



Requerimientos del Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos en relación a la logística de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla Colombia.



GALLEGO LINA SIRLEY
PUERTA CARMONA ROLANDO

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

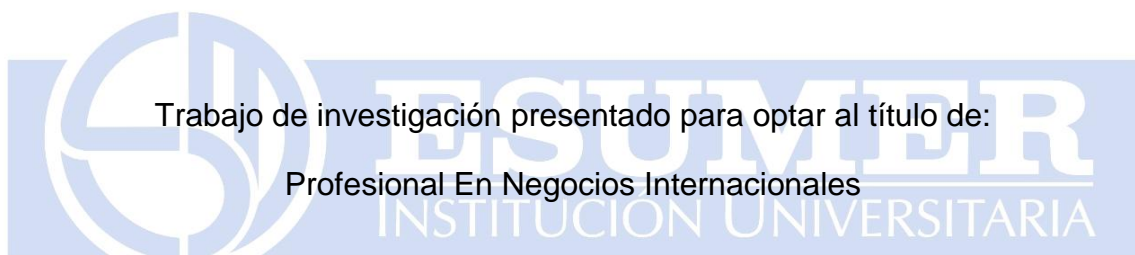
2012



Requerimientos del Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos en relación a la logística de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla Colombia.

GALLEGO LINA SIRLEY

PUERTA CARMONA ROLANDO



Asesor: Gustavo Londoño Ossa

Abogado. Magister en Relaciones Internacionales, especialista en Ciencias Fiscales, Especialista en Gerencia de Mercadeo

Línea de Investigación:

Logística y Gestión de la Cadena de Abastecimiento

Institución Universitaria Esumer

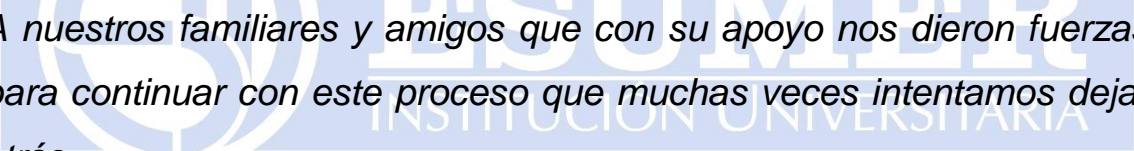
Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2012

Agradecimientos

Agradecemos profundamente a nuestros docentes de Tecnología en Logística Integral y de Ciclo Profesional en Negocios Internacionales por habernos entregado las herramientas suficientes para desarrollar nuestras habilidades académicas y permitirnos hacer conciencia de nuestra responsabilidad social frente a la realidad de nuestro país.



A nuestros familiares y amigos que con su apoyo nos dieron fuerzas para continuar con este proceso que muchas veces intentamos dejar atrás.

Gracias a Dios por habernos proporcionado lo necesario para concluir este sueño y mostrarnos en cada de desmotivación que él estaba con nosotros y también era su sueño.

Resumen

En este trabajo realizamos una revisión detallada de la situación actual del puerto de Barranquilla dentro del contexto latinoamericano y mundial, así como su capacidad instalada; teniendo en cuenta la importancia que este puerto posee en el ámbito mundial y la posición estratégica como actor en el comercio mundial.

También con este trabajo se podrá discutir la posición competitiva que podría tener Colombia con miras al Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, para esto se analizó las principales características del puerto de Barranquilla. Este trabajo podrá tener una gran información y una gran relevancia académica para futuras prácticas profesionales, asimismo, se exponen la viabilidad y estrategias competitivas de este puerto pensando en un alto flujo de mercancías debido al TLC con Estados Unidos.

Este puerto fue seleccionado como el más representativo de la costa Norte y uno de los más grandes del país. El resultado de esta investigación puede proveer a distintas personas interesadas, información veraz y oportuna con interés en este puerto de Barranquilla.

Palabras clave

Buque: Barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia.

Competitividad: Personas o cosas que, por su calidad o sus propiedades, es capaz de competir con alguien o algo:

Grúas: Máquina elevadora compuesta por un eje vertical giratorio, con una o varias poleas que se accionan mecánicamente, que sirve para levantar y transportar pesos

Logística: según la RAE es el conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución.

Muelle: Obra construida en la orilla del mar, de un lago o río navegable para facilitar el embarque y desembarque y a veces, para abrigo de las embarcaciones.

Puerto: Lugar en la costa, defendido de los vientos y dispuesto para la seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento.

Tratado de libre comercio: acuerdo comercial regional o bilateral para ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países participantes. Consiste en la eliminación o rebaja sustancial de los aranceles para los bienes entre las partes, y acuerdos en materia de servicios

Zona Franca: Extensión de terreno cuyos límites están determinados por razones

administrativas, políticas.

Abstract

In this paper we review the current status of the port of Barranquilla in the Latin American and global context and its capacity. Given the importance of this port has on the global and strategic position as an actor in world trade.

This paper also will discuss the competitive position could be aimed at Colombia Free Trade Agreement with the United States. For this we analyze the main features of the port of Barranquilla and its use in the port sector loads. This work may have great information and great relevance for future academic practices. It also sets out the viability and competitive strategies of this port thinking of a high flow of goods that came because of TLC.

This port was selected as the most representative of the north coast and one of the largest in the country. The result of this research can provide to everyone involved, and timely information really interested in this port.

Keywords:

Ship: deck boat for its size, solidity and strength is suitable for sea voyages of importance.

Competitiveness: People or things which by their quality or their properties, is able to compete with someone or something:

Crane: lifting machine comprising a rotatable vertical axis, with one or more pulleys that are driven mechanically, used to lift and carry weights: Logistics: as the RAE is the set of means and methods necessary to carry out the organization of a company, or service, especially in distribution.

Logistics: as the RAE is the set of means and methods necessary to carry out the organization of a company, or service, especially in distribution.

Pier. Work built on the shore of a lake or river navigable for easy loading and unloading and sometimes for shelter of the boats.

Port: Location on the coast, protected from the wind and ready to ship safety and traffic operations and weapons.

FTA: regional or bilateral trade agreement to expand the market for goods and services between the participating countries. Is the elimination or substantial reduction of tariffs on goods between the parties, and agreements on services

Zone: Extension of land whose boundaries are determined for administrative, political, etc.

Contenido

	Pág.
Resumen _____	VII
Abstract _____	IX
Lista de figuras _____	XIII
Lista de tablas _____	XIII
Lista de abreviaturas _____	XIV
Introducción _____	15
FORMULACIÓN DEL PROYECTO _____	17
1.1. ANTECEDENTES _____	17
1.1.1. ESTADO DEL ARTE _____	18
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA _____	20
1.3. JUSTIFICACIÓN _____	21
1.3.1 JUSTIFICACIÓN TEÓRICA _____	21
1.3.2 JUSTIFICACIÓN SOCIAL _____	22
1.3.3 JUSTIFICACIÓN PERSONAL _____	22
1.4. OBJETIVOS _____	23
1.4.1 OBJETIVO GENERAL _____	23
1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS _____	23
1.5. MARCO METODOLÓGICO _____	23
1.5.1. MÉTODO _____	23
1.5.2 METODOLOGÍA _____	24
1.6. ALCANCES _____	25
CAPITULO I LA LOGISTICA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL COLOMBIANO _____	27
1.1 EL COMERCIO INTERNACIONAL COLOMBIANO _____	27
1.2 LA LOGÍSTICA COLOMBIANA _____	31

1.3 LOS PUERTOS EN COLOMBIA:	34
1.4 EXPORTACIONES AÑO 2010-2011	39

CAPITULO II LOGISTICA E INFRAESTRUCTURA ACTUAL DEL PUERTO DE BARRANQUILLA _____ **41**

2.1 RESEÑA DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	41
2.2 HISTORIA DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL BARRANQUILLA	43
2.3 EL PUERTO DE BARRANQUILLA HOY	44
2.3.1 EQUIPOS:	46
2.3.2 SERVICIOS QUE PRESTA EL PUERTO DE BARRANQUILLA	46

CAPITULO III EL PUERTO DE BARRANQUILLA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL CON LOS ESTADOS UNIDOS. _____ **53**

3.1 EL COMERCIO INTERNACIONAL ENTRE COLOMBIA Y ESTADOS UNIDOS.	53
3.2 PRINCIPALES PRODUCTOS QUE INGRESAN Y SALEN POR EL PUERTO DE BARRANQUILLA EN RELACIÓN CON EL COMERCIO INTERNACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS	55
3.3 REQUERIMIENTOS LOGÍSTICOS PARA EL PUERTO DE BARRANQUILLA ENFRENTAR EL TLC CON LOS ESTADOS UNIDOS	56
Hallazgos	61
Conclusiones y recomendaciones	63
Referencias Bibliográficas	67

Lista de figuras

	Pág.
Figura 1. Distribución de importaciones _____	38
Figura 2. Distribución de exportaciones _____	38
Figura 3. Participación exportaciones a países destino. _____	39
Figura 4. Sociedad Portuaria de Barranquilla _____	44



	Pág.
Cuadro 1. Muelles (SPRB) _____	47
Cuadro 2. :Importaciones 2011 _____	48
Cuadro 3. Exportaciones 2011 _____	49
Cuadro 4. Otras maniobras 2011 _____	50
Cuadro 5. Productos más significativos Exportaciones y en las Importaciones _____	55

Lista de abreviaturas

SIAS: Sociedades de Intermediación Aduanera.

SPRB: Sociedad Portuaria Regional Barranquilla.

TLC: Tratado de libre comercio.

SPRB: Sociedad Portuaria Regional Barranquilla.

ZAL: Zonas de Actividad Logística.



Introducción

El sector portuario de carga en Colombia ha evidenciado un atraso en sus procesos logísticos y ausencias de una regulación homogénea, además existen factores externos como una infraestructura vial adecuada, también los altos costos que representa el desplazamiento de mercancía hacia los lugares habilitados para el ingreso y salida de mercancía por puertos.

Estos aspectos llaman la atención frente a una Colombia que asumió el desafío de insertarse en las grandes corrientes comerciales que caracterizan el nuevo orden económico mundial. El Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos, junto con otros acuerdos comerciales que hemos firmado, le abren al país un horizonte de oportunidades para mejorar la competitividad, y por esta vía, acelerar el crecimiento económico aumentando el bienestar de la población. Ahora la inquietud parte de cómo asumir estos retos bajo las actuales condiciones logísticas de uno de los puertos más importantes en Colombia.

FORMULACIÓN DEL PROYECTO

1.1. Antecedentes

La economía del mundo se está desarrollando y se está globalizando de manera rápida y vertiginosa, el crecimiento desafortunadamente no se presenta de manera uniforme en las diferentes zonas del mundo. Desde el punto de vista logístico, en ese desarrollo el transporte marítimo ha sido un modo de transporte que ha permitido movilizar grandes cantidades de productos y materias primas necesarias para la fabricación de cualquier producto con unos bajos costos de fletes y tiempos favorables. En este desarrollo se pueden integrar diferentes medios de transporte y Colombia como un gran actor en el contexto del mercado mundial y gracias a la posición geoestratégica no puede ser ajena al desarrollo marítimo, en el contexto mundial.

El principal problema hoy, en el desarrollo marítimo de Colombia ha sido la poca visión de la gran importancia que tienen los puertos para el desarrollo económico del país. Algunos estudios mostraron las dificultades presentes y la importancia de tener una infraestructura eficiente y competitiva, para la utilización eficiente de los puertos por un mayor tiempo y por su puesto aprovechar la ventaja de posicionamiento geográfico de Colombia en la logística mundial.

1.1.1. Estado del Arte

Fernando Arteta, (2011) presidente de la Sociedad Portuaria de Barranquilla indicó en un artículo publicado por la revista Dinero que desde el mes de julio de 2011 se habían invirtiendo US\$70 millones, en el mejoramiento de la infraestructura del puerto, lo que le permitiría aumentar la movilización de carga un 50%, también indica que del total exportaciones de Colombia, el 37,4% se destinaron a Estados Unidos, mientras que las importaciones, en el último año pasaron de US \$900,9 millones a US\$1.081,7 millones. El dinamismo del comercio exterior del país ha llevado a las sociedades portuarias del Caribe a poner en marcha millonarias inversiones. Si bien Barranquilla comenzó con una cifra de US\$70 millones desde julio de este año, esperan entre el 2012 y 2013 inyectar otros US\$50 millones, lo que le permitirá pasar de movilizar 4,2 millones de toneladas de carga actuales, a 8 millones de toneladas.

Javier Díaz Molina, Presidente de ANALDEX, en artículo publicado en octubre de 2011 en la Revista Dinero, señaló que con ocasión del cierre de las negociaciones del TLC entre Colombia y Estados Unidos, se requería modernizar la tres entidades encargadas de facilitar el comercio exterior: la Aduana, el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA).

En particular señaló que las aduanas deben modernizarse y facilitar el comercio en lugar de reprimirlo, tienen que agilizar los trámites, estar interconectadas y

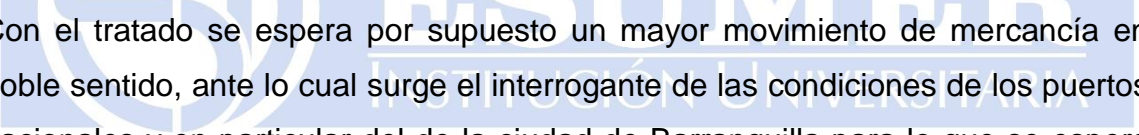
utilizar tecnologías adecuadas para inspeccionar los contenedores.

Montoya Parra (2011), en su texto Competitividad e infraestructura portuaria de la costa atlántica (puerto de Cartagena – puerto de Barranquilla) frente al puerto de Miami, sostiene que Colombia desde hace varios años viene trabajando en mejorar su condición de competencia en los mercados internacionales para poder responder con eficiencia a los retos que los tratados y acuerdos internacionales en que se ha comprometido le demanden. Agrega, que uno de los tantos elementos que conforman la competitividad de un país lo constituyen los puertos y toda la logística que los mismos involucran ya que la infraestructura y la competitividad son factores diferenciadores que se vuelven esenciales para la captación de tráficos, abarcando temas relacionados con calidad de los servicios prestados (entrega oportuna de los bienes), disponibilidad de infraestructuras de transporte, disponibilidad de conexiones multimodales, la confiabilidad, entre otros aspectos de gran importancia que hace al puerto atractivo. Los puertos, hacen parte de una cadena logística y cada una de sus actividades son desarrolladas en conjunto y no en eslabones independientes.

Paredes Morato (2010), en trabajo realizado para la Superintendencia de Puertos y Transporte – Superintendencia Delegada para Puertos, expresa en el sentido que Montoya Parra (2011) que para hablar de la logística portuaria es necesario tener en cuenta toda la cadena logística internacional, fundamentada en la globalización del comercio mundial y conformado por todas las operaciones que se inician con la obtención de las materias primas por parte de la empresa exportadora hasta el consumo directo por parte del usuario final.

1.2. Planteamiento del Problema

El Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos se ha convertido para el empresario colombiano tanto importador como exportador, en una opción importante y viable para posicionar los productos en un mercado siempre atrayente o para ingresar nuevos productos al mercado nacional que eleven la competencia frente a un consumidor interno cada vez más exigente.



Con el tratado se espera por supuesto un mayor movimiento de mercancía en doble sentido, ante lo cual surge el interrogante de las condiciones de los puertos nacionales y en particular del de la ciudad de Barranquilla para lo que se espera una mayor demanda.

No es de olvidar que Colombia básicamente concentra su comercio internacional en los medios marítimos y aéreos, pero los altos costos de este último genera una mayor demanda de los primeros y que aún sin TLC por momentos parecen no responder a la misma.

1.3. Justificación

A través de esta investigación se quiere establecer las limitantes que posee el puerto de Barranquilla que podrían afectar la competitividad del comercio internacional, con el fin de identificar las posibles medidas preventivas y correctivas que permitan reducir costos, tiempos de cargue y descargue mejorando los estándares de calidad, de tal forma que se garanticen los procesos logísticos durante toda la cadena de abastecimiento.

1.3.1 Justificación Teórica

Para el comercio internacional es de vital importancia el tener un buen servicio de puertos logísticos de ello depende en gran medida el resultado de las transacciones comerciales, las cuales se verán afectadas por la entrada en vigencia del TLC con Estados Unidos, ya que competir con un país tan avanzado en las diferentes actividades logísticas (puertos, transporte, almacenamiento, distribución, entre otras) pone en desventaja el mercado Colombiano debido a que un aumento en costos de operación portuaria encarece el producto final.

Teniendo en cuenta la importancia que representa el puerto de Barranquilla para nuestro país el tratado de libre comercio con los Estados Unidos y reconociendo que no poseemos una infraestructura portuaria acorde con los grandes movimientos de carga que se avecina buscamos identificar el estado de este

puerto de la costa Atlántica, los niveles de servicio, los procesos operativos y la tecnología implementada, con el ánimo de hacer un aporte al fortalecimiento de los procesos logísticos de este puerto en el país.

1.3.2 Justificación Social

Debido a la necesidad de competir a nivel internacional, el estado y las empresas, se verán obligados a mejorar la infraestructura organizacional, de esa forma generarán empleo al convertirse en un país más competitivo que genera mayores ingresos.

Es necesario capacitar al personal implicado en la operación portuaria para enfrentarse a los futuros retos que trae el TLC, con el fin de tener mano de obra calificada que aporte al comercio internacional.

1.3.3 Justificación Personal

Se quiere identificar las debilidades que se tienen en el sector portuario de carga en Colombia principalmente en el puerto de Barranquilla y detectar posibles soluciones que permitan un crecimiento positivo en este sector y cooperen al desarrollo de la economía regional y nacional.

1.4. Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Determinar los requerimientos del Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Estados Unidos en relación a la logística del Puerto de Barranquilla Colombia.

1.4.2 Objetivos específicos

- Describir las condiciones logísticas actuales que inciden directamente en el comercio internacional colombiano.
- Evaluar el estado de la infraestructura del puerto de Barranquilla y las condiciones logísticas con las que cuenta actualmente.
- Identificar los principales productos que ingresan y salen por puerto de Barranquilla relacionados con el comercio de los Estados Unidos

1.5. Marco metodológico

1.5.1. Método

Este trabajo de investigación recurre a tres métodos: Descriptivo, deductivo y analítico.

- **Descriptivo:** A través de este trabajo de investigación, se recurre a un recorrido histórico del puerto de Barranquilla. A la vez de realizar un recuento del proceso llevado a cabo para la firma y ratificación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos.
- **Deductivo:** Porque se parte de lo general para llegar a lo específico con el fin de resolver el problema planteado. Así pues, de una visión genérica de los puertos en Colombia y del TLC con los Estados Unidos se concentra en el Puerto de Barranquilla.
- **Analítico:** Porque la investigación culmina con un análisis propio que aporta al debate en cuestión y no se trata de una simple recopilación bibliográfica.

1.5.2 Metodología

Esta investigación ha requerido de una amplia recopilación histórica y teórica, con el fin de establecer la relación directa entre el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos y el puerto de Barranquilla. Por esto fue necesario obtener información sobre el proceso de negociación, suscripción y ratificación del tratado de libre comercio y la evolución que ha tenido el puerto de Barranquilla, buscando establecer las necesidades que este puerto requiere desde lo logístico para que el medio nacional responda efectivamente a las exigencias del comercio internacional a partir de la puesta en marcha del tratado de libre comercio.

En ese orden de ideas la investigación se ha delimitado desde la parte:

- **Espacial:** En el puerto de Barranquilla.
- **Temporal:** Se toma como base el año 2011 y lo que va del año 2012, sin que ello implique el desconocimiento de la evolución histórica antes señalada.

- Conceptual: Este estudio nos permite conocer mas a fondo el estado del puerto de Barranquilla con el propósito que sirva como ejemplo para realizar un análisis de como se encuentra este puerto para soportar la demanda con el TLC con Estados Unidos.

Este trabajo se ha realizado de forma capitulada, pero cada parte se debe analizar de forma integral en la medida que reúne elementos cronológicos, posiciones y análisis que merecen una lectura conjunta frente al tema propuesto.

Como fuentes se recurre principalmente a las secundarias, pues a través de la consulta de textos, cibergrafía y artículos especializados, se complementa el análisis.



1.6. Alcances

Este trabajo se realiza para determinar los requerimientos logísticos que en virtud del Tratado de Libre Comercio entre Colombia y los Estados Unidos se pueden generar para el puerto de Barranquilla en Colombia, por ende se espera obtener hallazgos que demuestren en qué condiciones reales se encuentra este puerto frente al nuevo reto de comercio internacional y a través de este diagnóstico hacer un aporte a la competitividad nacional mediante la singularización y análisis de las carencias encontradas y algunas posibles soluciones.

CAPITULO I LA LOGISTICA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL COLOMBIANO

1.1 El Comercio Internacional Colombiano

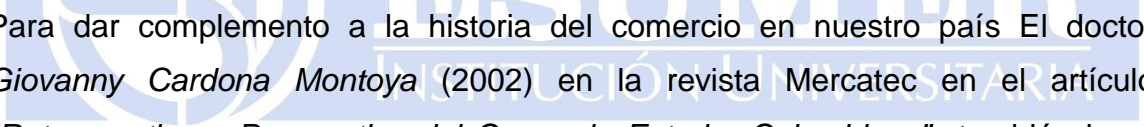
Los orígenes del comercio se remontan a finales del Neolítico, cuando se descubrió la agricultura, para lo cual su práctica era una agricultura de subsistencia, donde las cosechas obtenidas eran las justas para la población dedicada a los asuntos agrícolas. Sin embargo, a medida que iban incorporándose nuevos desarrollos tecnológicos al día a día de los agricultores, como por ejemplo la fuerza animal, o el uso de diferentes herramientas, las cosechas obtenidas eran cada vez mayores. Así llegó el momento propicio para el nacimiento del comercio, favorecido por dos factores:

- Las cosechas obtenidas eran mayores que la necesaria para la subsistencia de la comunidad.
- Ya no era necesario que toda la comunidad se dedicara a la agricultura, por lo tanto parte de la población empezó a especializarse en otros asuntos, como la alfarería o la siderurgia.

Por lo tanto, los excedentes de las cosechas empezaron a intercambiarse con otros objetos en los que otras comunidades estaban especializadas. Normalmente estos objetos eran elementos para la defensa de la comunidad (armas), depósitos para poder transportar o almacenar los excedentes alimentarios (ánforas, etc.), nuevos utensilios agrícolas (azadas de metal...), o

incluso más adelante objetos de lujo (espejos, pendientes, etc).

El escritor *José Raimundo Sojo* (1970) en su libro *“El Comercio en la Historia de Colombia”* hace alusión a los inicios del comercio en nuestro territorio colombiano donde el transporte de los bienes importados se realizaban a *“carga de mula”* o a *“espalda de indio”*; y la organización administrativa daba tumbos entre el feudalismo y la centralización, en este entonces se debatía si la industria nacional debía protegerse o se imponía el libre comercio; donde la navegación en champanes por el Río Magdalena duraba cinco y seis meses, donde los excesos de papel moneda hacían tambalear las instituciones y los gobiernos.

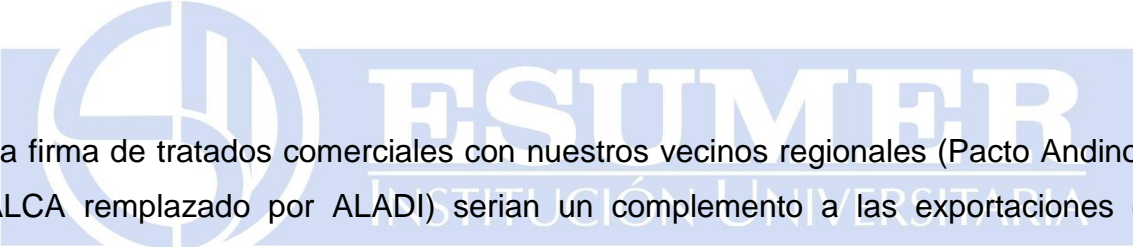


Para dar complemento a la historia del comercio en nuestro país El doctor *Giovanny Cardona Montoya* (2002) en la revista *Mercatec* en el artículo *“Retrospectiva y Prospectiva del Comercio Exterior Colombiano”* también hace una reseña de los primeros años del comercio en Colombia los cuales estuvieron marcados por la explotación del oro y por la agricultura. Narra que en el siglo XIX cuando se presentó la crisis del tabaco justo cuando Colombia empezó con el desarrollo de la economía y el comercio exterior se presentaron dos elementos que fueron fundamentales para el desarrollo de esta economía, uno fue el proteccionismo y otro el desarrollo cafetero hacia el mercado cafetero mundial.

Comparte que en el siglo XX comenzó con el posicionamiento del café como nuestro principal producto de exportación, sin embargo la primera guerra mundial puso en peligro nuestra estabilidad económica reduciendo significativamente nuestros ingresos, pero los gobiernos de la época de los años 30 implementaron

medidas buscando incentivar la industria nacional sirviendo de trampolín y desarrollo para muchas de las grandes empresas de nuestro país.

Los años sesenta marcarían un gran comienzo en el comercio de Colombia con el mundo. Después del desarrollo económico que teníamos con el café se decidió penetrar los mercados del mundo con una oferta amplia de productos, estimulando a nuestros empresarios a salir al mercado internacional, no solo tendrían estos empresarios que salir al mercado internacional sino que en el mismo país tendrían unas ventajas fiscales muy importantes como tributos fiscales, zonas francas y sistemas especiales de importación y exportación.



La firma de tratados comerciales con nuestros vecinos regionales (Pacto Andino, ALCA remplazado por ALADI) serían un complemento a las exportaciones e importaciones. Tratados que dieron pie para que los empresarios y políticos pensarán en otros tratados con países mas fuertes y poderosos. Como el caso de Canadá y Estados Unidos.

La revista portafolio (2004) aporta el siguiente artículo dando continuidad a esta evolución comercial de comercio exterior en Colombia. Indica que el 18 de Mayo de 2004, se iniciaron las primeras conversaciones con respecto al TLC con Estados Unidos de América, donde se formularon propuestas de parte y parte y se planteaba que estas negociaciones inicialmente serían por 8 meses esperando que para 2005 se terminara el proceso de negociación y entrara en vigencia para el año 2006. Para esta época Colombia tendría una estrategia y unas propuestas; estas estrategias iban enfocadas a demostrarle a Estados

Unidos que Colombia era un aliado estratégico y político en Sur América.

La negociación para Colombia del TLC con los Estados Unidos representa unos aspectos principales que a continuación enunciamos:

- Productos industriales
- Productos agropecuarios
- Propiedad intelectual
- Servicios
- Inversión
- Compras del sector público
- Solución de controversias
- Política de competencia
- Asuntos laborales
- Medio ambiente

Finalmente y con la visita realizada por el presidente de Estados Unidos con motivo de la Cumbre de las Américas en Cartagena en el mes de abril del año en curso, se dio vía libre para el inicio de las operaciones de intercambio de mercancías a partir del día 15 de Mayo de 2012.

El siglo XIX marca la historia del comercio exterior en Colombia obligando a los empresarios exportadores e importadores al desarrollado de una estrategia de

comercio que permitiera el crecimiento económico y la ampliación de mercados a nivel nacional e internacional, lo cual dio paso a la apertura económica en los años 90, permitiendo un aumento significativo en nuestro comercio exterior, dando paso a los tratados comerciales con nuestros vecinos, generando acuerdos de beneficio económico para quienes pertenecieran a ellos, tratados como el Pacto Andino y el ALCA; éste desarrollo económico permitió un incremento sustancial para la economía Colombiana, proporcionando así, la participación e integración a posteriores acuerdos tanto en América Latina como en Europa y el mundo.



1.2 La Logística Colombiana

Teniendo claro que la logística hace parte esencial en las actividades de comercio exterior, ha sido ignorada por parte de las empresas en Colombia, sin embargo, en los últimos 20 años se ha presentado un interés por el desarrollo de la misma, a tal punto que un gran número de empresas la están adoptando como una estrategia para obtener resultados positivos.

Los orígenes de la logística se remontan a la década de los años cincuenta y una vez concluida la segunda guerra mundial, la demanda de productos y servicios creció en los países industrializados, por lo tanto la distribución era muy inferior a la producción y la venta.

SOTO (2009) En su artículo “*Ángeles y demonios de la Logística*”. Revista Logística. Realiza un relato sobre la historia de la logística y narra que a finales de la los años 90, y a comienzos del siglo XXI, Colombia no realizaba la tarea en el tema de logística perdiendo oportunidades de realizar importantes contactos comerciales con países de sur América y con países de otros continentes donde los productos colombianos serian consumidos como por ejemplo en Europa y Asia.

En el año 2000 las empresas exportadoras de productos colombianos entendieron la necesidad de llegar a los países importadores a bajos costos, es por eso que en el año 2002 las exportaciones llegaron a US\$11.975 millones y las importaciones ascendieron a US\$11.897 millones, pero en el año 2008 estas cifras fueron superadas ampliamente, cuando los productos exportados Alcanzaron los US\$37.626 millones y los importados superaron los US\$37.150 millones.

Para el mismo año 2008, el gobierno nacional crea el documento CONPES 3547 (Política Nacional Logística) y define estrategias nacionales la implementación de unos sistemas de plataformas logísticas que articule el comercio exterior, la distribución de mercancías y potenciar el buen uso de la infraestructura instalada”. Estas plataformas logísticas serian herramientas para facilitar los intercambios comerciales y el desarrollo de la logística en Colombia. Otra propuesta del documento COMPES fue una Zona Internacional Logística en Colombia ubicada en la región Caribe (ZILCA), que según los estudios de la

época posee un gran potencial para el buen desarrollo de las actividades logísticas que irían ligadas a la zona de los puertos.

Otra iniciativa será la Zona del Caribe (ZILCA), ubicada en la región norte del país que como decíamos anteriormente posee gran potencial en el desarrollo de actividades logísticas que irían ligadas a la zona portuaria, principalmente en el manejo de carga contenerizada.

Al día de hoy Colombia tiene varias iniciativas logísticas y modelos para la implementación de actividades relacionadas con el tema del intercambio comercial tanto a nivel nacional como a nivel de comercio exterior. Entre estas iniciativas está el Parque Logístico Industrial del Tolima en una zona que tendría influencia con el Eje Cafetero y el corredor de comercio exterior Bogotá – Buenaventura.

De acuerdo con el Sistema Nacional de Competitividad, Colombia se ubica en el puesto 66 en el Índice de Desempeño Logístico (LPI por sus siglas en inglés). Este documento informa que mejorando el desempeño logístico le permitirá a Colombia tener una gran aceleración en el comercio exterior, este informe demuestra que Colombia en un futuro podrá ser uno de los cuatro países con mejor desempeño logístico en el continente suramericano y lo consolida como uno de los países más atractivos para la inversión por su ubicación estratégica.

El gobierno desarrollo la política Nacional para la competitividad CONPES 3527,

que comprende la política nacional logística CONPES 3547, la política nacional de transporte de carga CONPES 3489, las cuales definen estrategias para mejorar la productividad en las exportaciones e importaciones de Colombia con miras a futuros tratados de libre comercio.

Teniendo claro que Colombia por su ubicación geográfica genera una atracción muy fuerte en el mercado mundial, deberá incrementar las inversiones en infraestructura logística con el propósito de desarrollar una infraestructura vial que conecte tanto las vías troncales con las vías transversales como con los puertos de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla.



1.3 Los Puertos En Colombia:

En Colombia por mucho tiempo los servicios portuarios fueron administrados directamente por el estado; Pero el gobierno siendo consecuente con la apertura económica y con el pensamiento neoliberal promulgo una ley que ordenaba liquidar la empresa estatal que administraba los puertos en Colombia (Puertos de Colombia) entre 1991 y 1994. Pasando a ser administrados por las Sociedades Portuarias Regionales. Quienes a partir de ese momento dan inicio a la aplicación de nuevas estrategias para el desarrollo portuario en Colombia. Estas empresas de carácter privado empezaron con una serie de acciones como adecuación de la infraestructura portuaria, adquirieron equipos de última tecnología para el buen manejo de contenedores, implementaron sistemas de información, capacitación del personal para lograr grandes cambios en la productividad, estas empresas

contrataron expertos para la asesoría de todas estas actividades.

En la administración de COLPUERTOS estos funcionaban como máximo 290 días al año, los buques debían esperar en un promedio de 10 días para ser descargados. Los mayores volúmenes del comercio exterior y carga en Colombia se movilizaron por los puertos del caribe esto entre los años 1995 y 1999 donde el 96% de las exportaciones y el 63 % de las importaciones se realizaron por estos puertos.

Actualmente el transporte marítimo en Colombia se genera desde los puertos de Buenaventura en el Pacífico, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla en el Caribe, al día de hoy estos puertos permanecen en servicio las 24 horas al día y laboran 365 días al año pasando de ser una empresa con grandes déficits a ser unas empresas portuarias que en sus operaciones genera utilidades.

Ahora las nuevas figuras que autorizaba la ley son las hoy llamadas Superintendencia General de Puertos y las Sociedades Portuarias. Ejemplo de lo anterior es el puerto de Barranquilla, cuyo primer terminal estaba en funcionamiento desde el año 1936 ubicado a una distancia de 22 Km. del río Magdalena, uno de los afluentes más importantes para el país, para luego en 1993 pasar a manos de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla y ser administrado en todas sus funciones marítimas y fluviales.

Otro gran ejemplo de desarrollo fue la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

de Indias, que hoy en día es uno de los puertos más importantes de Colombia y desde ya se perfila como el más atractivo para empresas tanto nacionales como extranjeras. Es de notar, que estos dos puertos poseen grandes riquezas en cuanto a ubicación y recursos fluviales.

Cabe anotar que el puerto de Cartagena, tiene como ventaja su cercanía con el Canal del Dique, que a su vez éste se encuentra con el río Magdalena y contribuye con la navegación y transporte de barcos para el transporte de mercancía hacia otras plataformas y de igual modo hacia el comercio del interior del país. Se reitera aquí la importancia en ambos casos del papel que juega dicho río, y primordialmente, la integración dentro de la cadena logística junto a las terminales portuarias.

Cartagena se considera uno de los puertos más avanzados en tecnología y modernización al contar con equipos apropiados para el manejo de contenedores. Los servicios con los que cuenta son: cargue y descargue de contenedores, repesaje de contenedores como servicio adicional que cumple una tarea de verificación de la carga; movilización de contenedores para inspección y movilización de contenedores para llenado.

El puerto de Santa Marta se encuentra ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad, el puerto de Santa Marta posee siete muelles, este puerto tiene servicio las 24 horas al día todos los días del año, ofreciendo también los beneficios de un almacenaje seguro en sus bodegas y patios. Además, Santa Marta es el único puerto de la Costa Atlántica con servicio de ferrocarril, ofreciendo la posibilidad de



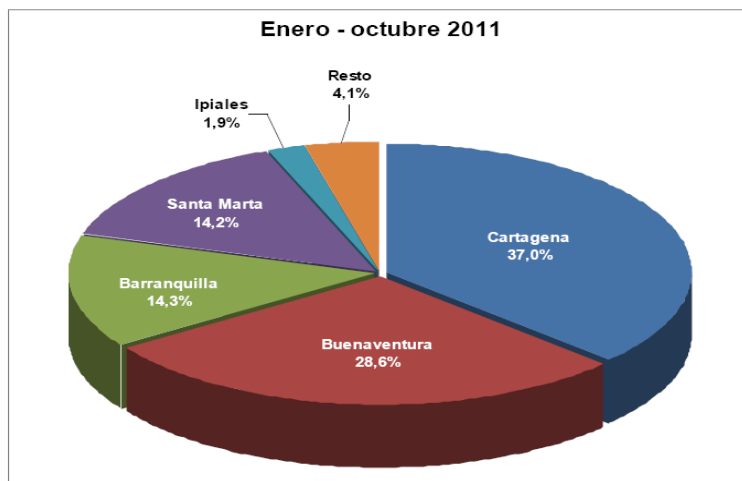
efectuar cargues y descargues directos en los muelles.

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., es un puerto multipropósito, por donde se movilizan carga general, contenedores, carga granel sólido, carga granel líquido y carga granel carbón y pasajeros.

Desde la fundación de COLPUERTOS hasta las concesiones de las terminales marítimas hasta el día de hoy, se han evidenciado adelantos en cuanto a la administración de la infraestructura portuaria y al enfoque competitivo que se les ha brindado a los puertos de la costa Atlántica Colombiana. Se han trazado estrategias de mejoramiento con el objetivo de superar los acontecimientos que en la década de los sesenta dificultaron el desarrollo de las actividades en los puertos, sin embargo somos conscientes que tenemos una gran tarea logística y de infraestructura frente a referentes competitivos con los puertos de los Estados Unidos, no obstante para poder internacionalizar competitivamente a estas terminales es necesario mantener mejoras continuas y proactivas.

Es muy importante tener claro que el 80% del comercio exterior Colombiano se realiza por las Sociedades Portuarias Regionales ubicadas en la costa atlántica; la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. y la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.

Figura 1. Distribución de importaciones

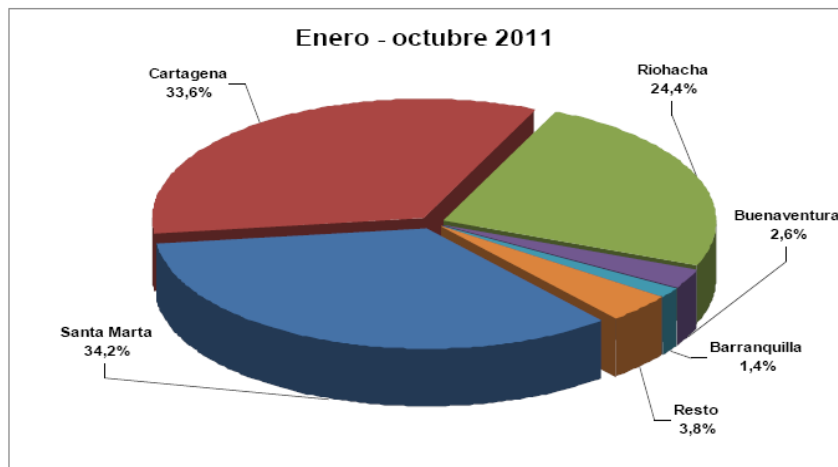


Fuente: DIAN / MUISCA Formato 1166 - documentos de transporte
Elaboró: Coordinación de Estudios Económicos



Nombre de la fuente: DIAN

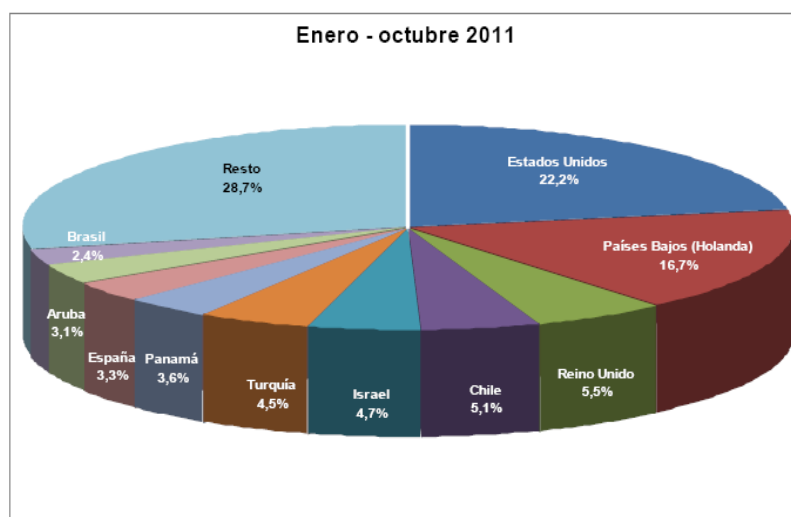
Figura 2. Distribución de exportaciones



Fuente: DIAN / MUISCA Formato 1165 manifiestos de carga
Elaboró: Coordinación de Estudios Económicos

Nombre de la fuente: DIAN

Figura 3. Participación exportaciones a países destino.



Fuente: DIAN / MUISCA Formato 1165 manifiestos de carga
 Elaboró: Coordinación de Estudios Económicos

Nombre de la fuente: DIAN

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA

1.4 Exportaciones año 2010-2011

Por otra parte, en el período enero – octubre de 2011 el total de la carga exportada se incrementó en 9,6%, al pasar de 97,7 millones de toneladas en 2010 a 107,1 millones de toneladas en 2011. El 98,7% de la carga total salida del país en el período de estudio se hizo por el modo de transporte marítimo con un total de 105,7 millones de toneladas y su crecimiento en enero– octubre de 2011,

frente al mismo período de 2010, fue de 9,6%, mayor índice de crecimiento que el registrado por el modo terrestre (5,8%) pero inferior al del modo aéreo (29,3%).

Desde Colombia salió en el período de estudio carga de exportación a más de 70 países de destino distintos. La carga que salió se concentró en veinte (20) países que representaron el 86,4% del total con 92,5 millones de toneladas y 205,9 millones de bultos (41,5% del total). (DIAN, 2012).



CAPITULO II LOGISTICA E INFRAESTRUCTURA ACTUAL DEL PUERTO DE BARRANQUILLA

2.1 Reseña Del Puerto De Barranquilla

La ciudad de Barranquilla está ubicada a 7,5 km del mar Caribe y sobre la margen occidental del Río Magdalena, lo que le ha permitido posicionarse como ciudad portuaria multimodal. Es decir, no sólo ofrece el servicio de puerto marítimo sino que también es puerto fluvial.

Barranquilla es la cuarta ciudad más poblada del país con 1.146.359 habitantes según el Censo del 2005 y la más poblada del Caribe colombiano, la densidad poblacional de Barranquilla es de 7.443 habitantes por kilómetro cuadrado.

La infraestructura de Barranquilla está basada principalmente en una red de carreteras intermedia que permite comunicar la ciudad con el centro del país y los otros centros urbanos cercanos. Una de las principales vías de comunicación de la ciudad se encuentra a poco más de 60 km, en el municipio de Ciénaga (Magdalena), en donde se halla una intersección que conecta a la principal arteria vial del Caribe con la Troncal del Magdalena. Esta última, recorre el país de sur a norte desde el Puente de San Miguel en la frontera con Ecuador hasta Ciénaga, y permite comunicar por vía terrestre a Barranquilla con Bogotá. Otra importante vía

que se encuentra en Ciénaga es la Troncal Occidental o Carretera Panamericana, la cual recorre algunos países de Sur América, pasa por Ecuador y se comunica con la red nacional de carreteras por medio del Puente Rumichaca en Nariño. De allí esta vía recorre los departamentos del sur occidente colombiano, pasa por el eje cafetero, Medellín, Sincelejo y por último, Barranquilla, en donde se conecta con la Troncal del Caribe. El tercer gran corredor vial al que tiene acceso Barranquilla es la Troncal del Caribe, la cual es la principal arteria vial de esta zona ya que recorre toda la costa norte de Colombia. Esta transversal inicia su recorrido en Turbo (Antioquia), cerca de la frontera panameña, y finaliza en el corregimiento de Paraguachón (La Guajira) en la frontera con Venezuela.

El puerto de Barranquilla se encuentra ubicado sobre la margen occidental del río Magdalena, a 22 km de la desembocadura del río en el mar Caribe. En la actualidad, es el cuarto puerto más importante del país por volumen de carga transportada. Sin embargo, presenta problemas para la navegación a lo largo de su canal de acceso por la acumulación de los sedimentos arrastrados por la corriente del río Magdalena, lo que ha hecho que pierda competitividad frente a otros puertos de aguas profundas como Cartagena y Santa Marta.

2.2 Historia de la Sociedad Portuaria Regional Barranquilla

La ciudad de Barranquilla, como puerto, permitió la entrada de importantes adelantos tecnológicos y numerosas migraciones extranjeras, las cuales se vincularon a la actividad comercial e industrial no solo de Barranquilla sino del país.

En 1936 inauguraron este terminal marítimo y fluvial que está situado a 22 km de la desembocadura del río Magdalena, con el objetivo de promover la actividad económica y comercial tanto en el exterior como en el interior del país.

Inicialmente fue administrado por la Sociedad de Mejoras Públicas de esta ciudad, luego pasó a ser administrado por la empresa Puertos de Colombia – COLPUERTOS.

En 1991 el gobierno nacional creó una ley para modificar el régimen portuario y así privatizar los puertos existentes, estas medidas se tomaron buscando competitividad y hacerle frente a la globalización.

A partir del 13 de diciembre de 1993, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. recibió en concesión y por 20 años el puerto marítimo y fluvial de la ciudad de Barranquilla.

Figura 4. Sociedad Portuaria de Barranquilla



Libro 70 años SPRB

2.3 El Puerto De Barranquilla Hoy

El puerto de Barranquilla se encuentra ubicado sobre la margen occidental del río Magdalena, a 22 km de su desembocadura en el mar Caribe. Este puerto posee las instalaciones portuarias más extensas del país ocupando 200 hectáreas, y aún cuenta con terreno disponible para seguir creciendo. En los últimos años, también se construyó una sociedad portuaria sobre la margen oriental del río y del puerto, la cual aunque geográficamente pertenece a la jurisdicción del departamento de Magdalena, administrativamente hace parte de la zona portuaria de Barranquilla y no de Santa Marta.

El puerto de Barranquilla es en la actualidad el cuarto puerto más importante del país por volumen de carga transportada, ya que los primeros lugares están ocupados por los puertos de, Cartagena, Buenaventura y Santa Marta. Sin

embargo, es el puerto multipropósito más importante de la región Caribe dado que el de Cartagena se ha especializado en el transporte de contenedores y el de Santa Marta en gráneles secos.

El puerto de Barranquilla es el segundo más grande del país y él más grande de la Costa Atlántica. Tiene una extensión de 933,000 mts² los cuales están distribuidos de la siguiente manera:

- 500,000 metros² Dársena Sur
- 150,000 metros²: Área de patios para almacenaje
- 39,000 metros² Área de Bodegas
- 244,000 metros²: Área de Oficinas, Vías y Zonas por desarrollar

Además posee un muelle marítimo de 1058 metros lineales el cual cuenta con un calado de 34 pies mínimos que le permiten atender hasta 7 buques al tiempo. El Terminal también cuenta con un muelle fluvial de 550 metros lineales dedicado al manejo de barcazas fluviales con un calado máximo de hasta 12 pies.

Adicionalmente Cuenta con 10 bodegas multipropósito que van de los 2,600 metros² hasta más de 6,000 metros² y una bodega especializada para el manejo de gráneles sólidos, la cual tiene una capacidad instalada de 15,000 toneladas y una rotación anual de 175,000 toneladas. También es el único terminal en Colombia con acceso interno a una Zona Franca Industrial y Comercial, con lo

cual se puede hacer transferencia de cargas desde o hacia el Terminal y Zona Franca sin salir a territorio Colombiano.

2.3.1 Equipos:

El puerto de Barranquilla para recibir contenedores está dotado con equipos Top Lifters, Reach Stackers, Ganchos, eslingas y spreaders y la S.P.R.B. cuenta con una grúa Liebherr multipropósito de 104 toneladas, la cual tiene capacidad para el manejo de gráneles, carga general y contenedores de 20',40', y 45'.

En los muelles existe una zona de pre-stocking para la preparación de las unidades que deben ser embarcadas en las motonaves. Este puerto cuenta además con 5 básculas para el pesaje de mercancías. Para el manejo de gráneles en el puerto los operadores cuentan con tolvas, cucharas de descargue, empacadoras automáticas y una succionadora neumática. La carga ultra dimensionada de proyectos se maneja con grúas heavylift, plataformas modulares y tractores para jalar 100 toneladas.

2.3.2 Servicios que presta el puerto de Barranquilla

- Cuenta con una zona de estantería en bodega para el recibo, acopio y despacho de mercancías en general.
- Bodega Especializada para el manejo de café con báscula interna y zona de llenado de contenedores.
- Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) para el manejo de mercancías,

inventarios y procesos de valor agregado dentro de nuestras instalaciones.

- Oficinas internas de Agentes Marítimos, Sociedades de Intermediación Aduanera (SIAS), Entidades del Gobierno, Operadores Portuarios.
- Zona de parqueo interno para tracto camiones.
- Estación Interna de Servicios a los automóviles, camiones y maquinaria pesada para las operaciones.
- Zona para el mantenimiento y reparación de contenedores.
- Centro de Documentación, donde se unifican los servicios de facturación, radicación y procesamiento de documentos en general para el usuario.

Cuadro 1. Muelles (SPRB)

Características según la profundidad y el calado operacional			
Muelle	Longitud (Mts)	Profundidad (Pies)	Calado Operacional (Pies)
Muelle 1	200	20	19
Muelle 2	202	36	35
Muelle 3	182	36	35
Muelle 4	130	29	28
Muelle 5	202	39	38
Muelle 6	182	39	38
Muelle 7	270	44	43
Muelle 8	268	45	43

Movimiento de carga tanto para exportación como para importación, en el Puerto de Barranquilla:

Cuadro 2. :Importaciones 2011

IMPORTACIONES 2011						
MES	NAVES					TOTAL
		C. GENERAL	C. CONTENEDOR	C. GRANEL SOL.	C. GRANEL LIQ.	IMPORTACION
	2011	2011	2011	2011	2011	2011
ENE	82	75.019	54.463	90.470	0	219.952
FEB.	76	60.350	55.564	106.744	2.131	224.789
MAR.	81	76.161	59.073	68.601	1.518	205.353
ABR.	85	78.857	61.231	125.508	0	265.596
MAY.	64	53.829	54.249	70.863	2.600	181.541
JUN.	76	88.687	79.248	148.889	1.374	318.198
JUL.	83	33.923	74.685	111.799	1.053	221.460
AGO.	86	83.653	74.380	138.174	0	296.207
SEP.	71	31.376	62.916	65.957	2.055	162.304
OCT.	73	53.213	74.524	93.928	0	221.665
NOV.	77	63.813	64.211	117.360	2.588	247.972
DIC.	77	75.850	66.992	108.708	772	252.322

TOTAL 931 774.731 781.536 1.247.001 14.091 2.817.359

Cuadro 3. Exportaciones 2011

EXPORTACIONES 2011							
MES	NAVES	C. GENERAL	C. GRANEL SOL.	C. GRANEL LIQ.	C. CONTENEDOR	CARBON	TOTAL EXPORTACION
	2011	2011	2011	2011	2011	2011	2011
ENE	82	2.815	0	0	40.049	74.306	117.170
FEB.	76	2.036	0	0	49.123	88.549	139.708
MAR.	81	4.661	0	0	51.800	47.200	103.661
ABR.	85	2.752	0	0	54.578	51.350	108.680
MAY.	64	1.844	0	0	41.608	100.393	143.845
JUN.	76	4.062	0	0	57.625	18.980	80.667
JUL.	83	99	0	0	50.708	80.714	131.521
AGO.	86	0	0	0	51.326	70.042	121.368
SEP.	71	98	0	0	46.470	89.426	135.994
OCT.	73	152	0	0	51.465	32.910	84.527
NOV.	77	334	0	0	44.370	97.244	141.948
DIC.	77	389	0	0	41.482	68.282	110.153

TOTAL 931 19.242 0 0 580.604 819.396 1.419.242

Cuadro 4. Otras maniobras 2011

MES	NAVES	CABOTAJE - FLUVIAL		TOTAL	TRANSITO		TOTALES
		DESEMBARCADO	EMBARCADO	CABOTAJE	INTERNACIONAL	TRASBORDO	
		2011	2011	2011	2011	2011	
ENE	82	1.418	501	1.919	156	0	4.076
FEB.	76	964	1.700	2.664	150	0	5.554
MAR.	81	423	0	423	74	0	1.001
ABR.	85	3.856	791	4.647	122	0	9.501
MAY.	64	2.847	0	2.847	99	0	5.857
JUN.	76	0	0	0	205	0	281
JUL.	83	30	0	30	53	21	217
AGO.	86	641	0	641	25	69	1.462
SEP.	71	0	0	0	48	0	119
OCT.	73	0	0	0	75	0	148
NOV.	77	1.334	0	1.334	1.634	0	4.379
DIC.	77	2.770	140	2.910	136	0	6.033

TOTAL 931 14.283 3.132 17.415 2.777 90 38.628

Podemos decir hoy que el puerto de Barranquilla posee una ventaja competitiva por tener áreas cercanas al muelle para cargas demasiado grandes, lo que brinda espacio extra para el almacenaje; el general el puerto desarrolla un buen manejo de actividades logísticas que le permite operar en el mercado, teniendo en cuenta la capacidad que pueden tener sus similares con terminales marítimas como el puerto de Miami uno de los puertos de mayor movimiento para el comercio con Estados Unidos. En cuanto a infraestructura vial se debería replantear este punto para lograr una mayor cohesión en toda la terminal.

El puerto de barranquilla cuenta con tres puntos claves para potencializarse como la puerta del TLC con Estados Unidos que son:

- Tener un río navegable.
- Vías férreas para sacar el carbón.

La conectividad de los puertos, Barranquilla Cartagena y Barranquilla Santa Marta. Los cuales serán claves para el transporte de carga desde estos puertos al interior del país.

CAPITULO III EL PUERTO DE BARRANQUILLA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL CON LOS ESTADOS UNIDOS.

3.1 El comercio internacional entre Colombia y Estados Unidos.

A través de la historia, Estados Unidos ha sido nuestro mayor socio comercial, abasteciéndonos de la gran mayoría de los bienes importados y comprándonos una gran cantidad de nuestras exportaciones. El intercambio con los Estados Unidos comenzó a perder importancia dentro de nuestro comercio finalizando los años setenta y llegando a su mas mínima expresión entre los años de 1981- 1982, cuando se presenta un déficit mundial de intercambio de mercancías. Finalizando 1982 cuando se presenta nuevamente un aumento en los flujos comerciales: los porcentajes de importaciones provenientes de los Estados Unidos aumentan lo mismo que las exportaciones empiezan a crecer, Se puede observar que, en un periodo de 30 años, la situación ha cambiado y el comercio bilateral ha adquirido una gran importancia. Un esfuerzo por fortalecer los vínculos institucionales y comerciales fueron las "consultas bilaterales" que se establecieron en marzo de 1985. Pero estas consultas las realizaron en cuatro oportunidades y sirvieron para discutir otros temas generales de comercio.

Sin embargo las relaciones comerciales con Estados Unidos han tenido dos aspectos fundamentales que han motivado la mejoría en dichas relaciones:

- Las consecuencias de la lucha de Colombia contra el narcotráfico con una alta cuota de vidas, lo cual convenció a Estados Unidos que el sacrificio de estas vidas lo ponía Colombia.
- Otro aspecto es la caída de los beneficios económicos de los Acuerdos Cafeteros mundiales, en el cual la posición del gobierno de Estados Unidos tuvo gran incidencia, ocasionando esto una gran pérdida de ingresos para nuestro país.

Por las anteriores razones enunciadas se podría concluir que como resultado quedaron tres ventajas para estas relaciones:

- La aceptación de la aplicación del código de subsidios del GATT entre los Estados Unidos y Colombia.
- La Ley de Preferencias Comerciales para el Área Andina la cual empezó a regir para Colombia el 2 de Julio de 1992.
- La creación de la Comisión Bilateral Colombo-Estadounidense de Comercio e Inversión.
- El panorama, parece despejado por la reciente aprobación con el tratado de libre comercio con Estados Unidos.

3.2 Principales productos que ingresan y salen por el Puerto de Barranquilla en relación con el comercio internacional de los Estados Unidos

El puerto de Barranquilla tiene una gran capacidad de comercio internacional, este puerto está llamado a ser la puerta exportadora e importadora de Colombia.

Los productos más significativos que se comercializan por este puerto son:

Cuadro 5. Productos más significativos Exportaciones y en las Importaciones

Productos Exportación	Productos de Importación
Muebles de Madera	Maquinaria
Flores	Electrodomésticos
Productos de Polietileno	Herramientas
Textiles	Vehículos
Cemento tipo Portland	Motos
Puertas Ventanas, Marcos en Aluminio	Computadores
Confecciones	
Café	
Algodón	
Azúcar	
Banano	

3.3 Requerimientos Logísticos para el Puerto de Barranquilla Enfrentar el TLC con los Estados Unidos

El puerto de barranquilla cuenta con un futuro prometedor, teniendo en cuenta que el gobierno nacional tiene presupuestado en la actualidad realizar importantes inversiones para reactivar la navegación por el río Magdalena, teniendo claro que la firma del tratado de libre comercio con Estados Unidos permitirá un aumento significativo para la economía regional y nacional; para el estado es claro que el afluente del río Magdalena es una ruta primordial para el tránsito de mercancía hacia el interior del país; se reconocen los esfuerzos por mantener el río en condiciones manejables y será importante para la economía nacional poder contar con este río como parte de la integración logística de la terminal portuaria de Barranquilla, tal y como lo es en la actualidad.

Tras la firma del tratado de libre comercio con Estados Unidos, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla espera un aumento progresivo en las operaciones portuarias pasando del 40% hoy a un 50% aproximadamente, lo cual implica un desarrollo logístico y de infraestructura para afrontar y dar cumplimiento a los requerimientos generados con este tratado.

Teniendo en cuenta lo que se tiene desarrollado y avanzado en el desarrollo de las operaciones portuarias, para este año 2012 se inicio la habilitación de una posición adicional de atraque, lo que permitirá aumentar la capacidad de muelle en un 15% o 20%, se aumentaran las áreas de almacenamiento de manera

importante, se incorporarán alrededor de 70.000 metros cuadrados adicionales. Se están construyendo nuevas bodegas, proyectadas para el manejo de carga en general para estar acorde con el aumento de carga en un 50% en los próximos años.

Todos estos cambios e inversiones permitirán aumentar la operación de 150 a 230 barcos al mes. Con estos cambios el puerto de la ciudad de Barranquilla, se alista para el aumento en la demanda y comercio con Estados Unidos.

Siendo coherentes con la importancia que representa el buen desempeño logístico y portuario en nuestro país, se tiene claro que el puerto de Barranquilla para afrontar el trato de libre comercio con Estados Unidos deberá trabajar arduamente por :

- Garantizar la capacidad, profundidad y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos públicos marítimos
- Hacer seguimiento, actualización de los indicadores operativos e inversiones establecidas en los contratos de los puertos de uso público, para contar con los estándares internacionales que se requieren.
- Facilitar los trámites aduaneros.
- Impulsar y adelantar estudios de pre-factibilidad de nuevos puertos marítimos, necesarios para la movilización los crecientes flujos de comercio exterior y su potencial interconexión a través de una línea férrea interoceánica.

En este sentido, la tarea es atraer más inversión, desarrollar nuevas tecnologías y

construir una política de corredor integral logístico. Es decir, que el origen de destino de la carga o la zona de producción esté unido con la zona de salida. Al mirar el puerto de Barranquilla los camiones tienen que entrar por el centro de la ciudad, por eso se requiere una autopista de carga que le permita entrar por esa vía. De ahí la necesidad que haya corredores especializados de carga. El mundo globalizado exige el transporte multimodal o intermodal lo mejor posible para bajar los costos.

Por otro lado, uno de los grandes retos que tiene Colombia frente al tratado de libre comercio con los Estados Unidos es la seguridad; Colombia tuvo que cumplir muchas metas para que se pudiera firmar el TLC con Estados Unidos. Pero se tiene una ardua tarea aun y hay que seguir trabajando en los estereotipos que tiene Colombia con relación al narcotráfico, mucha gente hoy en Estados Unidos todavía está pensando en la Colombia de hace 15 años. Por lo tanto nuestro gobierno tiene una tarea enorme para cambiar la mala imagen ante el mundo a través del comercio internacional.

La Dian, tiene un reto muy importante y es tener en cuenta las sugerencias de las organizaciones mundiales, deberá crear un comité de sugerencias encabezado por el director de aduanas del país, con el fin de que exista una voz de lo que se quiere hacer con el comercio internacional, con el fin de crear mesas de trabajo que ayuden al Gobierno a mejorar procesos de control y fiscalización.

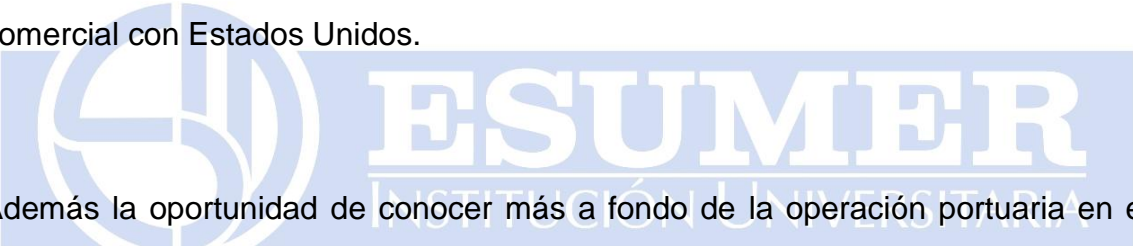
El bilingüismo es otro tema que los barranquilleros deben trabajar más a fondo pues es uno de los puntos críticos de la capital del Atlántico y teniendo en cuenta el creciente movimiento con la firma del tratado con Estados Unidos, permitirá un mayor flujo en sus procesos evitando intervención de terceros para agilizar tramites portuarios.

Si bien es cierto la operación en la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla ha ido en constante crecimiento y desarrollo a través del tiempo, ha sido precisamente por la constante evolución del comercio internacional la cual ha mostrado sus necesidades de mejoramiento e inclusión de nuevas tecnologías y procesos que día a día han llevado a la evolución del puerto con el objetivo claro de dar satisfacción y desarrollo económico a la región y al país, permitiendo un aumento cada vez mayor en la importaciones y exportaciones por este puerto regional, también es cierto que el aprovechamiento del rio Magdalena no ha sido en el 100% esperado, pues de lograr un mayor movimiento de mercancías por este rio los costos de transporte se reducirían notablemente generando mas utilidades y por ende mayor desarrollo en las empresas Colombianas.

La firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos es una oportunidad para el desarrollo económico de nuestro país, para la recuperación de la imagen en el resto del mundo y para el desarrollo de actividades logísticas y tecnológicas avanzadas que permitirán a Colombia ser un país competitivo en este mundo globalizado.

Hallazgos

Esta investigación ha permitido reconocer la importancia de la sociedad portuaria regional de Barranquilla y el río Magdalena como eslabón indispensable para el desarrollo logístico del puerto; la economía regional y nacional frente al tratado comercial con Estados Unidos.



Además la oportunidad de conocer más a fondo de la operación portuaria en el territorio nacional, permitiéndonos conocer de manera más cercana los procesos de operación y el desarrollo tecnológico pertinente en las sociedades portuarias de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, las cuales representan mayor flujo de mercancía tanto de exportación como de importación a nuestro país, es importante resaltar que cada una de estas sociedades está especializada según la carga teniendo en cuenta el mayor movimiento en cada puerto.

Ser consecuentes y claros con las deficiencias logísticas que posee el país a nivel de vías y plataformas logísticas para el buen desempeño en las actividades actuales y futuras frente a la firma de tratados comerciales que claramente hoy son motivo de preocupación para el desarrollo económico del país.

Podemos evidenciar que la infraestructura del Puerto de Barranquilla ha estado en constante crecimiento y que gracias a la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos hoy día tendrá toda la atención del gobierno nacional para el mejoramiento en sus procesos logísticos, se le dará la importancia que merece al río Magdalena gracias al reconocimiento de su vital importancia para el desarrollo de las actividades logísticas en el puerto de barranquilla lo cual permitirá un mayor flujo de mercancía. La inversión estimada para el dragado del río Magdalena es algo exorbitante ya que a partir de la fecha cuenta con un contrato para el dragado permanente del río lo cual hará mas atractivo y fácil el recorrido de la mercancía por esta vía, generando menos costos de transporte marítimo; sin olvidar que la infraestructura vial es otra de las tareas fuertes para el desarrollo e integración de la actividad comercial en nuestro territorio nacional.

El tratado de libre Comercio con Estados Unidos nos invita a identificar con claridad los productos de exportación e importación con mayor frecuencia de movimiento por el puerto de barranquilla, lo cual nos permitirá tener una visión clara de las necesidades logísticas para dar soporte y tramite inmediato según la exportación e importación generada a través de este puerto, con el objetivo claro de poder generar estrategias de mejoramiento continuo que permitan la integración de los procesos logísticos.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

- Esta investigación permite hacer frente a los cambios generados en el mercado comercial mundial, a través de la globalización, cada país debe preparar la infraestructura física para importar y exportar sus productos al rededor del mundo, para lo cual el mercado Colombiano no es ajeno a esta necesidad y se reconoce que aunque la infraestructura es grande, aun es ineficiente y también insuficiente para ser un actor competitivo en el contexto mundial.
- Si bien es cierto Colombia ha desarrollado avances significativos en el plano logístico pero aun no se ha alcanzado el nivel optimo que se necesita para ser competitivos a nivel mundial; creemos que como actores del desarrollo económico y social de Sur América deberíamos tener un mejor marco regulatorio que podría incluir planeación, evaluación, capacitación y mantenimiento de los proyectos así como una participación activa tanto del sector privado como publico creando una fuente de recursos y una administración sostenible de los mismos.
- Consideramos necesaria la implementación de políticas integrales para una infraestructura de transporte multimodal que contemple aspectos

estratégicos, administrativos y legales fundamentados en unas políticas claras con estrategias de competitividad, identificando las necesidades que estos planes posean.

- Para Colombia el TLC con Estados Unidos es la oportunidad de ejecutar grandes proyectos que permitan mejorar la competitividad nacional a largo plazo estableciendo desarrollos económicos que generen un importante aumento en el volumen de importaciones y exportaciones.
- Colombia posee puertos con limitaciones de espacio y capacidad, sin embargo con el tratado de libre comercio con Estados Unidos existe un reto aun mayor y es hacer de nuestros puertos entidades eficientes, rentables y sostenibles.
- Como se puede apreciar en este trabajo de investigación nuestros puertos poseen una gran capacidad instalada, pero aun están en desarrollo muchas estrategias que tardaran en ejecutarse para ser mas competitivos a nivel nacional y mucho mas internacional. Como un gran reto esta desarrollar una infraestructura interna que nos permita un desarrollo económico y social de las regiones y a la vez mejorar las ventajas competitivas aprovechando la posición geoestratégica en la cual se encuentra Colombia.

Recomendaciones

- Es evidente que nuestro país está en constante desarrollo y los puertos regionales son los que están generando mayor desarrollo económico; por lo tanto es indispensable continuar en la búsqueda del desarrollo de la infraestructura física, donde los puertos son un tema clave para mejorar la productividad y la competitividad del país.
- Que se genere por parte del gobierno nacional el desarrollo de nuevas vías, teniendo conocimiento claro que los principales corredores viales utilizados en el país para su comercio exterior presentan graves problemas de capacidad, tráfico y mal estado de las mismas.
- Crear corredores arteriales y transversales que complementen la red vial principal conectándolos de manera eficiente hacia el puerto de Barranquilla, generando con esto un mayor impacto social y permitiendo una mayor competitividad.
- Desarrollar planes de acción y de mantenimiento óptimo en los puertos y la red vial existente, esto podría ayudar a reducción de costos de operación en los puertos nacionales como en el transporte de carga mejorando los tiempos de desplazamiento.
- Se debería considerar la consolidación del sector férreo pues no se debería olvidar que este sector es uno de mayor crecimiento a nivel mundial dado su bajo
- Costo frente a otros medios como el terrestre, sin embargo en Colombia este eficiente medio solo ha sido explotado positivamente por la industria

carbonífera.

- Dar mejoramiento al transporte fluvial, sabemos que el principal río a ser desarrollado es el río Magdalena, pues en la actualidad el volumen de carga que se mueve por este medio es realmente bajo debido a las condiciones difíciles de navegabilidad.



Referencias Bibliográficas

Portafolio. 2004, 17-21 de mayo. *TLC: cuidado con comparaciones*. Disponible en: http://www.portafolio.com.co/proy_porta_online/tlc/not_tlc/1721mayo2004/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_PORTA-1709006.html

Silva Laura Cristina (2007) *El Proceso de Negociación del TLC entre Colombia y Estados Unidos*.

Dinero 2005, 02 de septiembre. *Los enredos del TLC*. Disponible en: http://www.dinero.com/wf_InfoArticulo.aspx?IdArt=21586

Montoya Parra, Dina Alejandra (2011) *Competitividad e Infraestructura Portuaria de la Costa Atlántica (Puerto de Cartagena – Puerto de Barranquilla) Frente al Puerto de Miami*

Paredes Morato, Yolima (2010) *Superintendencia De Puertos Y Transporte Superintendencia Delegada De Puertos Proyecto La Logística Portuaria*

Viloria De La Hoz, Joaquín (2011) *El Puerto de Barranquilla Retos y Recomendaciones*.

Otero, Andrea N° 41. *Los Puertos Marítimos De Colombia En La Década de los Noventa*

Cardona Montoya, Giovanni (2002) *Retrospectiva y Prospectiva del Comercio Exterior Colombiano*

Álvarez Hurtado, María Claudia. Mayo de 2011. *Consideraciones Sobre Política Portuaria*

Soto, Ariel Gerardo. Ángeles y demonios de la Logística. *Revista Logística*.

Superintendencia de Puertos y Transporte: Garantes del Transporte, para el Progreso del País

Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.S. Disponible en: www.sprb.com.

The logo for ESUMER INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA features a stylized circular emblem on the left, composed of geometric shapes. To the right, the word "ESUMER" is written in large, bold, blue capital letters, with "INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA" in smaller blue capital letters below it, all set against a light blue rectangular background.

Sociedad Portuaria de Santa Marta. Disponible en: www.sprsm.com.co.

Duque Escobar, Gonzalo. (2008) *Problemática y posibilidades del sistema de transporte de carga en Colombia*. Disponible en: <http://www.galeon.com/cts-economia/tr-colombia-scia.pdf>

Silva, Laura Cristina. (2007) *El proceso de Negociación del TLC entre Colombia y Estados Unidos*. Universidad de los Andes. Disponible en: <http://colombiainternacional.uniandes.edu.co/view.php/94/index.php?id=94>. (p 112-113)