIRECCION: CENTRO CRA. 6
No. 36-100

5

TELEFONOS: 6654486 - 6654772
6654774 - 6654776

APARTADOS: AEREO 1382
POSTAL 195

CARTAGENA, COLOMBIA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA

Cartagena de Indias D. T. y C., 21 de mayo de 1999

DE: COMITÉ DE GRADUACIÓN

PARA: Doctora MARTHA YANES
REF.: TESIS DE GRADO

Para su consideración y estudio remito a usted la Tesis de Grado "ESTUDIO EVALUATIVO DE LA EFICIENCIA DEL PUERTO MARÍTIMO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA Y SUS ACTIVIDADES COMERCIALES EN LOS PAÍSES DEL ÁREA DEL CARIBE 1990-1998".

Autores: YOLANDA VICTORIA GONZÁLEZ PUENTE
ROBERTO CARLOS MARTÍNEZ LARIOS

Sírvase remitir el concepto respectivo en el original de esta hoja, marcando con una X los términos de:

- APROBADA
 MERITORIA
 LAUREADA
 NO APROBADA (Motivos)

Cordialmente.

EDGARDO DE LA CRUZ
Director Programa de Economía

El Profesor (Jurado) 

P.D. El plazo máximo para la entrega de este concepto es hasta el 4 de Junio de 1999

Dedico este trabajo.

**A Dios, quien es la luz que guía
Mi vida y me ha dado la fuerza
Para seguir adelante.**

**A mis Padres a los cuales les debo
Todo lo que soy y lo que seré.**

**A mis Hermanos a quienes quiero
mucho.**

**A todos mis familiares por estar
Siempre presente y apoyarme.**

**A Fabián por que con su cariño
Me ha apoyado para salir adelante.**

**A mis Profesores por darme los
Conocimientos necesarios para
Cumplir con mi meta.**

YOLANDA V. GONZALEZ PUENTE

De manera muy especial quiero dedicar este trabajo fruto de mis mas grandes esfuerzos:

A Dios por darme la paciencia y la inteligencia para afrontar y resolver las dificultades.

A mi Padre Jaime Martínez q.e.p.d., a mi Madre Mabel Larios por ser las personas que me encaminaron para iniciar esta dura obra.

A mis Hermanas que siempre me han brindado su apoyo incondicional a lo largo de esta etapa de mi vida.

A mi Sobrina, a mi Novia y a todas las personas que siempre han creído en mi.

ROBERTO MARTINEZ LARIOS

Cartagena de Indias, D. T. y C. Mayo de 1999

Señores:

COMITÉ DE GRADUACION

Facultad de Ciencias Económicas

Programa de Economía

Universidad de Cartagena

Ciudad

Respetados Señores:

De la manera más formal me permito someter a su consideración y aprobación del Trabajo de titulado **"ESTUDIO EVALUATIVO DE LA EFICIENCIA DEL PUERTO MARITIMO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA Y SUS ACTIVIDADES COMERCIALES CON LOS PAISES DEL AREA DEL CARIBE 1990-1998"**, como requisito parcial para optar él título de Economista.

Atentamente,

ROBERTO MARTINEZ LARIOS

YOLANDA GONZALEZ PUENTE

Cartagena de Indias, D. T. y C. Mayo de 1999

Señores:

COMITÉ DE GRADUACION

Facultad de Ciencias Económicas

Programa de Economía

Universidad de Cartagena

Ciudad

Respetados Señores:

Con la presente me dirijo a ustedes con el fin de emitir mi concepto en calidad de Asesor del Trabajo de Grado titulado **“ESTUDIO EVALUATIVO DE LA EFICIENCIA DEL PUERTO MARITIMO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA Y SUS ACTIVIDADES COMERCIALES HACIA LOS PAISES DEL AREA DEL CARIBE 1990-1998”** elaborado y preparado por los estudiantes **ROBERTO MARTINEZ LARIOS Y YOLANDA GONZALEZ PUENTE.**

Este trabajo se ajusta a las normas y procedimientos metodológicos exigidos por la facultad y constituye además un valioso aporte a la ciudad de Cartagena contribuyendo a su desarrollo económico y social.

Cordialmente

GERMAN SIERRA ANAYA

Asesor

TABLA DE CONTENIDO

0. INTRODUCCION	2
0.1. PLANTEAMIENTO Y FORMULACION DEL PROBLEMA	4
0.1.2. Formulación del Problema	5
0.2. DELIMITACION DEL TEMA	6
0.2.1. Formal	6
0.2.1.1. Espacio	6
0.2.1.2. Tiempo	6
0.2.2. Delimitación Material	7
0.2.2.1 Variable Dependientes	7
0.2.2.2. Variable Independiente	7
0.3. OBJETIVOS	8
0.3.1. General	8
0.3.2. Específicos	8
0.4. JUSTIFICACION	10
0.5. MARCO REFERENCIAL	14
0.5.1. Marco Teórico	14

0.5.2. Marco Legal	17
0.5.3. Marco Conceptual	18
0.6. HIPOTESIS	24
0.6.1. Hipótesis General	24
0.6.2. Hipótesis de Trabajo	24
0.7. OPERACIONALIZACION DE VARIABLES	25
0.8. METODOLOGIA	27
0.8.1.Recoleccion de la Información	28
0.8.2. Procesamiento y Análisis de la Información	28
1. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL DEL PUERTO MARITIMO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA	30
1.1. EVOLUCION	31
1.2. ANTECEDENTES	34
1.3. IMPORTANCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA	38
1.4. CARACTERISTICAS DEL PUERTO MARITIMO	40
1.4.1. INFRAESTRUCTURA FISICA	43
1.4.2. INFRAESTRUCTURA TECNOLOGICA	45
1.4.3. OTROS RECURSOS	48
1.4.3.1. RECURSO HUMANO	48
1.4.3.2. RECURSOS TECNICOS	49

1.4.3.3. RECURSOS FINANCIEROS	50
1.5. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL DEL PUERTO MARITIMO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA	52
2. EVALUACION DE LA EFICIENCIA DEL PUERTO MARITIMO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA	55
2.1. ASPECTOS GENERALES DEL PUERTO	56
2.2. SERVICIOS QUE PRESTA LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA	60
2.2.1. SERVICIO A LAS EMBARCACIONES EN PUERTO	60
2.2.1.1. SERVICIO DE MUELLAJE	60
2.2.2. SERVICIOS MARITIMOS Y FLUVIALES A LAS EMBARCACIONES	63
2.2.2.1. SERVICIO DE PILOTAJE	63
2.2.2.2. SERVICIO DE REMOLCADORES	64
2.2.3 USO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA	66
2.2.3.1. SERVICIO DE CARGUE Y DESCARGUE DE TONELADAS	67
2.2.3.2. SERVICIO DE ESTIBA Y DESETIBA DE CONTENEDORES	68
2.2.3.3. LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES	70
2.2.4 ALMACENAJE	72

2.2.5 OTROS SERVICIOS	73
2.3 EFICIENCIA COMPARATIVA	77
3. ANALISIS COMPARATIVO DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA Y LAS PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DEL PAIS	80
3.1. ANALISIS DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA	81
3.1.1. COMERCIO EXTERIOR SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA 1994-1998	82
3.1.2. COMERCIO EXTERIOR POR TIPO DE CARGA	83
3.1.2.1. IMPORTACIONES POR TIPO DE CARGA 1999-1998	83
3.1.2.2. EXPORTACIONES POR TIPO DE CARGA 1994-1998	84
3.2. COMPARATIVO SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA Y LAS PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998	86
3.2.1. COMERCIO EXTERIOR PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998	86
3.3. COMERCIO EXTERIOR POR TIPO DE CARGA PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998	89
3.3.1. IMPORTACIONES POR TIPO DE CARGA PRINCIPALES	

SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998	89
3.3.2. EXPORTACIONES POR TIPO DE CARGA PRICIPALES	
SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998	91
3.4. UNIDADES DE CONTENEDORES MOVILIZADAS POR LAS	
PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DEL PAIS	93
3.4.1. UNIDADES DE CONTENEDORES IMPORTADOS	
PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DEL PAIS 1998	93
3.4:2. UNIDADES DE CONTENEDORES EXPORTADOS	
PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DEL PAIS 1998	94
4. RELACIONES COMERCIALES CON LOS PAISES DEL AREA	
DEL CARIBE 1990-1998	96
4.1. GENERALIDADES	97
4.2. RECOMENDACIONES PARA UNA POLITICA COMERCIAL DE	
COLOMBIA FRENTE A LOS PAISES DEL AREA DEL CARIBE	100
4.3. INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PAISES DEL AREA	
DEL CARIBE 1990-1998	104
4.3.1. INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PAISES DEL	
AREA DEL CARIBE 1990-1993 (TONELADA)	104
4.3.2 INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PAISES DEL	

AREA DEL CARIBE 1994-1998 (TONELADA)	106
4.4. INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PAISES DEL RESTO	
DEL MUNDO 1994-1998	109
CONCLUSIONES	111
RECOMENDACIONES	115
BIBLIOGRAFIA	117
FORMATO DE ENCUESTA	120
CRONOGRAMA	126
PRESUPUESTO Y FINANCIACION	127
PRESUPUESTO	127
FINANCIACION	128
ANEXOS	129
EFICIENCIA DEL SERVICIO DE MUELLEJE	130
EFICIENCIA DEL SERVICIO DE REMOLCADOR	131
MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE	132
ESTIBE Y DESESTIBE DE CONTENEDORES	133
CARGE Y DESCARGUE DE TONELADA	134
LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES DE 20"	135
SERVICIO DE PILOTAJE	136

LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES DE 40"	137
TIEMPO DE ESPERA EN MUELLE	138
IMPORTACION POR TIPO DE CARGA	139
EXPORTACION POR TIPO DE CARGA	140
COMERCIO EXTERIOR SPRC	141
PLANO DEL TERMINAL	142
BODEGA SPRC	143
PATIO DE CONTENEDORES Y MUELLES	144

**1. ESTUDIO EVALUATIVO DE LA EFICIENCIA DEL
PUERTO MARITIMO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA Y
SUS ACTIVIDADES COMERCIALES CON LOS PAISES
DEL AREA DEL CARIBE 1990-1998:**

0. INTRODUCCION

La necesidad de acelerar el progreso económico de los países en vía de desarrollo, la disminución de la demanda de sus exportaciones, la creciente tendencia al proteccionismo, el deterioro de las relaciones de intercambio y el consiguiente empeoramiento de sus balanzas de pagos, entre otros, asociado esto a las posibilidades de aumentar el comercio entre países evidencia la necesidad de que naciones como Colombia promuevan sus actividades comerciales y en especial con aquellos socios comerciales que viabilicen dicha actividad.

Entendido lo anterior y conocedores del nuevo sistema económico: Globalización Económica, este estudio pretende mostrar la importancia de los puertos como instrumento básico en las relaciones comerciales entre países y medir la eficiencia portuaria para la ciudad de Cartagena en sus principales actividades (Cargue, descargue, muellaje, pilotaje, remolcador estiba y desestiba, entre otras.), Para lo cual se presenta una serie de información relacionada con los principales puertos nacionales y el puerto marítimo de la ciudad de Cartagena.

Es evidente que un puerto eficiente genera facilidades de intercambio y de producción, ya que permite la interconexión entre los centros de abastecimiento y los de consumo, por un lado, y por el otro satisfacer necesidades diversas de los usuarios nacionales y extranjeros.

La presente investigación estará conformada por cuatro capítulos los cuales se abordaran de la siguiente forma: En el primer capítulo se efectuara un Diagnostico de la situación actual del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena, evolución, antecedentes, naturaleza, características e importancia. La segunda parte evaluará la eficiencia del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena analizando la prestación de sus principales servicios, en la tercera parte se realizara una comparación entre la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y las principales sociedades portuarias del país, el cuarto capítulo determinara las principales relaciones comerciales del puerto marítimo de Cartagena con los países del área del caribe, por ultimo se esbozaran las conclusiones y las recomendaciones.

0.1. PLANTEAMIENTO Y FORMULACION DEL PROBLEMA

El desarrollo económico y social de los pueblos ha estado ligado, en buena parte a la dinámica del servicio del transporte, y las soluciones dadas a muchos de sus problemas tanto en el ámbito económico como técnico han condicionado periodos de auge en la historia de un país o de un conjunto de países, principalmente por que los transportes constituyen una economía unitaria e integrada, donde todos los bienes, cualesquiera que sea el lugar de su residencia pueden ser adquiridos en cualquier lugar del mundo.

A cualquier nivel que se analice la economía del mundo de hoy, la actividad o el servicio del transporte se considera un factor importante para la actividad económica en general

Cartagena como puerto marítimo no ha estado al margen de la evolución del transporte principalmente en el plano marítimo, fluvial, aéreo, entre otros, eso unido a los procesos de apertura económica y de privatización le han dado un importante impulso a la actividad portuaria lográndose aumentar la tecnología y

mejorar este servicio. Con la privatización del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena se ha propiciado un clima favorable para que los principales muelles locales incursionen en una competencia sana, y beneficiosa para los usuarios, optimizando al puerto para la Globalización de la economía y la competencia internacional. Esto se ve reflejado en que mucho países usuarios efectivos y potenciales, en especial los del área del caribe demuestren notable interés por el puerto marítimo de la ciudad de Cartagena.

0.1.1. FORMULACION DEL PROBLEMA

Conocedores de la importancia de los puertos marítimos en el desarrollo de las relaciones comerciales entre países, de la eficiencia y Competitividad que deben tener para incrementar su grado de desarrollo y lo que representa el puerto marítimo para la ciudad de Cartagena, Este trabajo tratará en lo posible de responder al siguiente interrogante:

¿Cuál ha sido el comportamiento del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena con relación a la eficiencia y Competitividad de sus actividades comerciales frente a los países del área del Caribe?

0.2. DELIMITACION DEL TEMA

0.2.1. DELIMITACION FORMAL

0.2.1.1. ESPACIO

Este estudio abordará específicamente la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena por ser el puerto marítimo más representativo de la ciudad de Cartagena.

0.2.1.2. TIEMPO

El presente estudio tomará como marco temporal el periodo comprendido entre 1990-1998 para analizar las actividades comerciales del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena con los países del área del Caribe, y el año 1998 para evaluar la eficiencia.

0.2.2. DELIMITACION MATERIAL

0.2.2.1. VARIABLES DEPENDIENTES

Competitividad

0.2.2.2. VARIABLES INDEPENDIENTES

Eficiencia

Dinámica comercial

0.3. OBJETIVOS

0.3.1 OBJETIVO GENERAL

Determinar la eficiencia del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena y sus principales actividades comerciales con los países del área del caribe.

0.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Efectuar un diagnóstico de la situación actual del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena.
- Establecer el grado de eficiencia que tiene el puerto marítimo de la ciudad de Cartagena con relación a los servicios que presta a sus usuarios.
- Conocer y determinar el grado de Competitividad del puerto marítimo de la Ciudad de Cartagena con respecto a los principales puertos del país.

- Determinar el comportamiento de las principales actividades comerciales del Puerto marítimo de la ciudad de Cartagena con los países del área del caribe.

0.4. JUSTIFICACION

La historia muestra que el puerto de Cartagena tenía la mayor importancia debido al tráfico de bienes hacia Europa, principalmente hacia España, en 1933 la firma Snar Corporation construyó el muelle que es hoy la Sociedad portuaria y lo administró hasta 1941, fecha en la cual el Ministerio de Obras y Transporte lo dirigió hasta el año de 1961, luego el puerto fue administrado por COLPUERTOS empresa del estado adscrita al Ministerio de Obras Publicas y Transporte, pero en el año de 1980 el presidente de ese entonces por facultades extraordinarias conferidas por el congreso de la república mediante ley 29/79, reestructura la empresa COLPUERTOS mediante el decreto 1174 de 1980 en donde finalmente se fija la organización que tuvo hasta su desaparición.

El puerto de Cartagena por su posición geográfica es un punto de intersección equidistante de muchas rutas marítimas mundiales, es así como se le cataloga como puerto de transbordo debido a los servicios que este ofrece, y a la proximidad al canal de Panamá, a los puertos del área del caribe y al golfo de

México, esto hace al puerto de Cartagena uno de los más estratégicos de Colombia.

La importancia del puerto de Cartagena es de vieja data aproximadamente desde antes de la fundación de la Ciudad de Cartagena cuando la corona adelantaba una serie de planes de educación y defensa convirtiéndose en el principal puerto de Sur América, el puerto de Cartagena manejaba las principales actividades comerciales del nuevo Reino de Granada, de Ecuador y del Perú. La llegada de barcos de acero propulsados por motores de vapor hace que el gobierno central en 1933 construya el primer muelle de Cartagena con dos atracaderos, y en el año 1990 con la implementación de la nueva normatividad sobre el manejo portuario en el país (Ley 1ª de 1991) el puerto de la ciudad de Cartagena paso a manos de particulares en concesión.

Se considera de suma importancia para cualquier país contar con estudios serios que permitan analizar y evaluar con rigurosidad la eficiencia portuaria, y sus relaciones comerciales con aquellos países socios, principalmente por que en los últimos años se han dado cambios significativos en la forma de comercializar nuestros bienes y servicios, así como en las entidades reguladoras del comercio exterior en nuestro país. Es por eso que muchos investigadores han centrados sus estudios y trabajos de investigaciones en este tema, estudios que nos brindan

documentación para la realización de nuestra investigación, entre los estudios que cabe destacar tenemos:

- ❖ Un trabajo de grado realizado en 1990 por egresados de la Universidad de Cartagena donde se evalúa el transporte comercial entre Colombia y el Caribe, este trabajo nos permite saber cual es la situación del transporte y cuales son las principales actividades comerciales entre Colombia y el Caribe en el periodo comprendido entre 1980 y 1988, periodo que no comprende la privatización de los puertos ni la apertura de nuestros mercados a la competencia internacional.

- ❖ También es importante mencionar un estudio realizado en 1998 por egresados de la Corporación Antonio de Arevalo "TECNAR" el cual hace solo una comparación de las tres principales sociedades portuarias de la Costa Atlántica.

- ❖ Por ultimo encontramos un estudio realizado en 1997 denominado Cartagena en Síntesis, el cual realiza un diagnostico del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena.

La presente investigación tratará de dar a conocer no solo la realidad del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena, si no que evaluará cuales son sus

debilidades, oportunidades, fortalezas, y amenazas, para así poder ofrecer alternativas de solución en búsqueda de mejorar su eficiencia y su Competitividad, también analizara el comportamiento de las principales actividades comerciales con los países del área del Caribe en el periodo comprendido entre 1990 y 1996, periodo que abarca no solo antes de la privatización de los puertos, si no después de esta privatización. Por ultimo nuestra investigación hará una comparación del puerto marítimo de Cartagena con los principales puertos nacionales.

La elaboración de este estudio sobre el puerto marítimo de la ciudad de Cartagena y sus actividades comerciales con los países del área del Caribe, busca mediante la aplicación de las teorías económicas, y los conceptos básicos de comercio internacional encontrar explicaciones a situaciones que se vienen originando a raíz de los cambios presentados con la implementación de la ley 1ª de 1991, donde se acude a un nuevo régimen de concesión portuaria para la prestación de estos servicios. Para lograr estas explicaciones se acude al método histórico- analítico para medir que tan eficiente y competitivo han resultado estos cambios al puerto marítimo de la ciudad de Cartagena.

0.5. MARCO REFERENCIAL

0.5.1. MARCO TEORICO

A lo largo de la historia de la humanidad, los puertos han sido pilares fundamentales para el desarrollo de la economía en general, en especial en la antigüedad donde con el mercantilismo, la autarquía prácticamente desaparece y el comercio y la dependencia adquieren una gran importancia que hasta hoy conserva. Por otra parte aparecen las teorías clásicas que señalan que los países deben producir solo aquellos productos en donde se poseen ventajas comparativas e importar aquellos en los cuales no se tenían dichas ventajas. Posteriormente el modelo Heckscher- Ohlin- Samuelson define el comercio en función de la intensidad del factor utilizado "Un país exporta las mercancías que utilizan su factor abundante con mayor intensidad e importan las que utilizan sus factores escasos con mayor intensidad." Luego de la publicación de este modelo Samuelson comento que el libre comercio es mejor que nada por que "Puede

Conseguirse una mayor cantidad de cada mercancía con una cantidad menor de cada servicio productivo.”¹

Las teorías de la CEPAL² planteadas a mediados de este siglo fueron un avance importante ante los análisis anteriores de tipo determinístico sobre el desarrollo, que lo planteaban simplemente como una serie de etapas que había que superar con el tiempo.

Para la CEPAL el desarrollo se interpreta como el incremento del bienestar social derivado de un aumento de la productividad del trabajo y la mejor distribución del ingreso. Como eje de este análisis está la concepción centro- periferia del mundo capitalista. Este último esta compuesto por países "centro" con una estructura productiva homogénea, donde no hay diferencias marcadas entre las productividades de los distintos sectores y donde existe una economía bien diversificada. De otro lado están los países "periféricos" con una estructura heterogénea y especializada. Además, los países centro producen bienes manufacturados, mientras los periféricos se especializan generalmente en producir materias primas.

¹ Backhouse, Roger. Historia del análisis económico moderno.

² Sunkel, Osvaldo. El desarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo. México: Siglo XXI, 1970

Dentro de la llamada etapa del crecimiento hacia fuera que tuvo lugar hasta 1930, los puertos jugaron un importante papel en la conformación del esquema centro periferia y la infraestructura de transporte se orientó hacia la unión de los lugares de producción con los puertos y por consiguiente con los países centrales.

Ya entrada la crisis económica de 1930 los países latinoamericanos se vieron sometidos al modelo Cepalino de crecimiento hacia dentro, el cual con su excesivo proteccionismo condujo a un resentimiento del comercio exterior y a la poca búsqueda de nuevos mercados.

Por último aparece la antítesis del modelo Cepalino, el modelo Neoliberal el cual fomenta la privatización total de la economía y la apertura global de los mercados, elementos que obligan a tener puertos eficientes en aras de obtener mayor competitividad frente a los demás países del mundo, eficiencia que solo se puede lograr con un manejo racional y óptimo de los mismos, pues la experiencia muestra que las empresas estatales son menos eficientes que las empresas Privadas, además, con el proceso de apertura los puertos entran a jugar un papel importante en el desarrollo económico del país, puesto que son ellos los únicos que pueden romper la barrera de la distancia con los menores costos en el transporte de mercancías.

A raíz de la privatización de los puertos, muchos investigadores se centraron sus investigaciones en este tema, por eso hoy en día encontramos muchos estudios sobre la actividad portuaria, estudios que nos permitan saber que información se encuentra disponible y cual no, entre las investigaciones más relevantes es importante mencionar la realizada por la Alcaldía Mayor de Cartagena en asociación con la Universidad de Cartagena denominado Cartagena hacia el siglo XXI en el cual en unos de sus apartes hacen un diagnóstico de la situación portuaria de la ciudad de Cartagena, también se han realizados algunos trabajos de grados sobre este tema entre los cuales cabe destacar el análisis y evaluación del transporte marítimo comercial entre Colombia y el Caribe y el análisis del comportamiento de las principales sociedades portuarias regionales de la costa Atlántica, el primero realizado en el Año 1990 que nos ayuda a saber cuales son las principales actividades comerciales que se dan con los países del área del Caribe, y el segundo realizado en 1998 hace una comparación entre los tres principales Sociedades Portuarias regionales de la costa Atlántica Colombiana.

0.5.2. MARCO LEGAL

La ley 1ª de 1991 establece el nuevo marco legal e institucional del sector portuario, los aspectos básicos de este nuevo régimen pueden resumirse de la siguiente manera:

Concentración de las funciones de planificación y control de las labores portuarias en el estado, definiendo el desarrollo de planes de expansión y modernización portuaria cada dos (2) años y la creación de la superintendencia general de puertos.

La propiedad y la administración de la infraestructura, así como la operación de la misma, en manos del sector privado. Para hacer efectivo dicho propósito, se acude a la creación de sociedades portuarias privadas y la promulgación de un nuevo régimen de concesiones portuarias para la prestación de servicios públicos y privados.

0.5.3. MARCO CONCEPTUAL

ACTIVIDAD PORTUARIA:

Se considera actividad portuaria 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 existen sobre las playas y zonas de bajamar, y en la orilla de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

APERTURA ECONOMICA:

Eliminación de restricciones cuantitativas con el fin de abrir los mercados nacionales para la competencia externa tanto en el ámbito comercial como en el monetario.

ARANCELES:

Tributos o gravámenes que se imponen a las importaciones de un producto determinado.

AREA DEL CARIBE:

Región conformada por los países de centro América (Belice, Guatemala, Honduras, Costa Rica, Nicaragua y Panamá) y los países del Caribe insular (Cuba, Rep. Dominicana, Haití, Jamaica, Trinidad y Tobago; Santa Lucía, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbado, Granada, San Vicente y las Granadinas, Dominica y San Cristóbal y Nevis, Monserrat, Puerto Rico, Islas Vírgenes, Antillas Holandesas, Martinica y Guadalupe).

BALANZA DE PAGO:

Es un registro de las transacciones de los residentes de un país con los residentes en el extranjero y viceversa.

BARRERA PARANCELARIAS:

Regulaciones administrativas que discriminan en contra de los bienes extranjeros y a favor de las nacionales.

COMPETITIVIDAD:

Es el grado en que una nación o empresa bajo condiciones de libre mercado pueden producir bienes y servicio que satisfagan los requerimientos de los mercados internacionales y simultáneamente mantener o expandir sus ingresos reales.

CONCESIÓN PORTUARIA:

La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la nación, por intermedio de la superintendencia general de puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la nación, y de los Municipios o Distritos donde operan los puertos.

DESARROLLO ECONOMICO

Crecimiento homogéneo tanto cuantitativo como cualitativo de toda la actividad económica en general.

EFICIENCIA:

Logro de los objetivos optimizando los recursos

EFICIENCIA EN EL USO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS:

Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida de tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto.

EXPORTACIONES:

Requerimientos de bienes y servicios que son demandados por parte de residentes extranjeros.

IMPORTACIONES:

Requerimientos de bienes y servicios que son demandados por parte de residentes nacionales.

MUELLE PRIVADO:

Es aquella parte de un puerto que se facilita para el uso exclusivo de un usuario con el propósito de facilitar el cargue y descargue de naves.

OPERADOR PORTUARIO:

Es la empresa que presta servicio en los puertos, directamente relacionado con la actividad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria.

PRIVATIZACION:

Transacciones mediante la cual los bienes del Estado pasan a manos de los particulares, contemplando cambios en la propiedad, arrendamiento o prestación de un servicio o actividad específica.

PRODUCTIVIDAD

Relación técnica entre cantidad de insumo utilizado y la cantidad de bienes y servicios producidos.

PROTECCIONISMO:

Medidas que toman los países para favorecer su desarrollo y proteger su industria.

PUERTO:

Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o

ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios y los muelles.

SOCIEDAD PORTUARIA:

Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. La sociedad portuaria podrá también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios relacionados con la actividad portuaria.

0.6. HIPOTESIS

0.6.1. HIPOTESIS GENERAL

Los procesos de internacionalización de la economía y la privatización de las actividades portuarias han incidido en el mejoramiento de los niveles de eficiencia portuaria e incrementado las actividades comerciales.

0.6.2. HIPOTESIS DE TRABAJO

- Los notorios cambios estructurales en la actividad portuaria suscitados por el proceso de privatización de los puertos nacionales han mejorado los niveles de productividad y competitividad del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena.

0.7. OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

ACTIVIDADES

INDICADORES

FUENTES

Competitividad

Costos

Sociedad Portuaria

Productividad

Dinámica comercial

Importaciones

IMCOMEX

Exportaciones

Sociedad Portuaria

Eficiencia

Tiempo para estibar	Encuestas
Tiempo para desestibar	Sociedad portuaria
Tiempo de permanencia en el muelle	Operadores Portuarios
Tiempo para atracar o desatracar por remolcador	
Pilotaje	
Tiempo de llenado y vaciado de los contenedores	
Tramitología	
Toneladas movilizadas	Sociedad portuaria
Tipo de carga Importada	Superintendencia portuaria
Tipo de carga Importada	
Unidades de Contenedores movilizadas	

0.8. METODOLOGIA

La metodología que se utilizará en el estudio es la de histórico- analítico debido a que se analizarán las variables de acuerdo a su comportamiento histórico. En cuanto a la recolección de la información utilizaremos fuentes primarias: como encuestas y la observación directa, y fuentes secundarias como análisis de documentos bibliográfico.

Las encuestas³ se efectuaran para ampliar conocimientos sobre la prestación de los servicios de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena a las personas que de una u otra forman participan activamente en la prestación de estos servicios, principalmente a las agencias navieras que son las que representan los buques y a las SIA que son las que representan los exportadores y a los importadores.

El análisis de documentos nos permitirá entrar en la evolución de la eficiencia portuaria a la gran cantidad de estudios realizados en su momento por entidades especializada.

0.8.1 RECOLECCION DE INFORMACION

Fuentes primarias: Se realizaran encuestas con una muestra del 20% del universo de población para darle mas credibilidad a la información. De un universo de población de 200 SIA y 35 Agencias navieras se encuestaran a 40 SIA y 7 Agencias navieras.

Fuentes secundarias: Libros, documentos, estudios especializados y demás bibliografía disponible.

0.8.2 PROCESAMIENTO Y ANALISIS DE LA INFORMACION

Reunido el material de la encuesta y el documental se procederá a su análisis, procesamiento y sistematización de la información, se extractará su contenido para presentarlo con sus conclusiones.

Se elaboraran cuadros, gráficos, tablas, para un mejor análisis de la información y con el propósito de asignar un mejor grado de precisión y concreción a la temática investigativa.

³ Ver formato de encuesta preliminar

1. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL DEL PUERTO MARITIMO DE CARTAGENA

1.1. EVOLUCION

La ciudad de Cartagena fue fundada en el año de 1533 por el conquistador Don Pedro de Heredia y declarada por la UNESCO Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad en 1985, Cartagena se encuentra ubicada en la bahía que lleva su nombre, es una de las más amplias, bellas, seguras y profunda de América.

Su cercanía al canal de Panamá, al golfo de México y a la mayoría de los puertos del Caribe, hacen de Cartagena un puerto privilegiado. Siendo desde su creación, el lugar propicio para la existencia del principal puerto de Colombia y uno de los más importantes de Latinoamérica y del Caribe.

Hoy en día con mas de 850.000 habitantes, según datos suministrados por la secretaría de Planeación Distrital, Cartagena es una pujante ciudad que ofrece diferentes servicios: moderno centro de convenciones, servicio de aeropuerto internacional, moderno sistema hotelero, zonas francas libres y la principal zona industrial exportadora del país.

La consolidación de Cartagena como puerto marítimo se ha presentado a través del tiempo por fenómenos diferentes que le han dado el empuje y desarrollo necesario.

Estos fenómenos se pueden dividir en cuatro periodos:

Primer periodo, que abarca la época de la colonia, periodo donde la ciudad es declarada por la corona española como el punto geográfico más estratégico para defender y relacionarse con el resto de sus colonias americanas. Este periodo se caracteriza por la ejecución de obras de gran valor de carácter militar, religioso y oficial que conforman el valiosísimo patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad.

El segundo periodo abarca los años de la independencia de Cartagena (1811) hasta las guerras civiles de los primeros años de la República, la ciudad se caracteriza por el decaimiento de todas sus actividades a lo largo de las diferentes vías de comunicación (entre las más importantes las marítimas y las fluviales) se fueron presentando los principales asentamiento urbano y dentro de ellos la necesidad de intercambio de productos y cultura. El recinto amurallado se conforma y se consolida como centros de las primeras actividades comerciales del país.

El tercer periodo va desde los años de la postguerra hasta finales de los años ochenta, la ciudad toma un impulso económico importante, siendo fortificado aun más con la creación del complejo industrial de Mamonal, a finales de los cincuenta, haciendo que la ciudad entrara de lleno en la participación económica del país. Es definida en 1979 como Zona Franca Industrial, Comercial y Turística, y posteriormente fue declarada por la UNESCO en el año 1985 como Patrimonio Arquitectónico, Histórico y Cultural de la Humanidad.

El cuarto periodo comprende desde el año 1990 hasta nuestros días, donde el proceso de integración e internacionalización de la economía colombiana ha puesto a la ciudad de Cartagena como el centro de los más importantes acontecimientos económicos de la región y el país en general, debido principalmente a que hoy la ciudad ha asumido el reto de adaptarse a las necesidades de una sociedad ávida de calidad en los servicios, los cuales se deben prestar aprovechando la competitividad derivada de los avances tecnológicos en las telecomunicaciones, la minimización de los costos de transporte y el libre comercio.

1.2. ANTECEDENTES

Los puertos marítimos colombianos inician su historia con la conquista española, Santa Marta 1525 y luego Cartagena 1533. Para la época de la colonia el puerto de Cartagena se convierte en el principal de Sur América en el tráfico de mercancía hacia Europa.

El puerto marítimo de Cartagena fue construido a principio del Siglo XIX, funciono en el sitio más tranquilo de la bahía, en el sitio denominado " Bahía de las Animas". Para ese entonces al muelle llegaban embarcaciones como galeones que aprovechaban la energía eólica. Por este sitio se dio vida al comercio de Nueva Granada, se intervenía activamente en el tráfico de galeones que llevaban y traían mercancías para el Perú que se comercializaban con otros sitios del Caribe, como aceite de oliva, vinos, tejidos, artículos de lujo, oro y plata, principalmente.

A finales del Siglo XIX (1894), varias obras importantes vienen a fortalecer la actividad portuaria de la ciudad, entre las cuales tenemos:

- 1) La construcción de un muelle, "Muelle de la Machina", para recibir buques con cascos de hierro, propulsado por maquinas que se mueven al impulso del vapor del agua.

- 2) La canalización, ampliación y corrección del canal del Dique para dar paso a vapores del río. El canal del Dique fue una obra inaugurada en 1650 y servia para la navegación de champanes.

- 3) Construcción de un ferrocarril entre Cartagena y Calamar sobre el río Magdalena.

En 1930 un gran incendio redujo a cenizas el muelle de la Machina, y Cartagena quedo por casi cuatro sin un atracadero adecuado para los buques que llegaban del exterior.

En el año de 1931 el Gobierno nacional contrato con la compañía Estaudinense "FEDERICK SNARE CORPORATION" la construcción de un moderno muelle sobre la isla de Manga, con las mejores especificaciones de la época. La obra fue inaugurada a comienzo de 1934 por el presidente de la época Enrique Olaya Herrera, para esta época la aduana mantenía gran parte del control del puerto, pues operaban las bodegas donde se depositaban las cargas, la vigilancia estaba a cargo del resguardo nacional de aduanas y de los pilotos prácticos

(Funcionarios del resguardo de aduana y de la capitanía de puerto, que también controlaban la emigración).

En 1947 la Dirección General de Navegación y Puertos, del Ministerio de Obras Publicas, toma la administración del puerto de Cartagena hasta 1961, presentando diferentes problemas como la falta de personal calificado, muelles insuficientes, escasos medios técnicos, en fin toda una serie de anomalías que no satisfacían las necesidades del momento. Fue por ello que a través de la Ley 154/59 se crea la empresa Puertos de Colombia, constituida como un establecimiento público, adscrito al Ministerio de Obras Públicas, para manejar el creciente y voluminoso tráfico de cargas y naves. Mediante el decreto 1414 de 1961, se reglamentó con facultades de autonomía administrativa, patrimonio independiente y personería jurídica.

Con la Ley 1ª de 1991 se expide el estatuto de Puerto Marítimo y se le da vía libre a la actividad portuaria, la cual desempeña un papel de vital importancia en el desarrollo del país. Con la implementación de esta ley el estado Colombiano deja de ejercer el monopolio que ostento la empresa puerto de Colombia (COLPUERTOS) al asumir la libre empresa para la construcción, funcionamiento y mantenimiento de los puertos. En consecuencia se debe entender que la autorización que se le otorga por esta ley a las entidades publicas, es como inversionista y no ejecutante directo de esta actividad.

Estas regulaciones portuarias crearon nuevos entes privados para administrar y operar las instalaciones portuarias y es así como el 13 de diciembre de 1993 la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, recibió de la nación en concesión 20 años las instalaciones antes administradas por la Empresa Puertos de Colombia, en el Puerto de Cartagena.

1.3. IMPORTANCIA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

Con la implementación del modelo Cepalino en los años sesentas, de sustitución a las importaciones, la actividad portuaria pasa a un segundo plano lo que ocasionó una producción ineficiente de muchos artículos en el mercado nacional, una devaluación creciente de la moneda y una imposición a los derechos de importaciones lo que originaba una actitud contraria al comercio internacional y se tuvieron como resultado bajas tasas de crecimiento económico y una disminución considerable en las reservas internacionales.

Con la culminación del modelo Cepalino y la adopción del modelo de apertura económica la actividad portuaria pasa a ocupar un papel central en el desarrollo económico del país, los ingresos de divisas procedentes de las exportaciones y los ahorros de desembolso se traducen en inversiones de capitales y en la generación de oportunidades de nuevos empleos.

La actividad portuaria no solo permite la generación de un gran número de empleo y mayores ingresos proveniente de la actividad comercial si no que también permite la interconexión entre los centros de abastecimientos y los

centros de consumo, no solo desde el momento en que se embarca la mercancía en el puerto, si no desde el mismo momento en que se produce la mercancía hasta cuando llega a su destino final.

La actividad portuaria representa a cualquier nivel que se analice la manera más económica y más segura en el transporte de mercancía, así como también la más eficiente, sobretodo en los actuales momentos con la implementación del intermodalismo que es un instrumento que permiten disminuir los costos por que evita la inversión innecesaria en mantener existencias y en las sucesivas operaciones de almacenamiento además de la disponibilidad con mas prontitud en el lugar de destino.

Los puertos marítimos también transportan anualmente un numero considerable de turistas que dejan grandes capitales en los principales establecimientos comerciales de la ciudad. Hoy en día la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena es el principal terminal para arribo de cruceros de turistas con que cuenta el país, esto se debe principalmente a los atractivos turísticos con que cuenta la ciudad como sol y playa, sistemas de muralla y fortines españoles, e infinidad de facilidades recreacionales y comerciales, que la convierten en un lugar ideal para visitar. En los últimos años él numero de turistas que visitan nuestra ciudad se ha venido incrementando notoriamente y es así como en el año 1998 se llevo a atender a mas de 176.000 turistas de diferentes partes del mundo.

1.4. CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO MARÍTIMO

El puerto marítimo de Cartagena se encuentra ubicado al norte de Sur América sobre el mar Caribe y en la histórica bahía que lleva su nombre. Con una posición geográfica de 10° 24" 18" de latitud norte y 75° 32" 05" de longitud oeste, con un clima tropical y una temperatura promedio de 27° C.

El puerto marítimo de Cartagena se encuentra ubicado a una distancia de 1270 KM de Santa Fe de Bogotá capital de la República, el acceso se realiza principalmente por la carretera troncal del Caribe que comunica al interior del país con los puertos de Barranquilla y Santa Marta, además su bahía se comunica con el principal río de Colombia el río Magdalena a través del canal del Dique. También posee conexión aérea a través del aeropuerto internacional Rafael Nuñez.

El puerto marítimo de Cartagena esta considerado como él más moderno de América latina y uno de los mas avanzados del planeta. Para su construcción se han invertidos mas de 52 millones de dólares en los últimos cinco años, se han convocado a las 15 empresas más importantes de Estados Unidos, Holanda,

Alemania, Finlandia y Chile, entre otros, es decir a la gente con mayor conocimiento en el asunto, lo que trae como consecuencia la ejecución de una obra casi perfecta.

El puerto marítimo de Cartagena reúne ventajas geográficas y económicas difíciles de igualar por otros puertos del área:

- Por su posición geográfica es una intersección de gran partes de las rutas marítimas del mundo, especialmente debido a su proximidad del canal del Panamá, a la mayoría de los puertos del área del Caribe y al golfo de México.
- Las operaciones marítimas están protegidas naturalmente por una bahía de aguas profundas en todas las épocas del año con cambio de marea máximo de 12 pies, con un canal principal de acceso a la bahía de 2.250 m de longitud y una anchura de 150 m y una profundidad mínima de 38.5 pies.
- Posee unas excelentes instalaciones físicas adecuadas para almacenamiento de todo tipo de cargas en bodegas cubiertas o al aire libre, especialmente de contenedores.
- Cartagena y su terminal marítimo están conectados a una red vial que lo comunica con los principales centros de consumo y producción del país.

- Cuenta con acceso directo al sistema fluvial Colombiano, posibilitando el transporte directo de contenedores al interior del país.
- Presenta unas zonas libres industriales y comerciales además de una completa gama de servicios portuarios.
- Además dispone de las más modernas infraestructuras portuarias respaldadas por los mas sofisticados equipos de comunicación y sistemas de intercambio electrónico de datos.
- La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena es el único puerto de Colombia y el Caribe que ofrece a exportadores e importadores una amplia red de conexiones directa con 288 puertos en 78 países que facilitan un menor tiempo de entrega y un considerable ahorro en fletes.

Estas ventajas han ocasionado que el Puerto marítimo de Cartagena experimente un importante crecimiento de carga en los últimos años, movilizandoo mas del 20% de la carga que se mueve en el país, los volúmenes de contenedores han tenido una tasa de crecimiento importante, los tiempos de permanencia en puerto que antes se medían en días ahora se miden en hora, esto último representa para las líneas marítimas una rebaja considerable del costo, reflejo de esto es la

eliminación de recargos en fletes que anteriormente tenían las compañías marítimas para la carga con destino a este puerto.

1.4.1. INFRAESTRUCTURA FÍSICA

El puerto marítimo de Cartagena tiene una extensión de 37 Hectáreas, cuenta con varias posiciones de atraque para naves portacontenedores y carga general. Dispone de 8 muelles o sitios de atraque y dos atracaderos para buques ROLL-ON y ROLL-OFF con las siguientes longitudes y profundidades:

Cuadro 1.1

MUELLES	LONGITUD (mts)	CALADO (pies)
Muelle 1	202	21
Muelle 2	202	31.8
Muelle 3	184	30
Muelle 4	134	27.5
Muelle 5	202	39
Muelle 6	184	39
Muelle 7	258	40
Muelle 8	268	40
Ro – Ro 1	40	31.1
Ro – Ro 2	40	34.8

Fuente : Sociedad Portuaria Regional Cartagena

La altura promedio entre el nivel del mar y la superficie de cada muelle es de 2.50 Metros.

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena posee la infraestructura más moderna y segura para almacenar cargas. Disponen de 5 bodegas y un amplio cobertizo con un área total de 28.000 m², clasificado según el tipo de mercancía.

Cuadro 1.2

BODEGAS	AREA M²	TIPO DE CARGA
Bodega 1	7.760	Importaciones – CFS
Bodega 2	7.186	Exportaciones – Llenado
Bodega 3	7.763	Exportaciones – Café
Bodega 4	2.246	Exportaciones – Níquel
Bodega 5	2.178	Carga – IMO
Cobertizo	979	Carga mixta
Patio de carga suelta	12.583	Carga general
Patio de contenedores	103.934	9.356 TEUS

Fuente : Sociedad Portuaria Regional Cartagena

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena posee el más moderno y seguro patio refrigerados de contenedores de Latinoamérica, con 120 espacios disponibles para contenedores con tomas de 220/440 KW y sistema móvil "Power Pack" que permite instalar 60 contenedores refrigerados adicionales en cualquier área, además dispone de los sistemas de control más confiable y el personal mas calificado para asegurar el buen manejo y seguridad de la carga, así como

modernas instalaciones con plataformas especiales, que permiten una inspección rápida y eficiente de la carga, ahorrándole tiempo a los clientes en sus procesos aduaneros.

1.4.2. INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena posee los mas avanzados equipos y las más modernas grúas para facilitar y garantizar un servicio especializado en el manejo de la carga y descarga.

El puerto marítimo de Cartagena dispone de dos modernas grúas móviles GOTTWALD HMK 280 E especializadas en el manejo de contenedores y carga en general, ambas grúas con alcance de 44 metros y capacidad para 100 Toneladas, puede movilizar contenedores de 20", 40", y 45" para una eficiencia promedio en movimientos de 25 contenedores por hora, todos los sistemas de control se encuentran integrados en una computadora, el cual regula las condiciones de operaciones de las grúas, evitando que se pueda llegar a una condición de peligro para las mismas. En caso de presentarse fallas, estas son mostradas por medios de mensajes y luego puede hacerse un seguimiento de la misma hasta encontrarla y corregirla.

También dispone de dos grúas PORTICO POST-PANAMAX única en su genero en Colombia, fabricadas en 1995 por la compañía multinacional Argentina IMPSA, para manejo de contenedores y carga general. Estas grúas tienen un alcance de 44 metros y pueden movilizar contenedores de 20", 40", y 45", con una capacidad máxima de 52 Toneladas. Puede alcanzar una eficiencia promedio en movimientos de 45 contenedores/hora en condiciones ideales.

Además cuenta con cuatro RUBBER TIRED GANTRY CRANES (RTG) para movimientos de contenedores en patio, estos equipos con alcances de cinco contenedores de alto y siete contenedores de ancho, aumenta la eficiencia en el uso de las áreas e incrementan la capacidad de almacenamiento de contenedores de 20", 40", y 45". Los RTG pueden levantar contenedores pesados de 40 Toneladas y realizar 30 movimientos por hora. Todos sus sistemas de control se encuentran integrados por medio de modernas computadoras y un spreader extra telescópico, el cual permite regular y monitorear las condiciones de operación de los RTG, así se mejora la seguridad de los contenedores en los patios.

Por ultimo el puerto cuenta con 3 portacontenedores REACH STACKER, que soportan la organización de portacontenedores en el patio, tiene la capacidad de levantar 5 contenedores a una altura de 9.6 metros y hasta 4 contenedores de 45 toneladas.

Además la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena cuenta con uno de los sistemas de comunicación mas avanzados y confiables del mundo, para el manejo de la información y las comunicaciones entre los miembros de la comunidad portuaria. Con la ayuda de este sofisticado sistema de controles y programación por satélite "Sistema SPARCS" desarrollado por la empresa NAVIS, se hace posible visualizar y planificar gráficamente y en tiempo real las operaciones de cargue y descargue optimizando el uso de los espacios al planificar y controlar todos los movimientos terrestre y los equipos en el puerto.

Para el intercambio electrónico de datos cuenta con el "Electronic Data Interchange" el cual es un medio ágil que sustituye el papeleo e incrementa la eficiencia en la calidad del servicio en el manejo de la carga.

Es el único puerto en el ámbito nacional que cuenta con un nodo de la red de telecomunicaciones de TELECOM con el cual se puede unir con el resto del país y con el resto del mundo. A través del sistema de telecomunicaciones, los agentes navieros pueden tener un mayor control de las operaciones y poseer información en un mínimo de tiempo.

Esta dotado con una completa iluminación con apoyo de un generador electrónico de emergencias, el cual suministra energía necesaria en caso de falla general, también posee varios sistemas de vídeo - cámara que ayuda al programa de

vigilancia del terminal que además cuenta con un sistema computarizado de registro de entrada y salida del personal

1.4.3. OTROS RECURSOS

1.4.3.1. RECURSO HUMANO

El personal administrativo y operativo esta conformado por los trabajadores que se remuneran mediante sueldo mensual, la nomina asciende a 250 empleados que laboran 24 horas al día los 365 días del año, la mayoría con mano de obra calificada que se desempeña en las dependencias de auditoria interna, archivo y correspondencia, dirección comercial, dirección de comunicaciones, dirección administrativa, equipos portuarios, dirección financiera, gerencia general, materiales y compra, dirección de operaciones, planeación, recursos humanos, seguridad industrial, seguridad y protección, servicios administrativos y el departamento de sistemas y estadísticas.

El personal a destajo o intermedio, ósea aquellos trabajadores a los cuales se les paga por jornal básico y su asistencia al trabajo depende de las necesidades del

servicio, son aquellos wincheros, estibadores marítimos y supervisores ya no son contratados por el puerto, ahora son contratados por los operadores portuarios.

1.4.3.2. RECURSOS TÉCNICOS

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena dispone del siguiente equipo para su funcionamiento:

2 Grúas móviles GOTTWALD HMK 280 E

2 Grúas pórtico POST-PANAMAX

4 RUBBER TIRED GANTRY CRANES (RTG)

3 Portacontenedores REACH STACKER

2 Portacontenedores para vacíos

1 Montacargas de 7 Toneladas

4 Montacargas de 4.5 Toneladas

2 Montacargas de 3.5 Toneladas

2 Montacargas de 3 Toneladas

4 Montacargas de 2.5 Toneladas

15 Tractores

20 Chasises

Nodo de la red de comunicaciones de TELECOM

Sistema SPARCS para planificar las operaciones

Generador electrónico de energía

Sistema IOSCAN que permite rastrear narcóticos en las cargas

Sistema de intercambio electrónico de datos

Vídeo cámaras y un sistema computarizado para controlar la entrada del personal

1.4.3.3. RECURSOS FINANCIEROS

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en los cinco años que lleva administrando el puerto marítimo de la ciudad de Cartagena ha invertido mas de 52 millones de dólares en equipos y modernización de las instalaciones.

En él ultimo año La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena llegó a movilizar 1.186.069 toneladas y más de 176.000 turistas, y 166 cruceros principalmente provenientes de los países del área del Caribe, lo que represento ingresos cercanos a los 32 millones de dólares, logrando un incremento del 28% con respecto a los 25 millones de dólares que se obtuvieron en 1997, los gastos ascendieron a 27 millones de dólares experimentando un incremento del 36% con respecto al año inmediatamente anterior, debido principalmente por las cuotas Leasing de los nuevos equipos y a la amortización de las inversiones realizadas hasta la fecha.

En 1998 la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena obtuvo una utilidad neta de 2.5 millones de dólares y un incremento del 41% en los activos de la compañía los cuales pasaron de 23 millones de dólares en 1997 a 32.5 millones de dólares en 1998, los principales activos adquiridos en 1998 fueron una grúa Pórtico POST PANAMAX, dos equipos almacenadores RTG, 15 tractores, 20 Chasises y la rehabilitación de 2.2 Hectáreas de patios para operaciones.

1.5. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL DEL PUERTO MARITIMO DE LA CIUDAD DE CARTGENA

1.5.1. DEBILIDADES

- 1) Falta de una unidad en el manejo de los proyectos de desarrollo portuario que permita a las distintas terminales del puerto marítimo beneficiarse de los logros.
- 2) Carencia de un centro de desarrollo tecnológico que permita mayores capacitación y desarrollo de tecnología.
- 3) Carencia de una entidad coordinadora del mantenimiento de la malla vial intermunicipal y nacional que sirve al puerto.

1.5.2. OPORTUNIDADES

- 1) La Sociedad Portuaria Regional Cartagena esta encaminada a ser el principal puerto turístico de Colombia y del área del Caribe, gracias a los atractivos turísticos que ofrece la ciudad de Cartagena a sus usuarios.
- 2) Puede ser uno de los principales puntos de intercesión de gran parte de las rutas marítimas del mundo, gracias a su cercanía con el canal de Panamá, a la mayoría de los puertos del área del Caribe y al golfo de Méjico.
- 3) Es el único puerto en toda Latinoamérica que puede ofrecer a los exportadores e importadores una amplia red de conexión directa con 78 países que facilitan un menor tiempo de entrega.

1.5.3. FORTALEZA

- 1) La Sociedad Portuaria Regional Cartagena es el principal puerto de contenedores de Colombia
- 2) Es el puerto mas seguro de Sur América y uno de los mas seguros del mundo entero.

- 3) Con la adquisición de los modernos equipos tecnológicos y la modernización de sus instalaciones la Sociedad Portuaria Regional Cartagena ha incrementado su eficiencia portuaria.

1.5.4. AMENAZAS

- 1) La creación y consolidación de nuevos terminales en las diferentes ciudades de nuestro país.
- 2) La consolidación en los últimos años de los principales puertos del área del Caribe como puerto de transbordo.
- 3) Los conflictos políticos, económicos y sociales que esta enfrentando en la actualidad nuestro país podría repercutir en una disminución en la actividad portuaria.

2. EVALUACION DE LA EFICIENCIA DEL PUERTO MARITIMO DE CARTAGENA

2.1. ASPECTOS GENERALES DEL PUERTO

Al hablar de Puertos Marítimos, sin duda lo asociamos con relaciones comerciales (Importaciones y Exportaciones). Pero en Colombia como en la mayoría de los países no se puede hablar de Comercio Internacional, sin antes referirnos al fenómeno que condujo a la evolución económica en América Latina, La Apertura al Comercio Internacional. Este proceso hace parte de un conjunto amplio de reformas que permiten el juego libre de las fuerzas del mercado.

A partir de 1990 comenzaron en nuestro país a adoptarse medidas de comercio exterior, que modificaron el arraigado proteccionismo nacional. El entorno que se veía en esta época, no solo nos compromete a ser más competitivos en cuanto a producción de bienes sino que nos obliga a contar con medios eficientes de comunicación y transportes de nuestros bienes para poder estar a la par con nuestros socios comerciales.

Cuando el gobierno asume el modelo Neoliberal, arrastra con él, algunos lineamientos, como la privatización de entidades estatales, rechazada por

algunos, pero acogida por muchos y que representó cambios significativos para la estructura económica y social del país.

El modelo de privatización que se ha venido aplicando a la operación y administración portuaria, se dio como el resultado de crear alternativas para mejorar las condiciones que durante 40 años fueron implementadas bajo una estructura monopolística del Estado en la planificación, operación y explotación de la actividad portuaria bajo la dirección de Puertos de Colombia.

Este modelo pudo detectar, la presencia de dificultades en el manejo de las relaciones laborales, el desbordamiento de las obligaciones pensionales, el atraso tecnológico, que se debía principalmente a la incapacidad de introducir cambios tecnológicos por los costos que estos representaban para el Estado, la inflexibilidad de los regímenes laborales y una gran desventaja competitiva del puerto por consecuencia de las altas tarifas, los costos portuarios, la mala calidad en la prestación del servicio y los altos niveles de inseguridad a la que se exponía la carga⁴.

Con el nuevo ordenamiento portuario, se trata de eliminar todas esas imperfecciones que de una u otra manera frenan el desarrollo del comercio y situaban a nuestro puerto en una baja categoría.

⁴ Informe Superintendencia de puertos 1997, pag 26

Con el esquema de privatización, la nación empieza a percibir ingresos por el uso de los recursos costeros y de la infraestructura portuaria es así como hoy día el Estado a través de DIMAR cobra a cada buque usuario del puerto los servicios de boyas, faros y fondeo.

En el último balance correspondiente al año 97, la contraprestación de líneas de playas e infraestructura arrojaron cifras superiores a los 12.5 millones de dólares, en cobro de fondeo 2.5 millones de dólares y en tasa de vigilancia 3 millones de dólares. Sin contar los beneficios sociales que trajo con la creación de nuevas fuentes de empleo.

Con la privatización de Puertos de Colombia nace la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, en diciembre de 1993, amparada por la Ley 1ª de 1991.

En el puerto marítimo de Cartagena (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena) todo esta minuciosamente planeado y controlado para cumplir con el objetivo de ser el puerto más moderno y eficiente de América Latina y el Caribe.

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena esta en capacidad de movilizar un promedio de 44 contenedores por hora, esto todos los días del año y los altercados y accidentes son escasos.

El número de turistas extranjeros que llega al muelle es creciente y supera al que llega al aeropuerto Rafael Nuñez de Crespo. Según información de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en el año 1998 fue de 180.000 visitantes.

La productividad en la operación portuaria está medida por el índice de eficiencia, que a su vez se mide teniendo en cuenta el tiempo en la prestación de los servicios. La eficiencia debe ser el objetivo central de los operadores portuarios y de la sociedad portuaria, bajo la vigilancia e inspección de la superintendencia de Puertos⁵. Las metas de eficiencia portuaria dependen de los equipos, personal calificado y la tecnología que se use para la manipulación de la carga y los servicios a las naves.

Para evaluar que tan eficiente es el puerto debemos conocer y analizar los servicios que en él se prestan y la calidad de los mismos, visto desde la óptica de los usuarios, ya que son estos los que están en capacidad de juzgar la eficiencia en la prestación de estos servicios, tomando como base los datos arrojados por las encuestas previamente realizadas, a las Agencias Navieras y a las Sociedades de Intermediación Aduanera, siendo los primeros los representantes de las Líneas Navieras y los segundos los representantes de los Importadores y Exportadores.

⁵ Ley 1ª de 1991

2.2. PORTAFOLIO DE SERVICIOS DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA

2.2.1 SERVICIO A LAS EMBARCACIONES EN PUERTO

2.2.1.1 SERVICIO DE MUELLAJE

Este servicio consiste en el alquiler del muelle para la maniobra de atraque de los buques, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena pacta con los agentes navieros la prestación del servicio, cobrando una tarifa establecida en el momento el cual el buque ata el cabo a tierra, se cobra por metro de eslora por periodos de 24 horas ó fracción.

La opinión de los agentes navieros a cerca del servicio de muellaje demuestra que el servicio es muy bueno en un 86% mientras que el 14% considera que es bueno, ninguno de los encuestados califica el servicio como malo. los requisitos

para obtener este servicio son minimos, en la actualidad solo se exige que se solicite con 24 horas de anticipacion y que esta solicitud contenga las especificaciones del buque, como es la eslora del buque debido a que con esta informacion se puede determinar en que muelle puede atracar.

Cuadro 2.1

SERVICIO DE MUELLAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY BUENO	6	86%
BUENO	1	14%
REGULAR	0	0%
MALO	0	0%
TOTAL	7	100%

Fuente: Encuesta Agentes Navieros.

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena cuenta con la capacidad instalada necesaria para prestar un eficiente servicio de muellaje. En la actualidad cuenta con 8 muelles y 2 atracaderos para buques Roll On – Roll Off con una profundidad de hasta 41'.

Cuadro 2.2

TIEMPO DE ESPERA EN EL MUELLE	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FRECUENTE	0	0%
FRECUENTEMENTE	0	0%
MUY POCO	7	100%
TOTAL	7	100%

Fuente: Encuesta Agentes Navieros.

El total de las personas encuestadas consideran que el tiempo de espera en puesto es muy poco. El tiempo promedio de permanencia de un buque según datos de la superintendencia dce puertos es de 14.6 horas/buques, cifra muy inferior a la que contaba en el año 1990 cuando era administrado por Colpuertos y ascendía a 3 días (72 horas/buques). Esta cifra también es la mas baja en todo el país ya que en el año 1997 el tiempo promedio de permanencia en un buque en la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura era de 29.4 horas/buques y en la Sociedad Portuaria Regional Barranquilla era de 19.5 horas/buques, ubicando a Cartagena como uno de los puerto más eficiente en la prestación del servicio de muellaje en todo el país⁶.

⁶ Informe Superintendencia de puerto 1997

2.2.2. SERVICIOS MARITIMOS Y FLUVIALES A LAS EMBARCACIONES

2.2.2.1. SERVICIO DE PILOTAJE

Antes este servicio lo prestaba directamente la empresa Puertos de Colombia, con la privatización, se crean compañías que prestan el servicio dentro del puerto, pero no hacen parte de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena entre estas empresas podemos mencionar las siguientes Pilcar Ltda, Colpimar Ltda, Practicol Ltda, entregandole a los usuarios varias alternativa para que ellos puedan escoger la más conveniente en cuanto a calidad y tarifa.

La utilización de pilotos es obligatoria en el ámbito internacional, la función del Piloto Practico es, guiar al buque desde el momento en el que llega a la boya de mar hasta el momento en el que este se atraca en el muelle, en el momento en el cual el buque se desatraca el piloto debe guiarlo de nuevo y dejarlo en el punto en donde lo recogió. Los pilotos son personal capacitados y con alto grado de experiencia y conocimiento de la ruta o canal por el cual transitan los buques, colaborando de esta manera a llevar a cabo una exitosa maniobra de atraque y desatraque. En el cuadro 2.3 podemos observar que los usuarios de este servicio se encuentran satisfechos, y un 29% considera que el servicio prestado por los operadores portuarios dentro de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena es

muy bueno y el 71% restante opina que es buena, quedando claro que ninguno de los encuestados califica como malo el servicio,

Cuadro 2.3

SERVICIO DE PILOTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY BUENO	2	29%
BUENO	5	71%
REGULAR	0	0%
MALO	0	0%
TOTAL	7	100%

Fuente: Encuesta Agentes Navieros.

2.2.2.2 SERVICIO DE REMOLCADORES.

Este servicio no solo lo presta la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, existen empresas especializadas en prestar este servicio como son: Coremar Ltda, Remolcar Ltda y Recor Ltda. Con una maquina especializada (remolcador) se le ayuda al buque para que efectúe la maniobra de atraque.

Cuadro 2.4

SERVICIO DE REMOLCADOR	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY BUENO	3	43%
BUENO	4	57%
REGULAR	0	0%
MALO	0	0%
TOTAL	7	100%

Fuente: Encuesta Agencia Navieras.

En el cuadro anterior podemos observar que el 43% de los encuestados califican este servicio como muy bueno y el 57% lo encuentran bueno, esta calificación la obtiene gracias a la tecnología utilizada en el servicio ya que la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, cuenta con los más modernos remolcadores para prestar un excelente servicio.

Cuadro 2.5

MANIOBRA DE ATRAQUE	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY EFICIENTE	1	14%
EFICIENTE	6	86%
POCO EFICIENTE	0	0%
TOTAL	7	100%

Fuente: Encuestas Agencias Navieras.

Unas maniobras exitosas de atraque y desatraque se dan como resultado de la prestación eficiente de los servicios de Muellaje, Pilotaje y Remolcadores, para este fin, la Sociedad Portuaria Regional Cartagena pone a disposición de sus usuarios los más modernos equipos, personal capacitado y sus instalaciones, creando una cultura del servicio y de la buena atención que se refleja en la opinión positiva del agente naviero, quienes consideran eficiente (86%) el resultado de la maniobra de atraque y desatraque (ver cuadro 2.5).

2.2.3. USO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena, comienza a prestar sus servicios a la carga desde el momento en que está en el buque hasta cuando esta toca la losa del muelle, existen tarifas cobradas en dólares por el uso del espacio en el muelle, estas varían teniendo en cuenta el tamaño y especificaciones de la carga.

Los modernos equipos y avanzadas grúas facilitan y garantizan un servicio especializado en el manejo de la carga, la grúa Pórtico Post Panamax, única en su género, fabricada en 1995 en Tocancipá por la compañía argentina Imsa, mueve en promedio 40 contenedores en una hora registrándose así 800.000 movimientos en un año, con una mínima participación de hombre y en el más estricto orden.

2.2.3.1. SERVICIO DE CARGUE Y DESCARGUE DE TONELADAS.

Los servicios de cargue y descargue son prestado por los operadores portuarios o directamente por la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, quien esta en capacidad de mover hasta 80 toneladas en una hora, dependiendo del tipo de carga.

La utilización del sistema Sparc (único en Colombia) permite visualizar y planificar gráficamente las operaciones de cargue y descargue, optimizar el uso del espacio, planificar y controlar los movimientos terrestres y los equipos del puerto, todo en tiempo real, ayudando a lograr los objetivos de eficiencia preestablecidos.

Cuadro 2.6

TONELADAS MOVILIZADAS	CARGUE		DESCARGUE	
	CANTIDAD	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE
DE 0 A 40	22	42%	18	35%
DE 41 A 80	14	27%	14	27%
MAS DE 80	16	31%	20	38%
TOTAL	52	100%	52	100%

Fuente: Encuesta Agentes Navieros y SIA.

Según resultados arrojados por la encuesta realizada a los usuarios de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena se puede observar que el 42% del total de encuestados opina que la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, esta en capacidad de cargar de 0 a 40 toneladas en una hora, el 27% consideran que puede cargar de 41 a 80 toneladas en una hora, mientras que el 31% restante opinó que puede cargar más de 80 toneladas en el mismo lapso de tiempo. En lo que respecta al descargue el 35% dice que se pueden descargar de 0 a 40 toneladas en una hora, el 27% de 41 a 80 toneladas y el 38% opinó que la Sociedad Portuaria Regional Cartagena esta en capacidad de descargar mas de 80 toneladas en una hora. Esta información varia debido al tipo de carga a la cual se refiera.

2.2.3.2 SERVICIO DE ESTIBA Y DESESTIBA DE CONTENEDORES

Este es el fuerte de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, ya que esta es el primer terminal de contenedores de Colombia, por eso cuenta con los más modernos quipos, entre los que están dos grúa Pórtico Post Panamax, dos grúas Móviles GOTTWALD HMK 280E y cuatro RTG's SISU VALMET. A demás cuenta con personal capacitado para complementar el servicio.

Cuadro 2.7

CONTENEDORES	ESTIBE		DESESTIBE	
	CANTIDAD	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE
DE 0 A 40	8	15%	6	12%
DE 41 A 80	32	62%	36	69%
MAS DE 80	12	23%	10	19%
TOTAL	52	100%	52	100%

Fuente: Encuesta Agencias Navieras y SIA's.

El cuadro anterior nos muestra que más del 60% de las personas encuestadas opinan que la Sociedad Portuaria Regional Cartagena esta en capacidad de estibar y desestibar entre 41 a 80 contenedores en una hora. Entre el 19% y 23% opinan que supera los 80 contenedores en una hora, solo el 10% considera que puede movilizar de 0 a 20 contenedores en una hora.

Los avances alcanzados en la prestación de este servicio por la Sociedad Portuaria Regional Cartagena son sorprendentes ya que en 1990 cuando el puerto marítimo de Cartagena era administrado por Colpuertos se estaba en condición de movilizar entre 25 y 30 contenedores por día y en la actualidad se pueden movilizar hasta 44 por hora.

2.2.3.3. LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES

Este servicio se les presta a los importadores y exportadores, no solo lo presta la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, existen operadores portuarios encargados de esta labor, claro esta que la Sociedad Portuaria Regional Cartagena no se desentiende de la vigilancia en el proceso, para que el usuario del terminal se sienta seguro de que su carga se encuentra en las mas optimas condiciones.

El tiempo de llenado y de vaciado depende del tamaño y del tipo de carga que contenga el contenedor. Existen contenedores de 20' y de 40'.

Cuadro 2.8

LLENADO Y VACIADO CONTENEDORES DE 20"	LLENADO		VACIADO	
	CANTIDAD	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE
DE 0 A 20	20	38%	20	38%
DE 21 A 40	24	46%	26	50%
MAS DE 40	8	15%	6	12%
TOTAL	52	100%	52	100%

Fuente: Encuesta Agentes Navieros y SIA

Cuadro 2.9

LLENADO Y VACIADO	LLENADO		VACIADO	
	CANTIDAD	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE
CONTENEDORES DE 40"				
DE 0 A 20	24	46%	32	62%
DE 21 A 40	22	42%	14	27%
MAS DE 40	6	12%	6	12%
TOTAL	52	100%	52	100%

Fuente: Encuesta Agentes Navieros y SIA.

Los resultados de las encuestas realizadas a los usuarios de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, nos mostraron que el 50% de los encuestados opinan que ésta está en capacidad de llenar y vaciar mas de 20 contenedores de 20' en una hora y solo el 10% cree que puede llenar o vaciar más de 40 contenedores de 40' en una hora, mas del 50% considera que sé esta en capacidad de llenar o vaciar menos de 20 contenedores y el 12% opina que se puede llenar o vaciar más de 40 contenedores.

2.2.4. ALMACENAJE

Para determinar la eficiencia en la prestación de este servicio, nos podemos hacer una idea si detallando la infraestructura física con que cuenta la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, para prestar este servicio; para almacenaje esta provista con un cobertizo y cinco bodegas con un área cubierta de 28.000 metros cuadrados para carga especializada, clasificado según tipo de mercancía. Disponer de los sistemas de control y localización más confiables del mundo y el personal capacitado para asegurar el buen manejo y seguridad de la carga.

Cuenta con un patio para almacenar hasta 14.000 contenedores. El Terminal de Contenedores de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena puede asignar a cualquier línea naviera un exclusivo espacio para almacenar contenedores vacíos. Se hace una supervisión mensual del espacio para determinar la eficiencia y el uso correcto de este.

Las áreas pre-estiba para carga de exportación se asigna hasta con dos días de anticipación al arribo de la nave. La asignación de esta área se hace teniendo en cuenta la cercanía al sitio de atraque de la nave para propiciar una mejor eficiencia y control en la operación de cargue.

2.2.5. OTROS SERVICIOS

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena cuenta con un moderno y seguro sistema de manejo de documentación, que permite agilizar los procesos documentales y el registro de la carga. Existe un personal capacitado que ayuda a resolver las dudas relacionadas con el proceso aduanero. Se manejan los requerimientos para movilización de contenedores para inspección.

Este sistema de manejo de documentación es una de las mayores ventajas que ofrece el puerto, ya que los usuarios pueden acceder a todos los servicios relacionados con aspectos documentales y administrativos de la carga. Todo lo que ocurre dentro del puerto es previamente autorizado por una dependencia.

El ingreso de todo tipo de mercancía al puerto, por vía marítima (importaciones) vía terrestre (exportaciones) es previamente aprobado documentalmente por el centro de documentación. Así como la revisión del cumplimiento de todos los requerimientos para que una carga pueda salir del puerto es directa responsabilidad del centro de documentos. En el caso de las importaciones se verifica el cumplimiento de los requisitos aduaneros, debido a pago correspondiente a la Sociedad Portuaria Regional Cartagena y endosos adecuados cuando se emplean a terceras personas para ejecutar el retiro de la carga.

En el caso de las exportaciones se autoriza el embarque de toda la carga que haya cumplido previamente con los requisitos de la ley y pueda salir del país. Toda la inspección de mercancía exige verificación de la propiedad o endoso de quien solicita el permiso.

A su vez la DIAN ha delegado a la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, la facultad de verificar los requisitos exigidos por esta entidad para obtener la libre disposición de mercancía de las declaraciones de importación en el Sistema Informático Aduanero (Siduneal) y el diligenciamiento del acto administrativo denominado levante de mercancía.

Se cuenta con seis básculas camioneras de 80 toneladas. Estas permiten realizar con máxima confiabilidad, el pesaje de la carga que llega y sale del puerto. Este servicio se presta sin ningún costo y se encuentra conectado al sistema por un registro centrado de la operación.

Dentro de la Sociedad Portuaria, se cuenta con una entidad bancaria, para facilitar a los usuarios el pago de las correspondientes facturas para los servicios prestados.

Dentro del terminal se encuentra funcionando para el servicio de los equipos de los operadores portuarios y usuarios en general, una bomba de combustible que

permite el tanqueo de los equipos y vehículos sin necesidad de que estos tengan que salir de las instalaciones para el aprovisionamiento de combustible, con esto se presta un servicio integral que le facilita a los usuarios sus actividades dentro del puerto.

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena, cuenta con una planta procesadora para el suministro de agua potable para las embarcaciones, mediante una red de conexión a los diferentes muelles.

En caso de accidente, se cuenta con una ambulancia completamente equipada un medico y una enfermera para su atención, está disponible las 24 horas del día todo el año,

En caso de incendio, se dispone de dos carros de bomberos contra incendios y con una brigada para atender los casos de emergencia que se presten dentro de las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena y fuera de las instalaciones como colaboración al cuerpo de bomberos de la ciudad.

Cumpliendo con las reglas exigidas por el Ministerio del Medio Ambiente, referentes al manejo y procesamiento de basuras, cuenta con un horno incinerador de basuras, procesándose la basura clasificada.

Otros que aunque no se llamen propiamente servicio hacen parte del valor agregado, que ayuda a que todas las operaciones que se realicen dentro de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, se efectúen teniendo en cuenta el objetivo de alcanzar altos niveles de eficiencia, la seguridad de las instalaciones, el servicio personalizado, servicios de asesoría, comunicación e información, línea abierta vía Internet, capacitación permanente al personal y al cliente, la imagen que proyecta al mundo situándose entre los mejores del continente.

2.3. EFICIENCIA COMPARATIVA

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena desde sus inicios hace mas de cinco años se ha esforzado por ser un puerto eficiente, y hoy en día esta considerado tanto por sus usuarios como por sus competidores como uno de los puertos más eficiente de todo el mundo, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena esta considerada como el segundo puerto mas seguro en la prestación de sus servicios de toda Sur América y uno de los mas seguro del mundo tanto es así que es tomada como ejemplo en las principales Sociedades Portuarias de Latinoamérica.

Los principales indicadores de eficiencia también nos demuestran que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena tiene unos niveles de eficiencia muy aceptable, aunque estos indicadores en realidad no demuestran que puerto es más eficiente que otro, puesto que si comparamos el tiempo de permanencia en puesto de atraque de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena con el tiempo de permanencia en puesto de atraque de los principales puertos del mundo y con los principales puerto del área del Caribe, podemos observar que el tiempo de

permanencia en el muelle de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena es de 14.5 horas/buques tiempo que esta por debajo de los principales puertos del área del Caribe como Kinstong en Jamaica, Riohaina en República Dominicana o Manzanillo en Panamá en los cuales el tiempo de permanencia en puesto de atraque oscila entre 15 y 17 horas/buque en promedio y también esta por debajo de puertos como el de Rotterdam o el de Tokio en los cuales el tiempo de permanencia es de 17 y 18 horas/buques en promedio. Este indicador nos llevaría afirmar que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena es más eficiente que esos puertos lo que no es cierto, por que los puertos del área del Caribe reciben buques que en promedio traen entre 2.000 y 3.000 contenedores y en los puertos como Rotterdam y Tokio los buques traen entre 5.000 y 8.000 contenedores en promedio, lo que amerita un mayor tiempo de cargue y descargue y por ende mayor tiempo de permanencia en puerto, mientras que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena recibe buques que en promedio movilizan 800 contenedores lo que requiere menor tiempo para cargue y descargue y menor tiempo de permanencia en puerto, Y si comparamos la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena con un indicador de eficiencia de cargue y descargue como es él numero de contenedores movilizados en una hora podemos observar que en los principales puertos del mundo (Rotterdam y Tokio) están en capacidad de movilizar hasta 150 contenedores en una hora o con los puertos de Manzanillo, kingston y Riohaina en el área del Caribe los cuales pueden movilizar hasta 120 contenedores, podríamos afirmar que estos puertos son

mucho más eficiente que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena que solo puede movilizar 44 contenedores por hora, lo que no es completamente cierto puesto que estos puertos cuenta con 4 y 5 grúas móviles las que pueden movilizar hasta 45 contenedores en condiciones ideales en una hora y la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena solo cuenta con 2 grúas móviles y en la actualidad solo esta funcionando una y cuando la otra empiece a funcionar el numero de contenedores movilizados aumentaría y el tiempo de permanencia en puertos disminuiría y colocaría a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena con niveles de eficiencia mas optimo frente a los principales puertos del mundo. Tambien es importante mencionar que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena no cuenta con un mayor numero de gruas moviles debido que con las que cuenta, le son suficiente para satisfacer la demanda existente y la adquisicion de nuevas gruas le originarian gastos innecesario y equipos subutilizados.

**3. ANALISIS COMPARATIVO DE LA SOCIEDAD
PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA Y LAS
PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DEL PAIS**

3.1. ANALISIS DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena desde sus inicios a finales del año 1993 ha ido experimentando notorios incrementos en el total de la carga movilizada gracias a la agilidad en las operaciones al servicio de la carga y a la eficiencia en la prestación de sus servicios.

En este capítulo analizaremos los principales movimientos de carga de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena para luego realizar una comparación con las principales Sociedades Portuarias del país, para así poder determinar que tan eficiente es el comportamiento de las principales actividades prestadas por la Sociedad Portuaria Regional Cartagena con relación al resto de nuestro país.

**3.1.1. COMERCIO EXTERIOR SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL
CARTAGENA 1994-1998 (Toneladas)**

Cuadro 3.1

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	TOTAL
1994	470.571	850.853	1.321.424
1995	415.998	790.033	1.206.031
1996	580.161	943.392	1.523.553
1997	696.193	1.132.070	1.828.263
1998	356.211	829.858	1.186.069

FUENTE : Boletín estadístico – Superintendencia de Puertos

Del total de toneladas movilizadas por la Sociedad Portuaria Regional Cartagena durante los últimos años se puede observar que en el año 1994 se llegó a movilizar 1.321.424 toneladas cifra que disminuyó en un 9% hasta ubicarse en 1.206.031 toneladas en el año 1995, en los años 96 y 97 el total de toneladas movilizadas por la Sociedad Portuaria Regional Cartagena tuvo un importante incremento del 26% y del 20% respectivamente hasta llegar a movilizar 1.828.623 toneladas en el año 1997, este incremento se debió principalmente al notorio crecimiento de las importaciones las cuales llegaron a representar el 62% del total de toneladas movilizadas por la Sociedad Portuaria Regional Cartagena. En el año 1998 el total de toneladas descendió considerablemente hasta ubicarse en

1.186.070 toneladas la menor cantidad movilizada por esta sociedad desde su fundación, esto se debió principalmente al notable descenso que tuvieron las importaciones en este año, las cuales descendieron en casi un 30% con respecto al año inmediatamente anterior, y a otros factores externos ocurridos en el país, como fueron el decrecimiento económico y los problemas políticos que aquejaron al país durante ese año.

3.1.2. COMERCIO EXTERIOR POR TIPO DE CARGA

3.1.2.1. IMPORTACIONES POR TIPO DE CARGA 1994-1998 (TONELADAS)

Del total de las importaciones realizadas por la Sociedad Portuaria Regional Cartagena podemos observar que el 60% del total de carga se moviliza por contenedores, el 30% por carga general y solo el 10% por granel sólido. La Sociedad Portuaria Regional Cartagena llegó a transportar en el año 1997 el mayor total de toneladas por carga general con 430.442 toneladas y ese mismo año también transportó la mayor cantidad de toneladas por contenedores con 635.537 y por granel sólido se llegó a movilizar la mayor cantidad en el año 1998 con 71.027 toneladas. En lo que respecta con el comportamiento de las importaciones estas presentaron incrementos desde el año 1995 hasta el año

1997 las cuales venían creciendo a una tasa aproximada del 20% pero en el año 1998 tuvieron un descenso superior al 30%.

Cuadro 3.2

AÑOS	CARGA		GRANEL		CARGA	
	GENERAL	SOLIDO	LIQUIDO	CONTENEDORES	TOTAL	
1994	362.409	22.140	0	466.304	850.853	
1995	264.269	39.344	0	486.420	790.033	
1996	358.427	56.743	0	528.222	943.392	
1997	430.442	68.091	0	633.537	1.132.070	
1998	222.496	71.027	0	536.335	829.858	

FUENTE : Boletín estadístico – Superintendencia de Puertos

3.1.2.2. EXPORTACIONES POR TIPO DE CARGA 1994-1998 (TONELADAS)

La Sociedad Portuaria Regional Cartagena solo realiza exportaciones de carga por contenedores y por carga general, del total de exportaciones realizadas entre los años 1994 y 1998 el 90% de la carga exportada fue movilizadada por contenedores alcanzando en 1997 la cifra mas alta con 564.642 toneladas pero a su vez la menor representación sobre el total de carga exportada (81%), mientras que la carga general en ese mismo año movilizó la mayor cantidad de toneladas

con 131.551 que a su vez fue la mayor representación que tuvieron del total de carga movilizada con el 19%. Las exportaciones presentaron un comportamiento similar a la de las importaciones, tuvieron importantes incrementos durante los años 96 y 97 y en el año 98 presentaron un descenso hasta ubicarse en 356.211 la cifra mas baja de toneladas exportadas durante los años de funcionamiento de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena.

Cuadro 3.3

AÑOS	CARGA		GRANEL		CARGA	TOTAL
	GENERAL	SOLIDO	LIQUIDO	CONTENEDORES		
1994	56.313	0	0	414.258	470.571	
1995	37.630	0	0	378.368	415.998	
1996	109.626	0	0	470.535	580.161	
1997	131.551	0	0	564.642	696.193	
1998	27.688	0	0	328.523	356.211	

FUENTE : Boletín estadístico – Superintendencia de Puertos

3.2. COMPARATIVO SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA Y LAS PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998

Para realizar este comparativo se tomaron las nueve sociedades portuarias más representativas de las nueve ciudades que tiene puerto marítimo en nuestro país, se comparo el total de comercio exterior, así como también el total de carga importada y exportada, y por ultimo compararemos el total de contenedores exportados e importados por estas sociedades en el año 1998.

3.2.1. COMERCIO EXTERIOR PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998 (TONELADAS)

En el año 1998 se movilizaron mas de 74.000.000 toneladas en el país, la sociedad portuaria que tuvo mayor representación fue sin duda Carbones de Colombia con el 23% del total movilizado en el país, este gran porcentaje se debe principalmente a las exportaciones de carbón realizadas, que en el año 98

superaron los 16 millones de toneladas, en una segunda posición se encuentra la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura que en el año 1998 llegó a transportar 6.324.030 toneladas lo que representa el 9% del total del comercio exterior Colombiano, y la Sociedad Portuaria Regional Cartagena movilizó el 2% del total de toneladas transportadas en Colombia en 1998, cifra muy similar a la de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla y Puerto Turbo, que se ubicaron por debajo de Carbones de Colombia, de la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura y de la Sociedad Portuaria Regional Santa Marta.

Es importante mencionar que las Sociedades Portuarias que tienen en su comercio exterior mayor representación de las exportaciones son: Sociedad Portuaria Regional Santa Marta, Sociedad Portuaria Golfo de Morrosquillo, Puerto Turbo y Carbones de Colombia que tuvo no solo la mayor cantidad de toneladas movilizadas si no que también tuvo el mayor saldo positivo en su balanza comercial, ya que sus exportaciones representaron más del 90% del total de toneladas movilizadas.

Cuadro 3.4

SOCIEDAD PORTUARIA	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	TOTAL
S.P.R. BARRANQUILLA	1.282.503	142.097	1.424.600
S.P.R. BUENAVENTURA	4.722.662	1.601.368	6.324.030
S.P.R. CARTAGENA	829.858	356.211	1.186.069
S.P.R. SANTA MARTA	1.161.015	1.660.242	2.821.256
S.P. GOLFO DE MORROSQUILLO	60.267	224.937	285.204
CARBONES DE COLOMBIA	194.834	16.836.201	17.031.035
S.P.R. TUMACO	1.806	30.239	32.045
PURTO TURBO	150.030	1.254.720	1.404.751
SAN ANDRES PORT SOCIETY	71.995	0	71.995
SUBTOTAL PRINCIPALES S.P.	8.457.221	22.075.507	30.532.726
TOTAL S.P. DE COLOMBIA	13.259.897	60.858.240	74.118.137

FUENTE : Boletín estadístico – Superintendencia de Puertos

3.3. COMERCIO EXTERIOR POR TIPO DE CARGA PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA

3.3.1. IMPORTACIONES POR TIPO DE CARGA PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998 (TONELADAS)

La Sociedad Portuaria que mayor movimiento de carga importada tuvo fue la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura con 4.722.660 toneladas, esta sociedad movilizó el 28% del total de carga general que se importó en el país y el 47% del total de toneladas a granel sólido transportados en 1998. En lo referente a la carga importada en contenedores la Sociedad Portuaria Regional Cartagena movilizó 536.335 toneladas lo que representa el 25% del total de la carga.

Cuadro 3.5

SOCIEDADES PORTUARIAS	CARGA GENERAL	GRANEL SOLIDO	GRANEL LIQUIDO	CARGA CONT.	TOTAL
SPR BARRANQUILLA	260.467	809.205	0	212.813	1.262.503
SPR BUENAVENTURA	570.673	2.977.190	245.842	928.955	4.722.660
SPR CARTAGENA	222.496	71.027	0	536.335	829.858
SPR SANTA MARTA	291.775	675.899	25.279	168.062	1.161.015
SP GOLFO MORROSQ.	0	60.267	0	0	60.267
CARBONES DE COLOMBIA	49.797	11.517	128.552	4.966	194.832
SPR TUMACO	1.806	0	0	0	1.806
PUERTO TURBO	150.030	0	0	0	150.030
SAN ANDRES PORT SOCIETY	8.868	28.724	3.789	30.614	71.995
SUBTOTAL PPALES S.P.	1.555.912	4.633.829	403.462	1.881.763	8.474.966
TOTAL S.P. DE COLOMBIA	2.044.523	6.325.865	2.705.551	2.183.958	13.259.897

FUENTE : Boletín estadístico – Superintendencia de Puertos

**3.3.2. EXPORTACIONES POR TIPO DE CARGA PRINCIPALES SOCIEDADES
PORTUARIAS DE COLOMBIA 1998 (TONELADAS)**

Cuadro 3.6

SOCIEDADES PORTUARIAS	CARGA GENERAL	GRANEL SOLIDO	GRANEL LIQUIDO	CARGA CONT.	TOTAL
SPR BARRANQUILLA	26.173	5.972	0	109.952	142.097
SPR BUENAVENTURA	331.973	280.578	196.727	792.089	1.601.367
SPR CARTAGENA	27.688	0	0	328.523	356.211
SPR SANTA MARTA	359.469	1.090.629	4.086	206.057	1.660.241
SP GOLFO MORROSQ.	123.256	101.411	0	0	224.937
CARBONES DE COLOMBIA	0	16.836.104	0	97	16.836.201
SPR TUMACO	2.777	0	27.462	0	30.239
PUERTO TURBO	1.254.720	0	0	0	1.254.720
SAN ANDRES PORT SOCIETY	0	0	0	0	0
SUBTOTAL PPALES S.P.	2.126.326	18.314.694	222.275	1.436.718	22.106.013
TOTAL S.P. DE COLOMBIA	2.500.200	30.320.815	26.430.962	1.606.263	60.858.240

FUENTE : Boletín estadístico – Superintendencia de Puertos

La sociedad portuaria que tuvo mayor participación en las exportaciones colombianas fue Carbones de Colombia, que movilizó más de 16 millones de toneladas, esta carga fue principalmente granel sólido. En lo referente a carga general, la sociedad portuaria que tuvo mayor movimiento fue Puerto Turbo con 1.254.720 toneladas lo que representa el 50% del total de carga general. La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena tuvo una importante participación en el total de toneladas movilizadas por contenedores exportando el 20% del total de las toneladas.

3.4. UNIDADES DE CONTENEDORES MOVILIZADOS POR LAS PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DEL PAIS

3.4.1. UNIDADES DE CONTENEDORES IMPORTADOS PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DEL PAIS 1998 (TONELADAS)

Cuadro 3.7

SOCIEDADES PORTUARIAS	LLENOS		VACIOS		TOTAL
	20"	40"	20"	40"	
SPR BARRANQUILLA	13.058	11.105	1.454	1.076	26.693
SPR BUENAVENTURA	33.511	21.738	9.912	1.421	66.582
SPR CARTAGENA	19.877	15.996	4.620	3.269	43.762
SPR SANTA MARTA	4.710	5081	0	0	9.791
CARBONES DE COLOMBIA	133	120	0	0	253
SUBTOTAL PPALES S.P.	71.289	54.040	15.986	5.765	147.081
TOTAL S.P. DE COLOMBIA	83.386	63.894	16.960	6.413	23.373

FUENTE : Boletín estadístico – Superintendencia de Puertos

La sociedad portuaria que tuvo mayor participación en el total de contenedores importados fue la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura con un 39% del total de contenedores movilizados en el país durante 1998. La Sociedad Portuaria con una segunda participación fue la de Cartagena con un 26% del total de contenedores importados en 1998. En Colombia en 1998 se importaron 170.653 contenedores en su gran mayoría llenos (80%).

3.4.2. UNIDADES DE CONTENEDORES EXPORTADAS PRINCIPALES SOCIEDADES PORTUARIAS DEL PAIS 1998 (TONELADAS)

Cuadro 3.8

SOCIEDADES PORTUARIAS	LLENOS		VACIOS		TOTAL
	20"	40"	20"	40"	
SPR BARRANQUILLA	6.123	4.099	3.733	3.570	17.525
SPR BUENAVENTURA	33.637	12.040	13.159	13.166	72.002
SPR CARTAGENA	9.850	9.731	8.288	8.827	36.696
SPR SANTA MARTA	2.486	5.608	1	1	8.095
CARBONES DE COLOMBIA	0	0	0	0	0
SUBTOTAL PPALES S.P.	52.096	31.478	25.181	25.564	134.319
TOTAL S.P. DE COLOMBIA	57.852	36.132	30.503	31.269	61.772

FUENTE : Boletín estadístico – Superintendencia de Puertos

En 1998 se exportaron en Colombia 155.756 contenedores, siendo las Sociedades Portuarias de Buenaventura y Cartagena las de mayor movimiento con 72.002 y 36.696 contenedores respectivamente. Los contenedores exportados llenos representaron el 60% del total de contenedores y el 40% restante correspondieron a contenedores vacíos.

**4. RELACIONES COMERCIALES CON LOS PAISES DEL
AREA DEL CARIBE 1990-1998**

4.1. GENERALIDADES

Dentro de la política general de comercio exterior del gobierno nacional en los últimos años, uno de sus objetivos prioritarios señalados en diferentes oportunidades ha sido la de lograr un mayor acercamiento con la región del Caribe, mediante la intensificación de sus relaciones comerciales mutuas.

Desde el punto de vista de nuestras exportaciones el mercado del caribe presenta amplias posibilidades para la venta de productos Colombianos. De otra parte la ampliación y consolidación de mercados más asequibles y posiblemente más estables, contribuirán a atenuar los efectos negativos que nuestras exportaciones hayan podido sufrir por las recientes crisis internacionales, reduciendo a su vez el grado de dependencia con respecto a algunos mercados cuyas perspectivas podrían tornarse inciertas.

La región geográfica del Caribe esta conformada por veinticinco (25) países que se pueden dividir en dos grandes grupos lo que pertenecen a CARICOM y las demás Antillas, el área del Caribe en su totalidad tiene una extensión de 472.385 kilómetros cuadrados, la cual comparadas con la de Colombia representa un

41.5% de su superficie, al paso que su población es de unos 45.000.000 millones de habitantes, es decir un 20% superior a la nuestra. Desde el punto de vista económico su Producto Interno Bruto (PIB) indica en una primera aproximación que la economía del Caribe es mucho más grande que la de Colombia y su ingreso percapita en la mayoría de los países representa niveles de ingresos iguales o superiores al de nuestro país.

En los países del área del Caribe existen diversos idiomas, en algunos países su idioma oficial es el español en otros el inglés, en otro el holandés, el francés y el papiamentu. Sin embargo poseen algunas características comunes como son: alta densidad de población, estructura económica concentrada en la agricultura, en la minería y el turismo y el fácil acceso al transporte marítimo.

Los países del área del Caribe llevaron a cabo en el año de 1996 importaciones superiores a los 30.000 millones de dólares y exportaciones superiores a los 25.000 millones de dólares, cifras muy superiores a la de los mercados andinos y a la del mercado común centroamericano. Estos indicadores llaman mucho la atención debido al enorme potencial que ofrece esta promisoría región, es por eso que se puede considerar tanto por su posición geográfica como por otras situaciones que la acercan a Colombia como el mercado natural para nuestras exportaciones, infortunadamente nuestras ventas, pese al enorme esfuerzo de penetración promovido por el gobierno nacional y las entidades reguladoras del

comercio internacional en nuestro país, tienen poca participación, no obstante al notorio incremento ocurrido en las últimas décadas⁷.

⁷ informes de la CEPAL, agosto de 1997

4.2. RECOMENDACIONES PARA UNA POLITICA COMERCIAL DE COLOMBIA FRENTE A LOS PAISES DEL AREA DEL CARIBE.

Los países del área del caribe forman un grupo que tienen características heterogéneas y cuyo desarrollo en su medio económico y social es diferente al que presenta los países de Sur América, aunque por lo general en estos países del área del Caribe la política económica ha tenido que enfrentar los mismos problemas para el desarrollo que los países Suramericanos (industrialización, integración económica, expansión. Diversificación del sector agropecuario y crecimiento más rápido del producto nacional), las medidas y políticas adoptadas en estos países han mantenido casi intacto sus sistemas de relaciones comerciales y de producción que heredaron del pasado colonial, y en otros casos las vinculaciones históricas, políticas e ideología han jugado un rol preponderante en sus relaciones con los demás países. Por consiguiente diseñar una política comercial general para la región en conjunto resulta un ejercicio un poco útil, ya que se requieren perfiles prácticos y específicos a nivel de países y áreas geográficas.

El gobierno nacional dentro de su política comercial ha señalado en diferentes oportunidades que uno de sus objetivos prioritarios es lograr un mayor acercamiento con la región del Caribe, considerada como el mercado natural para los productos Colombianos de exportación, mediante la intensificación de las relaciones comerciales mutuas, sin embargo, pese a los continuos esfuerzos por promover y estrechar la cooperación económica y comercial, todavía es vasto el camino por recorrer, pues solo se han diseñado perfiles específicos de política comercial con algunos países entre los cuales se pueden mencionar los realizados con República Dominicana, Cuba, Antillas Holandesa y Trinidad y Tobago entre otros. Teniendo en cuenta las consideraciones anteriormente mencionadas nos permitimos recomendar una serie de estrategias con el fin de mejorar aun más las relaciones comerciales de nuestro país con los países del área del Caribe:

- El mercado del Caribe presenta unas perspectivas muy interesantes con relación a las posibilidades de incrementar nuestras exportaciones hacia esa región, si bien en las últimas décadas se han logrado importante incremento y diversificación de nuestras ventas, el comercio de Colombia con estos países se ha caracterizado por un marcado desequilibrio en la balanza comercial a favor nuestro y parece que dado el incremento de nuestras exportaciones tal superávit se puede acentuar cada día mas, al implementar una política comercial con los países del área del Caribe debería considerarse que

cualquier acción encaminada a incrementar nuestras ventas al área del Caribe deberían también ir acompañada con una actitud abierta hacia las exportaciones que puedan efectuar dichos países a nuestros mercados, con el fin de evitar posibles reacciones que obstaculicen nuestro proyecto y a la vez crear una imagen diferente a las de otros países que tradicionalmente han usufructuado esos mercados, esto se puede lograr a través de la búsqueda de mecanismo que tiendan a facilitar las importaciones provenientes de esos países.

- El gobierno nacional debe promover aun más la cooperación industrial y las inversiones Colombianas en los países del área del Caribe, pues esta región presenta buenas perspectivas, no solo para la industria orientada hacia el abastecimiento local de bienes, si no también para las exportaciones con destino a otros países del área del Caribe y a los países Europeos, ya que son bien conocidas las ventajas especiales que los países de la Comunidad Económica Europea (CEE) otorgan a sus territorios asociados de ultramar y con los cuales han pactado diversos convenios comerciales, en consecuencia, se deberían aprovechar dichas concesiones produciendo bienes en el Caribe a través de materia prima colombiana para luego ser exportadas a los países Europeos.

- Para una mayor eficacia de las actividades exportadoras de Colombia a los países del área del Caribe es necesario una permanente coordinación y unificación de esfuerzos entre las entidades gubernamentales y las entidades privadas pertinentes. Así mismo a nivel interno sería importante fortalecer las misiones diplomáticas acreditadas en el área del Caribe, orientándolas en el campo comercial de tal manera que constituyan un apoyo para las entidades gubernamentales especializadas.

- El gobierno nacional deberá tratar de realizar convenios de créditos recíprocos, en razón de que los existentes han dado magnifico resultados para el intercambio comercial entre los cuales se destacan los realizados con Cuba y República Dominicana.

- Por ultimo el gobierno nacional deberá otorgar incentivos especiales de crédito a las empresas que canalicen sus operaciones hacia esa región.

4.3. INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PAISES DEL AREA DEL CARIBE 1990-1998

4.3.1. INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PAISES DEL AREA DEL CARIBE 1990-1993 (Toneladas)

El intercambio comercial de la ciudad de Cartagena con los países del área del Caribe en la primera parte de la década de los noventa se dio por intermedio de la empresa Puertos de Colombia (Colpuertos) y de acuerdo con las estadísticas procesadas por el DANE el comercio hacia los países del área del Caribe presentó un gran descenso durante este periodo, nuestras exportaciones cayeron en los niveles de crecimientos traídos durante las dos décadas anteriores, mientras que las importaciones no sufrieron mayores modificaciones con respecto a los niveles bajos que experimentaron durante la década de los 80's.

Cuadro 4.1

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERCIAL
1990	109.551	21.168	88.383
1991	96.354	21.084	75.270
1992	96.747	27.485	69.262
1993	98.531	41.575	56.956

Fuente : DANE

En el periodo de tiempo comprendido entre 1990 y 1993 las exportaciones realizadas por la empresa Puertos de Colombia a los países del área del Caribe se caracterizaron por la disminución de las mismas, en el año 1990 las exportaciones ascendieron a 109.551 esto se debio principalmente a la adopcion de las politicas Neoliberales que trajeron consigo la apertura hacia los mercados internacionales, las exportaciones disminuyeron en un 12% hasta llegar a 96.354 en 1991, para el año 92 tuvieron un leve ascenso del 1% y se ubicaron en 96.747. en el año 93 se ubicaron en 98.531 ascendiendo en un 2% con respecto al año inmediatamente anterior.

Las importaciones en este mismo periodo tuvieron un comportamiento ascendente entre el año 1990 y el año 1993 tuvieron un incremento del 90% al pasar de 21.168 en el año 1990 a 41.575 en el año 1993, sin embargo este crecimiento todavía es poco representativo sobre el total de las importaciones que de los diferentes países llegan a Cartagena.

4.3.2. INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PAISES DEL AREA DEL CARIBE

1994-1998 (Toneladas)

El intercambio comercial de la ciudad de Cartagena con los países del área del Caribe en la segunda mitad de la década de los noventa se realizó a través de los diferentes muelles privados que hacen parte del puerto marítimo de la ciudad de Cartagena, para efecto de este análisis tomaremos las exportaciones e importaciones realizadas por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena por ser el puerto más representativo de la ciudad.

Cuadro 4.2

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERCIAL
1994	122.348	25.528	96.820
1995	146.852	24.184	122.668
1996	165.441	59.192	106.249
1997	109.217	45.801	63.416
1998	92.153	18.022	74.131

Fuente : Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

El intercambio comercial con los países del área del Caribe representa solo el 26% del total de las exportaciones realizadas por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y el 3% del total de las importaciones. Estas exportaciones se han caracterizado por una excesiva inestabilidad para los años 95 y 96 tuvieron una tasa de crecimiento del 20% y 13% respectivamente, hasta ubicarse en el año 1996 en 165.441 toneladas, la mayor cifra exportada por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en los últimos años, mientras que para los años 97 y 98 presentaron decrecimiento de 34% y del 16% respectivamente. En lo que respecta a las importaciones estas presentaron un decrecimiento entre el año 94 y 95 del 5% y para los años 95 y 96 presentaron un notorio incremento del 145% al pasar de 24.184 toneladas en 1995 a 59.192 toneladas en el año 1996 la mayor cifra alcanzada por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, para los años 97 y 98 presentaron decrecimientos del 23% y del 61% respectivamente.

La balanza comercial con los países del área del Caribe se ha caracterizado por tener saldos favorables hacia nuestra ciudad, nuestras exportaciones siempre ha representado un 80% del total del comercio exterior con esos países, mientras que nuestras importaciones solo han sido el 20% del total del comercio exterior.

En lo referente a nuestras relaciones comerciales con cada uno de los países del área del caribe podemos destacar que los principales importadores de nuestros productos son República Dominicana al cual exportamos 209.641 toneladas lo

que representa el 33% del total exportado al área del Caribe, le sigue Panamá al cual se exportaron 110.211 toneladas lo que representa el 17% del total exportado al área, después se encuentran Costa Rica, Puerto Rico, Jamaica y Cuba los cuales importaron el 13%, el 10%, 9%, y el 3% del total de toneladas exportadas por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena al área del caribe en los años 1994-1998. En el caso de las importaciones los países que tuvieron mayor participación fueron Panamá, Puerto Rico y Cuba los cuales tuvieron una participación de mas del 82% del total de las importaciones realizadas con los países del área del Caribe, las importaciones de Panamá ascendieron a 68.062 toneladas, las de Puerto Rico a 42.817 toneladas mientras que las de Cuba fueron de 37.279 toneladas.

4.4. INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PAISES DEL RESTO DEL MUNDO 1994-1998

Las relaciones comerciales con los países del resto del mundo a diferencia de los países del área del Caribe se han caracterizado por tener una balanza comercial negativa, nuestras exportaciones a esos países solo han representado el 25% del total del comercio exterior de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena mientras que las importaciones representaron el 75%.

Cuadro 4.3

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERCIAL
1994	348.223	825.325	(477.102)
1995	269.146	765.852	(496.706)
1996	414.720	884.200	(469.480)
1997	586.976	1.086.269	(499.293)
1998	264.058	811.836	(547.778)

Fuente : Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

Los principales países exportadores a nuestra ciudad en el periodo comprendido entre los años 1994 y 1998 fueron Estados Unidos con 208.947 toneladas lo que representa el 15% del total de toneladas exportadas, seguido por Holanda con 147.742 toneladas y España con 102.262 toneladas. En lo que respecta a las importaciones los principales países importadores fueron Estados Unidos con 941.240 toneladas lo que representa el 29% del total de toneladas importadas, en el segundo lugar se encuentra México con 377.458 toneladas lo que representa el 12% del total de toneladas importadas y en tercer lugar se encuentra España que importó un total de 271.616 toneladas lo que representa el 8% del total de toneladas importadas.

CONCLUSIONES

Con base en el estudio que a lo largo de nuestra investigación desarrollamos y teniendo en cuenta que la evaluación llevada a cabo se realizó teniendo como énfasis en la eficiencia de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y en las relaciones comerciales con los países del área del Caribe. Podemos concluir lo siguiente :

- ❖ Pasado el primer quinquenio, desde que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena asumió la dirección, administración y control del puerto marítimo de Cartagena (anteriormente administrado por la empresa Puertos de Colombia), y basado en el esquema planteado por la Ley 1ª de 1991, el manejo portuario se ha desarrollado en forma acertada y acorde con las nuevas tendencias de la internacionalización de la economía colombiana.

- ❖ Consideramos importantes los logros en materia de innovación tecnológica, que ha arrojado como consecuencia, un aumento en la eficiencia en la prestación de los servicios.

- ❖ La seguridad ha mejorado en comparacion con los antecedentes que se tienen de la empresa puertos de Colombia (Colpuertos) de la cual tenemos conocimiento que se presentaban perdidas de mercancías y falta de control en las normas de seguridad social.

- ❖ Debido a la diferencia de los volúmenes movilizados no se puede hacer una comparacion mas consistente de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena con los demas puertos del mundo.

- ❖ Las relaciones comerciales con los países del area del Caribe en los últimos años ha venido en descenso muy a pesar de los esfuerzos realizados por el gobierno nacional para incrementar estas actividades.

- ❖ La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en los últimos años ha realizado avances importantes en la modernización de sus instalaciones y en la actualidad se esta trabajando en la construcción de un nuevo muelle marginal con el fin de incrementar a nueve sus puestos de atraque y disminuir las posibilidades de que buques no encuentren puesto de atraque a la hora de su arribo al puerto de Cartagena.

- ❖ Los usuarios de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena cada día se sienten mas satisfecho debido a la prestacion eficiente de los servicios que esta les ofrece.

- ❖ La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena esta tratando de especializar en la carga de los contenedores y en ser el principal puerto de contenedores de Colombia.

- ❖ El analisis comparativo entre la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y las principales sociedades portuarias de Colombia no demuestra que nuestra sociedad portuaria es la quinta sociedad portuaria en el movimiento de carga del pais y se esta esforzando por ser la principal sociedad portuaria sobre el mar Caribe.

- ❖ Las relaciones comerciales con los paises del area del Caribe se han caracterizado por tener una balanza comercial favorable mientras que las relaciones comerciales con los paises del resto del mundo por tener un balance negativo.

El objetivo de este trabajo además de cumplir como requisito para optar él titulo de economista también fue el de suministrar un material de consultas para las próximas generaciones sobre la eficiencia en la prestación de los servicios de la

Sociedad Portuaria Regional Cartagena y sus principales actividades comerciales con los países del área del Caribe.

RECOMENDACIONES

A pesar de los esfuerzos realizados por la Sociedad Portuaria Regional Cartagena para incrementar su eficiencia y competitividad, es muy importante que la sociedad mire hacia los grandes e importantes puertos del mundo, con el fin de lograr convenios de capacitación o intercambio en todo los niveles y así seguir logrando una mayor eficiencia en el manejo portuario.

Nuestro país requiere urgentemente un mayor desarrollo en la infraestructura terrestre (mejores carretera y una vía férrea mas desarrollada) que acompañado con el notable desarrollo del sector portuario nos permita llegar a niveles de competitividad deseables.

Mejorando la infraestructura terrestre, elevando los niveles de industrialización y comprometiendo aun más al gobierno nacional nuestros puertos Colombianos dejarían de ser relegado en el bloque de países en vías de desarrollo y se convertiría en uno de los países competitivos en el comercio exterior en post de los demás países que llevan la batuta a nivel mundial.

las importaciones hacia nuestro país, con el fin de estimular aun más el comercio exterior.

La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena debe seguir explotando sus puntos fuertes como son la movilización de carga en contenedor y su seguridad con el fin de ser no solo el puerto más seguro de Colombia sino también el primer puerto de contenedores de Colombia.

BIBLIOGRAFIA

SUNKEL, Oswaldo. Desarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo. México siglo XXI 1970.

BARRIOS DE CASTRO, Antonio. Una interpretación del modelo latinoamericano en América Latina. Santiago de Chile, Editora Universitaria 1969.

ANUARIO DE COMERCIO EXTERNO, de 1985 a 1997

REVISTA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS

FONDO DE PROMOCION DE EXPORTACIONES COLOMBIANAS. PROEXPO COLOMBIA. El Caribe y su comercio en Colombia. Bogotá : Gráficas Gloria, 1997. 1-250p.

LLERAS RESTREPO, Carlos. Comercio internacional. Instituto colombiano de administración INCOLDA. Medellín: Editorial Bedut, 1965. 39-73p.

MERCADO H., Salvador. Comercio internacional México: Limusa, 1994. 219-220, 226-227p.

VERGEL SALVADOR, Enrique. La privatización portuaria y su impacto en el comercio exterior. Uniandes, facultad de economía 1998 Bogotá.

MENDEZ A, Carlos. Metodología. Mc Graw Hill Interamericana, S.A. segunda Edición 1998 Santafe de Bogotá

BACKHOUSE, Roger, Historia del análisis económico moderno.

El Caribe y su comercio con Colombia, PROEXPO Bogotá 1977

El Caribe hacia el 2000 Desafío y Opciones, Editorial nueva sociedad Unitar Invesp.

Revista Dyners, Marzo 1999 pag 60-63. Año XXXVI N° 348 Santafe de Bogota

OCAMPO; Jose Antonio . Apertura economica colombiana, revista de la cepal 1997

DIAN, Boletin de Comercio Exterior. Santafe de Bogota 1998

MORENO A, Domingo. URREGO M Caroline. Y VERGARA P Ernesto. Estatutos de puerto maritimos consorcio latinoamericano. INATLANTIC S.A 1995

FORMATO DE ENCUESTA

Nombre del encuestado _____

Nombre de la empresa en que se desempeña _____

1) La empresa para la cual Ud. trabaja es una:

Agencia naviera _____ ó una SIA _____

Si la empresa es una SIA pasar a la pregunta 11

2) Que tan eficiente es el servicio de muellaje que presta la SPRC.

Muy bueno _____ Bueno _____ Regular _____

Malo _____

3) Considera usted que son muchos los requisitos a cumplir para obtener el servicio de muellaje.

Sí _____

No _____

4) Tienen la SPRC la capacidad instalada para prestar a sus naves el servicio de muellaje.

Sí _____

No _____

5) Tienen las naves representadas por ustedes que someterse constantemente a ordenes de prioridades para obtener el servicio de muellaje.

Sí _____

No _____

6) Son sometidas sus naves a tiempo de espera en muellaje.

Muy frecuentemente _____

Frecuentemente _____

Muy poco _____

7) Como es el servicio de remolcadores prestados por los operadores portuarios en la SPRC.

Muy bueno _____ Bueno _____ Regular _____
Malo _____

8) Considera usted que los equipos utilizados por los operadores portuarios para realizar las maniobras de atraque y desatraque por remolcador son:

Muy eficiente _____ Eficiente _____ Poco
eficiente _____

9) Como calificaría usted el servicio de pilotaje prestado por los operadores portuarios en la SPRC.

Muy bueno _____ Bueno _____ Regular _____
Malo _____

10) Cree usted que los operadores portuarios cuentan con personal capacitado para prestar los servicios de pilotaje en la SPRC.

Sí _____ No _____

11) Cuantas Toneladas considera usted que esta en capacidad de movilizar la SPRC con sus modernos equipos en una hora.

De 0 a 40 _____ De 40 a 80 _____ Mas de 80 _____

12) Cuantas Toneladas considera usted que esta en capacidad de descargar la SPRC con sus modernos equipos en una hora.

De 0 a 40 _____ De 40 a 80 _____ Mas de 80 _____

13) Cuantos contenedores cree usted que puede estibar la SPRC en una hora.

De 0 a 20 _____ De 20 a 40 _____ Mas de 40 _____

14) Cuantos contenedores cree usted que puede desestibar la SPRC en una hora.

De 0 a 20 _____ De 20 a 40 _____ Mas de 40 _____

15) Cuantas maquinarias autopropulsadas cree usted que esta en capacidad de movilizar la SPRC en una hora.

De 0 a 20 _____ De 20 a 40 _____ Mas de 40 _____

16) Cuantos contenedores de 20" cree usted que la SPRC esta en capacidad de llenar en una hora.

De 0 a 20 _____

De 20 a 40 _____

Mas de 40 _____

17) Cuantos contenedores de 20" cree usted que la SPRC esta en capacidad de vaciar en una hora.

De 0 a 20 _____

De 20 a 40 _____

Mas de 40 _____

18) Cuantos contenedores de 40" cree usted que la SPRC esta en capacidad de llenar en una hora.

De 0 a 20 _____

De 20 a 40 _____

Mas de 40 _____

19) Cuantos contenedores de 40" cree usted que la SPRC esta en capacidad de vaciar en una hora.

De 0 a 20 _____

De 20 a 40 _____

Mas de 40 _____

20) Desde que la SPRC esta administrando el puerto marítimo de Cartagena los tramites legales:

Disminuyeron_____ Permanecieron constante_____

Aumentaron_____

CRONOGRAMA

Elección Del Tema	Abril 1998
Presentación De La Propuesta	Mayo 1998
Recolección De La Información	Julio – Diciembre 1998
Procesamiento De La Información	Enero – Marzo 1999
Elaboración Trabajo De Grado	Abril - Mayo 1999
Entrega Trabajo De Grado	Mayo 1999

PRESUPUESTO Y FINANCIACION

0.10.1 PRESUPUESTO

Gastos	
Papelería	350.000
Fotocopias	320.000
Disquetes	50.000
Alquiler computadora	200.000
Transcripción	300.000
Visitas varias (transporte)	220.000
Refrigerios	100.000
Aseorías externas	500.000
Subtotal	2.040.000
10% imprevisto	204.000
TOTAL GASTO	2.244.000

0.10.2 FINANCIACION

Ingresos

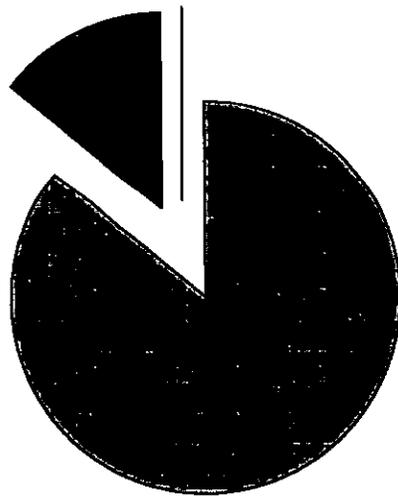
Recursos propios

2.244.000

TOTAL INGRESOS**2.244.000**

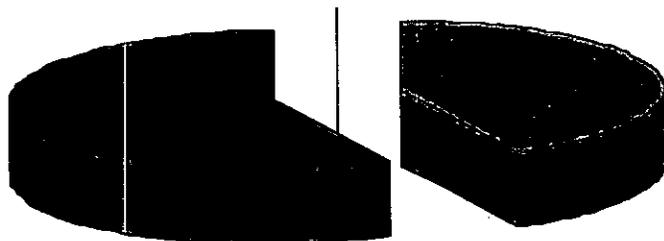
ANEXOS

EFICIENCIA DEL SERVICIO DE MUELLAJE

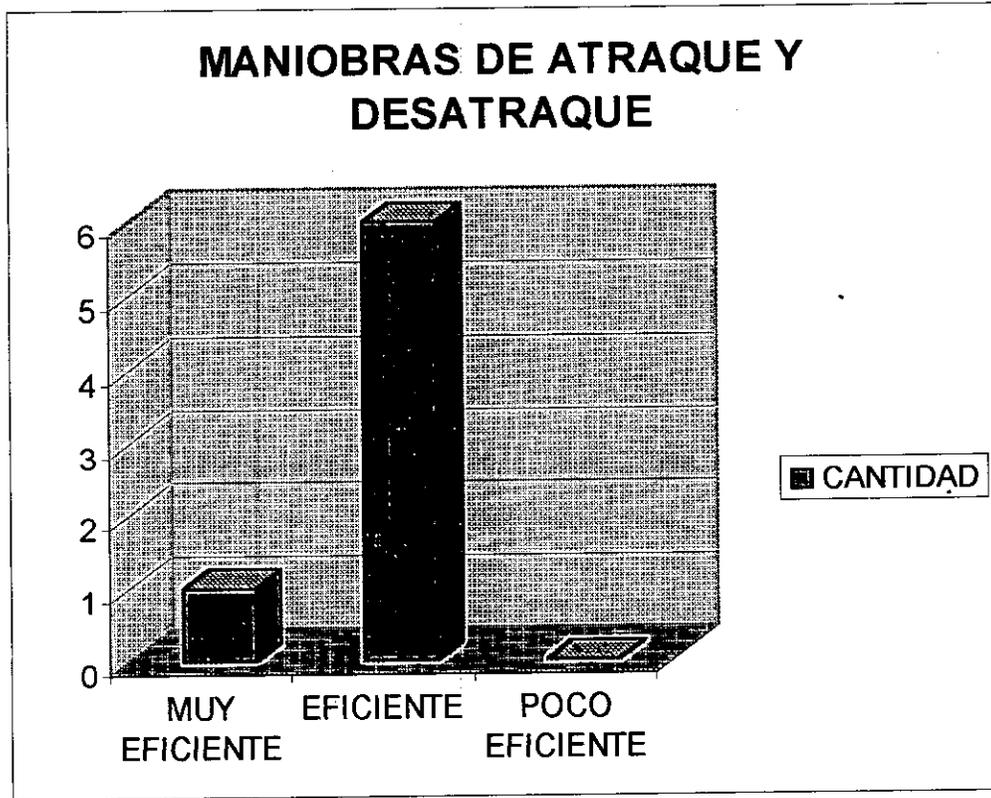


- MUY BUENO
- BUENO
- REGULAR
- MALO

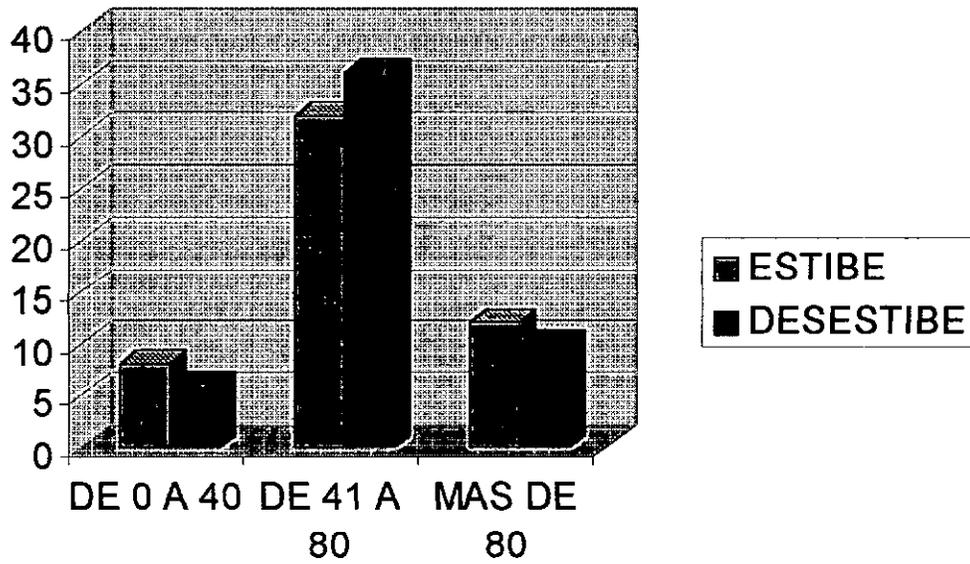
EFICIENCIA DEL SERVICIO DE REMOLCADOR

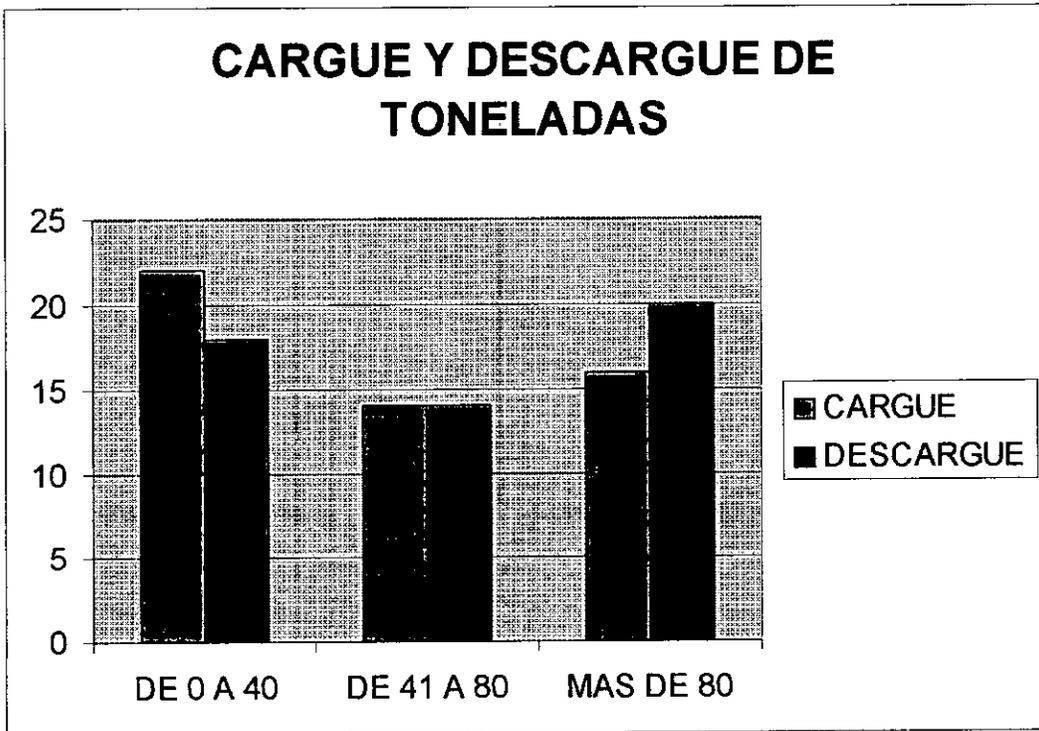


- MUY BUENO
- BUENO
- REGULAR
- MALO

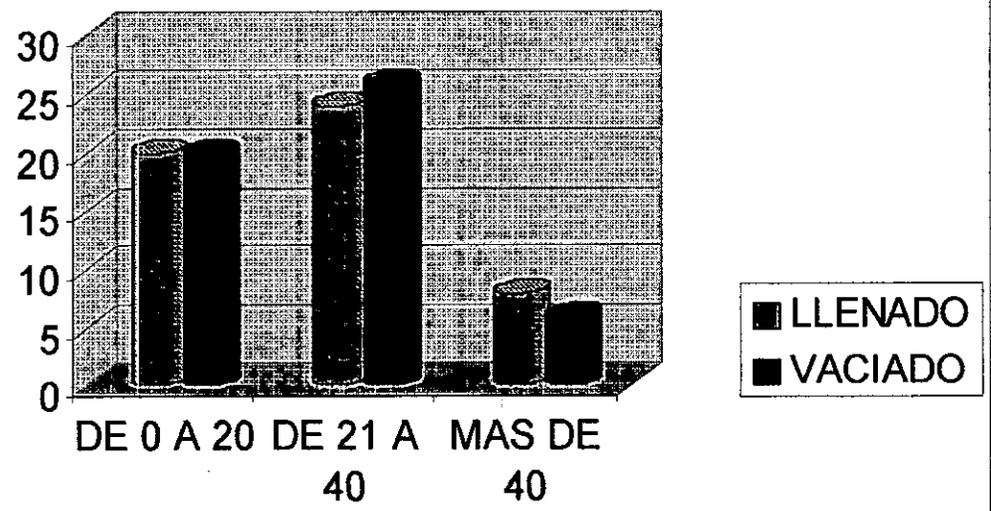


ESTIBE Y DESESTIBE DE CONTENEDORES

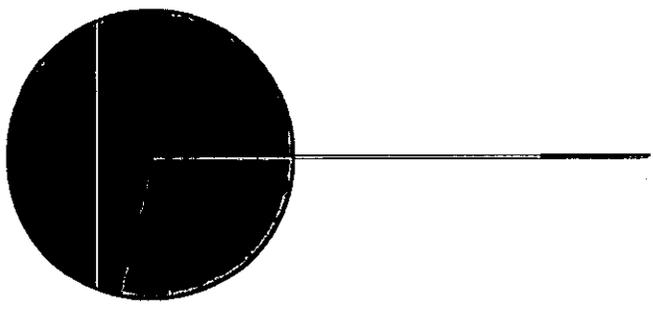




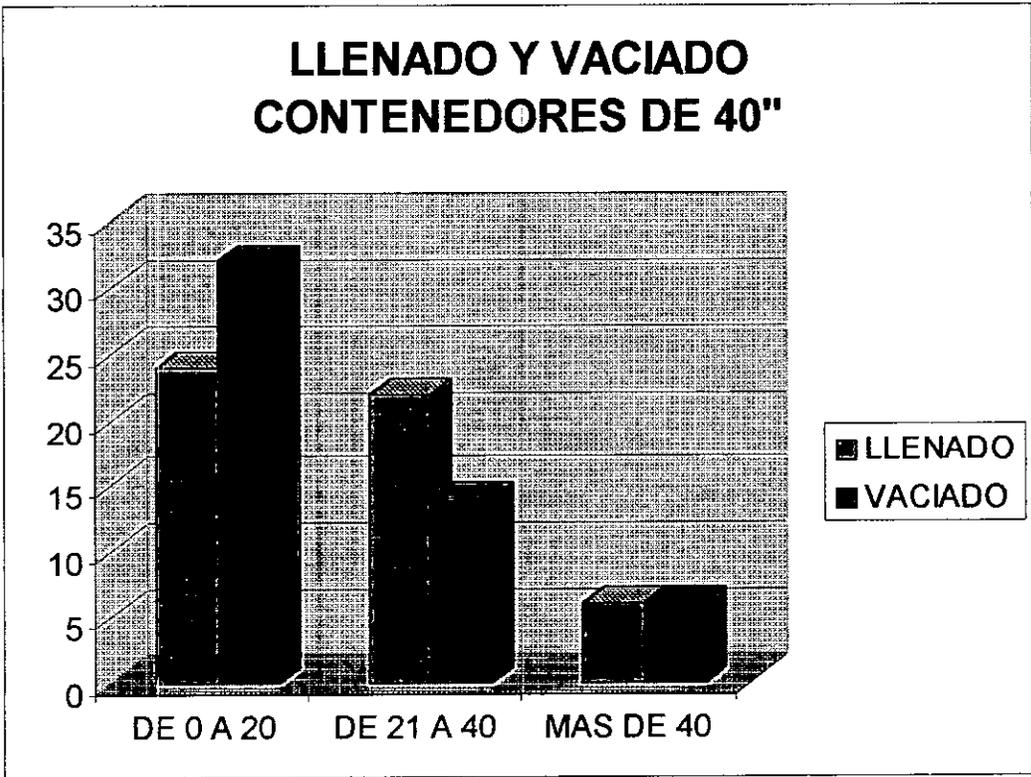
LLENADO Y VACIADO DE CONTENEDORES DE 20"



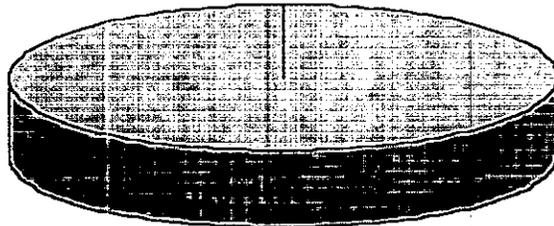
SERVICIO DE PILOTAJE



- MUY BUENO
- BUENO
- REGULAR
- MALO



TIEMPO DE ESPERA EN EL MUELLE

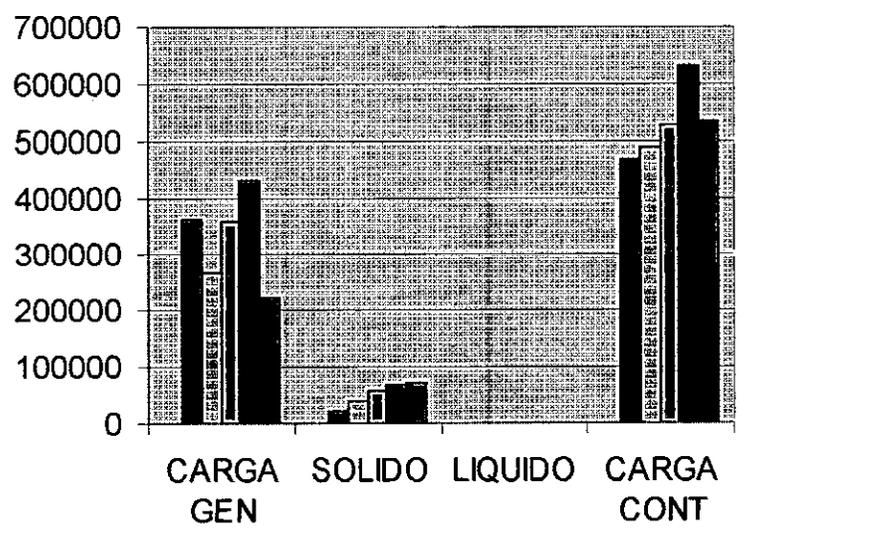


■ MUY FRECUENTE

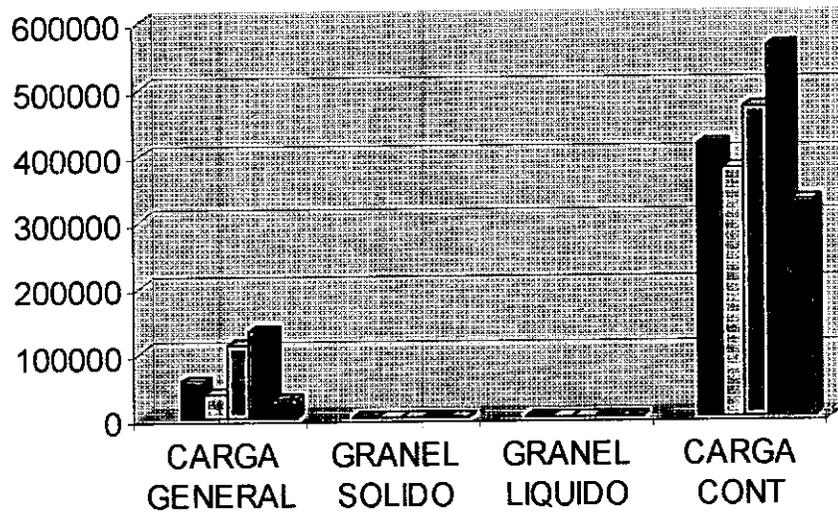
■ FRECUENTEMENTE

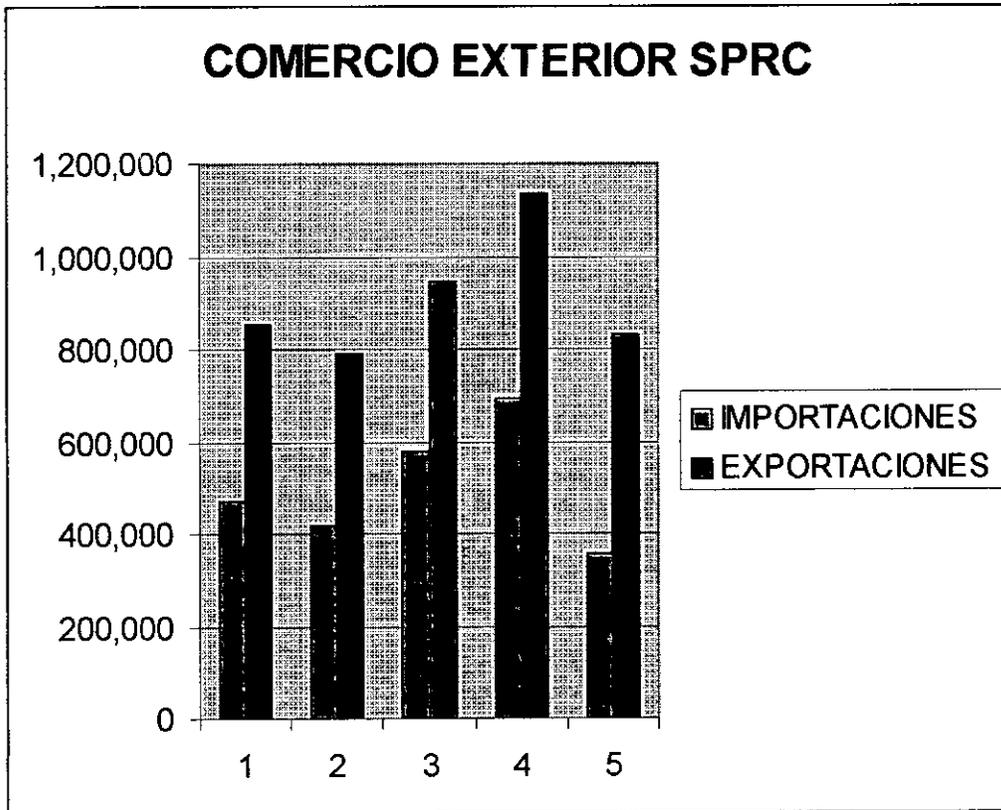
■ MUY POCO

IMPORTACIONES POR TIPO DE CARGA

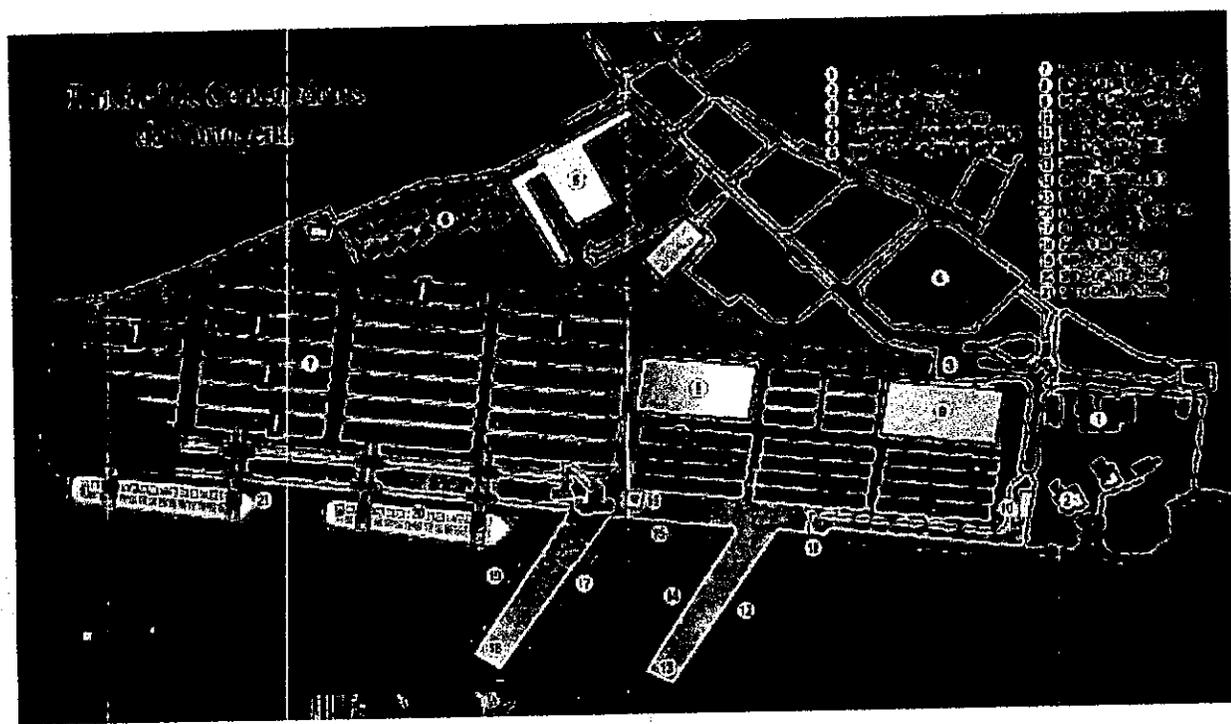


EXPORTACIONES POR TIPO DE CARGA

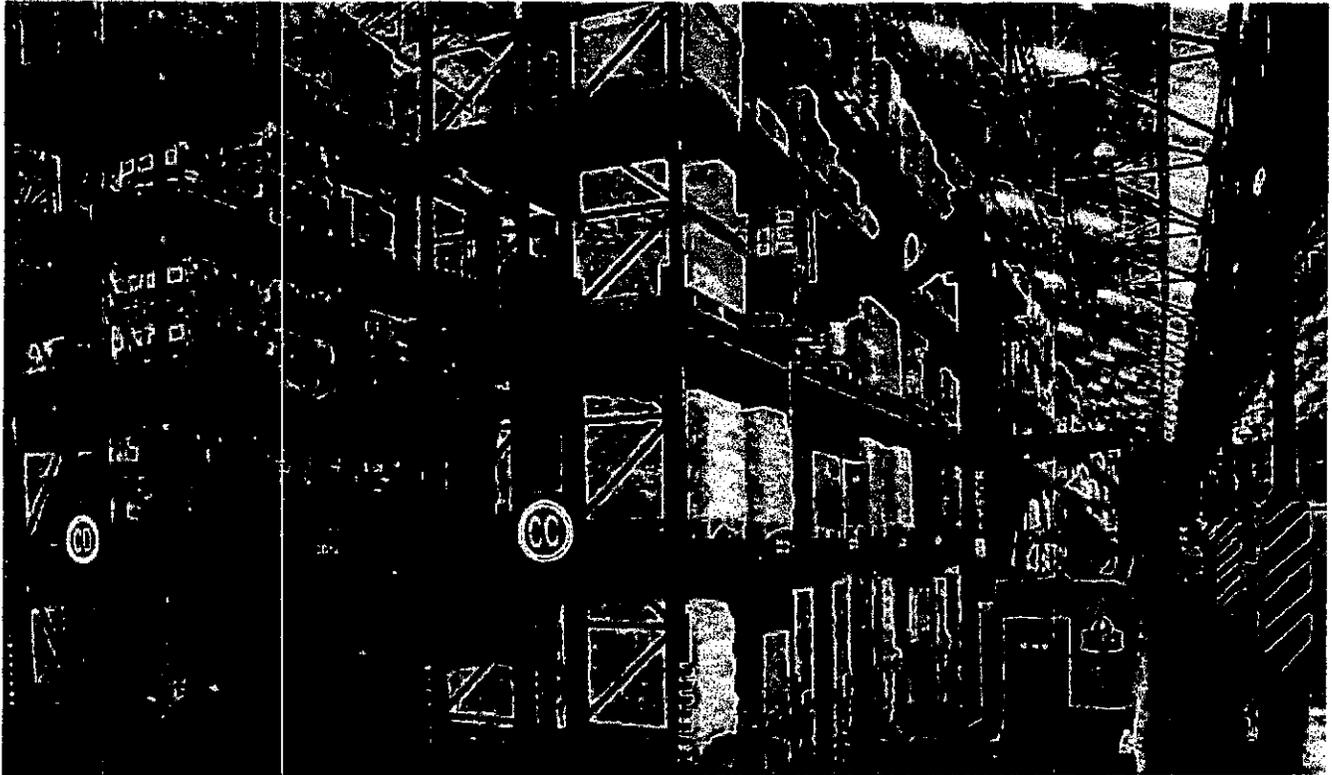




PLANO DEL TERMINAL SPRC



BODEGAS SPRC



PATIO DE CONTENEDORES Y MUELLE

