

**INFRAESTRUCTURA DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS EN COLOMBIA**

**RUBEN DARIO HERNANDEZ LADINO**

**2071328**

**Monografía**

**UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS**

**Facultad de Negocios Internacionales**

**Bogotá, 28 de octubre de 2014**

**INFRAESTRUCTURA DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS EN COLOMBIA**

***RUBEN DARIO HERNANDEZ LADINO***

Código: 2071328

Monografía

**Profesora**

***PAOLA BAUTISTA VALENCIA***

Tutor

**Universidad Santo Tomás**

**Facultad de Negocios Internacionales**

Bogotá, 28 de octubre de 2014

**PAGINA DE ACEPTACIÓN**

Nota de aceptación

---

---

---

---

Presidente del jurado

---

Jurado

---

Jurado

Bogotá D.C., octubre de 2014

### **Agradecimientos.**

A mis padres que fueron y son el motor que me ha impulsado para no desfallecer cuando se presentaron momentos difíciles y complicados. A la Universidad Santo Tomás, a mis profesores y tutora ya que sin duda alguna nada de lo que hoy se y he aprendido hubiera sido posible, incluyendo esta monografía que hoy es una realidad.

**Dedicatoria.**

A mis padres por el amor y paciencia que me han brindado, porque han estado conmigo en los buenos y malos momentos, por haber sido pacientes conmigo y haberme brindado un apoyo incondicional, tuve malos y buenos momentos, pero gracias a ellos superé los obstáculos y por eso, con orgullo puedo decir, que hoy estoy entregando mi monografía.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>11</b>
<b>2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....</b>	<b>13</b>
<b>3. OBJETIVO GENERAL.....</b>	<b>15</b>
<b>3.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....</b>	<b>15</b>
<b>4. METODOLOGÍA .....</b>	<b>16</b>
<b>5. MARCO REFERENCIAL .....</b>	<b>17</b>
<b>5.1. MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>17</b>
<b>5.1.1 Liberación Económica.....</b>	<b>23</b>
<b>5.1.2 Crecimiento Económico.....</b>	<b>26</b>
<b>5.1.3 La política económica keynesiana.....</b>	<b>29</b>
5.1.4.1 Supuestos del modelo.....	32
5.1.4.2 Función de Inversión.....	33
<b>5.1.5 Modelo de Domar .....</b>	<b>34</b>
5.1.5.1 Supuestos del modelo.....	34
<b>5.1.6 Modelo de Solow .....</b>	<b>35</b>
5.1.6.1 Supuestos del modelo.....	36
5.1.6.2 Crecimiento Proporcional .....	36
5.1.6.3 Sobre la Estabilidad .....	36
<b>5.1.7 Modelo de Solow – Swan .....</b>	<b>37</b>
5.1.7.1 Supuestos del modelo.....	37
<b>5.1.8 Modelo de Kaldor .....</b>	<b>38</b>
5.1.8.1 Supuestos del modelo.....	38
<b>5.1.9 Crecimiento con progreso tecnológico .....</b>	<b>39</b>
<b>5.1.10 Schumpeter y los componentes del progreso tecnológico .....</b>	<b>40</b>
5.1.10.1 Proceso de Invención .....	41

5.1.10.2 Proceso de Innovación .....	41
5.1.10.3 Proceso de Difusión .....	41
<b>5.1.11 Progreso tecnológico exógeno y desincorporado.....</b>	<b>41</b>
<b>5.1.12 Solow con progreso tecnológico exógeno.....</b>	<b>42</b>
<b>5.2. MARCO CONCEPTUAL.....</b>	<b>43</b>
<b>5.2.1 Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.....</b>	<b>45</b>
<b>5.2.2 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.....</b>	<b>48</b>
<b>5.2.3 Sociedad Portuaria Regional de Cartagena .....</b>	<b>51</b>
<b>5.2.4 Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta .....</b>	<b>53</b>
<b>5.2.5 Tipos de Terminales Portuarias .....</b>	<b>56</b>
5.2.5.1 Terminales de graneles líquidos.....	56
5.2.5.2 Terminales de graneles sólidos .....	57
5.2.5.3 Terminales carboníferos .....	57
5.2.5.4 Terminales de Contenedores .....	58
5.2.5.5 Terminales Multipropósito.....	59
<b>5.3. MARCO LEGAL.....</b>	<b>59</b>
<b>5.3.1 Ley 01 de 1991 .....</b>	<b>61</b>
<b>5.3.2 Ley 1242 de 2008 .....</b>	<b>65</b>
<b>6. CONCLUSIONES.....</b>	<b>68</b>
<b>7. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>75</b>
<b>8. ANEXOS.....</b>	<b>79</b>

**LISTA DE TABLAS**

Tabla 1. Diamante de la Competitividad .....	21
Tabla 2. Características Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.....	46
Tabla 3. Características Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura .....	49
Tabla 4. Características Sociedad Portuaria Regional de Cartagena .....	52
Tabla 5. Características Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta .....	54



**LISTA DE GRAFICOS**

Gráfico 1. El Crecimiento Económico ..... 28

**ANEXOS**

Anexo 1. Cuestionario realizado a la Ejecutiva Sénior de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla..... 79

## 1. INTRODUCCIÓN

En el marco del modelo de la globalización y frente a los retos que se plantean en referencia a las exigencias del comercio internacional, Colombia se ha venido preparando para mejorar su condición en infraestructura portuaria y con ello su competitividad en los mercados internacionales, con el fin de poder responder a los retos que se han generado con la firma de tratados comerciales y acuerdos internacionales.

Son muchos los elementos que le dan a un país la determinación de si es competitivo o no frente a otros países, ya sean de la región o de otros continentes, uno de esos elementos son los puertos y toda la logística necesaria para generar productividad, razón por la cual, nace la idea de realizar una monografía que permita evidenciar las características de las Sociedades Portuarias del país, a saber: Sociedad Portuaria de Barranquilla, Sociedad Portuaria de Buenaventura, Sociedad Portuaria de Cartagena y por último la Sociedad Portuaria de Santa Marta, con el fin de proponer algunas medidas orientadas a mejorar los niveles de competitividad del comercio de Colombia frente a los países con los cuales se han firmado los tratados de libre comercio y con los cuales solo se tienen acuerdos comerciales, ya que con la firma de estos, el flujo de mercancía ha venido aumentando.

En concordancia con lo anterior, en el desarrollo de la monografía se hizo un diagnóstico general de las sociedades portuarias, el cual evidenció algunas debilidades y necesidades que presentan las mismas frente a las exigencias del comercio internacional. Debido a que la infraestructura es uno de los principales factores para generar un alto flujo y tráfico de mercancía, que es uno de los retos que tiene el país con la firma de los tratados comerciales, ya que se necesitará tener disponibilidad de una infraestructura altamente competitiva en la que también se tengan en cuenta las conexiones multimodales y los puntos

de acceso al puerto para que la entrada y salida de mercancía sea oportuna y no genere sobrecostos.

Principalmente Porter explica que la competencia, la innovación y la estrategia competitiva son tres términos claves, para analizar, comprender y desarrollar los cuales llevarán al país a tener un mayor provecho de las ventajas competitivas que se generan a partir del desarrollo de los mismos.

La siguiente monografía es una posible guía de lo que las sociedades portuarias deben tener en cuenta para ser más competitivas frente al mundo. Las opciones de posibles soluciones que se generen, sin duda, serán útiles para el futuro de las terminales portuarias del país.

## 2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los inicios portuarios de Colombia, formalmente se dieron con la creación de Colpuertos, empresa del Estado que se encargaba de la regulación y licitación para la estructuración y renovación de los principales puertos del país.

En 1959 se crea Colpuertos, con el fin de mejorar la infraestructura portuaria y llevar la administración de la misma, pero también con el propósito de posicionar al país como uno de los principales puntos de comercio a nivel mundial, en sus primeros años se comenzó a licitar con empresas tanto privadas como públicas, para que se encargaran de la remodelación y creación de nuevos puertos, este fue uno de los principales errores que cometió Colpuertos, debido a que el dinero que se destinaba para dichas obras no se lograba recuperar, lo que llevó a que la empresa a mediados de la década de los 70, tuviera que ser nuevamente reestructura por el gobierno, pero no fue suficiente ya que en la década de los 90, se hicieron más evidentes los problemas que tenía la empresa, ya que solo no era con su personal, sino también con los puertos y con los usuarios.

Un personal insuficiente que limitaba la eficiencia y productividad de la empresa, sobrecostos, mal funcionamiento de los equipos portuarios y un inadecuado uso del espacio físico llevó a que Colpuertos fuera liquidada, en el proceso de liquidación de la empresa portuaria, Colombia tuvo la apertura económica de los 90, esto conllevó a que el país no fuera lo suficientemente competitivo, debido a que el sistema portuario no era capaz de cumplir con los tiempos de almacenamiento, distribución, carga y descarga de la mercancía que se transportaba vía marítima.

Después de la liquidación de Colpuertos, en 1993 fueron entregados los terminales portuarios a las sociedades portuarias regionales bajo el marco legal del nuevo sistema portuario colombiano (Ley 1ª de 1991).

Actualmente las sociedades portuarias son las encargadas de las concesiones, la modernización de los puertos y el mejoramiento de su eficiencia, siendo vigilados por la Superintendencia General de Puertos, pero los resultados no han sido los esperados, los puertos siguen contando con equipos de baja calidad, el espacio físico no es aprovechado, los tiempos de carga y descarga son extensos, los sobrecostos son altos y la infraestructura no es moderna.

Colombia, en los últimos años ha firmado varios acuerdos comerciales y tratados de libre comercio, que han generado la necesidad de que sea más competitivo a nivel mundial y que al pasar del tiempo se incrementaran el flujo de mercancías en los puertos del país, donde actualmente las sociedades portuarias no cuentan con una infraestructura física moderna que pueda competir con la que poseen otros puertos ya sea de la región o de nivel mundial, por eso se plantea la siguiente pregunta:

**¿Por qué es necesaria una reestructuración en la infraestructura física de las sociedades portuarias en Colombia, como eje de competitividad frente al comercio internacional?**

Colombia, con la firma de los acuerdos comerciales con grandes potencias a nivel mundial como lo es Estado Unidos, La Unión Europea entre otros, ha provocado que este en la mira de inversionistas y la entrada de nuevos productos por parte de los países extranjeros, pero para ser un punto estratégico a nivel comercial, necesita tener una infraestructura portuaria adecuada para la entrada y salida de los productos.

### **3. OBJETIVO GENERAL**

Analizar las condiciones de la infraestructura física actuales con que cuentan las sociedades portuarias colombianas, a partir de una revisión y diagnóstico de las mismas, con el fin de proponer algunas medidas que conlleven a la optimización de estas condiciones en pro de mejorar los niveles de competitividad del país en el contexto del comercio internacional.

#### **3.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Recopilar información de diferentes fuentes primarias y secundarias que hablen acerca de las sociedades portuarias colombianas para seleccionar los principales inconvenientes en los puertos del país.
- Analizar la información recolectada y seleccionada, y de esta manera encontrar los principales inconvenientes en la infraestructura portuaria del país.
- Hacer un diagnóstico del estado actual de la infraestructura en las sociedades portuarias del país, para proponer posibles soluciones que lleven al mejoramiento de la infraestructura de los puertos, con el fin de proponer una remodelación y renovación de los equipos para la carga y descarga de la mercancía de los puertos en Colombia.

#### 4. METODOLOGIA

El desarrollo de la monografía tendrá un enfoque cualitativo y se plantea en cuatro etapas a saber: la recopilación de la información, el análisis de la información, contrastación de la información mediante entrevista a un funcionario de la Sociedad Portuaria de Barranquilla, creación de un diagnóstico que permita proponer algunas medidas para las posibles soluciones de la infraestructura portuaria del país.

La recopilación de la información acerca de la infraestructura de las sociedades portuarias de Colombia, se desarrollará mediante la consulta de diferentes fuentes como la Superintendencia General de Puertos, documentos CONPES, bibliotecas públicas y privadas, entre otras, que aborden temas como las instalaciones, equipo portuario e infraestructura en Colombia. Luego de la consulta de las fuentes y varios puntos de vista sobre los problemas que poseen las sociedades portuarias del país, se hará la selección de los temas más relevantes en el marco del contexto internacional, con el fin de que dichas sociedades portuarias lleguen a ser altamente competitivas en el marco internacional.

En el desarrollo del marco teórico se desarrollarán las teorías del comercio internacional más importantes e influyentes en el tema de competitividad internacional, en el marco conceptual, se analizarán y explicarán, los diferentes tipos de terminales portuarios que son necesarios para hacer de un país altamente competitivo, los equipos a utilizar para la manipulación de la mercancía mientras en el marco legal se explicará la liquidación de Colpuertos y la creación de la Superintendencia General de Puertos.



## 5. MARCO REFERENCIAL

### 5.1. MARCO TEÓRICO

En el ámbito nacional, ha predominado la idea de que para que las empresas sean más competitivas, es necesario el aumento en la inversión para ser altamente competitivas en el ámbito internacional.

El análisis del concepto de competitividad, visto desde la óptica de diferentes autores, permitirá abordar toda la problemática que se plantea en la creación de factores necesarios para que las economías en vía de desarrollo logren llegar a tener un punto máximo de desarrollo y de esta manera que sus sectores productivos sean viables.

Porter (1985), afirmo:

*La ventaja competitiva* crece fundamentalmente en razón del valor que una empresa es capaz de generar. El concepto de valor representa lo que los compradores están dispuestos a pagar, y el crecimiento de este valor a un nivel superior se debe a la capacidad de ofrecen precios más bajos en relación a los competidores por beneficios equivalentes o proporcionar beneficios únicos en el mercado que puedan compensar los precios más elevados. (...) Una empresa se considera rentable si el valor que es capaz de generar es más elevado de los costos ocasionados por la creación del producto. A nivel general, podemos afirmar que la finalidad de cualquier estrategia de empresa es generar un valor adjunto para los compradores que sea más elevado del costo empleado para

generar el producto. Por lo cual en lugar de los costos deberíamos utilizar el concepto de valor en el análisis de la posición competitiva.

Aunque en su sistematización, realizada por Michael Porter (1990), la teoría no tuvo la intención de estudiar los condicionantes internos del subdesarrollo, la misma permite analizar esos condicionantes y proponer diferentes estrategias para su superación. Un ejemplo de esto se encuentra en la teoría de la competitividad desarrollada por los teóricos de la CEPAL<sup>1</sup>, utilizando un enfoque estructural.

La teoría de la competitividad, generalmente acepta la idea de que existe la necesidad de crear factores productivos y competencias en economías de escaso desarrollo. Además, los encargados de generar estos factores son el Gobierno y los gremios de los principales sectores interesados en el desarrollo nacional.

Para Michael Porter, el primero en estructurar y sistematizar un cuerpo teórico en torno al concepto de competitividad, ésta consiste en:

---

<sup>1</sup> La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) fue establecida por la resolución 106 (VI) del Consejo Económico y Social, del 25 de febrero de 1948, y comenzó a funcionar ese mismo año. En su resolución 1984/67, del 27 de julio de 1984, el Consejo decidió que la Comisión pasara a llamarse Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

La CEPAL es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas y su sede está en Santiago de Chile. Se fundó para contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo. Posteriormente, su labor se amplió a los países del Caribe y se incorporó el objetivo de promover el desarrollo social.

La CEPAL tiene dos sedes subregionales, una para la subregión de América Central, ubicada en México, D.F. y la otra para la subregión del Caribe, en Puerto España, que se establecieron en junio de 1951 y en diciembre de 1966, respectivamente. Además tiene oficinas nacionales en Buenos Aires, Brasilia, Montevideo y Bogotá y una oficina de enlace en Washington, D.C.

La capacidad para sostener e incrementar la participación en los mercados internacionales, con una elevación paralela del nivel de vida de la población. El único camino sólido para lograrlo, se basa en el aumento de la productividad. (Porter, 1990).

Porter, incluye como un elemento de la competitividad el factor humano, ya que al abordar este concepto, se menciona que la elevación del nivel de vida de la población es importante debido a que es uno de los pilares de la productividad y la competitividad.

En el entorno de la empresa, que determina la capacidad de competitividad del país, también inciden: La infraestructura, los mercados financieros, los consumidores, la estructura productiva de la nación, la inversión, la tecnología y otros elementos más importantes, como la educación, la cultura, las instituciones. Sin embargo, no es este entorno el que se puede tornar competitivo, sino las empresas que se encuentren ubicadas en él.

Michael Porter, clarifica acerca del papel que juegan las empresas en la competitividad de una nación:

Son las firmas, no las naciones las que compiten en los mercados internacionales (Porter, 1990).

De esta manera, aunque la competitividad de la empresa sea el resultado de una gerencia exitosa, también es necesario que el entorno empresarial ayude a generar esta competitividad con empresas altamente competitivas.

Los autores de la CEPAL, definen el concepto de competitividad como la capacidad de incrementar o al menos de sostener, la participación en los mercados internacionales con un alza simultanea del nivel de vida de la población (CEPAL, 1990).

Por otra parte, La OCDE<sup>2</sup> propone el concepto de competitividad estructural, este se entiende como el resultado de la gestión de las empresas, pero también tiene en cuenta la fortaleza y eficiencia de la estructura productiva nacional, las tendencias a largo plazo en la tasa y en la estructura de la inversión, la infraestructura técnica y otros factores determinantes de las externalidades sobre las que se apoyan las empresas (OCDE, 1992).

La competitividad en el nivel microeconómico, significa alcanzar los patrones de eficiencia vigentes internacional mente en cuanto a utilización de recursos y calidad del producto o servicio ofrecido. Esto a su vez supone la identificación, imitación y adaptación de nuevas funciones de producción por parte de las empresas. La competitividad microeconómica se logra mediante políticas de modernización de la empresa en lo relativo a tecnología, equipos, organización y relaciones laborales. Pero la empresa requiere también de un entorno competitivo, el cual se logra mediante políticas económicas de modernización de los factores (CEPAL, 1996).

---

<sup>2</sup> Fundada en 1961, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) agrupa a 34 países miembros y su misión es promover políticas que mejoren el bienestar económico y social de las personas alrededor del mundo.

La OCDE ofrece un foro donde los gobiernos puedan trabajar conjuntamente para compartir experiencias y buscar soluciones a los problemas comunes. Trabajamos para entender que es lo que conduce al cambio económico, social y ambiental. Medimos la productividad y los flujos globales del comercio e inversión. Analizamos y comparamos datos para realizar pronósticos de tendencias. Fijamos estándares internacionales dentro de un amplio rango de temas de políticas públicas.

También, es necesaria la creación de competitividad sistemática, que se basa en tres pilares: el desarrollo de innovación que acelere la acumulación de capital tecnológico, el apoyo a la diversificación y la creación de encadenamientos productivos y la provisión de servicios de infraestructura de calidad.

Michael Porter, realizó un estudio de las empresas más exitosas a nivel mundial, en el cual aisló los elementos necesarios para lograr que las industrias sean altamente competitivas. Estos elementos se agruparon en las cuatro fuentes de la ventaja competitiva que constituye el llamado diamante de la competitividad.

### **Fuentes de la ventaja competitiva**

Tabla 1. Diamante de la Competitividad

<b>ELEMENTO DEL DIAMANTE</b>	<b>CARACTERISTICAS</b>	<b>RESULTADO GENERADO</b>
Las condiciones de los factores. Se refiere a la cantidad, costo, calidad y especialización de los factores.	Mejoran la capacidad de innovación de empresas e industria.	La creación de activos tangibles, tales como la infraestructura física, la información, el sistema legal y los institutos de investigación de las universidades
Estructura de la industria y esquema de competencia que las empresas tienen entre sí.	Estimula el aumento de la productividad de las empresas y de las industrias a las cuales pertenecen y por ende promueven la competencia	El clima de inversión y política de competencia determinan el entorno. Se trata de estabilidad macroeconómica y política, el sistema tributario, las políticas del mercado laboral, las reglas de propiedad intelectual. También la política antimonopolio, las reglas del gobierno sobre la propiedad y concesión de licencias, y la

		política sobre el comercio y la inversión son determinantes para establecer la intensidad de la rivalidad local.
Las condiciones de la demanda.	Clientes que anticipan las necesidades de otros en el mundo, segmentos especializados con competencia internacional.	Creación de clientes locales sofisticados y exigentes. Proceso paralelo de elevación de los ingresos de la población y de creación de nuevas empresas y complejos productivos.
Industrias afines y de apoyo	Estimulan la formación de nuevas empresas que amplíen y profundicen las ventajas aportadas por el clúster <sup>3</sup> .	Derivan en la formación de complejos productivos con efectos de arrastre hacia delante y hacia atrás que permiten que las actividades de unas empresas estimulen a las otras. Las empresas se dan servicios mutuos, se proveen mutuamente insumos de alta calidad. Este ambiente deriva en una mejoría del entorno competitivo de las empresas pertenecientes a ese entorno
Elaboración del autor con base en Porter (1990).		

Un elemento importante para el análisis de la competitividad por Porter, es el aspecto geográfico como punto clave para generar ventajas competitivas, en ubicaciones geográficas se establecen los clúster o conglomerados de empresas, entre las cuales existen vínculos con los compradores, los proveedores y las diferentes organizaciones ya sea por características comunes o complementarias.

---

<sup>3</sup> La Camama de Comercio de Bogotá, en su página de internet define el clúster como una concentración geográfica de empresas, universidades, gremios, centros de investigación y entidades del Gobierno relacionadas en un mismo negocio, con actividades en común y complementariedades. Entre más conexiones y sinergias existan entre los actores habrá mayor dinamismo en la productividad empresarial. Los Clúster pueden evolucionar de manera natural o a través de Iniciativas de Desarrollo de Clúster que son esfuerzos colaborativos entre todos los actores del mismo para activar ventajas competitivas que generan realmente diferenciación.

El ámbito geográfico, puede ser un estado, una ciudad, un país, un grupo de países o cualquier otro.

Porter, menciona:

Las naciones no alcanzan el éxito en sectores aislados, sino en agrupamientos de sectores conectados por medio de relaciones verticales y horizontales. La economía de una nación contiene una mezcla de agrupamientos, cuya composición y fuentes de ventaja (o desventaja) competitiva refleja el estado del desarrollo de la economía (Porter, 1990).

El desarrollo es un factor importante en el crecimiento de un país, debido a que aumenta la competitividad tanto interna como externa entre las empresas públicas y privadas, el ser altamente competitivos genera confianza entre las empresas y de esta forma el país crea liberación económica en donde se aumenta el ingreso de las inversiones públicas, privadas, nacionales e internacionales.

### **5.1.1 Liberación Económica**

Durante la historia, la economía internacional, se ha caracterizado porque los países que la conforman poseen instrumentos nacionales que les permiten que sus relaciones con otros países produzcan efectos económicos distintos a los que se producirían en un mercado de libre movilidad de factores de acuerdo con sus intereses: aranceles, impedimentos a la libre circulación de factores (trabajadores principalmente), regímenes cambiarios propios, políticas fiscales de apoyo o subvención, etc. Cuando se habla de liberalización

económica, nos referimos al proceso mediante el cual un país va eliminando esos instrumentos nacionales diferenciadores respecto del resto de los países y por lo tanto su economía comienza a participar en el flujo de bienes y servicios mundiales de manera irrestricta.

Los procesos de integración económica, en términos generales, se refieren al hecho por el cual varios países, de común acuerdo, van eliminando las barreras nacionales diferenciadoras de manera que comienzan a participar de manera integrada de la economía de sus socios. En este sentido, se trata de un cambio en la realidad económica de varios países, que pasan a constituir mediante la integración, una nueva unidad económica. Se trata de la liberalización económica entre socios y no con el resto del mundo.

Los efectos que interesan para estudiar de la liberalización económica están también presentes en los casos de integración económica regional. Por esa razón se verán de manera conjunta, además de que la importancia actual del tema de la integración económica regional así lo amerita. Sin embargo, es necesario que se identifique la integración económica con la eliminación de todos los obstáculos al comercio de bienes y servicios así como a la libre movilidad de los factores de la producción. Esto no siempre es así, ya que existen diversos grados de integración económica como bien lo expone el conocido economista Bela Balassa en su libro "The Theory of Economic Integration" (1961). Ahí se señala una tipología de distintas formas de integración que van desde el área de libre comercio, hasta la unión completa, con múltiples formas intermedias de integración como serían la unión aduanera,



el mercado común, la unión económica, la unión monetaria y la unión económico monetaria.

Si la liberalización y la integración económica se dan entre socios iguales, se espera como resultado una serie de ventajas económicas, las cuales comúnmente pueden ser las siguientes:

- a) El mercado se ve más amplio para las firmas locales como consecuencia de la liberalización comercial.
- b) La libre circulación de capitales permite una mejor distribución de los recursos disponibles, mejora el coste del capital y colabora a mejorar las condiciones de producción.
- c) La libre circulación de trabajadores permite que exista una mejor adecuación de los costes salariales y aumento del empleo.
- d) La mayor competencia, el aumento de la escala de planta y la dinamización del comercio permiten mayor inversión en investigación y desarrollo., lo que tiene incidencia sobre la innovación y la tecnología, lo que a su vez repercute en la competitividad con terceros países.

Los efectos positivos esperados de la integración son causa de un círculo acumulativo ascendente. Sin embargo, actualmente teóricos como Paul Krugman (1992), disienten de los principios de crecimientos constantes y competencia perfecta en que se basa el análisis neoclásico del comercio ya que el desarrollo de los modelos de comercio y crecimiento económicos recientes han permitido su abandono.

Rendimientos crecientes de escala que se mantienen de forma permanente y competencia imperfecta; equilibrios múltiples en todas partes; y un papel a menudo decisivo para la historia, los accidentes y, tal vez incluso en su estado más puro, las profecías que se auto confirman: éste es el tipo de ideas que en estos momentos se están volviendo populares. (Krugman, 1992, pp. 14)

Cada vez más, los factores y circunstancias de origen en la historia así como la geografía, rendimientos crecientes, economías de escala, encadenamientos positivos y hasta la casualidad son elementos decisivos en el estudio del desarrollo económico.

La liberación económica, permite que las relaciones económicas con otros países aumenten, debido a que el país va eliminando las políticas proteccionistas respecto a otros países, esto provocan que un país aumente su crecimiento económico ya que la liberación conlleva a que el país empiece a participar en un flujo de bienes y servicios a nivel mundial.

### **5.1.2 Crecimiento Económico**

El crecimiento económico es el resultado de la combinación de los componentes del crecimiento y de la política económica que el gobierno de los países aplica en su territorio, Esto conlleva a que un nivel de crecimiento constante y elevado mejora el bienestar de la población de un país<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Un elevado crecimiento económico es beneficioso para el bienestar de la población, ya que mejora los principales factores (Educación, vivienda, salud y alimentación) que influyen en el nivel de vida de las personas

El crecimiento económico es un fenómeno complejo en el que, mediante la acumulación de más y mejores factores productivos y de su utilización mediante técnicas cada vez más productivas, las economías son capaces de generar una mayor cantidad de bienes y servicios. Se trata además de un proceso dinámico que entraña un cambio continuo en la estructura sectorial. De hecho, este último podría ser considerado como uno de los hechos estilizados del crecimiento. (Kuznets, 1973)

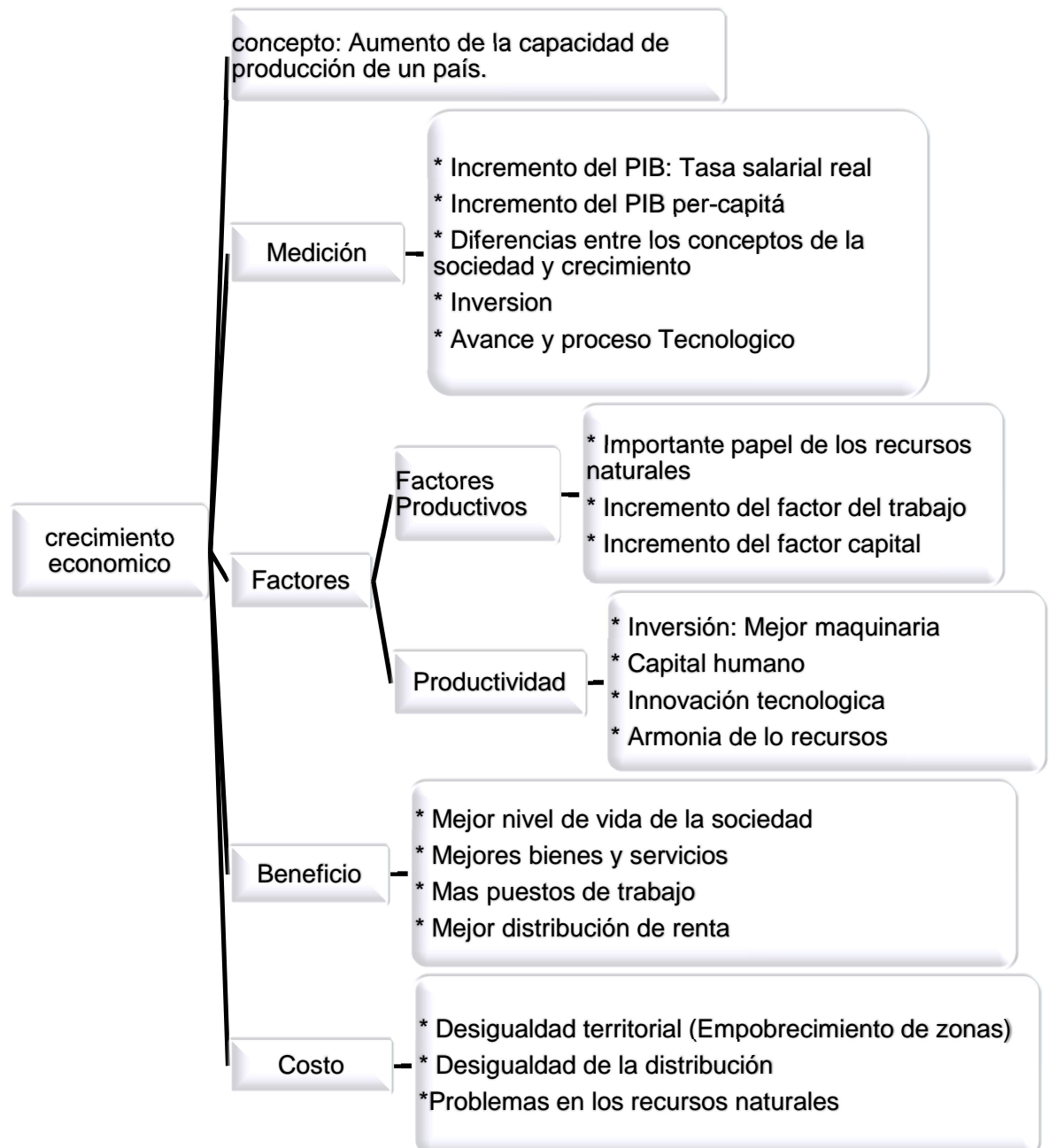
Existen varios factores (recursos naturales, mano de obra, capital, capital humano y los avances tecnológicos) que afectan directamente el crecimiento económico de un país, en el desarrollo del marco teórico de la monografía, se explicarán más detalladamente.

El crecimiento económico de un país es importante, porque está relacionado con el PIB per cápita de los individuos de un país. Debido a que uno de los factores estadísticamente correlacionados con el bienestar socio-económico de un país es la relativa abundancia de bienes económicos materiales y de otro tipo disponibles para los ciudadanos de un país, el crecimiento económico ha sido usado como una medida a la mejora de las condiciones socio-económicas de un país, sin embargo, existen muchos otros factores correlacionados estadísticamente con el bienestar de un país, siendo el PIB per cápita sólo uno de estos factores.

El éxito de las políticas económicas, se mide principalmente por su impacto en el crecimiento económico del país, al tiempo de que la movilidad de capitales ha aumentado de una manera muy considerable, lo que ha llevado a

que la inversión en tecnología y en infraestructura sea mayor de tal forma que el país sea más competitivo a nivel mundial.

Gráfico 1. El Crecimiento Económico



En el Gráfico 1., se puede observar, la importancia del crecimiento económico en un país, así como los beneficios, costos que se generan para la sociedad y los factores como la inversión, los avances tecnológicos y el mejoramiento de la infraestructura que influyen en el crecimiento económico.

### 5.1.3 La política económica keynesiana

Keynes, afirmó que las decisiones de inversión son tomadas por los empresarios en función a los proyectos de la empresas, el estado actual a nivel de tecnología con el que cuente un país, y sobre todo en función a las expectativas que se tengan como el ingreso de la ganancia o el beneficio por la inversión, por tanto la demanda en la inversión puede considerarse una cantidad fija, independiente del volumen de renta que se genere en el país.<sup>5</sup>

El aumento en la inversión provoca el aumento de la producción real<sup>6</sup>, es más, un incremento en las decisiones de invertir de los empresarios, que genera un efecto multiplicador sobre la economía ya que permitirá un aumento en las rentas de los factores de las industrias de bienes e inversiones.

Keynes, postula que la inversión determina el nivel de la actividad económica, en el estudio de los determinantes de la inversión, formuló una teoría diferente a las teorías clásicas, en donde postulo que la inversión dependía de lo que llamo la 'eficiencia marginal del capital', que expresa la

---

<sup>5</sup> Eumed, Enciclopedia virtual – La demanda de inversión y el multiplicador keynesiano.

<sup>6</sup> El diccionario de economía, administración finanzas y marketing de eco-finanzas, define la producción real como aquella que se calcula en forma monetaria tomando como base los precios de un período o un año, y refleja el incremento físico real de la producción una vez eliminada la variación o fluctuación de los precios. Generalmente, se utilizan los índices de precios para deflactar la producción nominal y volverla en términos reales, o a precios constantes.

relación entre una unidad de capital y el costo de producir esa unidad, advirtiendo que el aumento en la inversión tendrá a reducir la eficiencia marginal del capital.

Keynes también se basa en que la variable fundamental que mueve la actividad económica es lo que el identificaba como la demanda global.

### **Demanda global**

Es el conjunto de las distintas demandas de consumo e inversión.<sup>7</sup>

Es el valor de las compras realizadas por las empresas, las familias, el gobierno y el exterior, de los bienes y servicios producidos por la economía.

En la contabilidad la demanda global comprende el consumo privado (de las familias y las instituciones privadas) y el consumo de gobierno; también se incluye el valor de las exportaciones y de la formación de capital.

Esta es su composición:

$$\text{DEMANDA GLOBAL} = \text{CONSUMO (C)} + \text{INVERSION (I)} + \text{GASTO PUBLICO (G)} + \text{EXPORTACIONES NETAS (XN)}^8$$

Keynes defendía que se podían combatir dos de los principales problemas que puede tener una economía que son el desempleo y la inflación:

El desempleo: está provocado por una insuficiencia en la demanda global, por tal motivo es necesario el incremento de la misma.

<sup>7</sup> Según el Diccionario Económico Eco-finanzas, define como Demanda global al conjunto de distintas demandas de consumo e inversión.

<sup>8</sup> Escuelas de pensamiento económico – Escuela keynesiana, composición de la demanda global en una economía.

La inflación: Se provoca porque la demanda global es excesiva, los precios suben al aumentar la demanda por tal motivo es necesario reducirla y controlarla, La inflación se puede estar estable si se tiene pleno control de las políticas empleadas para la disminución del desempleo.

El control global es denominado como el control consciente del conjunto de la economía en procura de su estabilización y orientación potencial de aspectos determinados.

La discrecionalidad en la política económica es una concepción de la política económica, en las que se presentan situaciones coyunturales y se les interviene de manera anticíclica, se interviene en los procesos económicos a través de la política monetaria y fiscal influenciando en grandes agregados macroeconómicos (especialmente el consumo público, la cantidad de dinero, pero también el consumo privado, las inversiones, etc.).

En contraposición, en tiempos de coyunturas débiles se estimula la economía, se habla de políticas expansivas (a través del aumento de los gastos del Estado o relajando la cantidad de dinero en circulación), en los casos de booms se desea frenar la economía, se habla de política restrictiva.

El elemento central del equilibrio son los empresarios y sus impulsos para invertir ya que se enfrentan todo el tiempo a la incertidumbre, si dicha inversión generara ingresos o beneficios para sus empresas.

#### 5.1.4 Modelo de Harrod

Roy Harrod (1939) elaboró un modelo que explica el crecimiento económico a largo plazo, que se desarrolla de una manera regular (equilibrada).

Harrod califico su teoría como el matrimonio entre 'el principio de la aceleración' y la 'teoría del multiplicador' con esta combinación expreso su posición keynesiana.

Al usarse el principio de Keynes, que la inversión juega una doble función en la economía: determina el ingreso y la demanda global, y por la característica del multiplicador influye en la demanda y por su participación en la oferta aumenta la capacidad de producción. De esta manera la condición básica para que el crecimiento sea de manera regular y equilibrado en una economía es cuando el crecimiento en la oferta sea igual al crecimiento en la demanda.

Keynes, al mencionar que el crecimiento es la determinación de la inversión en la economía, concluye que la relación que determina la tasa de crecimiento es inestable, Harrod, luego del análisis de este supuesto demuestra años más tarde, que la inestabilidad del crecimiento económico, puede ser el fruto del azar por la inestabilidad del mercado y la incertidumbre de los empresarios al momento de invertir.

#### 5.1.4.1 Supuestos del modelo

Harrod, considera para su modelo que:

- ✓ La economía tenga relación con el exterior.
- ✓ El ahorro agregado 'S' es una fracción (proporción) constante 's' del ingreso nacional (renta) 'Y'.  $S = s.Y$
- ✓ La tasa de crecimiento del ingreso es un determinante importante de la demanda del ahorro.



- ✓ La fuerza de mano de obra 'L' crece a una tasa constante.
- ✓ La demanda es igual a la oferta. Con esto Harrod distingue que las fluctuaciones en la trayectoria de crecimiento y las fluctuaciones que en la actualidad se conocen como los ciclos de negocios, son cosas diferentes, sin embargo, creía que ambos supuestos deberían ser estudiados conjuntamente.

#### 5.1.4.2 Función de Inversión

Harrod menciona: Que la inversión es de tipo aceleradora, esto significa que el volumen de la inversión va a depender directamente de la cantidad de inversionistas que afectaran el coeficiente de la aceleración.

Iniciando con la condición de equilibrio en que la demanda es igual a la oferta, se establece que el ahorro iguala a la inversión. El ahorro es una fracción del ingreso, mientras que la inversión es el incremento en el stock de capital.

El crecimiento económico equilibrado puede iniciar por analizar el ahorro ex – ante (deseado) y la inversión ex – post sean iguales y después de analizar de qué manera el crecimiento equilibrado se logre sostener sin ninguna discontinuidad, la parte ex – ante es la proporción del capital y el ritmo del trabajo, el análisis ex post analiza la cantidad de efectividad.

La inversión es uno de los principales factores para el crecimiento tanto económico, como tecnológico de un país, y entre más inversión se genere mayores serán los beneficios para el país, esto dependerá del aprovechamiento y destino que se le dé a la inversión que se realice.

### 5.1.5 Modelo de Domar

En 1946 Evsey D. Domar, en su artículo *Capital Expantion, Rate of Growth, and Employment*.<sup>9</sup> Menciona un modelo en el cual plantea determinar la tasa de crecimiento de la inversión que permite el uso de la capacidad productiva.

- Plantea que la inversión tiene un doble rol: a) Genera demanda efectiva b) Creador de una nueva capacidad productiva.
- Plantea la productividad como un promedio social potencial y lo define como la razón de la tasa del cambio de producción potencial asociada a la inversión.

#### 5.1.5.1 Supuestos del modelo

Domar, considera para su modelo que:

- ✓ Sea una economía sin relación con el exterior.
- ✓ Sea una productividad promedio social potencial.
- ✓ Los precios en la economía sean constantes.
- ✓ El ahorro y la inversión son netos de la depreciación.
- ✓ El ahorro agregado es una proporción del ingreso adicional.
- ✓ La fuerza del trabajo agregada crece a una tasa constante y exógena.
- ✓ La función de la inversión es de tipo acelerador.
- ✓ Se asume que la capacidad productiva es constante.

La depreciación es medida como el costo del remplazo del activo depreciado, para poder adquirir otro con la misma capacidad de producción.

---

<sup>9</sup> En este artículo '*Capital expantion, rate of growth and employment*' (la expansión del capital, la tasa de crecimiento y empleo) de 1946.

Domar, considera que la inversión es de tipo acelerador, de esta manera entre mayor sea la inversión y que este destina a solucionar los problemas tanto sociales como en infraestructura, tendrá mejores beneficios y mayor efectividad en su ejecución.

### **5.1.6 Modelo de Solow**

Robert Solow en 1956 publicó un ensayo titulado 'A Contribution to the Theory of Economic Growth' (Una contribución a la teoría del crecimiento económico), este aporte es considerado una respuesta ortodoxa al modelo keynesiano de Harrod y Domar.

Con este modelo Solow, demostrará que no es necesario descartar las proporciones fijas, como lo establecían Harrod y Domar argumentando que el crecimiento sería inestable, para Solow el crecimiento puede ser estable incorporando el equilibrio general estable, ya que la función de producción permite la sustitución de factores (Capital y trabajo).<sup>10</sup>

Partiendo del equilibrio macroeconómico entre el ahorro y la inversión; Solow agrega; al capital físico como un activo acumulable, a la mano de obra como reproducible, al ahorro real como función del ingreso, la tasa de depreciación y el crecimiento poblacional.

Con este método se puede notar, la tasa de ahorro y la usencia del progreso tecnológico como en los modelos anteriores de Harrod y Domar.

---

<sup>10</sup> Artículo 'A Contribution to the theory of economic growth' (1956) pp; 56-94

### 5.1.6.1 Supuestos del modelo

Solow, considera para su modelo que:

- ✓ Sea una economía de mercado donde el mismo bien que se consume se invierte<sup>11</sup>.
- ✓ La relación capital – trabajo es endógena y flexible.
- ✓ La fuerza de trabajo agregada crece a una tasa constante y exógena.
- ✓ El ahorro agregado es una proporción del ingreso nacional, dado la proporción marginal del ahorro.
- ✓ Mercado de competencia perfecta.

### 5.1.6.2 Crecimiento Proporcional

El crecimiento proporcional se da cuando todas las variables agregadas crecen al mismo ritmo, también se puede expresar en términos de variable por trabajador, donde el crecimiento proporcional ocurre cuando las tasas de crecimiento de las variables por trabajador son nulas.<sup>12</sup>

Growth Steady State: Crecimiento Proporcional

Crecimiento Balanceado

### 5.1.6.3 Sobre la Estabilidad

Una economía capitalista en el largo plazo, tiende a generar un comportamiento en donde el equilibrio dinámico es de tipo estable, cualquiera

---

<sup>11</sup> Se supone de una economía parecida a la de Robinson Crusoe, donde no hay empresas, ni empleados y ni mercados.

<sup>12</sup> El incremento en la tasa de crecimiento, tiene que tener mayor importancia en el empleo, ya que si no hay empleo el crecimiento en las variables son nulas.

que sea el valor inicial de la relación capital – trabajo, genera fuerzas internas que llevan a que esta relación sea equilibrada.

El crecimiento de un país tiene que ser de manera estable, proporcionado y ser a largo plazo, y las inversiones tiene que ser a nivel tecnológico porque en una economía capitalista un gran porcentaje de las inversiones se destina a los desarrollos tecnológicos.

### **5.1.7 Modelo de Solow – Swan**

Desarrollado por Solow y Swan de manera separada en 1956, con función en el modelo de crecimiento de Cobb – Douglas, hace referencia a los supuestos de ecuaciones fundamentales de cómo se debe alcanzar el equilibrio.

#### 5.1.7.1 Supuestos del modelo

Solow y Swan, consideran para su modelo que:

A los supuestos básicos del modelo de Solow se añaden los siguientes supuestos:

- ✓ Utiliza un función de producción Cobb – Douglas.
- ✓ El stock de capital se deprecia a una tasa constante.

El equilibrio se consigue de manera en que se destine un cierto porcentaje de la inversiones en donde se necesiten realmente, sin dejar atrás la gran inversión que se tiene que realizar en la tecnología, infraestructura y demás sectores que proporcionen competitividad al país y las empresas.

### 5.1.8 Modelo de Kaldor

La historia de los modelos de Kaldor se remonta a los debates sobre las consecuencias de los rendimientos crecientes dinámicos y estáticos y sobre el papel de la demanda en la trayectoria del crecimiento a largo plazo de la economía.

Kaldor, (1970 y 1981) examinó a fondo las implicaciones del principio de causación circular acumulativa y de los rendimientos crecientes en el desarrollo regional y en el comercio internacional.

El comercio internacional entre países ricos se basaba en el intercambio dentro de las industrias y no de las industrias, lo que afirmaba la idea clásica de que las fuerzas que llevan a la especialización son el comercio (bienes primarios) y el comercio basado en el conocimiento y tecnología (bienes industriales). Donde un país exitoso es aquel que exporta bienes con altas elasticidades para el ingreso de la demanda e importa bienes primarios con bajas elasticidades, las exportaciones se convierten en el componente autónomo más importante de gasto en las economías desarrolladas porque les permite mantener altos niveles de utilización de la capacidad productiva.<sup>13</sup>

#### 5.1.8.1 Supuestos del modelo

Kaldor, Considera para su modelo que:

- ✓ Sea una economía capitalista en la cual existen dos clases sociales:  
Capitalista con un subíndice y trabajadores con un subíndice.

---

<sup>13</sup> Álvaro Martín Moreno Rivas (2008) las leyes del desarrollo económico endógeno de Kaldor: el caso colombiano.

- ✓ Dicha economía se halla en pleno empleo.
- ✓ La inversión no es exógena.
- ✓ Cada clase social tiene su propio ahorro que depende de su ingreso.
- ✓ El producto marginal de los capitalistas es mayor al producto marginal de los trabajadores.

El resultado más importante del desarrollo del modelo de crecimiento y distribución de la renta de Kaldor es llamado 'Teorema de Cambridge', el cual establece que la tasa de beneficios en la senda de crecimiento de largo plazo de una economía, es el coeficiente entre la tasa natural de crecimiento y la pura propensión al ahorro de los capitalistas.<sup>14</sup>

### **5.1.9 Crecimiento con progreso tecnológico**

'Toda teoría depende de suposiciones que no son totalmente ciertas. Por esto son teorías. El arte de elaborar teorías con éxito consiste en hacer las inevitables suposiciones simplificadoras en forma tal que los resultados finales no sean muy sensibles'

Robert Solow (1956), Pág.: 56.

Citado por: Charles Jones (2000), Pág.: 18

#### **5.1.9.1 Definición de Tecnología, Cambio técnico y Progreso tecnológico**

---

<sup>14</sup> Título original: 'The government sector in Kaldor – Pasinetti models of growth and income distribution' (El sector gubernamental en Kaldor – Pasinetti planea de crecimiento y distribución de ingreso), Journal of Post Keynesian Economics (El periódico de Post la Economía Keynesiana), vol. 15 N. 2, Pág.: 211 – 228

**a) Tecnología:**

Esto hace referencia a un fondo social de conocimiento sobre el arte de la producción y la técnica. Es un conjunto de conocimiento y técnica.

**b) Cambio Técnico:**

Es la modificación de los factores e insumos para producir un determinado bien

**c) Progreso Tecnológico:**

Son todos los avances cualitativos y cuantitativos del fondo social del conocimiento sobre el arte de la producción y la técnica.

**5.1.10 Schumpeter y los componentes del progreso tecnológico**

Los conceptos aportados por Schumpeter que más influencia ha tenido es el de la innovación. Según el, existe un estado de no crecimiento, el <circuito> económico y un estado de crecimiento la <evolución>. El paso del circuito a la evolución se efectuara por medio de innovaciones, que construyen el motor del crecimiento.

Schumpeter, menciona que el progreso tecnológico tiene varios componentes:

- ✓ Proceso de invención.
- ✓ Proceso de innovación.
- ✓ Proceso de difusión.



#### 5.1.10.1 Proceso de Invención

Es aquella fase donde se efectúan los grandes descubrimientos.

#### 5.1.10.2 Proceso de Innovación

Es el proceso de convertir los inventos y las ideas en mercancías que puedan ser utilizadas por la humanidad.

#### 5.1.10.3 Proceso de Difusión

Implica del progreso tecnológico:

- ✓ Aumento significativo de la producción elevando la productividad.
- ✓ Se reducen los costos de la producción.
- ✓ Creación y producción de nuevos bienes
- ✓ Formulación y aplicación de nuevos métodos de producción.
- ✓ Conquista de nuevos mercados.

#### **5.1.11 Progreso tecnológico exógeno y desincorporado**

Es aquel tipo de proceso tecnológico que no explica las causas ni los orígenes del progreso tecnológico simplemente asumen que se dio en forma exógena.

Así mismo asume que el progreso tecnológico se concentra en nuevas maquinarias, mejoramiento de la infraestructura y de los trabajadores.

### 5.1.12 Solow con progreso tecnológico exógeno

Solow hace referencia a la mejora de la tecnología y del crecimiento a largo plazo, porque van conjuntas en el beneficio de un estado.

#### Supuestos del modelo

A los supuestos básicos del modelo de Solow, se añaden los siguientes supuestos:

- ✓ Sea una economía con progreso tecnológico.
- ✓ La tasa de crecimiento tecnológico sea constante.
- ✓ Sea un progreso tecnológico desincorporado.
- ✓ Existe un progreso neutral a lo Harrod. (Harrod, menciona que el progreso técnico es insesgado, y según esto la innovación tecnológica es neutral (neutralidad de Harrod)).

El estado de crecimiento proporcionado hace referencia a que la tasa de crecimiento per cápita es positiva cuando la tecnología mejora de manera continua. Esto quiere decir que la tecnología hace más eficiente el trabajo.<sup>15</sup>

Competitividad, Inversión, Infraestructura, Tecnología y Comercio internacional, cinco temas que abarcan el desarrollo de la monografía que fueron explicados y soportados con las diferentes teorías del comercio

---

<sup>15</sup> Revise Sala-i-Martin (1994) 'Apuntes del crecimiento económico' Editorial: Antoni Bosch, pp. 39-43

internacional en el desarrollo de marco teórico. La infraestructura portuaria del país, tiene mucha relación con lo anteriormente mencionado, debido que para tener un progreso tecnológico es necesario tener una gran inversión, la cual facilitara el mejoramiento de las falencias producidas por la infraestructura la cual es uno de los principales componentes de comercio internacional que hace que un país sea altamente competitivo a nivel mundial.

## **5.2. MARCO CONCEPTUAL**

Colombia ha estado trabajando en pro de mejorar su condición de competitividad en los mercados internacionales, para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos con la firma de los tratados y acuerdos comerciales.

Son varios los elementos que conforman la competitividad de un país, uno de ellos, se refiere a los puertos y la logística que en ellos se maneje, por tal motivo, se ha decidido realizar una monografía que permita analizar la situación actual de las sociedades portuarias del país, esta monografía se desarrolla con el propósito de identificar las falencias en la infraestructura portuaria de los puertos en Colombia, ya que con la firma de los diferentes tratados comerciales el flujo de mercancía aumentará considerablemente.

En el país, antes de la década de los 90 los puertos no tenían la misma importancia en el contexto internacional como la tienen en la actualidad, esto es gracias a la ley 01 de 1991, que dio un orden a la administración, modernización y adecuación de los puertos que hoy existen, es importante

mencionar que esta ley es de vital cumplimiento, las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios que desarrollen actividades en los puertos de servicio público, deben adelantar los trámites necesarios de acuerdo con las reglas de aplicación general para no incurrir en sanciones que generen multas o hasta la cancelación de la licencia de operación, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas.

El puerto es un lugar en la costa, ya sea construido o natural, cuya función principal es el refugio de las naves y realizar actividades de carga y descarga de personas o mercancía. Hoy en día, este concepto se ha transformado debido al aumento de las funciones portuarias, ya que los puertos, en muchos casos, se han transformado en nodos logísticos<sup>16</sup> y enclaves intermodales<sup>17</sup> producto de la globalización económica.

La UNCTAD<sup>18</sup>, lo define de la siguiente manera:

Los puertos marítimos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas

---

<sup>16</sup> El Sistema de Gestión de Proyectos define un Nodo Logístico como un proyecto que pretende disminuir las brechas tecnológicas y de buenas prácticas de los Micro, Pequeños y Medianos Empresarios, mediante la ejecución de actividades tendientes a la profesionalización, uso de nuevas tecnologías y mejores prácticas de la industria logística en donde participan los Transportistas y los Agentes de Aduana.

<sup>17</sup> El Diccionario de Logística Internacional define un enclave intermodal como un espacio donde se encuentran puntos clave para formar redes de transportes y distribución a cualquier lugar del mundo.

<sup>18</sup> La **Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo** (UNCTAD) fue creada en Ginebra (Suiza), donde también tiene su sede, el 30 de diciembre de 1964 por la resolución 1.995 de la Asamblea General de la ONU, con el objetivo de analizar e intentar resolver los problemas relativos al comercio internacional de los países subdesarrollados.

multifuncionales comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada.

Actualmente, en Colombia existen cuatro sociedades portuarias, a saber: Sociedad Portuaria de Barranquilla, Sociedad Portuaria de Buenaventura, Sociedad Portuaria de Cartagena y por último la Sociedad Portuaria de Santa Marta,

### **5.2.1 Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla**

Puerto Marítimo y Fluvial, localizado en la Costa Atlántica colombiana, sobre la parte occidental del río Magdalena.

Este es el puerto más importante de la región Caribe, en estos momentos cuenta con capacidad para recibir contenedores, graneles, carbón y diferentes tipos de carga, actualmente se encuentra ubicado en el tercer puesto con respecto al volumen de carga en el país, cuenta con un muelle marítimo de aproximadamente 1.058 metros lineales<sup>19</sup>, un calado que le permite recibir hasta siete buques al mismo tiempo y un muelle fluvial de 550 metros lineales dedicado al manejo de barcazas fluviales.

---

<sup>19</sup> Sociedades portuarias regionales-Procesada por PROEXPORT-COLOMBIA

La sociedad portuaria regional de Barranquilla es conocida como un puerto Multimodal<sup>20</sup> (con desembocadura en el río Magdalena), cuenta con una extensión de 200 Hectáreas, actualmente dispone de dos vías de acceso al puerto, mediante vía marítima y terrestre, en cuanto al personal, actualmente cuenta con 603 empleados trabajando de forma directa e indirecta en el puerto (Agencia de seguros comerciales BOLÍVAR).

En relación a su ubicación con respecto a las otras tres ciudades más importantes de país, se encuentra a una distancia aproximada de 1.058 Kilómetros de Cali, 1.008 Kilómetros de Bogotá y con relación a Medellín se encuentra a 749 Kilómetros.

Tabla 2. Características Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla

<b>INFRAESTRUCTURA</b>	
Longitud	22 Km
Profundidad	9.14 Metros
Calado máximo en muelles	32 Pies
<b>Muelles</b>	
Número	6 – 7 buques estándar
Longitud (Metros Lineales)	1.058
Especialidad	Multipropósito

<sup>20</sup> Todocarga.com - Multimodal: Es la combinación de diferentes modos de transporte, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de transbordo de materiales y mercancía.

<b>Almacenamiento</b>	
Bodegas Cubiertas	5
Capacidad	22.566 M2
Capacidad (Patios)	50.000 Toneladas
<b>Silos</b>	
Granel Sólido	8
Capacidad	24.155 M2
Granel Líquido	3
Capacidad	2.250 M3
<b>Principales Equipos</b>	
Grúas Pórtico	0
40' Corneless Platforms	18
Montacargas	38
Cargador de Granel (Seco)	15
Straddle Carriers-Carretillas Pórtico	8
<b>Otros</b>	
Tomas conexión para contenedores	72
Escáner	0
<b>Indicadores de Rendimiento</b>	
Promedio rata cargue contenedores	Grúa terrestre entre 20-22 contenedores por hora
Promedio tiempo estadía de los buques en días	Entre 5 y 8 Horas

Fuente: Seguros Comerciales BOLÍVAR Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla

Estos datos fueron proporcionados en la entrevista realizada a la Ejecutiva Sénior de la Sociedad Portuaria, donde se puede resaltar que actualmente los portales de información portuaria no cuentan con la suficiente información y no obstante sus bases de datos se encuentran desactualizadas, lo cual genera limitaciones a nivel comercial para los usuarios y para las empresas, en cuanto al tema de infraestructura, es necesario resaltar que la SPRB (Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla) no cuenta con la infraestructura y el equipo necesario para la manipulación y almacenamiento de la mercancía, donde es importante mencionar que la SPRB no dispone de grúas pórtico, puesto que las bases de datos mencionan que cuenta con cuatro grúas, no obstante, también es necesario aclarar que la extensión del puerto no es de 200 Hectáreas, la verdadera extensión es de 100 Hectáreas.

Gracias a los datos suministrados es importante mencionar que la SPRB necesita tener un mayor contacto con las empresas y los portales de información, para tener una base de datos actualizada y que la información ofrecida al público en general sea la correcta, esto ayudará a que día a día la SPRB se esté reinventando y actualizando para que esté siempre dentro de las principales opciones dinámicas comerciales y económicas a nivel mundial.

### **5.2.2 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura**

Es el puerto que actualmente cuenta con la mayor participación en comercio exterior en el país debido a que posee un extenso canal de



aproximadamente 15.000 Millas de longitud y 2 millas de ancho. Se encuentra localizado en la Costa Pacífica al sur-occidente de Colombia, ubicándose cerca al canal de Panamá equidistante entre Vancouver y Valparaíso.

Este Puerto cuenta con la ventaja de encontrarse situado cerca de las principales rutas marítimas que lo atraviesan en el sentido norte a sur y oriente a occidente, su ubicación le permite ser uno de los puertos de mayor importancia ya que lo convierte en un puerto concentrador<sup>21</sup> y de transbordo<sup>22</sup>.

La sociedad portuaria regional de Buenaventura es conocida como un puerto Multipropósito, cuenta con una extensión de 620 Hectáreas, actualmente cuenta con dos vías de acceso al puerto que son mediante vía terrestre y férrea, adicionalmente, cuenta con 250 empleados trabajando de forma directa e indirecta en el puerto (Agencia de seguros comerciales BOLÍVAR).

En relación a su ubicación, con respecto a las otras tres ciudades más importantes de país, se encuentra a una distancia aproximada de 504 Kilómetros de Bogotá, 498 Kilómetros de Medellín y con relación a Cali se encuentra a 165 Kilómetros.

Tabla 3. Características Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

INFRAESTRUCTURA	
Longitud	31.5 Km
Profundidad	10.7 Metros

<sup>21</sup> Aduanasencanarias.blogspot.com – Puerto concentrador: también conocido como puerto HUB, es un puerto central o de redistribución de carga.

<sup>22</sup> Aduanasencanarias.blogspot.com – Puerto de transbordo: es aquel en el que se realizan el intercambio de mercancías de buque a buque.

Calado máximo en muelles	41 Pies
<b>Muelles</b>	
Número	6
Longitud (Metros Lineales)	1.998
Especialidad	Multipropósito
<b>Almacenamiento</b>	
Bodegas Cubiertas	13.149 M
Capacidad	27.044 M2
Capacidad (Patios)	48.000 Toneladas
<b>Silos</b>	
Granel Sólido	
Capacidad	164.000 Toneladas
Granel Liquido	
Capacidad	230.000 M3
<b>Principales Equipos</b>	
Grúas Pórtico	4
Grúas Móviles	3
Reach Stackers	16
Grúas Pórtico Post-Panamax	4
<b>Otros</b>	
Tomas conexión para contenedores	384
Escáner	1
<b>Indicadores de Rendimiento</b>	
Promedio rata cargue contenedores	31 Buques por hora
Promedio tiempo estadía de los buques	24 Horas

en días	
---------	--

Fuente: Seguros Comerciales BOLÍVAR Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

### **5.2.3 Sociedad Portuaria Regional de Cartagena**

Es conocida como un gran puerto logístico y de transbordo internacional, ya que también está acondicionado para los cruceros, su especialidad es el comercio de contenedores.

Sus instalaciones cuentan con muelles, patios y bodegas de almacenamiento, las cuales se encuentran equipadas con modernos equipos para la manipulación de carga Contenerizada y mercancía suelta.

La Sociedad Portuaria de Cartagena, Muelles El Bosque y CONTECAR, suman 11 sitios de atraque, los cuales se encuentran acondicionados para maniobras de atención a los barcos de carga y pasajeros.

La sociedad portuaria regional de Cartagena, es conocida como un puerto Marítimo (Con acceso fluvial a través del Canal del Dique), cuenta con una extensión de 40 Hectáreas, actualmente cuenta con una vía de acceso al puerto que es mediante vía terrestre, la sociedad portuaria de Cartagena actualmente cuenta con 700 empleados trabajando de forma directa e indirecta en el puerto (Agencia de seguros comerciales BOLÍVAR).

En relación a su ubicación con respecto a las otras tres ciudades más importantes de país, se encuentra a una distancia aproximada de 1.125

Kilómetros de Bogotá, 1.012 Kilómetros de Cali y con relación a Medellín se encuentra a 632 Kilómetros.

Tabla 4. Características Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

<b>INFRAESTRUCTURA</b>	
Longitud	82 Km
Profundidad	15 Metros
Calado máximo en muelles	43 Pies
<b>Muelles</b>	
Número	8
Longitud (Metros Lineales)	1.636
Especialidad	Contenedores
<b>Almacenamiento</b>	
Bodegas Cubiertas	5
Capacidad	30.000 M2
Capacidad (Patios)	22 Hectáreas
<b>Principales Equipos</b>	
Grúas Pórtico	4
Grúas Móviles	2
Transtainer	21
Reach Stacker	14
Plataformas	67
Camiones	62

<b>Otros</b>	
Tomas conexión para contenedores	550
Escáner	1
<b>Indicadores de Rendimiento</b>	
Promedio rata cargue contenedores	45 contenedores por hora
Promedio tiempo estadía de los buques en días	12 Horas

Fuente: Seguros Comerciales BOLÍVAR Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

#### **5.2.4 Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta**

Sociedad Portuaria, ubicada en el extremo noroccidental de la ciudad de Santa Marta, limitando por el norte con los cerros de San Martín y al occidente con el cerro de Ancón y la ensenada de Tanganilla. Cuenta con un calado natural<sup>23</sup> debido a que es el puerto más profundo del mundo y esto beneficia el transcurso y los abordajes de los buques y barcos, se encuentra catalogado como uno de los puertos más seguros del mundo y es el único de la Costa Atlántica que cuenta con un ferrocarril, esta es una gran ventaja debido a que tiene la posibilidad de efectuar cargues y descargues directos en los muelles.

La sociedad portuaria regional de Santa Marta es conocida como un puerto Marítimo, cuenta con una extensión de 336.356 M2, actualmente dispone de dos vías de acceso al puerto que son mediante vía terrestre y

<sup>23</sup> Revistadelogistica.com – Calado natural: porción de tierra que no necesita ser dragada para tener mayor profundidad para recibir a buques de gran tamaño.

férrea, adicionalmente, cuenta con 272 empleados trabajando de manera directa e indirecta en el puerto (Agencia de seguros comerciales BOLÍVAR).

En relación a su ubicación con respecto a las otras tres ciudades más importantes de país, se encuentra a una distancia aproximada de 1.240 Kilómetros de Cali, 1.139 Kilómetros de Bogotá y con relación a Medellín se encuentra a 843 Kilómetros.

Tabla 5. Características Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta

<b>INFRAESTRUCTURA</b>	
Longitud	346 Km
Profundidad	23 Metros
Calado máximo en muelles	60 Pies
<b>Muelles</b>	
Número	7
Longitud (Metros Lineales)	1.060
Especialidad	Multipropósito
<b>Almacenamiento</b>	
Bodegas Cubiertas	5 Externas y 1 dentro de la terminal
Capacidad	50.000 Toneladas
Patios	6
Capacidad (Patios)	300.000 Toneladas
<b>Silos</b>	
Granel Sólido	4 Silos

	7 Silos
Capacidad	17.000 Toneladas 37.000 Toneladas
<b>Principales Equipos</b>	
Grúas Pórtico	2
Grúas Móviles	1*100 Toneladas
Top Loaders	6
Montacargas	70
Yard Tractors	14
Bomb Carts	14
<b>Otros</b>	
Tomas conexión para contenedores	432
Escáner	1
Bodegas refrigeradas, surticontainer, equipos de succión para granos, equipos de bombeo	
<b>Indicadores de Rendimiento</b>	
Promedio rata cargue contenedores	20 contenedores por hora
Promedio tiempo estadía de los buques en días	12 Horas

Fuente: Seguros Comerciales BOLÍVAR Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta

La ubicación de las Sociedades Portuarias, hace que sean los cuatro puntos más importantes para la entrada y salida de mercancía por vía marítima, por este motivo los puertos cuentan con seis tipos de terminales, las cuales dependen de la clase de mercancía que se transporte, algunos cuentan con los

seis tipos de terminales en un mismo puerto que los convierten en nodos logísticos pero otros solo se especializan en un tipo de terminal.

A continuación se explicaran los tipos de terminales portuarias, su uso y las características necesarias para su implementación.

### **5.2.5 Tipos de Terminales Portuarias**

Los puertos pueden ser multipropósito para el manejo de todos los tipos de carga, por eso de acuerdo al tipo de carga que manejen, se encuentran clasificados en:

- Terminales de graneles líquidos
- Terminales de graneles solidos
- Terminales carboníferos
- Terminales de Contenedores
- Terminales multipropósito

Esta clasificación se da dependiendo de la actividad económica que entre ellos se realice, entre estas se encuentran: industriales, petroleros, turísticos, contenedores, comerciales, graneleros y polivalentes.

#### **5.2.5.1 Terminales de graneles líquidos**

Esta clase de puertos están especializados en el manejo de carga a granel líquida (químicos, combustibles, petróleo y derivados, entre otros), este tipo es cargado y descargado de los buques mediante bombas, las cuales



dirigen la carga a grandes tanques situados ya sea en la superficie de la tierra o sobre el mar.

Actualmente en Colombia, Las Sociedades Portuarias de Buenaventura, Cartagena y Barranquilla, cuentan con el equipo necesario para el cargue y descargue de productos líquidos.

#### 5.2.5.2 Terminales de graneles sólidos

Son puertos especializados en el manejo de carga granel sólido (maíz, cebada, trigo, etc.), dicha carga es cargada o descargada con la ayuda de bombas que se encuentran ubicadas en el puerto, pero también se realiza mediante los buques que son especializados en el transporte de este tipo de carga.

Actualmente en Colombia, Las Sociedades Portuarias de Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, cuentan con el equipo necesario para el cargue y descargue de mercancía sólida.

#### 5.2.5.3 Terminales carboníferos

Son puertos especializados en el manejo de carga tipo carbón, la cual es cargada y descargada a los buques mediante bandas transportadoras. Esta clase de puertos, tienen en tierra grandes patios de almacenamiento para la carga, en Colombia algunos puertos como el de Drummond, no cuentan con la suficiente tecnología para realizar el cargue directo al buque.

La modernización de los puertos carboníferos, permitirá que el país pase de las barcazas, al cargue directo encapsulado del mineral, lo cual ayudará a mejorar las condiciones ambientales de las ciudades portuarias, adicionalmente, esto ayudará a incrementar su producción para aprovechar la demanda.

Actualmente en Colombia, Las Sociedades Portuarias de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, cuentan con el equipo necesario para el cargue y descargue del carbón.

#### 5.2.5.4 Terminales de Contenedores

Son puertos especializados en el manejo de carga contenerizada<sup>24</sup>, la cual es cargada y descargada mediante grúas de tierra y/o grúas pórticos.

Estos puertos manejan grandes cantidades de contenedores y almacenan en sus patios contenedores apilados por módulos y manipulados por RTG (Rubber Tyred Gantry).<sup>25</sup> Un Terminal de contenedores, tiene un sistema que está integrado por varios subsistemas, con conexión física y de información de las redes de transporte marítimas y terrestres.

Actualmente en Colombia, Las Sociedades Portuarias de Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, cuentan con el equipo necesario para el cargue y descargue de los contenedores.

---

<sup>24</sup> Carga Contenerizada: Cualquier tipo de unidad de carga, producto o mercancía a granel que se encuentre depositado o consolidado en un contenedor de transporte.

<sup>25</sup> RTG (Rubber Tyred Gantry): Grúas apiladoras de contenedores

#### 5.2.5.5 Terminales Multipropósito

Son puertos no especializados en el manejo de una carga específica, por tal motivo son puertos diseñados para el manejo de varios tipos de cargas en general (contenedores, granel carbón, granel líquido y granel solido), esta carga también es descargada y cargada con equipos similares a los utilizados por los puertos especializados apoyándose también de las grúas de los buques.

Actualmente en Colombia, Las Sociedades Portuarias de Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, cuentan con el equipo necesario para ser terminales multipropósito.

Después del análisis de la historia portuaria en Colombia, de la creación de los puertos y de las sociedades portuarias del país, y de la explicación de los tipos de terminales portuarios, es importante mencionar que el uso de esta información proporciona datos de mucha importancia como: su ubicación, dimensión, capacidad de carga y descarga, equipos de uso portuario, etc., es muy relevante para el desarrollo de la monografía.

### **5.3. MARCO LEGAL**

Para el desarrollo del presente documento, se hace necesario tener en cuenta la Ley 01 de 1991 y Ley 1242 de 2008, las cuales hacen referencia a las normas para la creación de los puertos y su adecuado funcionamiento en Colombia.

Entre 1959 y 1993, el Estado monopolizó el sector portuario mediante la empresa de puertos de Colombia, Colpuertos, la cual estaba conformada por los principales puertos marítimos del país: Cartagena, Santa Marta, Barranquilla, Buenaventura y Tumaco en la costa pacífica.

Con esta empresa, el Estado logró centralizar la administración del sector portuario. Antes de la creación de Colpuertos, los terminales marítimos y fluviales eran administrados inicialmente por empresarios privados y por los ferrocarriles nacionales; Colpuertos, al tomar la dirección de las terminales, también asumió la carga pensional de los trabajadores públicos, así como las convenciones colectivas que habían sido pactadas por otras entidades como el Ministerio de Obras, Ferrocarriles, Transporte Fluvial y otras empresas extranjeras (Varela, 2002).

Durante su administración, los trabajadores llegaron a conformar ocho sindicatos que se encontraban distribuidos en los cinco terminales marítimos, los cuales se agruparon y conformaron la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios (Fedepuertos), que en la década de 1970 se convirtió en la principal organización de trabajadores sindicales del país.

Fedepuertos, ejerció una importante influencia en la administración de la empresa, ya que permitió el diseño de políticas empresariales favorables para sus intereses corporativos que consistían en el aumento de salarios, horarios laborales flexibles, auxilios educativos, etc., esto llevó a que los trabajadores

dejaran de ser funcionarios públicos y empezaran a formar parte de la junta directiva.

Por diversos factores, que incluyeron una mala administración tanto financiera como laboral, la empresa tuvo desde la década de 1980 una crisis estructural, tal como lo describe Vilorio (2000:8)

En el periodo 1980-1989, Colpuertos tubo perdidas en siete años, en dos obtuvo utilidades y en uno de ellos un balance financiero que fue cero. Durante 1989 la empresa reportó su peor balance de la década, con pérdidas superiores a los \$ 14.300 millones, las convenciones colectivas de los trabajadores imponían restricciones a los horarios de trabajo y elevados egresos por salarios y prestaciones.

### **5.3.1 Ley 01 de 1991**

Estos aspectos internos, junto con los cambios de orientación de la política portuaria, encaminados a un nuevo enfoque económico, provocaron la liquidación de Colpuertos a comienzos de la década de 1990 y a la privatización de la actividad portuaria mediante la Ley 01 de 1991, expedida durante el gobierno del ex presidente César Gaviria (*op, cit.*)<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> De manera paralela, en América Latina se presentaron otros casos de privatización portuaria, tales como: en Argentina, la Ley de Puertos N° 24093 de 1993 estableció la descentralización de los puertos nacionales a las provincias y otorgó el marco legal para la privatización y concesión de los puertos y el dragado de las vías navegables. En Brasil, con la promulgación de la Ley N° 8630 de 1993 se inició la desestatización de la actividad portuaria con el objetivo de implementar un proceso de modernización fundamentado en concesiones para la explotación de puertos, arrendamiento de áreas e instalaciones a privados, reestructuración de las administraciones portuarias y autorización de terminales portuarios de uso privado y mixto. En Ecuador, el Plan de acción para la modernización de los puertos se enmarcó en un proceso de

Debido a los diferentes inconvenientes que se generaron durante la administración de los puertos por parte de la empresa encargada, el gobierno creó la Ley 01 de 1991 que ayudó a la liquidación y a tener una mejor administración en los puertos del país, pero debido a que en la anterior ley no se estableció un Código Fluvial, en el 2008 se firmó la Ley 1242 del 2008, en la cual se crea un glosario con las principales definiciones marítimas, un ámbito de aplicación para todas las actividades fluviales, portuarias ya sea en el transporte de personas o mercancía, modo de operar de las embarcaciones y sanciones que se generen por el incumplimiento de documentos o modo de navegación, esto se creó para que la aplicación en implementación del código, sea más eficiente y genere mayor seguridad en el transporte fluvial y en las actividades de navegación portuaria y fluvial.

A continuación, se explicarán los principales artículos y párrafos que son implementados en la administración y funcionamiento de las sociedades portuarias del país, pero esto no cierra la posibilidad de explicar más a fondo los alcances que puedan generar la ley 01 de 1991, ley 1242 del 2008 en el funcionamiento de los puertos en Colombia.

---

modernización del Estado que se inició en marzo de 1993; dicha modernización portuaria implicó un proceso de tercerización de varias de las actividades de los puertos y el adelgazamiento y flexibilización de su estructura organizacional, materializada en la disminución de cerca del 90% de la planta de personal, la cual pasó de 2000 a 170 empleados. Esta reforma administrativa tuvo un costo de US\$30 millones y en promedio una indemnización de US\$23 500 por funcionario. En Uruguay, mediante la Ley N° 16246 de 1992 se implementaron planes de retiro voluntario tanto para los funcionarios de la Administración como para los operarios y se formaron alrededor de 40 empresas operadoras que actúan en libre competencia (OEA, 1996; citado en el Boletín FAL, edición N° 128). Los diversos casos de privatización portuaria en América Latina se inscriben en un proceso macro de reestructuración del Estado que responde al predominio del modelo económico neoliberal.

La regulación de las sociedades portuarias regionales del país, inició con la firma de la Ley 01 de 1991, en la cual se estableció un nuevo marco regulatorio mediante el cual se decretó la liquidación de Colpuertos.

En el marco regulatorio, se definieron las condiciones para la modernización del sector portuario, su funcionamiento a través de las sociedades portuarias regionales y de los operadores portuarios. El nuevo modelo de gestión que fue creado para el sector portuario, está fundamentado en la eficacia y eficiencia, que son característicos del sistema privado, esto se implementó con el fin de incrementar la competitividad del sector portuario a nivel tanto regional como internacional.

Las sociedades portuarias regionales serán las siguientes: Sociedad Portuaria Regional de Tumaco S.A., que tendrá como domicilio el municipio de Tumaco; Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., que tendrá como domicilio el municipio de Buenaventura; Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., que tendrá como domicilio el Municipio de Cartagena; Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., que tendrá como domicilio el Municipio de Barranquilla y Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., que tendrá como domicilio el Municipio de Santa Marta.

Las sociedades portuarias se encuentran vinculadas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte mientras la nación sea socia de ellas (Artículo 3º., Decreto 2910 de 1991).

Las sociedades portuarias regionales, con la firma de la ley 01 de 1991 y con la eliminación de Colpuertos, quedarán sometidas a la inspección y vigilancia de la Superintendencia de Sociedades, con el fin de que su organización y funcionamiento se ajusten a las leyes y decretos y de que se cumplan normalmente sus propios estatutos.

Con la Ley 01 se terminó el monopolio por parte del Estado de los puertos y se entregó al sector privado por medio de la figura jurídica de la concesión, que involucraba la modernización de la gestión y operación de los terminales marítimos y fluviales del país. Se determinó que la liquidación de Colpuertos, se debía realizar en los siguientes dos años de la firma de la ley, y la creación de un fondo encargado del pasivo pensional de la empresa Foncolpuertos (Decreto 36 de 1992)<sup>27</sup>

De igual manera, se creó la Superintendencia General de Puertos (actualmente Superintendencia de Transportes y Puertos), como la entidad que regula y vigila el sector portuario, así como las sociedades y operadores portuarios que son las empresas encargadas directamente de las actividades portuarias en los terminales fluviales y marítimos.

De acuerdo, con el artículo 5 de la Ley de 1991, las Sociedades Portuarias son sociedades anónimas, construidas con capital ya sea privado,

---

<sup>27</sup> El artículo 37 de la Ley Portuaria asignó facultades extraordinarias al Presidente de la República para la creación del fondo con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, con objeto de atender por cuenta de la Nación los pasivos y obligaciones de Colpuertos. Los recursos del Fondo provendrían de apropiaciones presupuestales, de la venta de las acciones en las Sociedades Portuarias Regionales, de las tarifas que éstas cobren y de los demás recursos que reciba cualquier título.



público o mixto, cuyo objeto social es la administración, inversión, construcción y mantenimiento de los puertos, para la realización de dichas actividades, la ley determinó que, de ser necesario, realizar la contratación de terceros, denominados operadores portuarios, así como permitir que presten servicios de operación portuaria dentro de los puertos (artículo 30).

La concesión de las actividades portuarias se determinó para un periodo máximo de 20 años, el cual podrá ser prorrogable si así lo determina el Gobierno Nacional, los concesionarios deben pagar una contraprestación económica donde el monto es definido por el gobierno (Decreto 2147 de 1991).

Dicha contraprestación, será distribuida de la siguiente manera: el 80% será para la nación mediante el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el 20% restante será para los municipios o distritos donde opere el puerto, el cual será para inversión social (Ley 856 del 2003).

### **5.3.2 Ley 1242 de 2008**

El gobierno y la superintendencia de puertos decidieron la creación de un código nacional de navegación y actividades portuarias y fluviales, que ayudara a tener un mejor control en el entendimiento de las normas y pasos que deben seguir las empresas que deseen realizar actividades marítimas, por eso el 05 de Agosto del 2008, se creó la Ley 1242 de 2008, que consiste en la creación de una norma unificada, clara y técnica en relación con la navegación y actividades portuarias y fluviales, suministrada para el Ministerio de Transporte,

Dimar, INVIAS, Cormagdalena, Superintendencia de Puertos y Transporte, prestadores de servicios y demás actores, como una iniciativa para proteger la vida y el bienestar de los usuarios que utilicen el transporte fluvial, para el estímulo económico y comercial del sistema marítimo.

También busca fomentar el modo del transporte fluvial, normalizar el uso de la red fluvial para las actividades recreacionales y comerciales, y un sistema de inspección para el cumplimiento de las disposiciones legales nacionales y las pactadas mediante acuerdos multilaterales<sup>28</sup> y acuerdos bilaterales<sup>29</sup>.

Se define como fluvial, todas aquellas actividades relacionadas con la navegación de embarcaciones y artefactos fluviales que se ejecuten en las vías fluviales (Artículo 5º, Ley 1242 de 2008).

Las actividades fluviales en el país, son controladas por el Ministerio de Transporte, quien se encarga de definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de las políticas y normas para todas las actividades portuarias fluviales.

La vigilancia y control que realiza el Ministerio de Transporte a través de las Inspecciones Fluviales, se refiere al control de la navegación, las

---

<sup>28</sup> Definicionesabc.com define un acuerdo Multilateral como un acuerdo vinculante entre tres o más partes en relación a los términos de una circunstancia específica. Estos pueden ocurrir entre tres individuos o agencias; sin embargo, el uso más común del término se refiere a los acuerdos multilaterales entre varios países. Estos son generalmente el resultado de un reconocimiento de una base en común entre las partes involucradas en relación al problema actual.

<sup>29</sup> Definicionesabc.com define un acuerdo bilateral como un acuerdo económico o como acuerdos personales entre individuos o empresas. También pueden formarse entre países soberanos en la forma de acuerdos comerciales o los acuerdos en otras áreas. En cualquier caso, un acuerdo bilateral es un contrato vinculante entre las dos partes que han acordado los términos mutuamente aceptables.

condiciones técnicas y de seguridad de las embarcaciones y aptitud de la tripulación, con el apoyo de la Policía Nacional o quien haga sus veces (Artículo 11, Parágrafo 1º, Ley 1242 de 2008).

Cabe mencionar, que las vías fluviales del país, pueden ser navegadas por cualquier clase de embarcaciones, si se tienen los documentos y requisitos necesarios para la circulación, y demás normas establecidas por el gobierno nacional en virtud de la soberanía del país y de los convenios internacionales.

## 6. CONCLUSIONES

Después del análisis realizado a las Sociedades Portuarias del país, se pudo observar que dentro de los puertos no existe una organización adecuada que facilite el funcionamiento de los mismos, por tal motivo, en muchas ocasiones, la mercancía queda represada en los puertos, ya sea por falta de tecnología en la lectura y ratificación de los documentos, como el equipo e infraestructura necesario para su manipulación y su movimiento. Todos estos inconvenientes se pueden ver reflejados de forma directa en los costos que tiene que asumir el exportador, pero si el exportador es pequeño o nuevo en dicha actividad, puede correr riesgos en sus actividades al tener que asumir dichos costos. Por esta razón, es necesario e imprescindible que las sociedades portuarias tengan una infraestructura física de punta y cuenten con la tecnología necesaria para no generar un gasto mayor a los empresarios con los retrasos presentados en los puertos.

A niveles internos, las sociedades portuarias deben hacer una inversión bastante considerable en la capacitación del personal, puesto que no serviría de nada que se haga una inversión multimillonaria en equipos portuarios si el personal no está lo suficientemente capacitado para su manipulación, lo que provocaría sobrecostos por el mal manejo de los quipos y su pronta reparación, ya que si se tiene un personal eficiente y altamente capacitado para la manipulación de los equipos, las sociedades portuarias colombianas pueden llegar a ser de las más importantes en Latino América.

Las sociedades portuarias, necesitan implementar nuevos procesos tecnológicos y mejoramiento en su estructura física. Con una gran inversión en procesos tecnológicos las sociedades pueden aprovechar mucho más su infraestructura, ya que los últimos sistemas que usan los principales puertos del mundo transmiten la información en tiempo real y con esto se minimizan los errores producidos por los procesos manuales, también permitirá saber qué espacios se encuentran disponibles o serán desocupados en las próximas horas.

Luego de consultar una fuente primaria que fue la Señorita Yudy Ramos Gómez quien se desempeña como Ejecutiva Sénior de la SPRB (Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla), el día 8 de octubre de 2014 en las instalaciones de la SPRB ubicadas en la ciudad de Bogotá, se logró concluir que entre el sistema de información portuaria y las entidades portuarias del país existe un gran distanciamiento en la generación de información para los usuarios, ya que al consultar con esta fuente primaria, se encontraron incoherencias de los datos con que cuenta la SPRB los cuales presentan alta diferencia con respecto a lo reportado por empresas aseguradoras, portales de información portuaria, etc.

La SPRB en conjunto con la ciudad de Barranquilla, decidieron implementar un plan agresivo de inversiones para que la ciudad contara con instalaciones modernas que le permitieran aumentar su capacidad en el manejo de carga, en los últimos años la SPRB ha movilizado grandes volúmenes de carga, lo que ha generado que los clientes sean más exigentes, por tal motivo

han implementado medidas para convertir el puerto en un centro logístico para ser parte de una cadena logística que trabaje de manera coordinada, para que Barranquilla sea el referente comercial que Colombia necesita para ser pioneros en el comercio exterior.

Diferentes inversionistas han manifestado su interés en la solicitud de una concesión para trabajar en un área del puerto de carbón o de carga de Santa Verónica, esta construcción permitirá un notable avance y desarrollo en el puerto, el cual cuenta con la capacidad para implementar proyectos de expansión en la zona, también es importante mencionar que la SPRB cuenta con un plan maestro portuario que busca posicionar al puerto como un punto regional logístico y de comercio con alto potencial internacional. El proyecto está siendo liderado por Asoportuaria y generará grandes beneficios al país, además de atraer inversión extranjera que ayudará a las futuras expansiones del puerto.

Un dato muy relevante es que con una inversión de USD 179 millones de dólares y una disposición a futuras inversiones, el puerto de Barranquilla se consolida como un terminal a la vanguardia en infraestructura y en la composición de un gran portafolio al servicio de los clientes nacionales e internacionales. Este plan fue iniciado en el 2007 y es llamado EVOLUCIONA, la SPRB quiere dar respuesta a los retos que imponen la entrada en vigor de los nuevos tratados y acuerdos comerciales y tiene como objetivo principal mejorar los estándares de calidad del puerto e incrementar su competitividad y producción a nivel internacional. Este ambicioso proyecto que a 2013 ha

invertido cerca de USD 70 millones de dólares en infraestructura, procesos y maquinaria ha permitido a la SPRB responder al incremento de la actividad comercial y posicionar al terminal como un aliado estratégico que impulsa al país al intercambio de bienes y servicios.

Es importante mencionar que gracias a la vocación innovadora del puerto, en temas de infraestructura y maquinaria, se han adquirido dos grúas de última generación, doce equipos de reach stackers y seis camiones adicionales estas compras se suman a las inversiones en infraestructura como son la instalación del sistema mecanizado de las bodegas graneleras, la adquisición de 20 elevadores y las nuevas bandas para el descargue del carbón.

La SPRB tiene grandes ventajas frente a las otras sociedades portuarias del país, una de ellas es que tiene un acceso directo a la zona franca que facilita y disminuye en tiempo el trámite de nacionalización de la mercancía. Un gran depósito que sirve de apoyo logístico, el transporte fluvial es muy importante ya que se da por el río Magdalena que es el río más importante del país, tiene presencia a nivel nacional y es la única con una sucursal en Bogotá y es el único puerto DEPOT en Colombia que permite que los contenedores estén almacenados dentro del puerto y no a orillas de él.

También es necesario mencionar que las otras sociedades portuarias son importantes para el funcionamiento comercial del país ya que cada una es fuerte en diferentes campos, como el puerto de Buenaventura que se encuentra ubicado en el primer puesto a nivel nacional lo cual lo lleva a ser el más

importante del país, el puerto de Cartagena es el principal puerto de Colombia en todo lo relacionado al transporte de contenedores ya que cuenta con un equipo de alta tecnología, el puerto de Barranquilla es el principal puerto para el manejo de carga de gran dimensión mientras el puerto de Santa Marta es el puerto con el mejor manejo de graneles.

En temas de acuerdos comerciales, Colombia no ha tenido una tradición histórica a ser abierto a los mercados internacionales y en los últimos años esa tendencia ha cambiado con la multiplicación de las exportaciones sumada a la firma de los tratados de libre comercio que generan diversas oportunidades. La principal barrera del país para la competitividad en los mercados internacionales es la carencia de infraestructura, pues los costos de los fletes para transportar internamente en el país son igual de cuantiosos que los costos de movilizar la mercancía desde un puerto a los mercados extranjeros. Si no se materializan estos planes que ayudarán a mejorar el atraso de la infraestructura física (carreteras, puertos, ferrocarriles, transporte fluvial) no se podrán aprovechar los tratados de libre comercio, porque a pesar de que se encuentren en vigencia los acuerdos comerciales no generaran mayores ingresos a los empresarios debido a que los costos serán altos en comparación a otros países donde cuentan con puertos altamente competitivos.

Actualmente, Colombia en logística ocupa el puesto 68, en infraestructura el puesto 85 y en puertos el 109, como investigador pude concluir, que el país en temas de infraestructura no es altamente competitivo, debido a que la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la



infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado no es la adecuada, por tal motivo uno de los puntos necesarios para tener un progreso logístico es la reestructuración de la infraestructura que ofrece el país, porque para enfrentar los acuerdos comerciales es fundamental garantizar el movimiento de las mercancías en el menor tiempo posible, con mayor eficacia y reducción de costos. En ese sentido, el principal reto del país en los próximos años es superar la brecha en conectividad a través de mejoras y nuevas carreteras, la modernización de los puertos, la navegabilidad del río Magdalena y la recuperación de las rutas ferroviarias.

Adicionalmente, Colombia tiene costos logísticos muy superiores en relación a otros países, en buena medida, al atraso que el país tiene en materia de infraestructura de transporte, básicamente en el de carretera, pues no existen vías con especificaciones modernas y no tenemos una estructura de ferrocarriles que conecte al país con sus puertos o una navegación fluvial que permita transportar eficientemente cargas de gran peso o volumen. Esto confirma las limitaciones que existen en los procesos logísticos del país y por ende el atraso que se genera para dicho sector.

Con todo lo anterior se concluye que los puertos son más que puntos comerciales, son puertas y centros claves para la conectividad del país con todo el público interesado, importadores y exportadores, proveedores, empleados, autoridades y la comunidad en general, así mismo las Sociedades Portuarias de Colombia tienen que mejorar en su infraestructura física y la integración en la cadena de logística que va desde el productor hasta el consumidor final y de esta manera poder dar un servicio de calidad a las personas y empresarios tanto nacionales como internacionales.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

El modelo de las 5 fuerzas de Porter, pagina web: crecenegocios.com.

Link: <http://www.crecenegocios.com/en-modelo-de-las-cinco-fuerzas-de-porter/>

Ricardo Torres Gaytán. (1998) Teoría del comercio internacional. Editorial Siglo XXI.

Anwar Shaikh. (2009) Teorías del comercio internacional. Maia Editores.

José Ángel Hernández Pérez (2011). Modelo de competitividad de las cinco fuerzas de Porter

Link: <http://manuelgross.bligoo.com/content/view/1435291/Modelo-de-competitividad-de-las-cinco-fuerzas-de-Porter.html>

Tubiano, A. (2011) Presentación Empresa Multimodal S.A. “Transporte Marítimo y Puertos”. Universidad del Rosario.

Documento CONPES 3382. (Octubre de 2005). Proyectos prioritarios para mejorar la competitividad portuaria en la zona de Santa Marta-Ciénaga.

Diario Oficial (1991) No. 39626, página web: [juriscol.banrep.gov.co](http://juriscol.banrep.gov.co)

Link:

[http://juriscol.banrep.gov.co/contenidos.dll/Normas/Leyes/1991/ley\\_1\\_1991](http://juriscol.banrep.gov.co/contenidos.dll/Normas/Leyes/1991/ley_1_1991)

Página web del periódico Portafolio.com. (2013). Transporte en puertos del país

Link: <http://www.portafolio.co/negocios/movilizacion-mercancia-puertos-colombia>

Viloria de la Hoz, J. (2000) Documentos de trabajo sobre economía regional: De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe Colombiano, 1990-1999. Cartagena de Indias.

Camilo Pérez García (2010). Revista de Logística, pagina web: revista de logística.com

Link: <http://www.revistadelogistica.com/Buenaventura-Cartagena-Santa-Marta-y-Barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano.asp>

Redacción Judicial (1996). Periódico el Tiempo, pagina web: eltiempo.com

Link: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-584270>

Robert Carbaugh. (2009) Economía Internacional. Cengage learning Latin America.

Naciones Unidas. Comisión economica para América Latina y el Caribe – CEPAL.

Modernización portuaria: Una pirámide de desafíos entrelazados.

Universidad ICESI. Consultorio de comercio exterior. (2011) Sociedades Portuarias

Juan B. García-Sordo. (2007) Marketing Internacional. Editorial Mc. Graw Hill.

Domar, Evsey D. (1946) Capital Expansion, Rate of Growth, and Employment. Econometrica, April.

Ferreira, Jaime P. (1995), 'Modelos Macroeconómicos de Crecimiento', Universidad Metropolitana, México.

Galindo, Miguel Ángel y Malgesini, Graciela (1994), 'Crecimiento económico: principales teorías de Keynes, Ed. Mc-Graw Hill.

Gerald Destinobles, A.: (2007) Introducción a los modelos de crecimiento económico exógeno y endógeno. Edición electrónica gratuita. Texto completo en:

Link: [www.eumed.net/libros/2007a/243/](http://www.eumed.net/libros/2007a/243/)

Jones, Charles.I (2000) 'Introducción al crecimiento económico'. Editorial Pearson Educación, México, Versión en español. Primera edición.

Kuznets, Simon (1973). 'Modern Economic Growth: Finding and reflections' American Economic Review, 63, 3 (june), 247-258.

Lewis Arthur. (Madrid 1963) El desarrollo económico con oferta limitada en factores . En 'La economía del subdesarrollo', A. N. Agarwala y S. P. Singh, pp.333-347.

Nelson, R.P. y Phelps, E.S. (1996): <Investment in humans, technological diffusion, and economic Growth> American Economic Review, vol.56 No.2, Mayo, pp. 69-75.

Sala -I- Martin Xavier (2000) 'Apuntes de crecimiento económico'. Antoni Bosch, editor, segunda edición.

Sala -I- Martin Xavier (1994) 'Apuntes de crecimiento económico'. Antoni Bosch, editorial, pp. 70-76.

Schumpeter, Joseph Alois. (1957) La teoría del desenvolvimiento económico: una investigación sobre ganancias, capital, crédito, interés y ciclo económico. Fondo de cultura Medellín.

Thirlwall, Anthony.P (2003) 'La naturaleza del crecimiento económico, un marco alternativo para comprender el desarrollo de las naciones'. Fondo de cultura económica.

Colombiaexport, (1998). Pagina Web Colombiaexport.com

Link: <http://www.colombiaexport.com/baqport.htm>

Castro, (2008) Castro, Andrés Mauricio (2008) P. (135) Manuel de exportaciones en los puertos de Colombia. Ed. Universidad del Rosario. Libro.

DIMAR, (2009) Pagina Web DIMAR

Link:

<http://www.dimar.mil.co/vbecontent/images/news/ImgNewsNo45050>

Informe administración II, (2005) Informe de la administración (2005) sociedades portuarias regionales.

Proexport, (2006) Pagina Web, Proexport Colombia (2006)

[http://www.proexport.com.co/invest/GuiaInversionExtranjera2006/html\\_v2/pdf/cap\\_05.pdf](http://www.proexport.com.co/invest/GuiaInversionExtranjera2006/html_v2/pdf/cap_05.pdf)

Localización Zonas Portuarias, (2007) Pagina Web, Ministerio de transporte de Colombia (2007)

[http://www.mintransporte.gov.co/Ministerio/Old/DGTMARITIMO/zonas\\_portuarias.htm](http://www.mintransporte.gov.co/Ministerio/Old/DGTMARITIMO/zonas_portuarias.htm)

López, (1986) López, C (1986) P. (29) Impactos de la privatización sobre los puertos colombianos. El caso Barranquilla. Libro.

Ranking de infraestructura, (2007) Página Web, Ranking de infraestructura

(2007) Artículo Latinoamérica Información, ubicación geografía de Colombia

<http://foro.loquo.com/viewtopic.php?t=52532&view=previous>

## 8. ANEXOS

Anexo 1. Cuestionario realizado a la Ejecutiva Sénior de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla.

### **Cuestionario Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla**

1. ¿Actualmente, que puesto ocupa el puerto de Barranquilla en Colombia gracias a su volumen de carga?

Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, ocupa el puesto No. 3 con 2.974.857 toneladas, cifra de Agosto de 2014.

2. ¿Cuál es la principal ruta de acceso vía marítima al puerto?

Marítima: Bocas de Ceniza que se encuentra a 22 km sobre el Rio Magdalena, y terrestre: ingreso por la Calle 38 Cra 1 orilla Rio Magdalena.

3. ¿Se espera una remodelación y adecuación para el 2015 de las actuales terminales portuarias, de cuanto es la inversión para generar los cambios?

Si la SPRB, dado a la concesión se espera una remodelación de (Refrigerados), con un presupuesto de 18 millones de dólares para gastos desde el 2007-2033.

4. ¿Cuáles son las principales ventajas y desventajas con las cuales cuenta la SPRB?

Ventajas: acceso interno zona franca, deposito de apoyo logístico, transporte fluvial, presencia comercial a nivel nacional y puerto DEPOT(almacenamiento de los contenedores dentro del puerto).

Desventajas: disponibilidad de muelles por tipo de carga, profundidad muelles, posicionamiento internacional y puerto de buques FEEDERS (buques pequeños).

5. ¿Con cuantos muelles de tipo multipropósito cuenta actualmente el puerto?

Cuenta con 6-7 muelles dependiendo la estatura del buque.

6. ¿Actualmente como es la infraestructura de las bodegas de graneles el puerto?

Bodegas 7<sup>a</sup>, 7, 6, 6<sup>a</sup>, 3 , almagran cuenta son 5 en total son 10 bodegas.

7. ¿Cuáles son los cuatro (4) tipos de carga, que mas se movilizan en el puerto?

Chatarra vía contenedores, acero, químicos, vidrio y granos limpios.

8. ¿Mencione cuatro navieras que mas tienen circulación en el puerto?

Cuando nos referimos a toques Seaboard, Maerks, King Ocean, Evergreen, pero cuando nos referimos a mayor movimiento es Maerks.



9. ¿Con cuantas hectáreas cuenta la SPRB para el almacenamiento de contenedores?

Para el almacenamiento la SPR de Barranquilla cuenta con 12 hectáreas de almacenamiento de contenedores, área de 40.384 m<sup>2</sup> para almacenamiento de gráneles divididos en 10 bodegas graneleras con capacidad de 141.000 toneladas.

10. ¿Cuál es el tiempo promedio de estadía de los buques en el puerto?

El tiempo aproximado de estadía de lo buques es de 8 a 12 horas.