



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Facultad de Ciencias Económicas

Programa de : **ECONOMIA.**

DE : COMITE DE GRADUACION

PARA : Dr. PABLO HERRERA B

REFERENCIA : Tesis de Grado

FECHA: OCTUBRE 18 de 1990.

Para su consideración y estudio remito a Ustedes la Tesis de Grado ; **ANALISIS DEL COMERCIO EXTERIOR A TRAVES DEL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA Y SU PARTICIPACION EN LA ECONOMIA BOGOTIVARENSE EN EL PERIODO 1987 - 88.**

Presentada por los Señores : **MARTIN BONILLA MORALES**
LENIS PADILLA CASTILLO

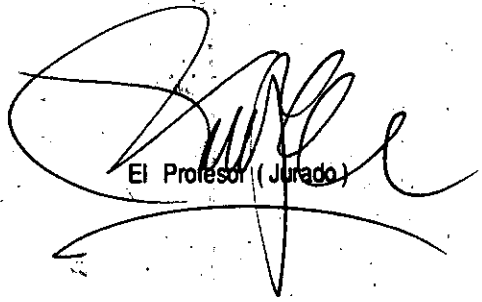
Sírvanse remitir el Concepto respectivo en el original de esta hoja , marcando con una **x** los términos de ;

- APROBADA :**
- MERITORIA :**
- LAUREADA:**
- NO APROBADA (motivo)**

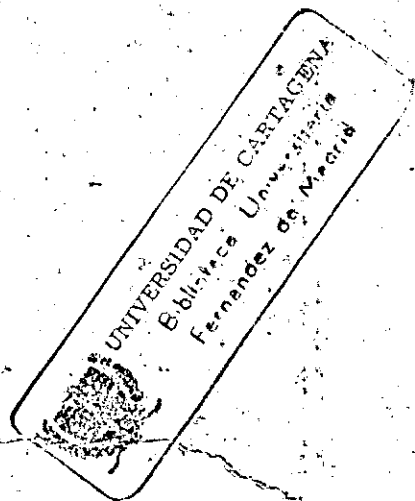
Observaciones :

Plazo de entrega 30 días a partir de la fecha .

Cordialmente ,


El Profesor (Jurado)

ANALISIS DEL COMERCIO EXTERIOR A TRAVES DEL TERMINAL MARI
TIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA Y SU PARTICIPACION EN LA ECO
NOMIA BOLIVARENSE EN EL PERIODO DE 1987 - 1988



MARTIN BONILLA MORALES
LENIS PADILLA CASTILLO

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

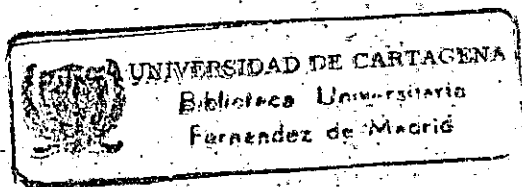
Cartagena, septiembre de 1990

T
382.09861
8715

3

ANALISIS DEL COMERCIO EXTERIOR A TRAVES DEL TERMINAL MARI
TIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA Y SU PARTICIPACION EN LA ECO
NOMIA BOLIVARENSE EN EL PERIODO DE 1987 - 1988

MARTIN BONILLA MORALES
LENIS PADILLA CASTILLO



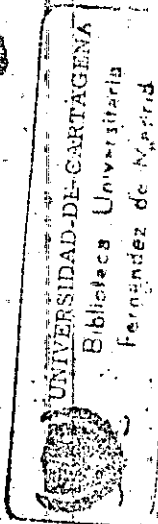
Trabajo de Grado presentado co
mo requisito parcial para optar
al Título de Economistas

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

SCIB

00025643

Cartagena, septiembre de 1990



Cartagena, 28 de septiembre de 1990

Señores
COMITE DE GRADUACION
Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Cartagena
E. S. D.

Estimados señores:

Nos es grato presentarles nuestra tesis de grado titulada "ANALISIS DEL COMERCIO EXTERIOR A TRAVES DEL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA Y SU PARTICIPACION EN LA ECONOMIA BOLIVARENSE EN EL PERIODO 1987 - 1988", para su estudio y posterior aprobación.

No siendo otro el particular,

Atentamente,


MARTIN BONILLA MORALES


LENIS PADILLA CASTILLO



fundación tecnológica
antonio de arévalo

tecnar

Resolución Aprobación del ICFES 003280 de Dic. 23 de 1988
Personería Jurídica de Mineducación 322 de Enero 23 de 1985

Cartagena, 25 de Septiembre de 1990

Señores
MIEMBROS DEL COMITE DE GRADUACION UNIVERSIDAD
DE CARTAGENA
Facultad de Ciencias Económicas - Programa de Economía
Ciudad

Apreciados señores:

La presente es con el propósito de rendir concepto sobre la tesis de grado titulada "ANALISIS DEL COMERCIO EXTERIOR QUE SE DA A TRAVES DEL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA Y SU PARTICIPACION EN LA ECONOMIA BOLIVARENSE EN EL PERIODO 1987-1988" a la cual he servido como asesor en la elaboración de todos sus capítulos, este estudio ha sido elaborado por los egresados MARTIN GERARDO BONILLA MORALES y SENIS MARGARITA PADILLA CASTILLO.

Considero que este estudio está habilitado para ser aceptado como requisito de grado para que los egresados opten el título de Economista.

Atentamente,

LUIS DONALDO MIRANDA OROZCO
Director Programa Admón. Naviera
y Portuaria

Asesor Presidente

LDMO/ncp.-

AGRADECIMIENTOS

Los autores expresan sus más sinceros agradecimientos:

Al doctor LUIS D. MIRANDA O, Asesor y Presidente de nuestra tesis, quien nos supo guiar a lo largo de su elaboración, permitiendo de esta forma lograr la culminación de esta meta.

Al señor HERNANDO PIÑA, Instructor de la Escuela Portuaria del Terminal Marítimo de Cartagena, por su colaboración en cuanto a datos estadísticos sin los cuales hubiese sido imposible la realización de la presente.

Indudablemente tenemos que hacer referencias a una serie de instituciones que también nos colaboraron para poder realizar este trabajo, son ellas:

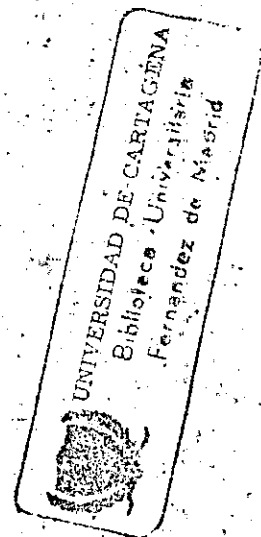
PROEXPO. CARTAGENA, en especial al doctor ALFREDO GARCIA DE ZUBIRIA, Gerente de esta entidad.

BIBLIOTECA BARTOLOME CALVO, es especial al señor ANIBAL

PEREZ.

Los demás, gracias una vez más y que Dios los acompañe tanto a ustedes como a nosotros para seguir sirviendo de buena voluntad.

Los Autores



DEDICATORIA

A Dios, un amigo que sabe esperar.

A mi madre, ALIX MORALES y a mi tia FERNANDA MORALES, que con su dedicación y estímulo me ayudaron a culminar este estudio. Con su apoyo y moral hicieron posible alcanzar este objetivo.

A mis hermanas, LELIA, MARIA NINFA y CLAUDIA, que con su comprensión y orientación me ayudaron a buscar un mejor futuro.

Y en especial a mis queridas sobrinas, ANGELIQUE PATRICIA PAJARO y MAYRA ALEJANDRA SALAZAR, quienes le han dado felicidad a mi vida y a quienes les deseo un futuro próspero y venturoso.

MARTIN GERARDO BONILLA M

9

DEDICATORIA

A mis padres, NESTOR PADILLA y CARLINA CASTILLO, a quienes debo mucho de lo que hoy soy, quienes con mucho esfuerzo y con su apoyo decidido y permanente han inspirado en mí el deseo de superación y el logro de la meta que he alcanzado.

A mis hermanos, por su incansable fé en mí.

A mis sobrinos, JOSE ALEJANDRO y MARIA CLAUDIA, a quienes les deseo lo mejor en esta vida.

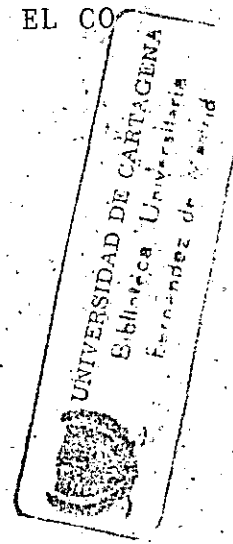
Y de esta manera muy especial, a la hermana que Dios me ha dado, mi mejor amiga, ESTHER MARIA CASTILLO ... porque siempre ha estado allí.

LENIS PADILLA CASTILLO

TABLA DE CONTENIDO

	Pág
INTRODUCCION	1
0.1 PLANTEAMIENTO Y FORMULACION DEL PROBLEMA	4
0.2 DELIMITACION DEL TEMA	5
0.2.1 Delimitación Formal	5
0.2.1.1 Tiempo	5
0.2.1.2 Espacio	5
0.2.2 Delimitación Material	5
0.2.2.1 Variable Dependiente	5
0.2.2.2 Variable Independiente	6
0.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION	6
0.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	7
0.4.1 Objetivo General	7
0.4.2 Objetivos Específicos	7
0.5 MARCO TEORICO	8
0.6 FORMULACION DE LA HIPOTESIS	12
0.6.1 Hipótesis General	12
0.6.2 Hipótesis de Trabajo	12
0.7 OPERACIONALIZACION DE LA HIPOTESIS	12
0.7.1 Definiciones Conceptuales	13

0.7.2	Definiciones Operativas	14
0.8	METODOLOGIA	15
0.8.1	Tipo de Problema	15
0.8.2	Diseño Documental	15
1.	ANÁLISIS DEL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO	16
1.1	ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL COMERCIO EXTE RIOR COLOMBIANO	16
1.2	CARACTERÍSTICAS DEL COMERCIO EXTERIOR CO LOMBIANO	18
1.2	ORGANISMOS QUE REGULAN Y FOMENTAN EL CO MERCIO EXTERIOR COLOMBIANO	21
1.3.1	PROEXPO	22
1.3.1.1	Definición	22
1.3.1.2	Objetivos	22
1.3.1.3	Importancia	26
1.3.2	INCOMEX	28
1.3.2.1	Definición	28
1.3.2.2	Objetivos	29
1.3.2.3	Importancia del Organismo	33
1.4	INTERCAMBIOS COMERCIALES COLOMBIANOS CON GRANDES BLOQUES COMERCIALES	35
2.	ASPECTOS GENERALES DEL TERMINAL MARITIMO Y	

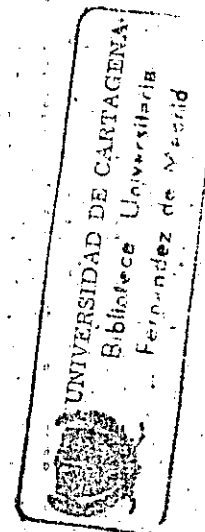


	Pág
FLUVIAL DE CARTAGENA	41
2.1 RESEÑA HISTORICA DEL TERMINAL	41
2.2 SERVICIOS QUE PRESTA EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA	44
2.2.1 Servicios Marítimos y Fluviales a las Embarcaciones	46
2.2.2 Servicios a las Embarcaciones en Puerto	47
2.2.3 Servicios a la Carga	48
2.2.4 Servicios Varios	50
2.3 EMBARCACIONES A LAS CUALES SE LES PRESTAN SERVICIOS	51
2.4 TIPOS DE CARGAMENTOS	53
2.5 ORGANIZACION ADMINISTRATIVA	55
2.6 CARACTERISTICAS DEL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA	59
2.6.1 Instalaciones Portuarias	60
2.6.2 Equipos Operativos	62
3. LAS IMPORTACIONES POR EL TERMINAL MARITIMO	65
3.1 CARACTERISTICAS DE LAS EXPORTACIONES	65
3.1.1 Tipo de Producto que se Exporta	66
3.1.2 Volumen de Carga por Exportación	68
3.2 EMPRESAS BOLIVARENSES QUE EXPORTAN A TRA VES DEL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CAR	

	Pág
TAGENA PRODUCTOS QUE EXPORTA Y PAISES DESTINATARIOS	73
3.3 TRAMITES DE LAS EXPORTACIONES ANTE EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA	78
3.3.1 Reserva	79
3.3.2 Radicación - Entrada	80
3.3.3 Descargue	80
3.3.4 Radicación - Salida	81
3.4 ESTIMULOS DIRECTOS A LAS EXPORTACIONES	81
3.4.1 Otorgamiento de CERT y Crédito para las Exportaciones	82
3.4.2 Plan Vallejo	82
3.4.3 Agilización de Trámites	84
4. IMPORTACIONES POR EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA	86
4.1 PRODUCTOS IMPORTADOS POR EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA	87
4.2 CLASES DE EMPAQUES UTILIZADOS EN LA IMPORTACION	89
4.3 VOLUMEN DE CARGA POR IMPORTADORES	89
4.4 ORIGEN DE LOS PRODUCTOS IMPORTADOS	92
4.5 TRAMITES DE UNA IMPORTACION ANTE EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA	95

	Pág.
4.5.1	Reserva 95
4.5.2	Radicación 97
4.5.3	Cargue 97
4.5.4	Radicación - Salida 98
4.6	RACIONALIZACION DE LAS POLITICAS DE CONTROL DE LAS IMPORTACIONES Y DE PROTECCION A LA INDUSTRIA NACIONAL 99
4.6.1	Reforma Arancelaria 99
4.6.2	Traslado Gradual y Selectivo de Partidas Arancelarias del Régimen de Prohibida Im- portación al de Licencia Previa y de Este- Ultimo al de Libre Importación 100
4.6.3	Racionalización y Flexibilización Progre- siva en el Manejo del Régimen de Licencia Previa 101
4.6.4	Integración Regional y Subregional 102
5.	EL TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL EN EL PUERTO DE CARTAGENA 105
5.1	ASPECTOS GENERALES 105
5.2	LAS CONFERENCIAS MARITIMAS 107
5.2.1	Ventajas del Sistema de Conferencias 107
5.2.2	Estímulos de las Conferencias Marítimas 108
5.2.2.1	Rebajas Diferidas 108

	Pág.
5.2.2.2 El Bono de Fidelidad	109
5.2.2.3 Sistema de Contrato o No Contrato	109
5.2.2.4 Las Tarifas	110
5.3 ORGANIZACION DEL TRANSPORTE MARITIMO	111
5.4 COMPOSICION DE LA TARIFA DE FLETE MA RITIMO	112
5.4.1 Clases de Tarifas	114
5.4.2 Factores que Inciden en la Determinación de los Fletes Marítimos	118
5.4.2.1 Características de la Carga	119
5.4.2.2 Volumen de la Carga	119
5.4.2.3 Posibilidad de Rápido Cargue	119
5.4.2.4 Daños	120
5.4.2.5 Posibilidades de Robo	120
5.4.2.6 Valor de la Mercancía	120
5.4.2.7 EMPaque	121
5.4.2.8 Estiba	121
5.4.2.9 Relación Peso - Medida	121
5.4.2.10 Cargas Pesadas	122
5.4.2.11 Gastos Extraordinarios	122
5.4.2.12 Carga Igual con Varias Salidas	122
5.4.2.13 Competencia	123
5.4.2.14 Costos Directos de Operación	123
5.4.2.15 Costo de Manejo	123



	Pág	
5.5	PRINCIPALES ORGANISMOS REGULADORES DEL TRANSPORTE MARITIMO	124
5.6	EVALUACION DE LAS MEDIDAS CONCERNIENTES A LA REESTRUCTURACION	126
6.	GRADO DE PARTICIPACION DEL SECTOR EXTERNO EN LA ECONOMIA BOLIVARENSE	128
6.1	EXPORTACIONES	129
6.2	IMPORTACIONES	132
6.2.1	Según Régimen	132
6.2.2	Importaciones Según Destino Económico	134
6.2.3	Importaciones Según Región de Procedencia	134
6.2.4	Comercio Exterior Registrado en Cartagena	136
6.3	BALANZA CAMBIARIA DEL DEPARTAMENTO DE BO LIVAR 1987 - 1988	139
6.4	TIPO DE CAMBIO	141
	CONCLUSIONES	
	RECOMENDACIONES	
	BIBLIOGRAFIA	

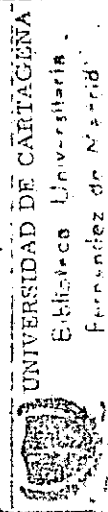
INTRODUCCION

El Comercio Exterior es una actividad esencial para el normal desempeño de una economía nacional, ya que éste es uno de los factores que influyen en el nivel de desarrollo económico social del país.

Colombia a pesar de ser un país subdesarrollado, en los últimos años ha experimentado un avance y un crecimiento económico, que se debe sin duda en parte al ensanche y diversificación de su comercio con el resto del mundo, lo cual ha influido en la ampliación de la satisfacción de las necesidades internas.

No podemos dejar a un lado la incidencia que ha tenido la empresa Puertos de Colombia en el incremento de intercambio de bienes de nuestro país y otras naciones del mundo.

Este intercambio de mercancías entre Colombia y el resto del mundo se efectúa fundamentalmente a través de los terminales marítimos, especialmente el de la ciudad de Carta



gena, hecho que contribuye grandemente en nuestro Comercio.

El presente estudio va encaminado a analizar el Comercio Exterior que se dá a través del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena. Así mismo a conocer qué tipo de productos se exportan e importan, qué cantidad, cuál es el origen, y el destino de las mismas y todo lo relacionado con esta actividad que se lleva a cabo por dicha empresa.

Este estudio estará conformado por varios capítulos, los cuales se resumen de la siguiente manera:

En el capítulo 1, se tratarán los aspectos generales del Comercio Exterior Colombiano con sus antecedentes históricos, características y desarrollo del mismo en los años 1987 - 1988.

En el capítulo 2, se contemplarán los aspectos generales del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena como son una breve reseña histórica, su organización administrativa y las características del Terminal Marítimo de Cartagena.

En el capítulo 3, se tratará sobre las exportaciones que se dan por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, o sea el tipo de producto y la cantidad que se exporta así

mismo las empresas que exportan por dicha empresa, los países destinatarios y las nuevas políticas de exportación.

En el capítulo 4, se tratará sobre las importaciones que se dan por dicha empresa, o sea el tipo de productos y la cantidad que se importa, así mismo, el origen de las importaciones y las nuevas políticas de importación.

En el capítulo 5, se contemplarán todo lo relacionado al sistema de transporte, aspectos generales, las conferencias marítimas, la organización del transporte marítimo en Colombia, la composición de las tarifas de fletes marítimos, principales organismos reguladores, dedidas concernientes a la reestructuración.

El capítulo 6, trataremos el grado de participación del Comercio Exterior que se dá por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena en la economía bolivarense, balanza cambiaria del Departamento de Bolívar y tipo de cambio.

0.1 PLANTEAMIENTO Y FORMULACION DEL PROBLEMA

Los primeros años de la década de los ochenta, fueron el comienzo de una fase de depresión y desequilibrio en todos los frentes de la economía colombiana, producto de muchos factores, entre estos tenemos el Comercio Exterior.

El Comercio Exterior Colombiano, comenzó a tener desde el inicio de esta década, un comportamiento recesivo, debido a que el país había registrado un déficit en su balanza comercial, ya que esta actividad comenzó a mostrar signos de deterioro, por primera vez, desde 1975 presentando una balanza comercial negativa. Esto se debe a la caída del volumen exportado de los términos de intercambio.

Puertos de Colombia ha sido una de las empresas que le ha dado una buena administración eficiente al comercio exterior colombiano, a través de sus terminales marítimos y fluviales en los principales puertos del país.

Siendo Cartagena, una de las ciudades que posee un terminal marítimo y fluvial muy importante para llevar a cabo esta actividad, nos hacemos los siguientes interrogantes:

Cómo se realiza el Comercio Exterior a través del Terminal



Marítimo y Fluvial de Cartagena?

Se dá en el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, una buena administración eficiente al Comercio Exterior?

0.2 DELIMITACION DEL PROBLEMA

0.2.1 Delimitación Formal

0.2.1.1. Tiempo

El presente estudio abarca el período comprendido entre 1987 a 1988.

0.2.1.2. Espacio

Este estudio se llevará a cabo en el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena.

0.2.2 Delimitación Material

0.2.2.1 Variable Dependiente

Desarrollo del Comercio Exterior en el Dpto de Bolivar.

0.2.2.2 Variable Independiente

Exportaciones que se dan por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena.

Importaciones que se dan por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena.

Generación de divisas.

Administración eficiente del Comercio Exterior por parte del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena.

0.3 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION

Teniendo en cuenta que el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena es una de las empresas más importantes del país que sirve indirectamente para realizar el Comercio Exterior nos proponemos llevar a cabo esta investigación que conlleve a un estudio del Comercio Exterior, tomando como base esta empresa que sirva de fundamento en un futuro no muy lejano a empresas a utilizar el Terminal Marítimo para exportar e importar, buscándole así la aplicabilidad económica, de tal forma que contribuya a un incremento económico de la misma.

Además, con respecto a otros estudios realizados referente a nuestro tema, hemos considerado lo importante que es hacer al Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena un análisis del Comercio Exterior que se da por esta empresa, tema que es de vital interés para todos aquellos estudiantes y personas que quieran informarse acerca del tema.

0.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

0.4.1 Objetivo General

Estudiar y analizar como se da el Comercio Exterior por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena y su participación en la economía bolivarensé.

0.4.2 Objetivos Específicos

Determinar y analizar la cantidad de productos que se exportan e importan a través de la empresa estudiada.

Determinar y analizar qué clases de productos se exportan e importan a través de esta empresa.

Conocer qué empresas exportan por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena.

Conocer y mostrar los medios de transporte que se utilizan en el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena.

0.5 MARCO TEORICO

El Comercio Exterior juega un papel muy importante en la economía de cada país ya que el beneficio de éste, según John Stuart Mill, consiste en el empleo más eficiente de los recursos productivo del mundo¹, afirmación que fué corroborada por la teoría de los costos comparativos por el mismo Milly David Ricardo, "Principio por el cual se establece que una de las condiciones técnicas dadas, el producto incrementado obtenible de la especialización y el cambio, en lugar de la autorquía y aislamiento económico, se maximizará si cada país o región se especializa en la producción de aquellos bienes o servicios en que tengan una ventaja comparativa máxima, es decir, su costo comparativo de producción sea mínimo²". Este principio es el

1. Paul A. Samuelson. Curso de Economía Moderna. Editorial Aguilar. Madrid, 1973. Pág 723
2. Arthur Seldon y F.G Pennace. Diccionario de Economía Ediciones Oikos-tav. Barcelona, 1975.



fundamento de la justificación del comercio internacional y del que también se desprenden innumerables ventajas, las cuales podemos encontrar bien sintetizadas cuando Paul Samuelson afirma que "El Comercio Exterior nos ofrece unos límites de posibilidades de consumo que nos proporcionan mayores cantidades de todos los bienes, que nuestra propia curva nacional de posibilidades límites de producción.

Ahora bien, los ingresos provenientes de las exportaciones representan un gran porcentaje del producto nacional bruto de las naciones clasificadas "en vías de desarrollo" ó subdesarrolladas, dentro de las cuales encontramos a nuestro país, por lo cual se acentúa la atención que estos países deben prestarle al Comercio Exterior y a todas las actividades o sectores que de él se derivan.

Los problemas del Comercio Exterior de nuestro país son sencillos y complejos. Al darse la independencia de Colombia, la primera reacción fué la de abrir las puertas de las aduanas para todos los países europeos, sin ninguna clase de restricciones, con excepción de España. Durante todo el siglo XIX las transacciones comerciales siguieron esta ruta.

En los primeros años del XX, el Comercio Exterior empezó a conformarse sobre base de cierta solidez aunque en muy

pequeña escala.

El Comercio Exterior de Colombia se basa en la exportación de productos primarios y en la importación de productos manufactureros. Por el lado de las exportaciones, junto con las remesas de oro tradicionales, aparece el café en cantidades que tienen para ésa, cierto valor ya apreciable, cuya exportación ha producido más del 80% de las divisas de que el país pueda disponer. Sus ascensos y caídas marcan el ritmo de toda la economía. Es una dependencia llena de peligros que nos mantienen atados a un sólo producto y a un producto de mercado muy frágil que sube y baja muchas veces sin razones visibles. Todos los Gobiernos al iniciarse señalan el problema y prometen reformas para redimirnos de esa servidumbre. Pero los años transcurren y el café sigue imperando como amo absoluto de nuestro Comercio Exterior.

Sólo en 1967 por medio del Decreto 444 del Gobierno Nacional se adopta por fin una política que trata de romper este estado de cosas, abriendo las puertas y cerrando organismos capaces de dar impulsos a exportaciones de otro género. Dicho Decreto marca las pautas que rigen en el Comercio Exterior del país, cuyas disposiciones son las siguientes:

a) Fomento y diversificación de las exportaciones.



- b) Aprovechamiento adecuado de las divisas disponibles.
- c) Control sobre la demanda de cambio exterior particularmente para prevenir la fuga de capitales y las operaciones especulativas.
- d) Estímulo a la inversión de capitales extranjeros en armonía con los intereses generales de la economía nacional.
- e) Repatriación de capitales y reglamentación de las inversiones colombianas en el exterior.
- f) Logro y mantenimiento de un nivel de reservas suficientes para el manejo normal de los cambios internacionales.

Los terminales marítimos han desempeñado un papel importante en el Comercio Exterior Colombiano, ya que a través de éstos nos hemos conectado política y económicamente con el resto del mundo, pues los más grandes volúmenes de mercancías se han movilizado a través de dichos terminales marítimos, los cuales es de significativa importancia para nuestra economía.

La importancia de Cartagena como Puerto Marítimo nace con la fundación de la ciudad en 1533. La Corona Española desarrolló una serie de planes de adecuación y defensa que

la convierte en el primer Puerto de Suramérica, siendo el lugar de arribo de grandes flotas marítimas.

A través de toda la época colonial, Cartagena mantiene la supremacía en el manejo de las exportaciones e importaciones, no sólo de nuestro Reino de Granada sino del Comercio que venía del Perú, Vía Istmo de Panamá.

0.6 FORMULACION DE HIPOTESIS

0.6.1 Hipótesis General

El Comercio Exterior que se dá a través del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena contribuye directamente en la economía bolivarense.

0.6.2 Hipótesis de Trabajo

El desarrollo del Comercio Exterior Colombiano, va a depender en parte de la administración eficiente que le dá el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena a los productos que se exportan e importan a través de dicha empresa y de las divisas que genere esta actividad.

0.7 OPERACIONALIZACION DE LA HIPOTESIS

0.7.1 Definiciones Conceptuales

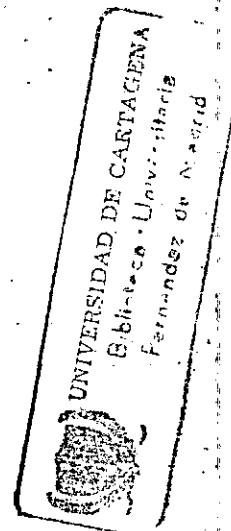
Administración Eficiente: Es aquella que permite el uso eficiente de los recursos por medio de la calidad de los procesos administrativos que implica la calidad de los mismos.

Comercio Exterior: Intercambio (mediante la compra y la venta) de bienes y servicios entre personas de diferentes países.

Exportaciones: Es el conjunto de bienes y servicios que un país envía al extranjero.

Importaciones: Es el conjunto de bienes y servicios que un país recibe de otras naciones.

Divisas: Moneda de otros países con aceptación internacional en poder del Banco Central e instituciones autorizadas.



0.7.2 Definiciones Operativas

VARIABLE	INDICADOR	FUENTE
Comercio Exte	Nivel de transacciones internacionales	Datos estadísticos según registro del Dpto de Supertarjas del Terminal Marítimo de Cartagena
Exportaciones	Nivel de exportaciones que se dan por el Terminal Marítimo de Cartagena	Datos estadísticos según registro del Dpto de Supertarjas del Terminal Marítimo de Cartagena
Importaciones	Nivel de importaciones que se dan por el Terminal Marítimo de Cartagena	Datos estadísticos según registro del Dpto de Supertarjas del Terminal Marítimo de Cartagena
Divisas	Cantidad de divisas en poder del Banco Central e instituciones autorizadas	Datos estadísticos según registro del Dpto de Supertarjas del Terminal Marítimo de Cartagena

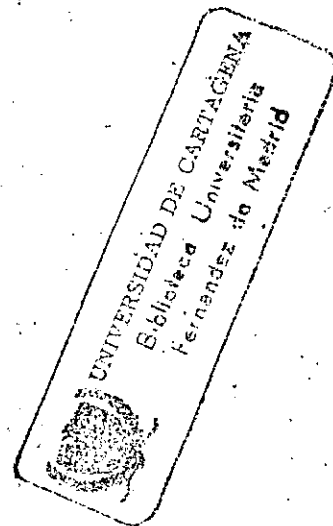
0.8 METODOLOGIA

0.8.1 Tipo de Problema

Teniendo en cuenta las características del problema la presente investigación se refiere a un problema de tipo analítico-descriptivo, ya que buscamos exponer de una manera objetiva, la forma cómo se da el Comercio Exterior en la ciudad de Cartagena a través del Terminal Marítimo y Fluvial de esta ciudad.

0.8.2 Diseño Documental

Los datos para esta investigación los obtendremos de revistas, libros, boletines y folletos que nos proporcione el Terminal Marítimo y todas aquellas empresas relacionadas con el Comercio Exterior, los cuales nos permitirán obtener información para el desarrollo de nuestra investigación.



1. ANALISIS DEL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO

En el presente capítulo trataremos los tópicos más sobresalientes en cuanto al Comercio Exterior se refiere. Como es obvio, cobijaremos antecedentes históricos, las características así mismo los organismos que regulan y fomentan el Comercio Exterior Colombiano. También abordaremos los intercambios comerciales colombianos con los grandes bloques comerciales.

1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS DEL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO

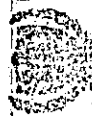
Nuestro país ostenta en materia de Comercio Exterior una historia ilusoria e infructuosa que se remonta al momento mismo de la conquista del nuevo mundo, radicando en ella muchos de los problemas actuales que esta parte de la actividad económica presenta. Ante todo, porque el país no tuvo antecedentes reales del Comercio Internacional. Los trescientos años de la colonia corrieron sin que nuestra gente tuviera la oportunidad de experimentar o de emplear sus ca

pacidades en las artes de la compra y venta de mercancías.

Es así como la organización económica impuesta por España a sus colonias, luego de destruir el modo de producción de indígena nacional, siguió lineamientos restrictivos y monopolista en favor de la metrópolis queriendo convertir a sus colonias en un mercado para sus productos.

Inglaterra que estaba ansiosa de apoderarse de los mercados de la América Hispánica y que había ejercido la actividad del contacto con perseverancia porfía, instaló en la Isla de Jamaica un mercado libre, ampliamente surtido con los mejores productos de sus industrias y con habilidad extrema realizó una campaña de atracción para que los comerciantes de las nuevas naciones fuesen allí en busca de todo aquello que podría interesarles. Se inició así una peregrinación constante de comerciantes de la Nueva Granada hasta el puerto de Kingston, dentro de una actividad comercial trepidante. A pesar de esto, Colombia fué comerciante pobre, el valor de su Comercio Exterior en los años 1821 y 1850, habitualmente estaba por debajo del séptimo u octavo lugar entre los países de Latinoamérica.

No obstante, el país vivió en ese siglo una leve expansión las exportaciones, iniciándose en la exportación de tabaco,



quiña, añil y café, que como veremos más adelante fueron pilares importantes dentro de la economía nacional.

En los años iniciales del siglo XX, el Comercio Internacional Colombiano, principió a conformarse sobre bases de cierta solidez aunque todavía en muy pequeñas escalas. Del lado de las exportaciones junto con las remesas de las tradicionales aparece el café en cantidades que tienen para esa época, cierto valor ya apreciable.

Este producto habrá de ser soporte predominante de la economía a lo largo de toda la historia del siglo que está terminado. Esta es una dependencia llena de peligros que nos mantiene atados a un sólo producto de mercados muy frágil que oscila como un péndulo y sube y baja muchas veces sin razones visibles, todos los Gobiernos al iniciarse señalan el problema y prometen reformas para redimirnos de esa incertidumbre, pero los años pasan y el café sigue imperando como amo absoluto de nuestro Comercio Exterior.

1.2 CARACTERISTICAS DEL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO

Son diversos y peculiares las características que pueden presentar el Comercio Exterior de un país. En nuestro caso por ejemplo, lo más evidente y marcado es la de haber sido

a lo largo de toda la historia, exportador de uno, dos o pocos productos de origen casi siempre minero agropecuario sobre las cuales recae todo el peso de nuestra economía. Evidentemente, dadas estas circunstancias, no sólo hemos sido monoexportador por ser monoproducción sino que también nos limitamos a vender a uno o pocos compradores.

Fuera del oro, los demás productos de exportación anteriores al café, como el tabaco, añil, quina, cuero de res, platino y petróleo tuvieron efectos menos duraderos y relievantes y sólo encontraron mercados durante épocas relativamente breves y algunos sólo sirvieron como niveladores en pequeñas escalas de nuestra balanza comercial.

Brevemente se puede decir que productos como el cuero de res, el banano, el petróleo, tuvieron una vida efímera unos por su poco mercado y otros por su agotamiento parcial. El banano por su parte ocupa por primera vez un renglón de importancia en 1906 con 47.713 toneladas exportadas. A partir de entonces, este producto se muestra muy fluctuante y no muestra una marcada importancia en la balanza comercial. El petróleo se comenzó a exportar por primera vez y representó en 1945 el 16% del valor de las exportaciones de mercancías y el 87% del volumen como norma general pero por agotamiento, comenzó su decadencia y terminaron sus exporta



ciones que se reinician nuevamente en la presente década.

El tabaco en su época de auge 1854-1874 fué un producto simbolizable en nuestro Comercio Exterior, convirtiéndose en el primer producto de monoexportación para Colombia que dejó efectos considerables para el desarrollo económico que iniciaba su nacimiento en el siglo pasado. A su vez en su ciclo más alto, este sector pudo establecer por primera vez un sistema financiero y bancario viable dentro del país durante la década del setenta.

Igualmente, otros productos importantes para Colombia fueron el añil, y la quina. El primer producto llevó a una breve fiebre de inversiones bastante costosa en instalaciones que pasado el auge, no podían recibir usos alternativos, sus efectos sobre mercado de mano de obra debieron ser reducidos temporalmente y fuera de los grupos comerciales de importadores y exportadores es difícil identificar otros posibles beneficiarios.

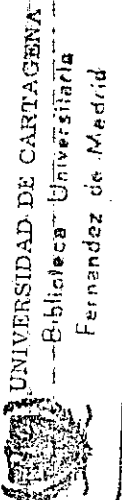
La quina por su parte, era bastante abundante en nuestras selvas y de fácil extracción, tuvo un período de auge de 1875 a 1879, siendo en 1878 su mayor exportación. La repentina caída se produjo hacia 1882, en un momento en que empezaba a tener auge el cultivo cafetero, es de suponer que

la aparición de fuentes alternativas de aprovisionamiento y la caída de los precios internacionales que se produjo, eliminaron unos productos cuyas entradas al mercado europeo había sido puramente coyuntural.

Situadas estas circunstancias comienza a conformarse el gran imperio del café en nuestro comercio exterior, comenzando en serio a partir de 1905, se podría decir, que los productos de exportación posteriores al tabaco y anteriores al café, sirvieron solo como productos de transición. Para la participación del café en nuestro comercio, ya que por todos es conocido su principal intervención en nuestra economía y la dependencia a que estamos ligados con el fértil grano.

Sin embargo, una comparación de la situación actual con la situación del pasado, nos permite observar que el problema es ahora más agudo. El café, por ejemplo, desde 1905 ha ocupado aproximadamente un promedio del 80% en el valor total de las exportaciones, en 1961 por ejemplo representó un 71% mientras que en los períodos que dominaron la quina, los cueros de res y el algodón apenas llegó a representar un 21%, 17% y 15% respectivamente.

1.3 ORGANISMOS QUE REGULAN Y FOMENTAN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO



1.3.1 PROEXPO

1.3.1.1 Definición

Creado por el Decreto Ley 444 de 1967, Artículo 181, con el fin de incrementar el Comercio Exterior del país y de fortalecer su balanza de pagos mediante el fomento y diversificación de las exportaciones colombianas en armonía con los programas de desarrollo económico y social del país, el cual será el encargado de desarrollar las funciones que se le asignen para alcanzar este objetivo.

"El Fondo de Promoción de Exportaciones es un establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, adscrito al Ministerio de Desarrollo Económico sometido a la vigilancia del Superintendente Bancario, funcionaría anexo al Banco de la República mediante contrato celebrado entre éste y el Gobierno Nacional".

1.3.1.2 Objetivos

El Fondo de Promoción de Exportaciones tiene por objeto incrementar el Comercio Exterior del país y fortalecer su balanza de pagos, mediante el fomento y diversificación de

las exportaciones colombianas, en armonía con los programas de desarrollo económico y social del país.

Con el objeto de que los exportadores cuenten con recursos financieros suficientes y oportunos, en forma tal que las exportaciones colombianas puede competir en los mercados externos, el Fondo realizará entre otras, las siguientes operaciones:

- 1) Otorgar préstamos para la realización de estudios sobre aumento y diversificación de las exportaciones colombianas.
- 2) Conceder financiación para las labores de promoción de las exportaciones y la consolidación y ampliación de los existentes.
- 3) Hacer anticipos para el pago de fletes, seguros, derechos de aduanas y costos de almacenamientos de productos de exportación.
- 4) Otorgar créditos en el caso de contratos de exportación y bajo adecuada vigilancia, para los gastos que demanden la producción de los artículos objeto del contrato, particularmente para la adquisición de materias primas y otros elementos y para el pago de la mano de obra.

5) Financiar los gastos que ocasionen el almacenamiento de productos exportables y descontar los bonos de prenda sobre los mismos.

6) Comprar, endosar, vender y descontar letras y otros documentos representativos de operaciones de exportación.

7) Servir como intermediarios para los créditos a la exportación que otorguen las entidades financieras internacionales.

8) Realizar todas aquellas operaciones necesarias para que las exportaciones nacionales cuenten con facilidades crediticias equivalentes a la de la competencia internacional.

9) Podrá también otorgar con la aprobación del Gobierno Nacional, subvenciones o facilidades especiales para el desarrollo de sistemas de transportes que estimulen el Comercio Exterior.

El Fondo de Promoción de Exportaciones realizará los estudios necesarios para lograr acceso en condiciones competitivas de los productos nacionales a los mercados externos y adelantará las labores de promoción e información que se requieren para alcanzar el activo incremento y diversifica



ción de las exportaciones, tanto del país como del exterior. Para tales efectos, desarrollará las siguientes funciones:

a) Estudiar los mercados externos para las exportaciones colombiana.

b) Informar a los exportadores acerca de los procedimientos de exportación, los estímulos y las posibilidades financieras existentes.

c) Divulgar entre los exportadores las oportunidades que ofrezcan los mercados externos y los procedimientos para lograr el acceso a ellos de los productos colombianos.

d) Estudiar y hacer conocer de los productores y exportadores colombianos las condiciones de calidad, especificaciones técnicas, empaques, sistemas de ventas y demás modalidades a las cuales deben ajustarse las exportaciones para su aceptación en el exterior.

e) Dar aviso oportuno de las licitaciones que para la adquisición de artículos susceptibles de producir en Colombia se abren en el extranjero.

f) Publicar y distribuir directorios de importaciones ex

tranjeros, editar un directorio nacional de exportadores y hacer las demás publicaciones encaminadas a proveer a éstos de información permanente y oportunamente sobre los factores de orden externos o internos relacionados con sus actividades.

g) Realizar las labores de propaganda que considere adecuada en cooperación con los exportadores, cuando fuere el caso.

h) Otorgar asistencia técnica en campos tales como control de calidad, empaques, cotizaciones, canales de distribución, ventas en el exterior y publicidad.

i) Promover la participación de Colombia en ferias y exposiciones que contribuyan al aumento de las exportaciones nacionales.

1.3.1.3 Importancia

Luego que hemos explicado el objetivo, las funciones y las operaciones que tienen que llevar a cabo el Fondo de Promoción de Exportaciones para llevar adelante y en común acuerdo con los planes gubernamentales, la política de diversificación de exportación, no estaría por demás hacer evalua

ción acerca de la importancia de este organismo dentro del contexto económico del país.

Cabé anotar como con la creación de PROEXPO, las exportaciones menores colombianas han experimentado un notable crecimiento, esto debido a las políticas que han adoptado este organismo para contribuir con los productos colombianos sobre los cuales recaen buena parte del éxito de los planes gubernamentales.

Es importante ver como las exportaciones menores han venido creciendo desde la creación de este organismo. Según datos del Banco de la República observamos lo siguiente: Un incremento dentro del total de las exportaciones colombianas del 30% en 1987 y en el año siguiente se incrementó en un 4%, la información preliminar indica que es muy probable que la participación de las exportaciones menores ascienda al 36% del total al finalizar 1989.

Con la creación de PROEXPO y con los incentivos dados, los empresarios comenzaron a dislumbrar el amplio panorama que se abría para sus productos, impacto éste que se hace más notorio en los primeros años de la creación, luego a medida que se va acercando esta política de estímulo, estos incrementos se hacen menores ya que las situaciones actuales no



son las mismas en que se encontraban antes que este organismo fuese creado.

Además, este organismo facilita al empresario el capital fijo necesario para la financiación de los proyectos de exportación, el capital de trabajo para mercados internos y para exportaciones a fin de propiciar a las empresas un mayor aprovechamiento de la capacidad industrial instalada con el fin de abaratar los costos de producción.

En nuestro medio la mentalidad de muchos empresarios de que el Gobierno les haga todo, contribuye a que este plan no salga adelante en las debidas formas, además ellos no deben olvidar que para alcanzar las metas propuestas es necesario su colaboración en el sector público.

1.3.2 INCOMEX

1.3.2.1 Definición

Una vez creado el Fondo de Promoción de Exportaciones y ante la dificultad que se le presentaba a este organismo para atender todo lo relacionado con el Comercio Exterior Colombiano, el gobierno dispone la creación de un nuevo organismo para que trabajando en coordinación con PROEXPO pudiera

hacer frente a todo lo relacionado con el Comercio Exterior Colombiano, el cual comenzaba a experimentar un vigoroso desarrollo y un empuje arrollador con las exportaciones de nominadas nuevas o menores. Este organismo es el que se conoce con el nombre de INSTITUTO COLOMBIANO DE COMERCIO EXTERIOR (INCOMEX), el cual fué creado por Decreto 2976 de 1968.

INCOMEX es un establecimiento público, un organismo con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, adscrito al Ministerio de Desarrollo Económico con domicilio principalmente en Bogotá y además con duración indefinida.

INCOMEX podrá establecer dependencias en otros municipios del país o en el exterior.

1.3.2.2 Objetivos

El objetivo principal del Instituto Colombiano de Comercio Exterior es el de adelantar la ejecución de la política del Gobierno en materia de Comercio Exterior.

Para lograr este objetivo, deberá actuar en estrecha coordinación con otras entidades gubernamentales que desarrollen

labores complementarias o similares, entre éstas se encuentran: El Ministerio de Relaciones Exteriores, la Dirección General de Aduanas, El Fondo de Promoción de Exportación y el Instituto de Mercadeo Agropecuario (IDEMA).

Para lograr el objetivo anteriormente expuesto, el Instituto Colombiano de Comercio Exterior llevará a cabo las siguientes funciones:

- 1) Formular recomendaciones al Gobierno Nacional sobre la política que debe adelantarse en asuntos relativos al Comercio Exterior y las medidas que deban adoptarse para alcanzar las metas propuestas.
- 2) Fijar las metas y programas de exportación del país, con base en los planes sectoriales de desarrollo, adelantar estudios a fin de promover el aumento de diversificación de las exportaciones y presentar asistencia a los exportadores en estrecha coordinación con el Fondo de Promoción de Exportaciones.
- 3) Alcanzar estudios de los mercados externos de los cuales el país puede ser proveedor actual o potencial, examinar las situaciones que se presenten a causa de la competencia de otros proveedores y recomendarlas a medida en que esta

materia se estime necesaria.

4) Estudiar la política general de los sistemas especiales de importaciones-exportaciones, preparar los contratos relativos a tales sistemas y vigilar su desarrollo.

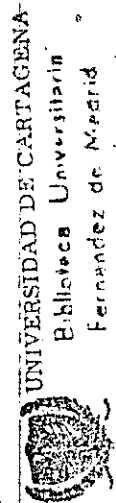
5) Ejecutar políticas de importaciones dentro de los criterios generales establecidos o que se establezcan y velar, por el cumplimiento de los requisitos fijados en materia de importación de mercancía al país.

6) Elaborar los estudios necesarios para la negociación de empréstitos relacionados con el Comercio Exterior.

7) Preparar la lista de bienes de libre importación, prohibida importación y licencia previa

8) Vigilar, en coordinación con el Ministerio de Desarrollo Económico, la ejecución de la política de integración industrial, de los contratos de ensambles y de las cuotas de absorción obligatoria de ciertos artículos de producción nacional.

9) Preparar los estudios necesarios para adelantar la política de intercambio comercial con los países limítrofes,



dentro del marco de la integración fronteriza y en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación.

10) Analizar el intercambio comercial de Colombia con terceros países y su posición en comercios y organismos comerciales internacionales o intervenir en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores en la preparación de los tratados y convenios comerciales que el país suscriba con otras naciones.

11) Intervenir en la preparación de los estudios referentes a las negociaciones que Colombia adelante sobre convenios comerciales bilaterales o multilaterales sobre productos tales como café, azúcar, banana, textiles y otros.

12) Registrar las importaciones y exportaciones, aceptar y hacer efectivas en su caso las garantías que deban sustituirse ante el Instituto y llevar las estadísticas correspondientes.

13) Colaborar en los estudios generales relacionados con el presupuesto de divisas, gravámenes arancelarios, reglamentaciones y preparar proyectos en tales campos.

14) Controlar los precios internacionales de las mercancías

de importación y exportación.

Existen otras funciones, pero consideremos que éstas son las más importantes.

1.3.2.3 Importancia del Organismo

Al igual que el Fondo de Promoción de Exportaciones este organismo es de vital importancia, para el desarrollo y diversificación de las exportaciones nuevas o sea distintas al café, el petróleo y sus derivados y cueros crudos de res.

Este organismo es el celoso vigilante de que se cumplan todas las políticas del Gobierno en materia de Comercio Exterior y para esto es necesario que trabaje en coordinación con otros organismos que tengan que ver con el Comercio Exterior siendo el principal el Fondo de Promoción de Exportaciones. Al analizar la importancia de este organismo, debemos tener en cuenta varios puntos.

1) Que este organismo es el más indicado para fijar las metas y los programas de exportación de nuestro país debido a que él es quien hace los estudios de los mercados externos, en los cuales nuestro país puede ser proveedor actual o potencial.

Decimos importante, porque al dedicarse exclusivamente a estos estudios, ahorran capital a los futuros exportadores contribuyendo con esto a disminuir los costos de sus productos y permitiendo que estos pueden competir en precios con los productos de otros proveedores.

2) Cuando este organismo, prepara las listas de los artículos de libre importación, prohibida importación y licencia previa no está haciendo otra cosa que asegurar que nuestras divisas no se fuguen con la compra de artículos que no son necesarios para el país, artículos que podrían perjudicar la salud del pueblo colombiano, tanto la economía en su conjunto.

Con la elaboración de estas listas, se busca en el fondo proteger la industria nacional impidiendo que entren al país una serie de productos que con un poco de esfuerzo y sacrificio podrían producirse internamente.

Este proteccionismo que se justifica para la industria naciente a la larga es perjudicial porque se protegen una cantidad de industrias ya bien cimentadas en perjuicios de las otras.

3) Este organismo también vela para que nuestras divisas,

provenientes de exportaciones no se despilfarren en la importación de artículos no necesarios para nuestra economía por esto, es quien establece qué importaciones deben hacer se ateniéndose el criterio general ya establecido además se preocupa porque estas disposiciones se cumplan, en beneficios de los intereses generales de la economía.

En resumen, este organismo vela porque se cumplan toda y cada una de las disposiciones emanadas del Gobierno, en materia de Comercio Exterior como los que formula y recomienda buscando el desarrollo del Comercio Exterior en beneficio de la economía en general, que es el objetivo principal de todos los Gobiernos.

1.4 INTERCAMBIOS COMERCIALES COLOMBIANOS CON GRANDES BLOQUES COMERCIALES

En este aparte trataremos todo lo relacionado a los intercambios comerciales que sostuvo Colombia con los grandes bloques comerciales durante los dos últimos años de la década, entre estos bloques de países que forman una unidad comercial tenemos América del Norte, Asociación Latinoamericana (ALADI), La Comunidad Económica Europea (CEE), Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), el Mercado Común Centroamericano (MCCA), Mercado Común del Caribe (CARICOM)



y el resto de países del mundo comercial.

El mayor comprador así como el mayor proveedor de productos colombianos lo constituye el bloque Norte Americano, el cual está conformado por Estados Unidos y Canadá, siendo Estados Unidos el país con el cual Colombia mantiene el mayor flujo comercial. Entre Colombia y Estados Unidos, la balanza comercial fué favorable para nuestro país en este período, o sea que hubo superávit, no sucedió lo mismo entre Colombia y Canadá, ya que la balanza comercial que se presentó durante este período fué desfavorable para nuestro país. (Ver Tabla 1).

Colombia siempre ha exportado hacia este bloque productos provenientes del sector primario, tanto de las exportaciones menores especialmente flores como de las tradicionales como el café verde en grano.

Por otra parte, nuestro país se ha caracterizado por comprarle a los Estados Unidos y Canadá bienes de consumo duradero, bienes de capital y equipos de transportes en general.

En lo relacionado al Comercio de Colombia con la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la cual está con

formada por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela, Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay y Uruguay se puede notar que el país con el cual Colombia mantiene mayor flujo comercial de este bloque es Venezuela durante este período. Colombia presenta una balanza comercial desfavorable en relación con este grupo de países ya que el volumen de productos exportados fué inferior al volumen de productos importados.

En cuanto al intercambio de Colombia con el Mercado Común Centroamericano (MCCA) se puede decir que se obtuvo un superávit tanto en 1988 como en 1989, debido a que las exportaciones de Colombia fueron superiores a las importaciones. Colombia exporta hacia ese mercado algunas manufacturas y materias primas.

Con relación al Comercio Exterior de Colombia y el resto de América se observa que fué desfavorable para nuestra balanza comercial en 1988, ya que las exportaciones nuestras fueron menores que las importaciones, no siendo así en 1989 donde se vendieron más productos de los que se compraron.

En lo concerniente al intercambio de Colombia con el mercado común del Caribe (CARICOM), se puede decir que los países que hacen parte de este mercado han sostenido un bajo

volumen de intercambio comercial con Colombia, porque las exportaciones de este mercado a nuestro país son inferiores a sus importaciones en el período en estudio.

El Comercio de Colombia con el resto de América fué favorable para nuestra balanza comercial en 1988, no ocurrió lo mismo en 1989, donde obtuvo un déficit.

Saliéndonos del continente Americano, encontramos que la Comunidad Económica Europea (CEE) es el bloque comercial de mayor importancia, después de Norte América para Colombia.

Esta integración de países europeos, constituye un gran mercado para los productos nacionales, principalmente los del sector primario de la economía.

La balanza comercial de Colombia con la CEE ha sido positiva en este período. La CEE está conformada por Alemania, Occidental, Bélgica y Luxemburgo, Dinamarca, Francia, Holanda (Países Bajos), Irlanda de lSur, Italia, Portugal, España (excluye Islas Canarias), Reino Unido (incluyendo Canal Normanda).

Pero en Europa existe además la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) que practica un tipo de integración eco



nómica de menor nivel que el implantado por la CEE.

El Comercio de Colombia con esta asociación fué desfavorable para nuestra balanza comercial en 1988, donde se observó un déficit. En cambio en 1989, se observó un déficit pero inferior al del año anterior.

El intercambio de Colombia con Europa Oriental fué favorable para Colombia en el período estudiado. Sucedió lo mismo como en el resto de Europa Occidental en 1988; no fué así en 1989 ya que el país presentó una balanza comercial desfavorable.

En referencia al resto de países como Asia (excluye Medio Oriente y China), China, Medio Oriente, Africa (excluye Medio Oriente), Oceanía y los países no declarados, se puede decir que Colombia presentó, en este período, una balanza comercial favorable con China, Medio Oriente y Africa con excepción de Asia, Oceanía y los países no declarados.

Ya para finalizar, se puede decir que lo importante de este aparte, es notar la gran cobertura del Comercio Exterior Colombiano con relación a los grandes bloques comerciales del mundo.

BALANZA COMERCIAL DE COLOMBIA,
SEGUN ZONAS ECONOMICAS.
1987-1988 (MILES DE DOLARES)

ZONAS ECONOMICAS Y PAISES	1 9 8 7			1 9 8 8		
	EXPORTACIONES FOB	IMPORTACIONES CIF	BALANZA COMERCIAL SALDO (±)	EXPORTACIONES FOB	IMPORTACIONES CIF	BALANZA COMERCIAL SALDO (±)
TOTAL	1.541.365	1.569.660	-28.295	1.894.431	1.550.874	343.557
ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION-ALADI	183.688	294.163	-110.481	176.775	509.102	-132.327
GRUPO ANDINO	112.039	106.742	5.297	104.598	116.764	-12.166
BOLIVIA	610	1.611	-1.001	637	2.516	-1.879
COLOMBIA	0	8.316	-8.316	441	12.511	-12.130
ECUADOR	10.530	21.401	-10.871	17.164	19.210	-2.126
PERU	40.330	22.817	17.513	15.836	34.297	-18.461
VENEZUELA	60.509	52.537	7.972	70.520	48.090	22.430
RESTO DE ALADI	71.649	187.427	-115.778	72.177	192.338	-120.161
ARGENTINA	22.644	27.343	-4.699	14.332	66.017	-51.685
BRASIL	3.737	66.036	-62.299	5.049	68.054	-63.005
CHILE	42.242	18.153	24.090	45.196	17.386	27.810
MEXICO	2.831	73.605	-70.774	7.317	39.557	-32.240
PARAGUAY	7	421	-414	21	327	-306
URUGUAY	167	1.869	-1.702	242	397	-155
MERCADO COMUN CENTROAMERICANO-MCCA	15.210	3.495	11.715	15.738	1.997	13.741
RESTO DE AMERICA LATINA	33.785	35.015	-1.230	11.922	25.379	46.543
MERCADO COMUN DEL CARIBE-CARICOM	1.745	417	1.328	1.728	67	1.661
CANADA	24.399	54.826	-30.427	37.158	65.893	-28.735
ESTADOS UNIDOS	632.189	549.646	82.543	800.495	568.474	231.821
RESTO DE AMERICA	16.520	3.469	13.051	6.435	13.120	-6.685
EUROPA ORIENTAL	16.789	14.151	2.638	51.143	24.747	26.396
COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA-CCE	426.556	341.456	85.100	545.922	292.950	252.972
ALEMANIA OCCIDENTAL	167.178	124.651	42.527	208.930	99.522	109.408
BELGICA Y LUXEMBURGO	19.869	17.617	2.252	29.189	22.161	7.028
DINAMARCA	25.119	25.119	3.206	39.167	3.730	35.437
FRANCIA	38.204	63.439	-25.235	46.572	45.836	736
HOLANDA (PAISES BAJOS)	86.383	20.259	66.124	124.694	18.657	106.037
IRLANDA DEL SUR (EIRE)	8.473	846	7.627	5.379	1.296	4.083
ITALIA	20.565	23.853	-3.288	29.500	22.069	6.891
PORTUGAL	5.914	251	5.663	823	297	526
ESPAÑA (EXCLUYE ISLAS CANARIAS)	27.118	41.783	-14.665	33.461	37.793	-4.332
REINO UNIDO (INCLUIDO CANAL MORMANDA)	27.713	45.551	-17.838	28.198	41.049	-12.851
ASOCIACION EUROPEA DE LIBRE COMERCIO-AELC	68.583	83.544	-14.961	72.798	72.950	-152
RESTO DE EUROPA OCCIDENTAL	3.402	2.790	612	380	2.433	-2.053
ASIA (excluye MEDIO Oriente y CHINA)	89.059	177.955	-88.896	103.781	164.781	-61.002
CHINA	685	442	243	707	367	340
MEDIO ORIENTE	7.074	3.561	3.513	5.578	1.313	4.265
AFRICA (excluye MEDIO ORIENTE)	20.796	418	20.378	2.086	810	1.276
OCEANIA	635	3.711	-3.076	1.651	5.938	-4.287
NO DECLARADOS	310	595	-285	144	353	-209

FUENTE : DANE CARTAGENA

2. ASPECTOS GENERALES DEL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA

El Terminal Marítimo de Cartagena se encuentra ubicado sobre el Mar Caribe en la bahía de su propio nombre.

Por su posición geográfica es una intersección de gran parte de las rutas marítimas del mundo, especialmente debido a su proximidad al Canal de Panamá, a la mayoría de los puertos del Caribe y del Golfo de México, la Bahía de Cartagena es una de las más grandes y seguras de América.

Dentro de su zona portuaria se desarrolla un amplio complejo industrial y comercial con una zona franca muy desarrollada y con unos muelles privados que hacen del Terminal de Cartagena el que más carga mueve de los puertos colombianos.

2.1 RESEÑA HISTORICA DEL TERMINAL

Los puertos marítimos colombianos (patrimonio de la nación) inician su historia con la conquista española, Santa Marta

en 1525 y luego Cartagena en 1533. La importancia de Cartagena como puerto marítimo nace con la fundación de la ciudad. La corona española desarrolla una serie de planes de adecuación y defensa que la convierten en el principal puerto de Suramérica en tráfico de mercancías hacia Europa, siendo el lugar de arribo de grandes flotas marítimas.

A través de toda la época colonial, Cartagena mantiene la supremacía en el manejo de las importaciones y exportaciones, no sólo del Nuevo Reino de Granada sino del comercio que venía del Perú, vía Istmo de Panamá.

Durante la época de la República, el puerto entra a competir en importancia con Barranquilla (Puerto Colombia, Salgar, Sabanilla) y Santa Marta en la Costa Atlántica y en la Costa Pacífica con Buenaventura.

La presencia del buque de hierro propulsado a vapor, obliga al Gobierno Nacional a comienzos del siglo XX a construir con la asesoría de compañías extranjeras, un muelle con dos atracadores de 150 metros de largo.

En el año de 1950, el muelle de la Machina quedó destruido a causa de un incendio. El Gobierno en 1931, autorizó la construcción del Terminal Marítimo y Fluvial y Ferroviario.



simultáneamente, contratando con la firma estadounidense FREDERICK SNARE CORPORATION, la ejecución de estos trabajos. El proyecto incluía 4 muelles de 200 metros de largo, un muelle marginal para buques de 120 metros de eslora y 2 pequeños marginales de 50 metros cada uno, para embarcaciones menores. El moderno muelle fue inaugurado a comienzos de 1934, estaba dotado de tractores, grúas pórticos (eléctricas), panchones, remolcadores, lanchas, carretillas y carritos.

Con el transcurrir del tiempo, el movimiento de carga ha ido sufriendo sucesivas modificaciones hasta la aparición de los hoy muy usados contenedores y la manipulación hecha con sofisticados equipos, los cuales han obligado a los puertos a modernizarse para poder atender eficientemente a las modernas embarcaciones construidas para el transporte de este tipo de carga.

En el Terminal Marítimo de Cartagena se han venido observando un incremento en el uso de los contenedores en lo que va corrido de la actual década, hasta el punto de que el año de 1984 se movilizó aproximadamente 6.000 unidades, en el año de 1985 13.000 unidades, en el año de 1986, 23.000 unidades y en 1987, 35.000 unidades. En el año de 1986 se movilizó por este puerto 233.908 toneladas mediante este

sistema, lo cual representa aproximadamente un 30% del total de la carga movilizada por importación y exportación.

2.2 SERVICIOS QUE PRESTA EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA

A. Servicios Marítimos y Fluviales a las Embarcaciones

Pilotaje

Remolcador

Fondeadero

Atraque y Desatraque

Permanencia en Muelle

Zarpe

B. Servicios a las Embarcaciones en Puerto

1) Descargue y cargue de embarcaciones

- Descargue directo

Cargue directo

Cargue indirecto

Descargue indirecto

2) Servicios Varios

Suministro de luz, combustible, teléfono, acondicionamiento de aparejos, aperturas y cierre de bodegas, y entrepuentes, movilización de carga a bordo, colocación y retiro de cargas, manejos de sacos de correo y demás servicios que se pueden suministrar a las embarcaciones.

C. Servicios a la Carga

Utilizando las instalaciones portuarias

Manejo de Carga

Almacenaje

Movilización de Carga y trabajos especiales

Peaje y Cubicaje

Cargue y Descargue de camiones, vagones, similares y manejo terrestre

Vigilancia portuaria

Llenado y vaciado de contenedores

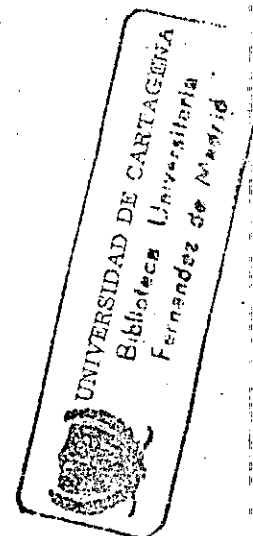
D. Servicios Varios

Alquiler de equipos

Alquiler de pallets

Suministro de formulario

Servicios especiales



A continuación definimos cada uno de los servicios prestados por la empresa, para mejor entendimiento del tema.

2.2.1 Servicios Marítimos y Fluviales a las Embarcaciones

Pilotaje: Comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las embarcaciones en la zona del puerto, fondeadero, atraque, desatraque, zarpe y maniobras dentro de la zona portuaria.

Remolcador: Embarcaciones con equipos y características especiales utilizado como auxiliar en las maniobras de atraque o en cualquier otra operación dentro o fuera de la zona portuaria.

Fondeadero: Zona de aguas de la zona portuaria con profundidad suficiente para que una embarcación pueda fondear y recibir servicios de Puertos de Colombia.

Atraque y Desatraque: Acción de arrimar o retirar una embarcación de ó a tierra.

Permanencia en Muelle: Tiempo de permanencia de la embarcación atracada o abarloada.

Zarpe: Salida definitiva de una embarcación del sitio en que está atracada, abarloada o fondeada.

2.2.2 Servicios a las Embarcaciones en Puerto

Los servicios a las embarcaciones en puerto para efecto del estatuto, son todas las operaciones, servicios, actividades, que presten a una embarcación en fondeo o en muelle, que permitan el cargue y/o descargue de las mismas.

Descargue y Cargue de Embarcaciones: Se entiende como la movilización de cargamentos de la bodega o cubierta de la embarcación al costado de la misma o al muelle o viceversa.

Descargue Directo: Es aquel que se efectúa del medio de transporte acuático al medio de transporte complementario que retira la mercancía o cargamento del área del puerto terminal.

Cargue Directo: Se entiende como la operación inversa a la descrita por Descargue Indirecto.

Descargue Indirecto: Llámese descargue indirecto, aquel que se efectúa del medio de transporte acuático al aproche en el muelle.

Cargue Indirecto: Llámese cargue indirecto a la operación inversa a la descrita por descargue indirecto.

Servicios Varios: Suministro de luz, agua, combustible, teléfono, acondicionamiento de aparejos, apertura y cierre de bodegas y entrepuentes, movilización de carga a bordo, colocación y retiro de carpas, manejo de sacos de correo y aquellos que suministren a las embarcaciones.

2.2.3 Servicios a la Carga

Los servicios a la carga para efectos del presente son todos los servicios que se prestan a los cargamentos en la zona portuaria, así:

Utilización de las instalaciones portuarias: Es el uso de las instalaciones de que dispone la empresa Puertos de Colombia para manejo de los cargamentos en todos los puertos.

Manejo de Carga: Se entiende como el acomodo o conducción de los cargamentos en el medio de transporte que lo retire o introduzca de ó a la zona del puerto terminal procedente de un cargue o cargue directo, ó el traslado de los cargamentos de la losa en el muelle al lugar del almacenamiento o a otro medio de transporte o viceversa, cuando se produz



ca cargue o descargue indirecto.

Almacenaje: Utilización de las áreas de almacenamiento cubierta o descubierta que Colpuertos tiene destinadas para tal efecto.

Movilización de Carga: Son operaciones de movilización o reagrupación de carga dentro de zona del puerto terminal.

Pesaje y Cubicaje: Consiste en el pesaje o medición de carga cuando el peso y el volumen no venga declarado en los documentos de embarque ni conste de otro modo de satisfacción de la empresa.

Cargue o Descargue de camiones, vagones, similares y manejo terrestre. Se entiende como la operación de traslado y acomodo de la carga de ó a los sitios de almacenamiento a los camiones, vagones y similares para su retiro o introducción al puerto.

Llenado y Vaciado de Contenedores:

Llenado. Se entiende como el traslado de los cargamentos desde las zonas de almacenamiento o vehículso terrestres, que los transportan al sitio donde se ubiquen el contenedor para que se estibe o arrume la carga dentro del mismo.

Vaciado. Acción de desestibar, retirar o desarrumar la carga que está dentro de los contenedores y su posterior traslado a la zona de almacenamiento.

Vigilancia Portuaria: Son servicios que presta Puertos de Colombia a través de la Policía Portuaria o de cuerpo especializado que con este fin organicen las Fuerzas Armadas a todos los cargamentos que hagan usos de las instalaciones de los puertos.

2.2.4 Servicios Varios

Para la aplicación del estatuto, los servicios son los siguientes:

Alquiler de Equipos: Servicios de arrendamiento de los equipos de la empresa.

Alquiler de Tarimas (Pallets): Arrendamiento de plataformas rígidas de madera o plástico utilizadas para facilitar el transporte y almacenamiento de mercancías en forma unitarizada.

Suministro de Formularios: Se entiende como el suministro de formularios elaborados por la empresa requeridos para

diferentes trámites ante la misma.

Servicios Especiales: Se entiende como todos aquellos servicios diferentes a los enunciados.

2.3 EMBARCACIONES A LAS CUALES SE LES PRESTAN SERVICIOS

Para efectos de la prestación y cobro de los servicios a las embarcaciones, éstas se clasificarán en las siguientes formas:

Embarcaciones de Líneas Regular en Tráfico Nacional e Internacional: Son embarcaciones que en forma permanente o transitoria han sido asignadas por el Armador para servir un tráfico regular eficaz y continuo de acuerdo con rutas e itinerarios fijos y preestablecidos y con tarifas oficiales de conferencias.

Embarcaciones de Fletamento: Son embarcaciones arrendadas utilizadas esporádicamente para reforzar la capacidad a flote de un Armador.

Las embarcaciones de fletamento podrán considerarse como de línea regular cuando estando en la directa administración y responsabilidad del Armador, sean destinadas para cubrir



una ruta sujeta a itinerario y frecuencias de acuerdo a la autorización que haya recibido dicho Armador de la autoridad marítima para servir la ruta y fletar la embarcación. En dicha autorización también constará la clase de servicios que debe prestar.

Embarcaciones de Pasajeros: Toda embarcación diseñada y dedicadas exclusivamente al transporte de pasajeros.

Embarcaciones Mixtas: Son embarcaciones que transportan más de 24 pasajeros y movilizan menos de 500 toneladas de importación por puerto y tienen itinerarios fijos.

Embarcaciones Pesqueras: Embarcaciones dedicadas a la pesca.

Embarcaciones Fluviales: Embarcaciones dedicadas a navegar por ríos, lagos o canales interiores.

Yate: Embarcación destinada a viajes de placer o deporte.

Bongo, Planchón o Gabarra: Embarcación de fondo plano sin propulsión propia. También prestan servicio a las embarcaciones de guerra de salvamento.

2.4 TIPOS DE CARGAMENTOS

Para la correcta interpretación y aplicación de este estatuto y demás normas de la empresa en materia de prestación de servicios, se tendrán en cuenta los siguientes tipos de cargamento.

De Importación

De Importación en tránsito reembarcada

De tránsito internacional

Transitoria

De Exportación

De Reexportación

De Cabotaje

Fluvial

Terrestre

Carga de Importación. Todo cargamento procedente de otros países va a ser nacionalizado.

De Importación en Tránsito Nacional: Entiéndase por estos cargamentos toda aquella importación que llegada a puerto colombiano sale por vía terrestre o fluvial para ser nacionalizada en otro puerto nacional.

De Importación en Tránsito Nacional Reembarcada: Entiéndase

dase por estos cargamentos toda aquella importación que llegada a un puerto colombiano es reembarcada con destino a otro puerto nacional para ser nacionalizada.

En Tránsito Internacional: Son aquellos cargamentos que estando destinados a un puerto extranjero, son descargados en puerto colombiano para ser reexpedidos bien sea por vía marítima o terrestre a su destino final. A este concepto debe agregarse que todo cargamento de importación que no se haya nacionalizado y salga para el exterior, recibirá el mismo tratamiento.

Transitoria: Son aquellos cargamentos que son descargados provisionalmente de la embarcación mientras dure la permanencia de éste para ser cargada nuevamente a la misma.

De Exportación: Son aquellos cargamentos nacionales que salen en forma legal para el extranjero.

De Cabotaje: Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados de un puerto colombiano a otro por vía marítima.

Fluvial: Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que se transportan por los ríos, lagos y canales in

teriores entre puertos fluviales.

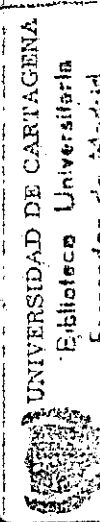
Terrestre: Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que se transportan por vía terrestre con destino a o procedentes de otras zonas del país. Cuando este cargamento tiene destino u orden el puerto mismo, recibe el nombre de Carga Local.

2.5 ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

El Terminal de Cartagena al igual que los demás puertos colombianos se encuentra representado a nivel nacional por una Junta Directiva Nacional y los Directivos Generales de la Empresa que tiene su oficina principal en Bogotá.

A nivel regional existe una Junta Directiva compuesta por el Gerente General (Oficina Principal), Gobernador del Departamento de Bolívar, el Presidente de la Cámara de Comercio, el Capitán de Puerto, el Administrador de la Aduana, el Representante de los Agentes Navieros y el Representante de los Agentes de Aduana.

El Gerente Regional depende de esta Junta Directiva y tiene la coordinación de un Comité de Gerencia y un Comité de Planeación.



De la Gerencia dependen dos Secretarías: Una General que se encarga del grupo de archivos y correspondencia y la otra Secretaría Comercial y de Información. También tiene la coordinación de una Oficina Jurídica y una Oficina de Información y Estadística.

Después de la Gerencia en orden de jerarquía, siguen los Directores de Área, que son cinco en total: El Director de Relaciones Industriales que tiene autoridad y responsabilidad en el Departamento de Personal y Bienestar Social que se encarga de la Sección de Registros y Control de Personal y el Grupo de Nómina: El Jefe del Departamento de Capacitación, encargado de programar los cursos de complementación a los empleados, el Jefe del Departamento de Seguridad Industrial que está en el deber de suministrarle a los trabajadores, elementos de protección.

El Director de Finanzas, quien tiene bajo su responsabilidad el Departamento de Contabilidad y el Departamento de Tesorería. El Jefe de este último Departamento, responde por la Sección de Caja, la Sección de Cobranzas y la Sección de Facturación. Este Director también se encarga del Departamento de Presupuesto y Análisis Financiero y el Departamento de Suministro, que se encarga del Almacén.

La Dirección Médica, a cargo de un Director, quien tiene a su disposición el manejo de la Clínica y Farmacia.

El Director Técnico, tiene a su cargo el Departamento de Mantenimiento de Equipo, con las secciones de Mecánica y Servicios Varios, el Departamento de Obras Civiles e Inventoría.

La parte correspondiente a Operaciones está a cargo de un Director que a su vez tiene autoridad y responsabilidad en los siguientes departamentos: El Departamento de Servicios Marítimos, con un Jefe encargado del pilotaje, equipos flotantes y cargue y descargue. El Jefe de Servicios Terrestre se encarga de la Sección de Equipos y Transportes y la Sección de Control de Entrada y Salida. El Jefe del Departamento de Almacenaje, encargado de la Sección de Tarjas y la Sección de Bodegas y Contenedores.

Todo lo anterior descrito, se puede observar en el Organigrama de la empresa Puertos de Colombia, Seccional Cartagena que se muestra a continuación:

JUNTA DIRECTIVA DEL TERMINAL.

CONTADORIA GRAL DE LA REPUBLICA

COMITE DE GERENCIA

COMITE DE PLANEACION

GERENCIA

OFICINA JURIDICA

SECRETARIA G.RAL.

GRUPO DE ARCHIVO Y CORRESP.

SECRETARIA COMERCIAL Y DE INFORM.

OFICINA DE INFORMATICA

COM. DE SELEC. DE PER.

COM. DE SEGUROID. INDUSTRIAL

DIRECCIONES INDUSTRIALES

DPTO. DE PERS.

SECC. DE REQUISIT. Y CONT. DE PERS.

GRUPO DE FAMILIA

DPTO. DE CAPACIT. BIENESTAR SOCIAL

DPTO. DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

COM. DE EVAL. DE RECL. MO.

COM. DE COORDINACION

DIR. DE FINANZAS

DPTO. DE CONTABILIDAD

DPTO. DE TESORERIA

SECCION DE CAJA

SECC. DE COBRANZAS

SECC. DE FACTURACION

JUNTA DE LICIT. Y CONTR.

DIRECCION DE SERVICIOS MEDICOS

DPTO. DE SUMINISTROS

SECCION DE ALMACEN

DPTO. DE PRESUPUESTO Y ANALISIS FINANCI.

DIRECCION TECNICA

DPTO. DE MANT. DE EQUIPO

SECC. DE MECANICA

SECC. DE SERV. VARIOS

DPTO. DE OBRAS CIVILES E INTERV.

DIRECCION DE OPERACIONES

DPTO. DE SERVICIOS MARITIMOS

DPTO. DE ALMACENAJE

SECC. DE BODEGA Y CONTENEDORES

SECC. DE TAPIA

DPTO. DE SERVICIOS TERRESTRES

SECC. DE EQUIPO Y TRAJE DEPORTE

SECC. CONTROL DE ENTRADA Y SALIDA

CONVENIONES Autoridad Responsabilidad

Coordination

Control Fiscal

Vinculacion

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA Biblioteca Universitaria

2.6 CARACTERISTICAS DEL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA

El Terminal Marítimo de Cartagena se encuentra ubicado al norte de Colombia sobre el Mar Caribe. Su localización geográfica es de $10^{\circ}19'$ latitud norte, $75^{\circ}35'$ de longitud oeste.

El clima tropical con una temperatura promedio de 27° centígrados. Vientos predominantes n.w, con lluvia anuales en un 9% de los días del año.

Tiene variaciones de las mareas que son de 12 pies. La profundidad media de la bahía es de 80 pies. La profundidad de los muelles es entre 27 y 33 pies. El canal principal de entrada a la bahía es actualmente Bocachica, siendo su longitud de 225 mts. Su anchura de 150 mts y su profundidad mínima de 38,5 pies.

Se está llevando a cabo los estudios correspondientes para la adecuación de un nuevo canal de entrada, Canal del Varadero, el cual tendrá una longitud aproximada de 5 millas, una anchura en la base de 200 mts y una profundidad entre 60 y 70 pies.



2.6.1 Instalaciones Portuarias

El puerto de Cartagena tiene una extensión de 38 hectáreas. Para almacenamiento cuenta con 6 bodegas y 3 cobertizos con las siguientes áreas:

Bodega No. 2	4.333.10 mts ²
Bodega No. 4	2.214 mts ²
Bodega No. 5	2.211.30 mts ²
Bodega No. 6	7.193.45 mts ²
Bodega No. 7	7.867.40 mts ²
Bodega No. 8	2.052 mts ²
Bodega No. 12	936 mts ²
Bodega No. 13	750 mts ²
Bodega No. 15	2.520 mts ²

En la actualidad se está construyendo la bodega No. 10 que tendrá un área de 7.800 mts², con lo cual el Terminal ampliará sus áreas de bodegas a 33.491.25 mts².

El puerto de Cartagena tiene dos espigones con 4 muelles y 3 muelles marginales, con las siguientes longitudes:

Muelle 1 afuera	184.10 mts
Muelle 1 adentro	202,50 mts

Muelle 2 adentro	184.10 mts
Muelle 2 afuera	202.60 mts
Marginal No. 1	260.60 mts
Marginal No. 2	52.60 mts
Marginal No. 3	134.60 mts

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

En la actualidad se encuentra próximos a suscribir un contrato para ampliar el Muelle Marginal No. 2 hasta 262 metros de longitud y tienen en etapa de estudio de diseños, la ampliación del Muelle Marginal No. 1 hasta 520 metros de longitud. Con este proyecto se ampliará la capacidad de atraque en un 42% aproximadamente, es decir, estarían contando con una longitud de 1.690 metros de muelle.

Actualmente en el puerto de Cartagena, puede atracar simultáneamente 8 naves, incluyendo dos de sistema Roll-on y Roll-off y con las ampliaciones proyectadas tendría una capacidad de aproximadamente 12 embarcaciones al mismo tiempo.

El puerto cuenta con un área de patios pavimentados y enmallados de 19.042 metros² aproximadamente, un área de patios pavimentado sin enmallar de 146.416 metros² aproximadamen



te, un área de patios sin pavimentos de 78.798 metros cuadrados aproximadamente.

El puerto también cuenta con un área de talleres, obras viles y almacén de 20.636 metros cuadrados aproximadamente, áreas para parqueadero de vehículos pesados y livianos, edificaciones de oficinas, instalaciones para la policía de vigilancia portuaria, casas fiscales, lotes en arrendamiento a la firma Al Granel S.A, 155.000 metros² aproximadamente. También cuenta con un área para el edificio de administración y clínica con sus respectivos parqueaderos de 15.000 metros² aproximadamente.

En lo que se relaciona con los muelles privados, el puerto moviliza un total de 4.684.718 toneladas distribuidas en 514.137 de importación, 4.170.581 de exportación. Es importante destacar que todo este movimiento corresponde a graneles, la mayoría de los cuales son líquidos.

2.6.2 Equipos Operativos

En la actualidad el Puerto de Colombia, cuenta con el siguiente equipo: Elevadores, tractores, tractores quinta rueda, grúas, plataformas, lanchas rápidas, botes, remolcadores.

Actualmente y para continuar satisfaciendo las necesidades de nuestros usuarios, se ha suscrito un contrato para la adquisición de 22 elevadores de 4.000 libras (sistemas to rrebaja) apropiados para el llenado y vaciado de contenedores con los cuales aumentaremos a 25 el número de este tipo de máquinas. Por otro lado, se está gestionando la adquisición de 3 elevadores gigantes de 92.000 libras, especiales para el manejo de contenedores llenos de 20 y 40 pies, dos grúas de tierra para 40 toneladas cada uno y un remolcador en 2.000 H.P.

El Terminal Marítimo de Cartagena en la actualidad, adelanta, un programa de recuperación de equipos con el cual esperamos poner en servicios para el presente año, unas 25 unidades entre tractores, elevadores y plataformas.

Consideremos que con este equipo el Puerto quedará con condiciones de prestar un eficiente servicio a todos los usuarios y para mejor información presenta el siguiente cuadro que muestra todo el equipo con que cuenta el Terminal Marítimo en el período en estudio.

CUADRO No. 2

EQUIPO CON QUE CUENTA EL TERMINAL

<u>EQUIPO</u>	<u>OPERANDO</u>	<u>POR RECUPERAR</u>	<u>TOTAL</u>
Elevadores de 4.000 lbs	24	1	25
Elevadores de 6.000 lbs	35	23	58
Elevadores de 15.000 lbs	5	3	8
Elevadores de 25.000 lbs	3		3
Elevadores de 45.000 lbs	2		2
Elevadores de 62.000 lbs	2		2
Elevadores de 80.000 lbs	2		2
Tractores	27	15	42
Tractores Quinta Rueda	5		5
Grúas de 10 tons	3		3
Grúas de 12 tons	2		2
Grúas de 20 tons	3		3
Grúas de 40 tons	1		1
Plataformas	33	10	43
Lanchas rápidas	3		3
Botes Pilotos	2		2
Remolcadores	2		2

3. LAS EXPORTACIONES POR EL TERMINAL MARITIMO

Las exportaciones que se realizan por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, son indudablemente las que dan mayor participación y beneficios para nuestro Comercio Exterior.

Según datos estadísticos de uno de los organismos que fomentan el Comercio Exterior (Incomex) demuestra que las exportaciones registradas en Cartagena con relación al movimiento en el Terminal Marítimo de Cartagena durante 1988 consolidaron un incremento del 22.8% con respecto al año anterior. Totalizando la carga de exportaciones fué de 368.815 toneladas.

3.1 CARACTERISTICAS DE LAS EXPORTACIONES

Para hacer una caracterización de las exportaciones realizadas por el Terminal Marítimo, hemos subdivido este aparte en varios subtemas que a continuación enumeramos y analizaremos.



3.1.1 Tipo de Producto Que Se Exporta

Colombia al igual que los demás países en vía de desarrollo se ha especializado en la exportación de productos agrícolas entre ellos café, algodón, cacao, tabaco, etc. Aunque no podemos descartar las exportaciones en menor escala de productos manufacturados como artículos sanitarios, calzado, herramientas, moinos, etc.

El Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagaena es uno de los puertos más importantes a nivel nacional y en él se desarrolla una gran actividad económica como es el Comercio Exterior que beneficia no sólo a la Costa Atlántica sino al país.

A través del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena se exporta una serie de productos provenientes de todos los sectores económicos, que a continuación mencionaremos los que más sobresalen en la exportación, por el Terminal así mismo describiremos la cantidad en toneladas que se exportó durante 1987 - 1988 de cada uno de estos productos:

CUADRO No. 3

COMPARACION DEL VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES POR PRODUCTOS
EN TERMINAL DE CARTAGENA (TONELADAS) AÑOS 1987 - 1988

PRODUCTOS	1987	1988	VARIACION %
ALGODON	14.212	14.626	2.91
CAFE	140.261	149.706	6.73
TABACO	8.946	10.269	14.79
TEXTILES	8.021	7.375	(8.05)
CACAO	3.825	7.689	101.02
NEGRO HUMO	119	1.300	992.43
PRODUCT QUIM	78.993	82.348	4.24
MOLINOS	564	657	16.48
ÑAME	5.426	7.904	45.66
MARISCOS	3.022	4.213	39.41
FERRONIQUEL	45.650	35.192	(22.90)
OTROS PROD	44.305	47.536	7.29
TOTAL	353.344	368.815	4.37

FUENTE: EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA CARTAGENA

El Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, continua ocupando el primer lugar del país en movilización de carga industrial y el segundo en carga comercial después del de Bue

naventura. Durante 1987, la exportación de café a través del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, representó un 39.7% del total de las exportaciones hechas por dicho puerto. Esto se debe a que este porcentaje aumentó con respecto al total de las exportaciones que se dan por dicho puerto en un porcentaje de 10.96% así mismo se dió un incremento significativo de cada uno de estos productos en 1988.

La agricultura colombiana atravesó en 1987 por uno de los períodos de estancamiento y crisis más acentuados. Esta situación se debió a factores endógenos y exógenos que se han venido incubando en los últimos 15 años y que lo colocan en una desventajosa posición para atender los restos de los próximos 15 años.

3.1.2 Volumen de Carga por Exportación

La producción de un Puerto se relaciona de manera directa con la movilización de carga efectuada por sus muelles.

Las cifras del balance de Colpuertos indica que en el año de 1987, se realizó el 16% del tráfico de carga por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, cuyo monto de todos los puertos fué de 5.1 millones de pesos, es decir el 17% de los recursos totales de la empresa.



El Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena con sostenido ascenso lo colocan en un segundo lugar especialmente por razón de su crecimiento en la generación de recursos (28.2%) y el movimiento de carga del 5.5% frente al de la cifra de 1986.

Seguidamente de haber realizado un bosquejo general del movimiento de la carga exportada por el Puerto de Cartagena pasamos a describir las clases de carga que se exportan a través del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, encontramos que estas clases de carga son la homogénea y la miscelánea. La carga homogénea es aquella en la cual los productos presentan características similares en el momento del empaque y el embarque de los mismos. La carga miscelánea es aquella donde los productos presentan características diferentes en el momento de ser empacados y embarcados. A continuación describiremos que se realiza por nuestro puerto según las clases de carga anteriormente anotadas durante los años 1987 - 1988:

En el cuadro No. 4 mostraremos una comparación de las exportaciones según la clase de carga durante el período en estudio. Analizando detenidamente el cuadro, observaremos que la exportación referente a la carga homogénea tuvo un incremento en el año de 1988 en relación a 1987, de un 38.49%

COMPARACION DE LAS EXPORTACIONES

SEGUN CLASE DE CARGA
(AÑOS 1987-88)70
86

MESES	CLASE DE CARGA				GRAN TOTAL	
	HOMOGENEA		MISCELANEA			
	1987	1988	1987	1988		
ENERO	10.404	24.119	18.171	7.054	28.575	31.173
FEBRERO	9.027	18.279	18.878	7.345	27.905	25.624
MARZO	11.775	16.797	19.854	8.727	31.629	25.524
ABRIL	10.330	14.276	15.234	9.017	15.564	33.293
MAYO	9.454	27.256	28.433	10.111	37.887	37.367
JUNIO	24.075	26.993	8.342	6.797	32.417	33.790
JULIO	20.942	32.191	14.377	6.078	35.319	38.269
AGOSTO	25.810	25.281	5.812	5.261	31.622	30.542
SEPTIEMBRE	19.589	19.770	6.938	6.679	26.527	26.449
OCTUBRE	23.636	19.926	2.921	8.561	26.557	28.489
NOVIEMBRE	24.987	24.992	4.480	6.604	29.467	31.596
DICIEMBRE	14.266	23.059	5.609	3.642	19.875	26.701
TOTAL	204.295	282.939	149.049	85.876	353.344	358.815

del total de las toneladas exportadas de dicha clase de carga. En relación con la clase de carga miscelánea, notamos que la exportación de este tipo de carga disminuyó en 1988 con respecto a 1987 en un 42.38% del total de las toneladas exportadas de esta clase de carga.

Notamos en el anterior análisis que la mayor exportación se da en la carga homogénea debido a que las mayores exportaciones que se dan por el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena son procedentes del sector agrícola. Dichos productos presentan los requisitos que se exigen para clasificarlos dentro de esta clase de carga. Esto se debe a que Colombia es un país esencialmente agrícola. El café, el algodón y el tabaco han sido parte fundamental de nuestras exportaciones (Ver cuadro No. 4).

Como sabemos el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, posee una red de conexiones con el interior del país y con el resto de la Costa Atlántica. Por intermedio de dos carreteras, la Carretera Troncal de Occidente y la Carretera de la Cordialidad. También está comunicado con el Río Magdalena a través de un buen canal para unidades fluviales con una profundidad de 12 pies.

El movimiento de carga para exportación por vía terrestre

Se debe a la llegada de todos los productos que se movilizan por las anteriores carreteras mencionadas al área del Terminal Marítimo de Cartagena. Dichos productos son provenientes de todas las regiones del país.

En el cuadro correspondiente al tonelaje de exportación movilizado por vía terrestre, notamos que en los diferentes meses correspondientes al período en estudio se presentan diferencias notables como las que se dieron en los meses de marzo y mayo, dando una variación de 17.53% y de 11.62%. Esto se debió a causas inherentes al movimiento portuario, estas causas son el mal estado de las carreteras, el clima ya que en estos meses es donde se da por lo general el mayor porcentaje de lluvias produciendo obstáculos para hacer más fácil la llegada de los productos que se van a exportar al destino final (derrubes e inundaciones), lo cual afecta gran cantidad de los cultivos de los productos de exportación.

En el total del tonelaje movilizado por vía terrestre se da un incremento en 1988 con relación a 1987 en un 1.05%, incremento no muy notable (Ver Cuadro No. 5)

Por vía marítima, la carga que se movilizó en este período, también presentó altos y bajos. Estas diferencias son nota



bles en los primeros meses del año, como son específicamente febrero y marzo donde se presenta una gran variación de 8.17% y 19.30% en 1988, con respecto a 1987. Estas variaciones se dan porque las empresas navieras tienen como política la de someter en los primeros meses del año a todas sus embarcaciones a reparaciones, también influyen en estas variaciones las políticas adoptadas por el Gobierno. Refiriéndonos ahora al total del tonelaje movilizado por vía marítima, notamos que en el año de 1988 se dió un incremento bastante significativo del 4.37% con respecto al año anterior (Ver Cuadro No. 6).

3.2 EMPRESAS BOLIVARENSES QUE EXPORTAN A TRAVES DEL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA PRODUCTOS QUE EXPORTA Y PAISES DESTINATARIOS

EMPRESAS	PRODUCTO	PAIS DESTINATARIO
ADEA LTDA	Tabaco	España
CARIBEÑA DE EXPORTACIONES	Ñame	USA y Puerto Rico
EXPORTADORA AGRICOLA Y CIA LTDA	Ñame	USA
COMERSAGRO LTDA	Tabaco en rama	España, Alemania, Bélgica, Marrueco Francia
COMERCALCO	Algodón	Hungría, Portugal España, Venezuela Chile

CUADRO No. 5

COMPARACION DE TONELADAS MOVILIZADAS POR VIA TERRESTRE AÑO 1987-1988

MESES	1987	1988	VARIACION	
			DIFERENCIA	%
ENERO	32.915	28.673	(4.242)	(12.88)
FEBRERO	27.136	31.810	4.674	17.22
MARZO	34.936	28.810	(6.126)	(17.53)
ABRIL	29.668	35.576	5.908	19.92
MAYO	43.101	38.091	(5.010)	(11.62)
JUNIO	36.687	38.007	1.320	3.60
JULIO	35.358	35.090	(268)	(0.75)
AGOSTO	29.470	35.027	5.557	18.85
SEPTIEMBRE	28.386	28.198	(188)	(0.66)
OCTUBRE	30.481	33.011	2.530	8.30
NOVIEMBRE	29.798	25.136	(4.662)	(15.64)
DICIEMBRE	25.038	29.577	4.539	18.13
TOTAL	382.974	387.006	4.032	1.05

FUENTE : EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA CARTAGENA

25643

CUADRO No. 6

COMPARACION DE TONELAJE MOVILIZADA POR VIA MARITIMA
AÑO 1987 - 1988

MESES			VARIACION	
	1987	1988	DIFERENCIA	%
ENERO	28.575	31.173	2.598	9.09
FEBRERO	27.905	25.624	(2.281)	(8.17)
MARZO	31.629	25.524	(6.105)	(19.30)
ABRIL	25.564	33.293	7.729	30.11
MAYO	37.887	37.367	(520)	(1.37)
JUNIO	32.417	33.790	1.373	4.23
JULIO	35.319	38.269	2.950	8.35
AGOSTO	31.622	30.542	(1.080)	(3.41)
SEPTIEMBRE	26.527	26.449	(78)	(0.29)
OCTUBRE	26.557	28.487	1.930	7.26
NOVIEMBRE	29.467	31.596	2.129	7.22
DICIEMBRE	19.875	26.701	6.826	34.34
TOTAL	353.344	368.815	15.471	4.37

FUENTE: EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA CARTAGENA

EMPRESAS	PRODUCTO	PAIS DESTINATARIO
INDUGRACO	Linter de Algodón	Alemania, USA, Inglaterra, México, Japón
NABONASAR MARTINEZ Y CIA LTDA	Achiote granulado Materias colorantes	USA y Costa Rica
ZOORECOL	Babillas, Iguaña, pieles curtidas y sin curtir	USA, Japón e Italia
ZOOCRIADERO DE CARTAGENA LTDA	Babillas, Iguaña, pieles curtidas y sin curtir	USA, Japón e Italia
ACUIPESCA	Camarón congelado	USA, España y Holanda
AGROSOLEDAD S.A	Camarón congelado	Bélgica, USA y Holanda
ATUNES DE COLOMBIA	Pescado congelado	Puerto Rico y Francia
CIA COLOMBIANA DE PESCA CUAPECA	Cola de langosta Camarón de pala Camarón congelado Cazuela de marisco	USA y Antillas Holandesas
VIKINGOS DE COLOMBIA S.A	Camarón congelado Cola de langosta Caracol congelado	USA y Japón
CERROMATOSO S.A	Ferroniquel	Holanda, USA, Japón, Francia y España
AMONIACOS DEL CARIBE AMOCAR	Amoniaco limado	USA, Chile, Panamá y Bélgica
CABOT COLOMBIANA S.A	Negro humo	Ecuador, Chile y Guatemala

EMPRESAS	PRODUCTO	PAIS DESTINATARIO
CIBA GEYGI COLOMBIANA	Agroquímicos	Panamá
COLOMBIANA DE CO LINA LTDA	Cloruro de colina	Venezuela, Perú y Ecuador
ESPA Y CIA	Esencia de aroma	Panamá, Venezuela Perú y USA
JORGE GUEDER Y	Bacoxin Detergente líquido	Panamá y Paraguay
PETROQUIMICA COLOMBIANA S.A	Resina de PVC Compuesto de PVC Cloroacetato de polivinilo	Panamá y Paraguay
GOMA DE MASCAR Y BASE SINTETICA DE ZUBIRIA HERMANOS	Goma de Mascar Base sintética	USA, Guatemala y Panamá
CHICLES DE COLOMBIA CALZADO Y CUERO		
CURTIEMBRE Y EXPORTADORA MATTEUCCI	Cuero de res cur	Italia y España
CALZADO FERRADINI	Calzado	Curazao, Aruba y USA
ASTILLEROS Y TALLERES VIKINGOS	Reparaciones Navales y metalmecánica	Panamá, Honduras, Japón, Alemania, México, República Dominicana
INDUSERIAL S.A	Botelleros, con geladores, vitri nas refrigeradoras	Panamá, Costa Rica y Honduras
MANUFACTURAS DE MADERA MACIZA LTDA MADEMAC	Madera Procesada	Panamá, USA y Bélgica
MADERAS DEL CARIBE	Sillas y cunas de maderas, pala de hierro	Venezuela

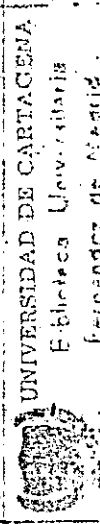
EMPRESA	PRODUCTO	PAIS DESTINATARIO
MANUFACTURAS DI VERSAS POLYMER S.A	Sogas, cintas y fundas de po lietileno	Japón, Holanda, Argentina, Italia, Bélgica, USA e Ir landa del Sur
CINTAS ADHESIVAS	Cinta adhesiva	USA, Panamá y Gua temala

3.3 TRAMITES DE LAS EXPORTACIONES ANTE EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA

La Administración del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena y su personal de trabajo conscientes de la necesidad de una vinculación directa en la agilización del Comercio Exterior del país que se moviliza a través de nuestro puerto y con el ánimo de participar dentro de la campaña Colombia Eficiente promovida por el Gobierno Nacional dió comienzo a la planificación y puesta en marcha del Plan Eficiente Portuaria para el Terminal Marítimo de Cartagena.

Este plan tiene como objetivo primordial el mejorar los servicios prestados al usuario a través del incremento en los índices de eficiencia administrativa y operativa del puerto.

Dicho objetivo primario, se pretende alcanzar con la opti



mización de los siguientes parámetros inherentes a la actividad portuaria. Tiempo requerido para el desarrollo de una operación de exportación.

Con el fin de evitar la duplicidad en los pasos dentro de los trámites exigidos al usuario, se diseñó un nuevo sistema de control que agiliza el proceso, sin debilitar el control interno requerido por la empresa. La base de este nuevo sistema de control, se encuentra constituida por la automatización (procedimiento computarizado) del proceso del manejo y administración de la información.

A continuación explicaremos todo el movimiento requerido por el Terminal Marítimo de Cartagena y los pasos a seguir para realizar una operación de exportación.

3.3.1 Reserva

El usuario envía una solicitud de reserva mediante télex, fax u oficio, con 24 horas de anticipación en los horarios establecidos. El Jefe de Reserva consulta la disponibilidad de personal, equipo y espacio para almacenaje y confirma o rechaza la reserva utilizando el mismo medio por el cual se solicitó el servicio.

El funcionario debe notificar el rechazo o aceptación de la solicitud, en el primero de los casos citar el motivo. Si la reserva se acepta, se le asignará una identificación la cual será la clave para el proceso de radicación a la entrada del área portuaria.

3.3.2 Radicación-Entrada

El conductor se acerca a la ventanilla del CES, presenta diligenciado el formato "Orden de Descargue" identificado como el Formato DO-22, se identifica presentando documentos personales. El radicador introduce en la pantalla el número de la reserva, recupera la información de la reserva y la complementa, sela y numera el formato DO-22 con el reloj estampador y lo devuelve al chofer.

Después de efectuada la radicación, el conductor procede a buscar su vehículo. Ya en la puerta de entrada, la Policía de Vigilancia Portuaria constata que el vehículo haya sido radicado y practica una revisión policiva al camión sino hay objeción entra al área, se dirige directamente al sitio de almacenamiento asignado para su descargue.

3.3.3 Descargue

El usuario presenta al bodeguero, los documentos. Este los revisa y procede a asignarle chequeador para que elabore la tarjeta. El trabajador coordinará con el supervisor auxiliar terrestre asignado al sector, el descargue del camión y el distribuidor le asignará ubicación de almacenamiento. Una vez descargado el camión, el bodeguero revisa el formato DO-22, lo firma y devuelve al agente de aduanas, pero antes tiene su copia. Completa la información de la carga recibida con la ubicación asignada por el distribuidor y procede a introducir a sistema.

3.3.4 Radicación-Salida

Una vez descargada la mercancía el vehículo se traslada al CES, el radicador de salida le devuelve el documento de identidad, actúa en la planilla, la pasa por el reloj estampador y radica en la pantalla la salida del terminal.

3.4 ESTIMULOS DIRECTOS A LAS EXPORTACIONES

La estrategia de modernización de la economía colombiana, con todas las acciones que ésta conlleva en distintos frentes, está dirigida a generar unas condiciones estructurales propicias al desarrollo exportador. Esto no basta, sin embargo para que el Gobierno haya mantenido a lo largo de la



presente administración una política sectorial de estímulo directo a las exportaciones, a través de los mecanismos tradicionales de CERT, crédito de PROEXPO y Plan Vallejo, así como con formas administrativas dirigidas a agilizar los trámites de exportación.

3.4.1 Otorgamiento de CERT y Crédito Para las Exportaciones

Las tasas de CERT se han mantenido estable en los últimos años. La política del Gobierno, además, es sostener esas tasas durante 1990. Por su parte, el Gobierno ha garantizado la disponibilidad de crédito de PROEXPO para las exportaciones y ha logrado que en un porcentaje creciente, ese crédito no sólo se dirigía a la financiación de capital de trabajo sino también a proyectos de inversión y a la financiación de actividades de pos-embarque. En términos reales el flujo de créditos desembolsados por PROEXPO ha venido creciendo en forma permanente.

Para 1990 se espera que esta tendencia continúe con una tasa de crecimiento de 3.5% en términos reales.

3.4.2 Plan Vallejo

El mecanismo de importación de insumos y bienes de capital para exportaciones a través del Plan Vallejo ha recibido un notable refuerzo a lo largo de los últimos años.

A comienzos de la década de los ochenta, las exportaciones que utilizaban este mecanismo representaban menos del 40% de las exportaciones menores colombianas. En 1985 ese porcentaje alcanzaba un 55% y en 1989 llegó a más de 60%.

En buena medida, este favorable comportamiento ha obedecido a la política de flexibilización de los controles sobre las importaciones por Plan Vallejo y a la agilización de los trámites. De hecho desde 1985 se eliminó el criterio de producción nacional de las restricciones a las compras externas de materias primas y productos intermedios importadas por este sistema. Más recientemente, en 1988, se autorizó a los usuarios del Plan Vallejo que exporte más del 70% de su producción para importar libremente los bienes de capital que requieran sin consultar a la Sección de Producción Nacional de INCOMEX. Las garantías exigidas para las importaciones por Plan Vallejo, además han sido reducidas de manera importante, al definirse el momento de su constitución y disminuirse el porcentaje de las mismas.

Para complementar estas medidas y hacer aún más flexible,



este instrumento, se ha definido unas nuevas reformas que serán puestas en vigencia a la mayor brevedad entre ellas, deben mencionarse:

El traslado a las regionales del INCOMEX localizadas en las ciudades más importantes de la función de aprobar y modificar estos programas, para la cual se avanzará en la sistematización y simplificación de los criterios para el manejo de los mismos.

La opción para los usuarios de constituir garantías personales para amparar sus operaciones, en lugar de las garantías bancarias a las que hoy están obligados. Estas determinaciones les representará un ahorro sustancial en sus costos.

3.4.3 Agilización de Trámites

En cuanto a la agilización de trámites administrativos para las exportaciones, el Consejo Directivo de Comercio Exterior aprobó recientemente la creación de la "ventanilla única". Con ella se reducirán los trámites y se podrán realizar simultáneamente las gestiones para la exportación requerida por diversas entidades gubernamentales. Adicionalmente será suprimido el requisito del registro de exportación como pa

so previo al despacho de las mercancías. Mediante una simple fianza de reintegro, la Aduana permitirá los embarques de esas mercancías y la realización posteriormente del registro ante el INCOMEX.

Finalmente, se revisarán otras medidas que limitan las ventas al exterior para futuras exportaciones.

4. IMPORTACIONES POR EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA

El auge que ha tenido el Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, ha ejercido su notable influencia en las importaciones que el país realiza a través de él. No obstante, por el Terminal Marítimo se importa una variedad de productos, los cuales son clasificados por el DANE en tres grupos que se describirán a continuación:

1. Bienes de Consumo: No duraderos y duraderos.
2. Materias Primas y Productos Intermedios: Entre los cuales figuran insumos para la agricultura y la industria.
3. Bienes de Capital: En los que se engloban los materiales de construcción, los bienes de capital para la industria, agricultura y los equipos de transporte en general.

Como se puede anotar la clasificación anterior obedece más que a otros factores, al destino económico del bien o servicio importado y nos reporta buenos parámetros para medir

la participación de estos en la actividad económica del Departamento de Bolívar.

4.1 PRODUCTOS IMPORTADOS POR EL TERMINAL MARITIMO Y FLUVIAL DE CARTAGENA

El Terminal Marítimo de Cartagena, como una de las principales arterias del Comercio Exterior Colombiano, cumple un papel importante en lo referente a la importación de productos como anotamos al comenzar el capítulo.

En lo referente a la importación de productos del período en estudio, comprendido entre los años 1987 y 1988. Con el análisis del cuadro No. 7 donde se encuentran descrito todas las variedades de productos que se importan a través de esta empresa, notamos que el volumen de importación para 1987 fué de 446.462 toneladas y para 1988 llegó a representar una cantidad de 507.013 toneladas.

Observándose la mayor cantidad de productos importados en el renglón perteneciente a los productos químicos, distinguiéndonos también en exportar esta clase de productos. Industria ésta que tiene mucha influencia en nuestra economía. La variación de estos 2 años con respecto a la cantidad importada de este producto, fué de 6.10%.



CUADRO No. 7

VOLUMEN DE IMPORTACIONES POR PRODUCTOS EN EL TERMINAL MARITIMO DE
CARTAGENA (TONELADAS) AÑOS 1987 1988

PRODUCTOS	1987	1988	VARIACION 1988/1987
ACEITES SEBO	15.845	14.932	(5.76)
LAMINAS CHAPAS	22.640	35.655	57.4
AUTOS MAQUINARIAS Y REPUESTOS	64.950	62.763	3.36
MATERIALES SINTE TICOS	33.504	24.490	(11.9)
LICORES	1.718	1.363	(20.6)
PRODUCTOS QUIMICOS	189.518	201.093	6.10
LLANTAS	515	447	(13.2)
COLORANTES	1.838	1.738	(5.4)
PAPEL	7.559	7.817	3.4
TUBERIAS ALAMBRES VARILLAS	33.216	44.857	35.0
COMESTIBLES	5.296	11.980	126.2
CEREALES	26.245	57.822	120.3
OTROS	43.618	42.056	(99.9)
TOTALES	446.462	507.013	13.5

FUENTE: EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA CARTAGENA

En un segundo lugar encontramos otras clases de importaciones como son las maquinarias, repuestos y autos. Estas se incrementaron en 1988 con relación a 1987, lo cual se debe a que Colombia es un país que no cuenta con los suficientes recursos para producir este tipo de productos. De ahí el ascenso cada día mayor de la importación de estos productos.

4.2 CLASES DE EMPAQUES UTILIZADOS EN LA IMPORTACION

Teniendo en cuenta la diversidad de empaque que se utilizan para importar los productos a través del Terminal Marítimo y Fluvial de Cartagena, encontramos que los empaques más utilizados son los pallets, los contenedores y los sacos, ya que estos prestan la mayor facilidad para la movilización de la mercancía que se importa. (Ver Cuadro No. 8).

4.3 VOLUMEN DE CARGA POR IMPORTACIONES

Cartagena es hoy una de las ciudades importantes para el país ya que es uno de los principales puertos del Caribe.

El Terminal Marítimo de Cartagena una particularidad en cuanto que además de mover carga, tiene itinerarios de buques de pasajeros y consecuentemente también desembarca y embarca turistas. Estos buques tienen espacio reservado en el

CUADRO No. 8

CLASES DE EMPAQUES UTILIZADOS EN IMPORTACION AÑOS 1987 - 1988

(TONELADAS)

EMPAQUES	1987	1988	VARIACION 1988/1987 %
CAJAS	35.839	37.557	4.8
PALLETS	100.843	94.914	5.9
CONTENEDORES	100.660	106.475	5.8
TAMBORES	28.411	24.301	(14.4)
SACOS	50.465	88.606	75.6
ROLLOS	15.743	22.992	46.0
FARDOS	6.459	3.769	(41.6)
ATADOS	17.642	18.661	5.8
UNIDADES	25.233	36.376	44.1
GRAN SOLIDO	45.343	57.341	26.4
GRAN LIQUIDO	14.833	16.023	(19.2)

FUENTE: EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA CARTAGENA

muelle, interrumpiendo las labores que realizan las motonaves ves ves carguieras.

En cuanto al movimiento de carga de importación se totalizó para 1987 en 446.462 toneladas y en 1988 fué de 507.013 toneladas con una variación 13.5% presentando en los diferentes meses de ambos años (1987-1988) un comportamiento ondulatorio y discontinuo.

En términos generales, el Terminal Marítimo de Cartagena, presenta el mayor tonelaje movilizado por importación en 1988, coincidiendo con el límite máximo de movimiento exportaciones en el período; es de aclarar que a este tonelaje movilizado, se llega después de registrar los menores tonelajes en su movimiento total.

De la carga de importación, constituyó el menor porcentaje la carga miscelánea y homogénea, descritas brevemente en el capítulo anterior. La carga a granel tiene también significación en las importaciones del período considerándose esta clase de carga como las cargas sólidas y líquidas transportadas en forma masiva, homogénea y sin empaque, cuyo manipuleo usual no debe realizarse por unidades.

Esta carga movilizada en el Terminal durante los años en

estudio representó el 26.5% siguiéndole a estos varios productos. (Ver cuadro No. 9 y 10).

4.4 ORIGEN DE LOS PRODUCTOS IMPORTADOS

Los productos importados por Colombia, directamente llegados al Terminal Marítimo de Cartagena, provienen de diferentes naciones del mundo.

De las diversas embarcaciones que arriban en el Puerto de Cartagena, específicamente en su Terminal Marítimo y que realizan su respectivo desembarque en los muelles de la empresa. En cuanto a la cantidad de mercancía importada, las embarcaciones de nacionalidad colombiana ocupan el primer lugar pertenecen a las diferentes líneas marítimas radicadas en el país. Para el período en estudio, las embarcaciones colombianas poseían el derecho de transportar el 100% de los productos de importación. En desarrollo del Decreto 477 de 1990, el cual para efectos del Artículo 10. del Decreto Legislativo No. 994 de 1966, se reserva a los buques o naves de bandera colombiana y asimilados en los del transporte de carga general de importación que se movilice en las rutas asignadas por la Dirección General Marítima y Portuaria DIMAR.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
Biblioteca Universitaria
Fernandez de Madrid



CUADRO N° 7
 VOLUMEN DE CARGA POR
 IMPORTACION EN EL AÑO 1987
 (EN MILES DE TONELADAS)

93
109

MESES	I M P O R T A C I O N				
	TOTAL	CLASE DE CARGA			
		HOMOGENEA	MISCELANEA	G. SOLIDO	G. LIQUIDO
ENERO	29.391	3.182	24.381		1.828
FEBRERO	40.203	3.715	19.544	13.952	2.992
MARZO	31.689	3.489	27.900		300
ABRIL	31.068	2.503	27.270		1.295
MAYO	33.268	4.129	25.459	2.100	1.520
JUNIO	38.881	18.658	18.018	4	2.201
JULIO	61.210	26.038	15.498	18.674	1.000
AGOSTO	47.487	15.627	23.412	6.514	1.934
SEPTIEMBRE	35.402	8.306	24.389	1.558	1.149
OCTUBRE	33.259	12.231	16.441	2.493	2.094
NOVIEMBRE	35.501	12.184	20.317		3.000
DICIEMBRE	29.163	11.917	16.687	39	520
TOTAL	446.462	121.979	259.316	45.334	19.833

FUENTE: EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA - CARTAGENA.

CUADRO N° 10
 VOLUMEN DE CARGA POR
 IMPORTACION EN EL AÑO 1988
 (EN MILES DE TONELADAS)

94
110

MESES	I M P O R T A C I O N				
	TOTAL	CLASES DE CARGA.			
		HOMOGENEA	MISCELANEA	G. SOLIDO	G. LIQUIDO
ENERO	44.288	24.394	17.872	2.022	
FEBRERO	34.022	12.134	17.212	3.000	1.676
MARZO	52.645	14.893	21.275	13.860	2.619
ABRIL	52.830	30.460	15.323	6.401	645
MAYO	51.740	33.171	16.549		2.020
JUNIO	39.003	14.706	22.297	2.000	
JULIO	45.255	15.351	15.148	9.087	3.669
AGOSTO	49.013	15.678	24.222	7.099	2.014
SEPTIEMBRE	42.640	12.397	19.085	10.999	159
OCTUBRE	26.611	11.131	14.312		1.168
NOVIEMBRE	33.633	17.807	15.274		552
DICIEMBRE	37.333	20.269	12.691	2.873	1.500
TOTAL	507.013	222.391	211.258	57.341	16.023

FUENTE: EMPRESA PUERTOS DE COLOMBIA - CARTAGENA

El cincuenta por ciento restante de este, es enteramente libre y podrá ser transportado a elección exclusiva del importador en cualquier buque de bandera nacional o extranjera. Con todos los buques de bandera colombiana y los buques asociados a dicha bandera, podrán participar dentro del cincuenta por ciento no reservado bajo las reglas de libre competencia (Ver Cuadro No. 11).

4.5 TRAMITES DE UNA IMPORTACION ANTE EL TERMINAL MARITIMO DE CARTAGENA

Para estos trámites nos basamos en las políticas expuestas por el Plan de Eficiencia Portuaria, el cual consta de varias partes.

4.5.1 Reserva

El usuario envía una solicitud de reserva mediante télex, fax u oficio con 24 horas de anticipación en los horarios establecidos.

El Jefe de Reservas consulta la disponibilidad de recursos y confirma o rechaza la reserva utilizando el mismo medio por el cual solicitó el servicio. El funcionario debe notificar el rechazo o aceptación de la solicitud. En el primer

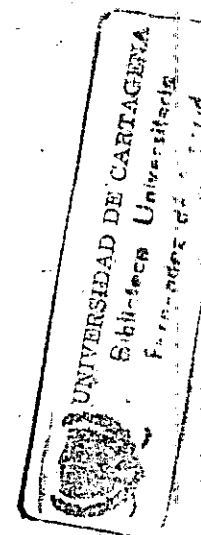
CUADRO No. 11

TONELAJES DE IMPORTACION POR BANDERAS AÑOS 1987-1988
(EN MILES)

BANDERAS	1987	1988	VARIACION % 1988/1987
ALEMANA	2.043	1.323	(35.2)
ARABE	1.294	0	0
BANGLADESHA	0	670	0
BRITANICA	16.468	12.273	(25.5)
COLOMBIANA	207.809	200.144	(3.07)
CHILENA	0	1.378	0
CHIPRIOTA	39.136	58.104	48.4
DANESA	3.508	797	(77.2)
DOMINICANA	0	10.999	0
ESPAÑOLA	9.573	6.525	(31.8)
ESTADINENSE	18.465	16.663	(9.7)
FILIPINA	0	22.911	0
GRIEGA	13.407	18.780	40.0
GUATEMALTECA	5.948	0	0
HOLANDESA	4.045	14.319	253.9
HONDUREÑA	275	330	20
INDIA	2.583	0	0
ITALIANA	3.529	6.453	82.8
JAPONESA	0	32	0
KWATIANA	1.586	2.659	67.6
LIBERIANA	19.679	30.301	53.9
PANAMEÑA	68.891	72.838	5.7
POLACA	3.354	3.216	(4.1)

BANDERAS	1987	1988	VARIACION % 1988/1987
RUMANA	0	37	0
SOVIETICA	506	607	20.1
SINGAPUREÑA	0	1.695	0
VANNATUENSE	0	58	0
VENEZOLANA	0	2.513	0
YUGOESLAVA	16.585	21.368	28.8
OTRAS	7.778	0	0

FUENTE: EMPRESA PUERTO DE COLOMBIA CARTAGENA



ro de los casos, se cita el motivo; si la reserva es aceptada se le asignará una identificación, la cual será la clave para el proceso de radicación a la entrada al área portuaria.

4.5.2 Radicación

El conductor se acerca a la ventanilla del CES, presenta diligenciado un formato llamado DO-25 "Orden de Cargue y Salida de Mercancías" y se identifica.

El radicador introduce en la pantalla el número de la reserva, recupera la información de la reserva y la complementa, sello y número en estricto orden consecutivo, el formato DO-25 con reloj estamador y devuelve al conductor.

Después de efectuar la radicación, el conductor procede a buscar su vehículo. Antes de entrar, la policia de vigilancia portuaria consta que éste haya sido radicado y practica una revisión policiva al camión.

Después de la revisión, entra al área de almacenamiento, donde se encuentra localizada la carga.

4.5.3 Cargue

El usuario se presenta ante el bodeguero, quien consulta en pantalla sobre los documentos aduaneros, la cancelación de la carga. Si no hay novedad, autoriza el cargue y asigna un tarjador que entregue la carga. El tarjador coordina con el supervisor auxiliar del frente, las labores de cargue del camión. Una vez cargado, el bodeguero revisa el formato No. DO-25, firma, retiene una copia y devuelve el resto al agente de aduanas.

4.5.4 Radicación Salida

Una vez cargado el camión, se traslada al CES, se fotografía al conductor, dependiendo del tipo de carga y del resultado del sector electrónico (rojo o verde), se revisa a fondo el camión o se le practica una revisión documentaria.

El radicador de salida le devuelve el documento de identidad, actúa en la planilla, pasa por el reloj estampador y radica en la pantalla la salida del Terminal Marítimo.

Diariamente a las 14:30 p.m, el Jefe de Reservas ordena la impresión de las reservas solicitadas para el día siguiente. Inmediatamente el Departamento de Almacenaje DALMA, analiza la cantidad de trabajo por frente y evalúa la necesidad de recursos para prestar normalmente los servicios so

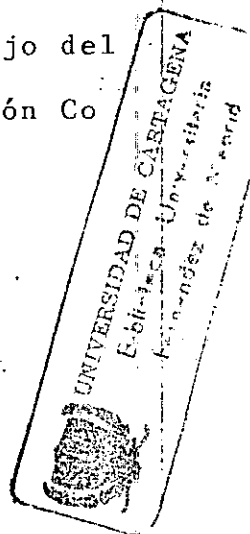
licitados. Esta necesidad de recursos es presentada diariamente al Comité, para que programen los servicios solicitados.

4.6 RACIONALIZACION DE LAS POLITICAS DE CONTROL DE LAS IMPORTACIONES Y DE PROTECCION A LA INDUSTRIA NACIONAL

Un elemento central de la modernización del aparato productivo ha sido obviamente, la política de control de las importaciones y de protección a la producción nacional.

Después de la severa restricción de las importaciones que por razones cambiarias, se tuvo que aplicar entre 1983 y 1985, el Gobierno Nacional inició un proceso de racionalización de esa política, el cual se ha mantenido activo durante los últimos años. Ese proceso ha tenido cuatro componentes fundamentales: La Reforma Arancelaria, el Traslado de Partidas Arancelarias del Régimen de Prohibida Importación al de licencia previa y de éste al del libre, la Racionalización y Flexibilización Progresiva en el manejo del Régimen de Licencia Previa y, el Proceso de Integración Comercial con países de la región.

4.6.1 Reforma Arancelaria



La política de racionalización arancelaria de los últimos años ha buscado reducir la dispersión de las tarifas, eliminar las protecciones efectivas excesivas tanto como las negativas y lograr una adecuación entre la estructura tarifaria y la estructura de la producción nacional.

Como complemento de esta política, el Gobierno Nacional se propone iniciar un proceso de reducción paulatina del impuesto CIF de 18% sobre las importaciones.

Gracias a la solidez que las políticas de los últimos años han otorgado a la situación fiscal, ese proceso podrá ser iniciado de inmediato, mediante una reducción de dos puntos porcentuales en dichos impuestos. Con ello, las importaciones de insumo y de bienes de capital que realiza el país saldrán beneficiadas, reduciéndose de una manera general los costos de producción de las actividades productivas que las utilizan:

4.6.2 Traslado Gradual y Selectivo de Partidas Arancelarias del Régimen de Prohibida Importación al de Licencia Previa y de Este Ultimo al de Libre Importación

El porcentaje de items del universo arancelario que se en

contraba bajo el régimen de libre importación al comenzar 1985 era de 0.5%. A finales del mismo año fué de 27% y en la actualidad alcanza el 38.9%. Los items en prohibida importación, por contraste, representaban un 16.5% al comenzar 1985 y hoy en día, constituyen apenas un 1.1% del universo arancelario.

4.6.3 Racionalización y Flexibilización Progresiva en el Manejo del Régimen de Licencia Previa.

El manejo de las posiciones que permanecen en licencia previa ha sido flexibilizado de manera sustancial a través de varios mecanismos. En primer lugar, mediante el desarrollo acelerado de los Programas Especiales de Importación de Materias Primas e Insumos, loscuales fueron reglamentados mediante el Decreto 2444 de Diciembre de 1988. Estos programas han permitido una mayor agilidad en la aprobación de las licencias en la medida en que una sola autorización periódica (semestral o anual) de la Junta de Importaciones, el usuario puede obtener sus licencias con un trámite igual al de libre importación. Cabe anotar que en 1989, un 11% del presupuesto asignado al régimen de previa se tramitó por este mecanismo.

En un segundo lugar, mediante la utilización de criterios

más flexibles por parte de la Junta de Importaciones para la asignación de las licencias a medida que la disponibilidad de divisas para importaciones se ha ido amoliando. Así por ejemplo, desde mediados de 1988 la Junta ha autorizado la importación de insumos producidos internamente en forma monopólica por productores que compiten con sus clientes en el bien final. A partir de noviembre de 1988, además la Junta ha venido aprobando en forma automática la importación de materias primas, bienes intermedios y bienes de capital no producidos en el país.

El efecto de esta mayor flexibilidad en la aprobación de las importaciones se han visto reflejado en la significativa reducción del porcentaje de negativas para la licencia solicitada bajo el régimen de previa. Mientras ese porcentaje fué de 31.6% en 1988 y de sólo 9% en 1989.

4.6.4 Integración Regional y SubRegional

La dinámica de la integración comercial de Colombia con otros países de América Latina en los últimos años una notable reactivación después del estancamiento que sufrió durante la primera mitad de la década de los ochentas como consecuencia de la crisis de la deuda.

La reactivación de los mecanismos de integración comercial se ha manifestado tanto a nivel regional en el marco de la ALADI y del grupo de los ocho, como en el ámbito subregional, antino y en el denominado Grupo de los Tres (Colombia, Venezuela y México). En estos contextos, Colombia ha adoptado recientemente su compromiso con sus contrapartes tendientes al desmonte de las restricciones para-arancelarias y a la profundización de las preferencias arancelarias para comercio mutuo.

En el marco del Grupo Andino, los presidentes de Bolivia, Colombia, Perú y Venezuela, suscribieron recientemente la Declaración de Galapagos, en la cual adaptaron el compromiso de avanzar para la conformación plena del Area de Libre Comercio en 1985. Para este propósito, se iniciará de inmediato un proceso de desmonte gradual de los obstáculos al comercio regional mediante la reducción de las nóminas de reserva, de las listas de excepciones y de comercio administrativo y de las reservas de mercado existentes para los programas de integración industrial.

Además, con el propósito de reducir el grado de aislamiento de los países andinos frente a terceros países, se ha iniciado ya un proceso de reducción y racionalización del Arancel Externo Mínimo Común.

En el marco de la ALADI, por su parte, los compromisos adquiridos por el Grupo de los Ochos en la reciente Declaración de Buenos Aires incluyen una profundización importante de las preferencias arancelarias regionales ya existentes, la reducción de las listas de excepciones y el desmonte de todas las restricciones para arancelarias al comercio en los bienes objeto de esas preferencias (cerca de 80% del universo arancelario).

5. EL TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL EN EL PUERTO DE CARTAGENA

En un país como Colombia, el cual posee una posición privilegiada con respecto al mar, que le permite poseer costas en los dos océanos y en donde alrededor del 90% de su Comercio Exterior se realiza por vía marítima y poseer como canal de acceso desde el interior del país hasta el puerto de Cartagena, un río muy importante como lo es el Río Magdalena al puerto le corresponde desempeñar una función primordial en el desarrollo de este sector de la economía, lo mismo que otras actividades afines a él como el transporte y los servicios complementarios dentro del proceso de movilización de las mercancías entre los centros de producción y de consumo especialmente cuando se efectúa mediante la combinación de las modalidades terrestres, fluviales y marítimas.

5.1 ASPECTOS GENERALES

Para que se desarrolle el Comercio Exterior se hace necesario que existan facilidades y servicios de muy diversas cla

ses, algunos de los cuales pueden ser creados o perfeccionados por los particulares, mientras que otros, necesitan de una manera muy especial la acción del estado.

Es digno de tomar en cuenta, la comodidad, la regularidad y la baratura del transporte exterior, ya que éste es de singular importancia para que se lleve a cabo el comercio entre naciones.

No solamente el transporte externo juega un papel importante en el desarrollo del Comercio Internacional sino que también se hace necesario estudiar y analizar en cada nación o territorio el transporte interno, es decir, que debemos tener en cuenta el transporte de los productos desde el lugar de su producción hasta el puerto, para que de esta manera enviarla a su destino final.

Muy importante para el desarrollo del Comercio Exterior, aquellas operaciones complementarias del transporte como son: los servicios portuarios, el bodegaje, la seguridad en los puertos, los itinerarios regulares y otra serie de factores que también orientados contribuyen a que el transporte de los productos se lleven a cabo de una manera satisfactoria.

5.2 LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

Son asociaciones voluntarias de compañías navieras, privadas y estatales dedicadas a un tráfico marítimo determinado que se unen con el ánimo de racionalizar los servicios buscando una mayor eficiencia, una ordenada cobertura de tráfico y por consiguiente una disminución en los costos de operación.

5.2.1 Ventajas del Sistema de Conferencias

1. El mantenimiento de servicios regulares, eficiente y continuados en un tráfico determinado.
2. La cotización de fletes estables que permitan a los usuarios del transporte marítimo hacerse compromisos adelantados de compra/venta de productos sin riesgo de fluctuaciones súbitas de las tarifas básicas mantienen cierta estabilidad en su cuantía, según las circunstancias. Así por ejemplo, el recargo de combustible debe ajustarse a las alzas del petróleo.
3. Igual tratamiento a todos los embarcadores aplicando tipos y condiciones uniformes, independientes, del volumen de los embarques.

5.2.2 Estímulos de las Conferencias Marítimas

Las conferencias marítimas estimulan a sus clientes ofreciéndoles entre otras, las siguientes ventajas:

5.2.2.1 Rebajas Diferidas

Este sistema que, dicho sea de paso, es uno de los más antiguos estímulos ofrecidos por las conferencias marítimas, nació con unas de las conferencias marítimas la denominada "Calcuta Conference". Actualmente este estímulo es utilizado primordialmente por las conferencias europeas y consiste en un descuento que se le concede a las embarcaciones que en un período semestral o anual haya confiado la totalidad de sus embarques en forma exclusiva a las líneas que integran las conferencias.

Se aplica este estímulo cuando los fletes se pagan antes de efectuar el embarque y su liquidación es semestral dado que en Colombia gracias a la actividad desarrollada por Flota Mercante Grancolombiana, los fletes de importación son pagaderos en el puerto de destino a diferencia de lo que acontece en el resto del mundo en donde los fletes deben pagarse con anterioridad al embarque de las mercancías, el estímulo de la rebaja diferida que sólo opera cuando los

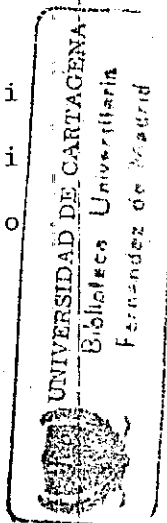
fletes son prepagados han sido reemplazados por el estímulo del "Bono de Fidelidad" que también se aplica en Colombia por iniciativa de la Flota Mercante Grancolombiana.

5.2.2.2 El Bono de Fidelidad

Cubre aproximadamente el 50% de las rebajas diferidas lo que obedece al hecho de que el naviero, al aceptar cargue con flete pagadero en destino, debe soportar un fuerte peso financiero debido a que la mayor parte de sus costos deben cancelarlos al momento mismo de recibir los servicios que soicite. Verbo y gracia: Pago de estibas, derecho portuario, suministro de combustibles, etc.

Para tener derecho al bono de fidelidad el importador colombiano debe firmar con las conferencias una "Nota de Entendimiento" y realizar todos sus embarques con líneas de la conferencias, procedentes de Europa que paguen los fletes antes del embarque pueden beneficiarse de la rebaja diferida y los que paguen los fletes en destino se pueden beneficiarse del bono de fidelidad. Las exportaciones también gozan de estímulos similares.

5.2.2.3 Sistema de Contrato o No Contrato



Esta modalidad es propia de las conferencias americanas y japonesas. Bajo este sistema se establecen tarifas de "Contrato" y "No Contrato".

Los embarcadores que contraten con las líneas de las conferencias y confien todos sus embarques a la misma tienen el beneficio de las tarifas de "Contrato" que son más reducidas. Las tarifas de "No Contrato" que son más elevadas se aplican a los embarcadores que por una u otra razón prefieren no contratar con la conferencia. Las Tarifas de "Contrato" se aplican a todos los que hayan "Contratado" con la conferencia, independiente del volumen de los embarques.

Quien debe firmar el "Contrato" con la conferencia es la parte indicada como "Shipper" en el conocimiento del embarque.

Es bueno anotar que la conformidad con la sección 14 de la Ley Norteamericana de Embarque de 1916 a los transportadores marítimos les está prohibido emplear el sistema de rebaja diferida.

5.2.2.4 Las Tarifas

Son el resultado de serios estudios económicos de costos en

lo que se consideran una serie de factores, todos ellos variables sin embargo unos más determinantes que otros según las circunstancias. Entre estos factores podemos enumerar los siguientes:

1. El costo de los buques
2. La depreciación de los equipos flotantes
3. Los costos salariales
4. Los costos de mantenimiento y reparación de equipos
5. Los costos de combustible y suministros

5.3 ORGANIZACION DEL TRANSPORTE MARITIMO

El transporte de mercancías por vía marítima se puede efectuar por conferenciados: prestan un servicio eficaz, continuado, con itinerarios fijos y fletes publicados y sirven regularmente a una ruta determinada por ser miembro de las conferencias que rigen dicha ruta.

Outsider: No pertenecen a ninguna conferencia

Charter: Pueden ser arrendadas para reforzar la capacidad a flote de las naves conferenciadas o de los Outsider.

Tramps: Los buques tramps son aquellos que se emplean cuan

do es necesario la utilización de todo un buque para transportar determinada carga. El flete para un producto determinado será menor si dada la cantidad y sus características, existen posibilidades de transportarlo en un buque tramps (Ver Cuadro No. 12).

5.4 COMPOSICION DE LA TARIFA DE FLETE MARITIMO

Estas tarifas están conformadas por dos partes, éstas son: Los recargos y los descuentos.

Los recargos se hacen teniendo en cuenta las características de la carga, ya sea por exceso de peso o exceso de largo; también encontramos los recargos portuarios, estos son mecanismos puestos en práctica por las conferencias marítimas con la intención de que las líneas asociadas se rezacasen de supuestas pérdidas experimentadas en el puerto señalado con el recargo. La causa más común que se escoge para la aplicación de un recargo es el fenómeno llamado congestión, la cual se presenta cuando el puerto es insuficiente para atender la demanda de servicios que le hacen los buques que llegan a él. Otro tipo de recargo son los gubernamentales o sea los impuestos, sobre flete.

También se hace recargos teniendo en cuenta la tasa de cam

CUADRO No. 12

ORGANIZACION DEL TRANSPORTE MARITIMO

TIPO DE SERVICIO DE LOS BUQUES	CARACTERISTICAS	TARIFAS Y CONDICIONES DE TRANSPORTE
CONFERENCIADOS	De línea regular Concentración de fletés y servicios	Las tarifas son de terminadas por la conferencia por productos(libros de tarifa) Estas establecen las condiciones del transporte y los defferentes recargos
OUTSIDER	De línea regular sin pertenecer a las conferencias	Se parte entre las partes
CHARTER	Arrendados por los embarcadores e im portadores. Puede arrendarse por tiempo o por viaje	Se parte entre las partes
TRAMPS	No pertenecen a las conferencias ni tienen servicios regulares. Van de puerto en puerto en busca de carga	

Fuente: REVISTA DEL CUTMA

bio ya que la moneda nuestra cambia diariamente con respecto al dólar. Aparecen otros tipos de recargos.

Los descuentos se hacen teniendo en cuenta ciertas condiciones como son las tarifas de contrato con países del extranjero. Estas tarifas son propias de los Estados Unidos. Otro tipo de descuento son las rebajas diferidas y los bonos de fidelidad, este tipo de descuento es propio como habíamos dicho anteriormente de los países europeos. También se hace descuento a la carga unitarizada (patelizadas y contenedori- zada), éstas hacen más fácil el cargue o descargue de la mercancía así mismo se le hace descuento a productos y proyectos especiales ya que estos van a contribuir al desarrollo de la industria de nuestro país. Se dan otro tipo de descuentos como son las donaciones.

5.4.1 Clases de Tarifas

En las formas de cotización de las tarifas es indispensable tener un concepto claro de estas operaciones, para poder saber cuales están incluidas. El flete marítimo en cada caso y hasta donde va la responsabilidad del naviero y del embarcador o consignatario.

El cuadro No. 13 nos muestra las diferentes clases de tari

CUADRO No. 13

CLASES DE TARIFAS Y OPERACIONES REALIZADAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR
VÍA MARITIMA

CLASES DE TARIFAS	LINER TERMS	F.I.O	F.I	F.O	F.I.S	F.I.S.T	F.I.O.S	F.I.O.S.T
CARGUE	+	*	*	+	*	*	*	*
DESCARGUE	+	*	+	*	+	+	*	*
ESTIBA	+	+	+	+	*	*	*	*
DESESTIBA	+	+	+	+	*	*	*	*
TRIMADO						*		*
TRANSPORTE	+	+	+	+	+	+	+	+

* POR CUENTA DE LA MERCANCIA
+ OPERACIONES QUE INCLUYA LA TARIFA

fas existentes según las operaciones realizadas. Estas tarifas las describimos a continuación:

En la Tarifa Liner Terms, el naviero corresponde con todas las operaciones como son el cargue, descargue, estiba, desestiba y con el transporte, o sea que el dueño de la mercancía no corre con ninguna de esa operación.

La Tarifa F.I.O, el naviero se desprende del cargue y descargue de la mercancía, sólo realiza las operaciones de estiba, desestiba y transporte. El cargue y descargue corre por cuenta del dueño de la mercancía. Esto se debe a que muchas veces los terminales no cuentan con las suficientes condiciones tanto físicas como operativas.

La Tarifa F.I, el naviero se desprende del cargue de la mercancía pero se hace cargo de las demás operaciones como son el descargue, estiba, desestiba y transporte. El cargue corre por cuenta del dueño de la mercancía.

La Tarifa F.O, el naviero realiza las operaciones de cargue, estiba, desestiba y transporte con excepción del descargue, el cual es llevado a cabo por el dueño de la mercancía.

La Tarifa F.I.S, el naviero nada más corre con las operacio

COMPOSICION DE LA TARIFA DE FLETE MARITIMO

TARIFA
BASICA

(+)
RECARGO

Características de
la carga

Exceso de peso
Exceso de largo

Portuarias

Incremento de costos
(portuarios)
Congestión

Gubernamentales
Impuestos sobre
fletes

Otros

Guerra
Costo manejo
Costo combustible
Fletes al cobro
(Japón)

(-)
DESCUENTOS

Tarifa de Contrato (USA)

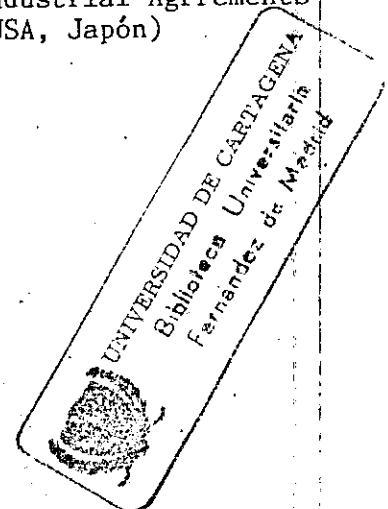
Rebajas diferidas y bono
de fidelidad (Europa)

Carga Unitarizada

Paletizada
ContenORIZADA

Productos y Proyectos
Especiales

Especial enquires
(Europa)
Industrial Agreements
(USA, Japón)



nes descargue y transporte y el dueño de la mercancía realiza las demás operaciones, cargue, estiba, desestiba. Esto se debe a las razones antes mencionadas.

La Tarifa F.I.S.T, el naviero solo corre con las operaciones de descargue y transporte como en la Tarifa F.I.S y el dueño de la mercancía realiza las operaciones de cargue, estiba, desestiba y trimado (esta operación se realiza cuando el buque transporta mercancía a granel sólido, como por ejemplo arroz, el cual al ser colocado en las bodegas del buque queda en forma de pirámide, entonces se necesita un personal que se va a encargar de poner el arroz en una posición adecuada para darle estabilidad al buque).

La Tarifa F.I.O.S, el naviero solo corre con la operación de transporte, las demás operaciones la realiza el dueño de la mercancía (cargue, descargue, estiba y desestiba).

La Tarifa F.I.O.S.T sucede casi lo mismo que con la Tarifa F.I.O.S con la diferencia de que el dueño de la mercancía también corre con el trimado.

5.4.2 Factores que Inciden en la Determinación de los Fletes Marítimos

Los principales factores que inciden en la determinación de un flete son:

5.4.2.1 Características de la Carga

La calidad, empaque y propiedades del producto que se van a transportar y las obligaciones del transportador para la entrega en buenas condiciones en su destino final, tienen que ser considerados por la compañía naviera.

5.4.2.2 Volumen de la Carga

La continuidad de ofrecimiento de carga, en un producto o varios productos hacen que la línea operadora del barco, puedan planear correctamente un itinerario o frecuencia permanente pudiendo también hacer no sólo el costo de operaciones sino también su utilidad.

Uno de los principales objetivos al preparar una tarifa de flete es la de mantener el volumen de carga al máximo.

5.4.2.3 Posibilidad de Rápido Cargue

Es una cualidad indispensable para cualquier línea naviera, el que la mercancía pueda ser evacuada del puerto al barco

sin ninguna demora debido a los costos operacionales del puerto que en su gran mayoría son muy altos.

5.4.2.4 Daños

Hay cierta clase de mercancías que son más susceptible al daño que otras, por lo cual en éstas, gran parte del flete se destina al pago posterior de los reclamos que se presenten.

5.4.2.5 Posibilidades de Robo

Los comestibles, prenda de vestir, objetos o productos de fácil venta, presentan la tentación de robo, resultado como en el caso anterior reclamos. Acá tiene gran incidencia, las estadísticas sobre pérdidas en la determinación del flete.

5.4.2.6 Valor de la Mercancía

El costo de la mercancía determina también en gran parte, el valor de los fletes marítimos a saber. Para una mercancía con un valor alto su flete será también alto y para las mercancías de bajo costo también su flete será bajo; si bien es cierto que para una línea naviera el costo de manejo y operación es el mismo, ésta tiene mayor riesgo con la mer

cancia de alto valor, el cual tiene que cubrir con el flete.

5.4.2.7 Empaque

Una mercancía bien empacada, facilita no sólo al transportador terrestre sino al marítimo su manejo, disminuyendo espacios y otros riesgos por lo cual la naturaleza del empaque también es considerada como incidentes en el flete.

5.4.2.8 Estiba

Las diferentes clases de mercancías hacen que ellas tengan un manejo y almacenamiento diferentes para cada uno de ellos así unas son buenas protectoras de otras porque su peso estabiliza el barco, etc.

También como el barco posee varias bodegas, estas son utilizadas para los diferentes productos según su clase y propiedades físico químicas así. Es imposible almacenar harina de trigo con frutas olorosas debido a que entonces la harina absorberá su olor, quedando inservible.

5.4.2.9 Relación Peso-Medida

Con el fin de operar de una manera óptima el barco debe es

tar cargado en su totalidad, no sólo en su capacidad de peso sino en su capacidad de volumen. Para llegar a este grado debe existir un balance entre el peso y la medida de la mercadería. Para las medidas marítimas en relación al peso y al volumen, tratamos en pies cúbicos, metros cúbicos o toneladas métricas.

5.4.2.10 Cargas Pesadas

Para las cargas que no pueden ser manejadas debido a su peso y su manejo debe ser hecho con grúa auxiliares, se tiene lo que se conoce como gastos extras y que son cobrados dentro del flete de ciertos productos.

5.4.2.11 Gastos Extraordinarios

Al igual que las cargas pesadas las que por razón de sus gastos extraordinarios, estos gastos son cargados unas veces al flete y otras veces a cuentas adicionales que se denominan cuentas por cuenta de embarque.

5.4.2.12 Carga Igual con Varias Salidas

Las conferencias han puesto para algunos puertos tarifas diferenciales para un mismo producto debido a que las con

diciones portuarias, unos son mejores que otros, el tráfico de unos son mayores que otros, la inseguridad mayor que otros, etc.

5.4.2.13 Competencia

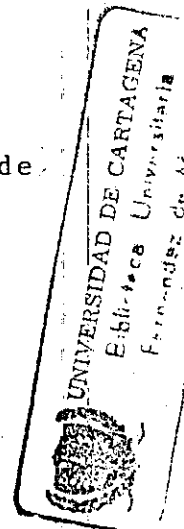
Las conferencias marítimas tienen muy en cuenta los precios y tarifas que tienen las líneas que no participan en las conferencias y los cobrados por el tráfico Charter y barco Tramps.

5.4.2.14 Costos Directo de Operación

En los fletes se tiene en cuenta las compras que hay que hacer no sólo de los gastos de operaciones sino de los salarios, el agua potable, alimentos, reparaciones y mantenimiento preventivos del barco.

5.4.2.15 Costo de Manejo

Se incluye en este rubro los gastos de entrega y recibo de la mercancía, inspección, cargue y descargue del barco y cualquier otro gasto relacionado con el movimiento de la carga.



5.5 PRINCIPALES ORGANISMOS REGULADORES DEL TRANSPORTE MARITIMO

Los principales organismos que regulan el transporte marítimo son los siguientes:

Dirección General Marítima y Portuaria DIMAR. Organismo público adscrito al Ministerio de Defensa Nacional, creado por el Decreto 2349 de 1971, el cual establece sus funciones principales.

Dirección y Regulación de la Marina Mercante Colombiana.

Regulación y Control del Transporte Marítimo Internacional y de Cabotaje.

Controla el cumplimiento de las normas sobre reserva de carga. Cuenta con un organismo asesor determinado Consejo Marítimo y Portuario.

Comité de Usuarios del Transporte Marítimo y Aéreo CUTMA.

En Colombia aparece esta asociación entre 1970 y 1975, pasó de ser un organismo netamente colombiano a un organismo latinoamericano. Tiene como finalidad primordial celebrar consultas sobre el tráfico de exportaciones de los países in

teresados.

Entre las funciones que cumple este organismo tenemos:

Establecimientos de Secretarios Permanentes en las conferencias Witos/Esph.

Contactos con las conferencias marítimas para lograr mutua consulta y negociación.

Diálogo con las conferencias marítimas para lograr avisos anticipados sobre alzas de tarifas.

Consecución de rebajas en tarifas para ciertos productos.

Apoyo para que la Marina Mercante Nacional obtenga el tratamiento equitativo con otros países.

Conversaciones con navieros a fin de lograr el establecimiento de líneas a determinados puertos.

Gestión ante el Gobierno para que implante el código de conducta de las conferencias marítimas.

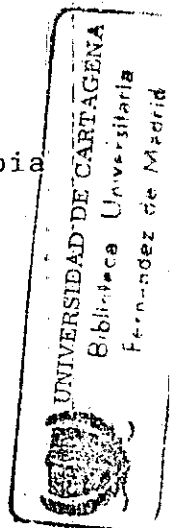
Vigilar la aplicación de las reservas de carga.

Solicitud de eliminación de recargos.

5.6 EVALUACION DE LAS MEDIDAS CONCERNIENTES A LA REESTRUCTURACION

El transporte marítimo es otro de los cuellos de botellas detectados en los estudios de reestructuración. Nadie niega las conveniencias de modernizar nuestro sistema de transporte marítimo incluídas sus distintas modalidades y en el engranaje portuario pero son muchas las políticas en marcha que ponen en peligro el empleo y la garantía de miles de trabajadores, la estabilidad de importantes empresas nacionales y hasta la soberanía del estado sobre determinadas actividades, la reserva de carga ha recibido numerosos ataques por parte de los industriales, el Banco Mundial y el Gobierno que comparten su racionamiento y ha terminado por complacerlos sobretodo que cambiar la reserva de carga a la sobretasa de las importaciones exige cambios en las leyes respectivas por parte del Congreso de la República.

El alto costo de los fletes del transporte marítimo colombiano, se argumenta que los beneficios obtenidos de estos no los recibe la Marina Mercante Nacional pues para cumplir con el movimiento de la mitad de la carga, tanto de importación como de exportación, ha tenido que recurrir por va



rios años, a buques extranjeros alquilados a las asociaciones de navieros foráneas.

6. GRADO DE PARTICIPACION DEL SECTOR EXTERNO EN LA ECONOMIA BOLIVARENSE

Cartagena seguía siendo en 1987-1988, el primer puerto del país en movilización de carga industrial y el segundo en carga comercial, el crecimiento de la economía bolivarense ha notado un satisfactorio avance durante el período en estudio, no obstante los problemas de orden público que afectaron algunas zonas del Departamento, no retribuyeron en la economía regional a pesar de los altibajos en la producción que sufrió la agricultura y la ganadería. Estos fueron recompensados ampliamente por el crecimiento de sectores como la industria, el comercio y las exportaciones.

A su vez el sector externo, durante 1988 se vió favorecido con una política cambiaria estable, con una expansión de la demanda externa y con créditos ágiles y oportunos por parte de PROEXPO.

Es de gran importancia, para nuestra investigación dedicar le un capítulo al análisis del sector externo del Departamento de Bolívar y su participación en la economía como son

las exportaciones, importaciones, balanza cambiaria, tipo de cambio y otros, que tendremos en cuenta para nuestra investigación.

6.1 EXPORTACIONES

En 1987, las exportaciones menores registradas por INCOMEX en Cartagena, sin tener en cuenta las exportaciones de FERRONIQUEL, crecieron en este año en un 49.1% o sea pasaron de US\$53 millones en 1986 pasan a US\$79 millones en 1987. Este crecimiento se debe en gran parte al sector industrial el cual contribuyó con el 55.7% del total de las exportaciones en donde se destacan como las más dinámicas por su monto y crecimiento, las de cemento gris y cliker; situando su mercado natural en los Estados Unidos con un 80.3%. Vale anotar que las ventajas comparativas que ofrece Cartagena como puerto de exportación y el menor valor de los fletes hacia el Caribe y la Costa Este de los Estados Unidos, son el fondo de causas de estos incrementos.

El sector agropecuario participa con el 44.3% del total de las exportaciones, en donde sobresalen las de pescado y mariscos, cuyo mercado se encuentran en los Estados Unidos y Japón, contribuyendo con 46% y 54% respectivamente.

Cabe destacar el crecimiento que ha tenido el cultivo del camarón en cautiverio (acuicultura), la cual ha contribuido a aumentar la producción pesquera nacional y al mayor nivel de las exportaciones de estos productos. Encuanto a las productos agrícolas originarios de esta región, se destacan el algodón, ñame y el tabaco contribuyendo en conjunto con el 87.6% del total exportado por el sector agrícola.

En 1988, se presentó en las exportaciones menores, un crecimiento de 22.8% con respecto al año anterior. En el desenvolvimiento de las exportaciones menores ha tenido que ver el estímulo por la estabilidad que la logrado el tipo de cambio real y la agilización de algunos sistemas de incentivos en particular el crédito de PROEXPO, por otra parte la expansión de la demanda de los países desarrollados.

En lo que respecta a las ventas externas durante este año sobresalen la de los productos agropecuarios con una tasa de crecimiento del 57.1% al pasar de US\$35 millones en 1987 a US\$55 millones en 1988, las cuales están concentradas fundamentalmente en mariscos, crustáceos y pescados con el 78.2% del total. También cabe meniconar el algodón con participación promedio del 12.7%, podemos hacer notar que nuestras exportaciones están en valor FOB. (Cuadro No. 14)

CUADRO No. 14

EXPORTACIONES MENORES REGISTRADAS POR CARTAGENA. 1./
(MILLONES DE US\$ FOB)

SECTORES/AÑOS	1987	1988	VARIACION %
SECTOR AGROPECUARIO	35	55	
Mariscos y Pescados	23	43	
Ñame	2	2	
Algodón	6	7	
Tabaco en Rama	3	3	
Otros	1	0	
SECTOR INDUSTRIAL	44	42	
Cuero de Res Curtido	2	3	
Metalmecánica	6	4	
Químicos	3	5	
Minerales No Metalúrgicos	24	9	
Manufacturas Diversas	9	11	
Total	79	97	

1./ Según Registros aprobados por INCOMEX. Excluye las exportaciones de FERRONIQUEL

Fuente: INCOMEX CARTAGENA. CALCULOS PROEXPO CARTAGENA.

6.2 IMPORTACIONES

6.2.1 Según Régimen

Este renglón es de gran importancia ya que el total de importaciones registrada en INCOMEX en Cartagena, en 1987, ascenden a US\$42 millones con un incremento del 40% en unos US\$12 millones con respecto a las de 1986, siendo superior el incremento observado en las importaciones bajo el régimen de libre con un 58.4%, los cuales conforman el 45.3% del total de las importaciones.

Estos mayores incrementos y participación obedecen a la liberación de posiciones arancelarias y a la mayor disponibilidad del presupuesto de divisas establecidas por el Consejo Directivo de Comercio Exterior para este régimen.

En cuanto a las importaciones, en el año 1988, experimentaron un incremento de 14.3% con respecto al año de 1987, es así que durante el año se registraron por INCOMEX Cartagena, unos US\$48 millones, siendo las importaciones de mayor crecimiento las realizadas a través de sistemas especiales con un 71.4% lo cual implica la utilización de bienes importados para ser utilizados en la producción de bienes para exportar (Ver Cuadro No. 15).

CUADRO No. 15

IMPORTACIONES REGISTRADAS EN CARTAGENA SEGUN REGIMEN
(MILLONES DE US\$)

CONCEPTOS/AÑO	1987	Part %	1988	Part %
LIBRE	19	45.3	16	33.3
PREVIA.1/	9	21.4	8	16.6
SISTEMAS ESPECIA LES	14	33.3	24	50
TOTAL	42	100	48	100

1./ Aprobadas en Bogotá.

Fuente: INCOMEX CARTAGENA

6.2.2 Importaciones Según Destino Económico

Analizando las importaciones según su destino económico, encontramos que estos destinos lo conforman varios sectores económicos, como Sector Industrial, Comercio y Oficial. El sector Industrial para el año 1987 registró una participación de un 57.1% con un total de US\$24 millones del total de las importaciones, seguida del sector comercio con un 38.1% totalizando unos US\$42 millones para este año.

En el año que respecta a 1988, en términos de uso o destino económico se observa que el sector industrial absorbió un alto porcentaje de los productos importados con un 66.7% (Ver Cuadro No. 16).

6.2.3 Importaciones Según Región de Procedencia

El Departamento de Bolívar, importa mercancías de diferentes partes del mundo a través del Terminal Marítimo de Cartagena y de los diferentes muelles privados que posee cada empresa, estas importaciones sobrepasan las de procedencia de los Estados Unidos, contribuyendo en un 61.9% del total en 1987 con un monto de US\$26 millones; en 1988 se incrementaron estas importaciones de procedencia de USA en un 23% y con una participación de un 66.6% del total de nuestra im

CUADRO No. 16

IMPORTACIONES REGISTRADAS EN CARTAGENA SEGUN DESTINO
ECONOMICO (MILLONES US\$)

CONCEPTOS/AÑOS	1987	Part %	1988	Part %
INDUSTRIAL	24	57.1	32	66.6
COMERCIO	16	38.1	15	31.2
OFICIAL	2	4.8	1	2.08
TOTAL	42	100	48	100

Fuente: INCOMEX CARTAGENA

portación, Cartagena y en si su localización geográfica es de gran ayuda para facilitar el tráfico de mercancías por nuestro terminal, también a los grandes convenios que los Estados Unidos realizan con nuestro país también influyen en nuestras importaciones, la calidad, tecnificación de los productos de los Estados Unidos.

Para una mayor facilidad para nuestros lectores presentaremos un cuadro donde mencionamos los diferentes regiones de procedencia de las mercancías importadas. (Ver Cuadro No. 17).

6.2.4 Comercio Exterior Registrado en Cartagena

A partir de 1987 se dá un crecimiento moderado de las exportaciones del Departamento de Bolivar, en unos US\$18 millones, variando con 22.8% con respecto al año 1987 mostrando en la balanza comercial un compartimiento favorable, a pesar de que el rubro de las importaciones para el período de estudio, mostraron un incremento de un 14.3%. Durante el período la balanza comercial, en términos generales registró un constante crecimiento si consideramos sus valores en US\$ en 1987, registró un total de US\$37 millones, valor que representa la diferencia entre los bienes importados y los bienes exportados durante ese año. El incremento durante

CUADRO No. 17

IMPORTACIONES REGISTRADAS EN CARTAGENA SEGUN REGION DE PRO
CEDENCIA (MILLONES DE US\$)

PAISES	1987	Part %	1988	Part %
U.S.A	26	61.9	32	66.6
EUROPA	6	14.3	7	14.6
JAPON	3	7.1	2	4.16
AMERICA LATINA	5	11.9	6	12.5
OTROS	2	4.8	1	2.08
TOTAL	42	100	48	100

Fuente: INCOMEX CARTAGENA

CUADRO No. 18

COMERCIO EXTERIOR REGISTRADO EN CARTAGENA
(MILLONES DE US\$)

CONCEPTOS/AÑOS	1987	1988	VARIACION 88/87%
EXPORTACIONES	79	97	22.8%
IMPORTACIONES	42	48	14.3
BALANZA COMERCIAL	37	49	32.4

Fuente: INCOMEX CARTAGENA. CALCULOS PROEXPO CARTAGENA.

1988 fué de 32.4% ascendiendo el monto en unos US\$49 millones.

6.3 BALANZA CAMBIARIA DEL DEPARTAMENTO DE BOLIVAR 1987 - 1988

Las transferencias de divisas efectuadas por el Banco de la República en Cartagena durante 1987, presentan superávit de US\$53 millones, cifra superior en US\$21 millones incrementándose en unos 65.5% a la obtenida en el año inmediatamente anterior.

Los ingresos por un total de US\$99 millones, fueron US\$19 millones superiores a los registrados en 1986. Cabe destacar dentro de estos, los reintegros por exportaciones de pescados, crustáceos y moluscos que fueron de unos US\$21 millones y de cementos que fueron de US\$10 millones. El rubro de servicios se obtuvieron US\$34 millones con crecimiento del 30.8% con respecto al año 1986, debido principalmente al aporte de las divisas por turismo.

Por su parte, los egresos ascendieron en 1987 a US\$46 millones con una disminución de 4.2% con respecto a los de los años anteriores, este leve descenso se explica por los menores firos por importación de bienes contrarestando el au



mento de los desembolsos por servicios si bien el auge de la actividad industrial debería verse representada en un movimiento mayor de divisas, debe tenerse en cuenta que no todas las operaciones financieras se registran en Cartagena a pesar de que aquí se haga la importación. El caso más relevante es el de la exportación de Fuel-Oil, segundo producto de exportación de Ecopetrol en Bogotá. En lo que respecta al año 1988, se presenta un superávit de US\$58 millones, cifra superior en US\$5 millones o sea un 9.4% a la obtenida en el mismo período del año anterior.

El total de ingresos ascendió a US\$118 millones, o sea un 19.2% superior a los presentados en 1987. En los reintegros por exportaciones de bienes, los pescados, crustáceos y mariscos participan con 40% y el cemento clinker con el 16.3% del total.

Los ingresos netos en 1988 por servicios y transferencias registraron un aumento de US\$2 millones de un 5.9% destacándose las entradas por conceptos nuevamente por el turismo.

Los egresos totalizan US\$60 millones con un aumento de US\$14 millones con un incremento de 30.4% con respecto al año 1987. Los giros ordinarios por importación de bienes fueron causa principal de este incremento al pasar de US\$25 millo

nes así mismo los servicios aumentaron en un 33.3% (Ver Cuadro No. 19).

6.4 TIPO DE CAMBIO

El peso colombiano registró entre el 31 de diciembre de 1986 e igual fecha de 1987, una devaluación del 20.4% con respecto al dólar de los Estados Unidos, país con el que se tienen los mayores intercambios comerciales cerrando el año la tasa de cambio a \$263.70 dólares.

Por su parte, el índice de la tasa de cambio real del peso colombiano promedio anual, pasó de \$102.84 a \$109.98 entre las fechas anotadas con una variación del 6.9%.

Cabe anotar que dicho índice tiene como objetivo "Señalar la evolución del valor externo de la moneda nacional en relación con unas canastas seleccionadas de signos monetarios de los países con los cuales Colombia tiene relaciones comerciales más significativas. Sus variaciones respecto a un período base son indicativas de apreciaciones o depreciaciones del peso en términos reales y pueden reflejar cambios en la capacidad competitiva de los productos nacionales en los mercados externos".

Para 1988, el dólar de Estados Unidos se cotizó para la fecha de diciembre 31 oficialmente a \$335.86 registrándose una devaluación nominal del 27.4%, tasa superior en 7 puntos porcentuales a la presentada en igual fecha en 1987.

En cuanto al índice de la tasa de cambio real que fué de 97.55, el peso se revaluó en 2.2% para el período en mención.

BALANZA CAMBIARIA DEL DPTO. DE BOLIVAR.

160

AÑOS 1987-1988
(MILLONES DE US\$)

CONCEPTOS	1987	1988	VARIACIONES	
			US\$	%
A. INGRESOS	99	118	19	19.2
1. EXPORTACIONES MEJORES	63	80	17	27.0
Pescados crustáceos y moluscos	21	32	11	52.4
Cemento clinker y portland	10	13	3	30.0
Productos de las industrias químicas	3	4	1	33.3
Materias plásticas artificiales	5	6	1	20.0
Algodón	6	8	2	33.3
Otras	18	17	-1	-5.6
2. SERVICIOS	34	36	2	5.9
Turismo	26	28	2	7.7
De exportación	0	1	1	100.0
Transferencias (1)	6	6	0	0.0
Otros (2)	2	1	-1	-50.0
3. CAPITAL	2	2	0	0.0
Depósitos en moneda extranjera.	2	2	0	0.0
B. EGRESOS	46	60	14	30.4
1. IMPORTACION DE BIENES.	30	36	6	20.0
Mercancías (excluido plan vallejo)	25	32	7	28.0
Plan Vallejo.	5	4	-1	-20.0
2. IMPORTACION DE SERVICIOS	15	20	5	33.3
Fletes	7	9	2	28.6
Intereses	1	1	0	0.0
Viajes y pasajes	1	1	0	0.0
Otros (3)	6	9	3	50.0
3. CAPITAL	1	4	3	300.0
Amortización capital oficial y privado y depósitos en moneda extranjera.	1	4	3	300.0
C. SUPERAVIT O DEFICIT (A-B)	53	58	5	9.4

(1) Incluye donaciones e ingresos personales.

(2) Incluye gastos portuarios y de aeropuerto, servicios bancarios, servicios oficiales, regalías y donaciones.

(3) Incluye dividendos, estudiantes, gastos portuarios y de aeropuerto y suscripciones.

CONCLUSIONES

El Puerto de Cartagena, como otros puertos colombianos se desenvuelve dentro de ciertas limitaciones por pertenecer a una empresa nacional de puertos que no permite actitudes aisladas que puedan interpretarse como originadoras de una competencia desleal, con los otros puertos colombianos.

El propósito debe ir encaminados solamente a prestar mejores servicios, a tratar de suplir las deficiencias que hubiera por concepto de equipo a mejorar las relaciones entre la administración y el sindicato del Terminal Marítimo a fin de lograr una paz laboral que sea fructífera. Podemos estar seguro de que en lo tocante a la administración del Puerto de Cartagena todos los esfuerzos se han realizado todos los resortes se han puesto en marcha y a fé nuestra que los resultados han sido tangibles y positivos.

Como resultado de nuestras propias experiencias y del examen minucioso realizado al Comercio Exterior que se realiza a través del Terminal Marítimo de Cartagena, hemos concluido lo siguiente:

En primer lugar el Terminal Marítimo de Cartagena cumple una función como punto de unión entre el tráfico marítimo y el terrestre. Este es un aspecto fundamental si se tiene en cuenta la progresiva incorporación de la economía nacional a los mercados internacionales. Por un lado la canasta de bienes importados al país ha tendido a diversificarse y a incrementarse cuantitativamente y por el otro, la estrategia de promoción de exportaciones continuará siendo decisiva como dinamizadora de proceso de desarrollo económico del país.

Bajo este contexto es obvio que la capacidad portuaria de Cartagena, tanto en términos de infraestructura y equipos, como en eficiencia de la operación misma, se relaciona o se adapta al volumen creciente del Comercio Exterior por dichas instalaciones se realiza.

Si existe limitaciones en la capacidad de evacuación en el tráfico internacional de mercancías o si este se produce con bajos niveles de productividad y altos costos se estará creando una barrera al proceso de crecimiento económico del Departamento de Bolívar y en general del país. En caso contrario, redundará en un fortalecimiento de la posición competitiva de los productos de exportación y en menores costos para todos aquellos productos localmente que requieren



minal Marítimo lo mismo que especializarlos, es un imperativo del progreso del Comercio Exterior. Pero de allí a que el remedio sea dejar cesantes a miles de trabajadores del Terminal y privatizarlo, pensamos que hay mucha diferencia. Un elemento de soberanía debe aquí ser también contemplado como el necesario control del estado sobre estos puntos de entrada y salida de bienes del país. Razón entre otras para que se haya considerado su operación un servicio público.

De modo que la política esbozada en la Apertura Económica, no está exenta de riesgos, como por ejemplo, si se deja a la determinación autónoma de cada terminal la fijación de las tarifas y el manejo discrecional de las políticas de orden financiero, de inversión, etc. Se puede asestar un golpe mortal a determinados terminales que tienen dificultades de distintos orden que no pueden superarse sin un decidido y efectivo apoyo por parte del estado.

Si se ponen en práctica las recomendaciones sobre la privatización y racionalización de los terminales, se va a crear un grave desempleo en regiones como la Costa Atlántica sin que esté prevista ninguna solución compensatoria por el estado y, como lo han advertido algunos analistas, hay que poner en la balanza los argumentos en pro y en contra de la privatización ya que se puede correr el riesgo de crear

peligrosos monopolios privados en el manejo de asuntos tan estratégicos del país con el presunto fin de suprimir el monopolio estatal.

De tal modo, deben evaluarse con ponderación todos los puntos de vista, consultar y tener en cuenta a todas las partes interesadas y considerar todos los factores que influyen para adoptar soluciones integrales y no parciales que beneficien a unos pero en perjuicio de otros.

RECOMENDACIONES

Se debe continuar con el modelo administrativo y laboral, con que se ha venido trabajando en los últimos años en el Terminal Marítimo de Cartagena ya que esta empresa ha demostrado ser autosuficiente sin necesidad de incrementos tarifarios.

Se debe dar una mayor autonomía a los puertos y muelles privados de Cartagena, permitiendo el manejo de carga diferente a las normalmente manejadas por estos, cuando las condiciones del país lo demandan a niveles tarifarios adecuados.

Se debe continuar con el Programa de Inversión y Trabajo adecuadamente "Apertura Económica", con préstamos del Banco Mundial tanto en la adquisición y mejoramiento de equipos e instalaciones como en los magníficos programas de capacitación y desistematización que se están iniciando para darle así un mejor manejo a nuestro Comercio Exterior.

Debería adecuarse una mejor coordinación ante las entidades públicas del orden central y regional que participan direc

ta o indirectamente por cuanto hay duplicidad e ingerencias con efectos nocivos sobre nuestro Comercio Exterior.

Incentivar al exportador Bolivarense por intermedio de una mejor política de PROEXPO para así competir los productos de nuestro departamento en el mercado mundial.

El Terminal Marítimo de Cartagena como parte fundamental del sistema de transporte debe enmarcarse con el contexto de las políticas generales para el transporte nacional y es necesario por tanto que exista una coordinación eficiente entre éstos y los demás subsectores del transporte.

Se debe propender porque el Terminal Marítimo del Puerto de Cartagena, provea un servicio eficiente y al menor costo económico para el país, entendiéndose por éste además de los costos de la actividad portuaria, los fletes de transporte relacionado.

Es necesario una tendencia hacia la modernización de las actividades y procedimientos en el Terminal Marítimo de Cartagena, tanto portuarios como operativo. Estos deberán estar acordes con los avances tecnológicos y con los cambios en los modos y medios de transporte desarrollados a nivel mundial para lograr mayor productividad en beneficio del

Comercio Exterior del país y de esa manera reducir los costos totales para el usuario.

Las futuras ampliaciones de la infraestructura portuaria, con relación a la apertura económica deberán sustentarse en estudio de factibilidad técnica y económico de manera que el Gobierno Nacional pueda pronunciarse sobre su conveniencia.

Por último, se recomienda una política conectada de Gobierno-Puertos-Flotas-Usuarios (Importadores y Exportadores), en materia de fletes y otros aspectos que a todos atañen para poder establecer medidas que respondan a los intereses de todos y ante todo, al interés general que debe primar cual es el de contribuir en la medida de sus posibilidades al bienestar de la comunidad, consecuencia de un mayor nivel de desarrollo económico del país.

LISTA DE CUADROS

	Pág
CUADRO No. 1 BALANZA COMERCIAL DE COLOMBIA SEGUN ZONAS ECONOMICAS	40
CUADRO No. 2 EQUIPO CON QUE CUENTA EL TERMINAL	64
CUADRO No. 3 COMPARACION DEL VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES POR PRODUCTOS EN EL TERMINAL MARITIMO DE CARTAGENA	67
CUADRO No. 4 COMPARACION SEGUN CLASE DE CARGA DURANTE EL PERIODO EN ESTUDIO	70
CUADRO No. 5 TOTAL DE CARGA MOVILIZADA POR VIA TERRESTRE LLEGADAS AL TERMINAL	74
CUADRO No. 6 TOTAL DE CARGA MOVILIZADA POR VIA MARITIMA	75
CUADRO No. 7 VOLUMEN DE IMPORTACIONES POR PRODUCTOS EN EL TERMINAL MARITIMO DE CARTAGENA	88
CUADRO No. 8 CLASES DE EMPAQUES UTILIZADOS EN IMPORTACION EN LOS AÑOS 1987 - 1988	90
CUADRO No. 9 VOLUMEN DE CLASES DE CARGAS POR IMPORTACION EN 1987	93
CUADRO No. 10 VOLUMEN DE CLASES DE CARGA POR IMPORTACION EN 1988	94
CUADRO No. 11 VOLUMEN DE TONELADAS DE IMPORTACION POR BANDERAS	96
CUADRO No. 12 ORGANIZACION DEL TRANSPORTE MARITIMO	113
CUADRO No. 13 CLASES DE TARIFAS Y OPERACIONES REALIZADAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR VIA MARITIMA	115
CUADRO No. 14 EXPORTACIONES MENORES REGISTRADAS POR CARTAGENA. 1/ (MILLONES DE US\$ FOB)	131
CUADRO No. 15 IMPORTACIONES REGISTRADAS EN CARTAGENA SEGUN REGIMEN (MILLONES DE US\$)	133
CUADRO No. 16 IMPORTACIONES REGISTRADAS EN CARTAGENA SEGUN DESTINO ECONOMICO (MILLONES US\$)	135

CUADRO No. 17	IMPORTACIONES REGISTRADAS EN CARTAGENA SEGUN REGION DE PROCEDENCIA (MILLONES DE US\$)	137
CUADRO No. 18	COMERCIO EXTERIOR REGISTRADO EN CARTAGENA (MILLONES DE US\$)	138
CUADRO No. 19	BALANZA CAMBIARIA DEL DEPARTAMENTO DE BOLIVAR AÑOS 1987-1988 (MILLONES DE US\$)	143

BIBLIOGRAFIA

ARANGO LONDOÑO, Gilberto. Estructura Económica Colombiana.
Editorial Norma. Bogotá, 1985

BOLETIN ESTADISTICO. Puertos de Colombia. Cartagena, 1987
1988

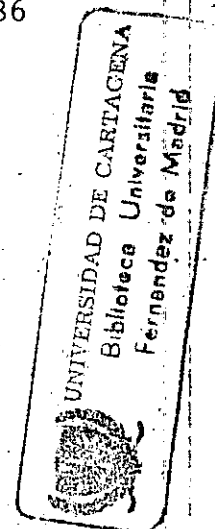
COLAIACOVO, Juan Luis. Exportación Comercialización y Ad-
ministración Internacional. Editorial Cabicieri Ltda.
Río de Janeiro, 1985

DAGUER V, Y. BERMUDEZ S. Escarly y Myriam. Analisis del
Comportamiento de las Exportaciones en la Ciudad de Car-
tagena. Universidad de Cartagena. Cartagena, 1986

GONZALEZ GARCIA. Informe Financiero. Bogotá, 1987

MANUAL DEL EXPORTADOR. Editorial Legis.

PERFIL DE COYUNTURA ECONOMICA. No. 4. 1988.



RECOPIACION PRIMER FORO PORTUARIO INTERNACIONAL CONFEREN
CIA. Buenaventura, 1987.

REVISTA UNA NUEVA EMPRESA AL SERVICIO DEL PAIS. Puerto de
Colombia. 1961 - 1986.

SIERRA A. Y ZARATE C, Fernando y Victor. Análisis de las
Políticas de Comercio Exterior Colombiano Dentro de los
Planes de Gobierno de Belisario Betancur. Cartagena, 1988.

SINTESIS ECONOMICA. No. 592. Diciembre 1987 a Mayo 1988.

PRESUPUESTO

ASESORIA Y EQUIPO TECNICO \$80.000

GASTOS GENERALES:

Papelería y Utiles 35.000

Fotocopias 6.000

Monografía 25.000

Gastos de Transporte a Zona
de Investigación y demás 30.000

Imprevistos 10.000

106.000

TOTAL

\$186.000
=====

PRESUPUESTO

ASESORIA Y EQUIPO TECNICO \$80.000

GASTOS GENERALES:

Papelería y Utiles 35.000

Fotocopias 6.000

Monografía 25.000

Gastos de Transporte a Zona
de Investigación y demás 30.000

Imprevistos 10.000

106.000






TOTAL

\$186.000

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

- ACTIVIDAD I Presentación del Anteproyecto
- ACTIVIDAD II Aprobación del Anteproeycto
- ACTIVIDAD III Recopilación, clasificación y ordenación de la información
- ACTIVIDAD IV Desarrollo de los capítulos
- ACTIVIDAD V Conclusiones
- ACTIVIDAD VI Presentación de Tesis

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Período Actividades	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE
ACTIVIDAD I						
ACTIVIDAD II						
ACTIVIDAD III						
ACTIVIDAD IV						
ACTIVIDAD V						
ACTIVIDAD VI						