



# La supremacía del comercio marítimo en Colombia

LUZ STELLA MILLÁN

En Colombia, el comercio internacional ha crecido de manera sostenida, como un sector fundamental para el proceso de desarrollo económico y social. Por dicha razón, resulta interesante revisar en qué condiciones se realiza esta actividad y por qué uno de los temas prioritarios y básicos, en su contexto, es la infraestructura del transporte.

En la actualidad, el 96% de las cargas de exportación y el 91% de las de importación se realizan por vía marítima, de acuerdo con las estimaciones anuales del Ministerio de Transporte. El desarrollo, la modernización, la eficiencia y la competitividad de los puertos marítimos son los soportes básicos de las operaciones de comercio exterior. En 2009, el 95% de las mercancías transadas internacionalmente se trasportó por mar, mientras que se movilizó por carretera el 3,6% y un 0,3% se hizo por vía aérea.



El comercio marítimo, aspecto fundamental de la economía moderna.  
(<http://largadistanciainacua.blogspot.com>)

**El desarrollo, la modernización, la eficiencia y la competitividad de los puertos marítimos son los soportes básicos de las operaciones de comercio exterior.**

Lo anterior significa que, por vía marítima y utilizando los puertos del país, se movilizaron 116.609.151 toneladas. De éstas –sin contar el movimiento de carbón y petróleo, que supera los 80 millones de toneladas– 9,4 millones fueron despachadas desde Buenaventura, 3,2 millones se movilizaron desde Cartagena de Indias, 5,7 millones desde Santa Marta y 2,9 millones desde Barranquilla. Para la carga restante, se utilizaron el puerto de Tumaco y algunos muelles privados.

En cualquier país del mundo, el comercio internacional depende estrechamente de las facilidades logísticas que se le proporcionen, como la eficiencia y la calidad del servicio de transporte, la infraestructura disponible para cada uno de los modos y la promoción del intermodalismo y el

multimodalismo. En este sentido, para Colombia revisten una importancia fundamental las políticas de Estado que se dan, en cuanto a la regulación de tránsito y transporte, y las que se formulan y adoptan para el desarrollo del sector.

En general, la infraestructura de transporte en el país resulta deficiente y esto repercute en la competitividad. Por eso, resulta necesaria una fuerte inversión en carreteras, para facilitar el transporte entre los centros productivos, la mayoría localizados en el interior del país. Los puertos también requieren inversiones estratégicas para mejorar su eficiencia y atender, de manera adecuada, el creciente número de naves de carga, teniendo en cuenta que el factor tiempo resulta de singular importancia en la actividad naviera, por lo que el tiempo de espera para realizar labores de cargue y descargue debe ser mínimo.

El desarrollo portuario será básico para Colombia en los próximos años.  
(<http://largadistanciainacua.blogspot.com>)





Existen indicios respecto a que diversos barcos conferenciados –aquellos que trabajan de manera regular, con periodicidad y rutas determinadas, para las compañías marítimas que hacen parte de las conferencias de fletes de Europa, América del Norte, Extremo Oriente, etcétera– dejarán de utilizar puertos colombianos debido a la demora en las operaciones, como resultado de la saturación. Ante este panorama, se requiere invertir en dragados, muelles y equipos puesto que, de no hacerse, los barcos buscarán puertos en otros destinos.

### **Reto marítimo nacional**

A partir del proceso de apertura que comenzó en los años noventa, el Estado colombiano ha involucrado al sector privado en la administración portuaria. Esto ha



(planetagadget.com)

## Para Colombia revisten una importancia fundamental las políticas de Estado que se dan, en cuanto a la regulación de tránsito y transporte, y las que se formulan y adoptan para el desarrollo del sector marítimo.

causado una mejoría, pero los niveles actuales de operación aún no son óptimos. Con una tasa de crecimiento anual cuyo promedio alcanza el 4,2%, y una participación del 4,06% en el Producto Interno Bruto, PIB, el sector del transporte ha venido creciendo dinámicamente.

La mayor inversión se ha dado en el rubro de carreteras (90,4%), seguido del transporte aéreo (7,3%). Sólo un 0,65%, correspondiente a \$20.684 millones, del total de \$3.158.716 millones invertidos en transporte, fueron destinados al sector marítimo. Aunque Colombia cuenta con cuarenta y cuatro muelles homologados para manejo de carga, tal disponibilidad resulta insuficiente para los 116 millones de toneladas que exporta cada año. El 95% del total se gestiona a través de las cinco Sociedades Portuarias Regionales: Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco (Ministerio de Transporte, 2009).

A partir de tales retos, la especialización en el tema de las actividades portuarias es el camino que debe llevar al logro de una logística eficiente, caracterizada por costos razonables, en la medida en que los buques se especializan en las cargas que transportan. En dicha medida, si los puertos nacionales no quieren permanecer rezagados, deben especializarse en el manejo de determinado o determinados tipos de carga.

Si bien los puertos nacionales todavía no logran un alto grado de especialización, se puede ver que Santa Marta maneja gran cantidad de gráneles sólidos y de carbón; mientras Buenaventura se ocupa del mayor número de contenedores que salen y llegan al país, como puerto multipropósito. En Cartagena, se concentran operaciones de transbordo de contenedores. Tal como sucede en este caso, el grado de especialización puede ser dado mediante productos específicos o por el tipo de operaciones que se prestan dentro de la cadena logística. Así, al dedicarse a un mismo tipo de operación, se genera dicha especialización.

Uno de los temas en discusión frente al sistema mundial de transportes atañe al medio ambiente que, sin estar totalmente normalizado, cuenta con un importante número de leyes que lo rigen, muchas de las cuales son de cumplimiento obligatorio para las zonas portuarias y que, por tanto, limitan la ubicación, la expansión y las actividades que los puertos desarrollan.

En Colombia, los puertos constituyen núcleos de actividades relacionadas indiscutiblemente con las poblaciones cuya principal actividad económica depende de la operación y de la contratación que en ellos ocurre. Por esta razón, las incidencias ambientales se magnifican y, dentro de cada Sociedad Portuaria Regional, aumenta la promoción de políticas ambientales y de paisajismo, protección de especies, manejo de ecosistemas e implementación y seguimiento de Programas de Manejo Ambiental. El puerto está obligado a presentar informes sobre impacto ambiental respecto a su zona de influencia, a partir del cual existe la necesidad de implementar correctivos que impliquen erogaciones adicionales para sus presupuestos.

En el pasado, por ser entidades estatales ineficientes, los puertos de nuestro país tuvieron un bajísimo desarrollo durante mucho tiempo. Sólo a partir de la década de los noventa –cuando entró en vigencia el sistema de concesiones a través del cual se inyectó capital privado– les permitió –despegar– en el concepto de competitividad. Las condiciones para avanzar en el proceso de ser competitivos en el mercado mundial son cada vez más exigentes para los puertos colombianos.

Entonces debe existir suficiente interacción entre el puerto, las actividades de comercio exterior, las condiciones del transporte marítimo internacional y el entorno –incluido el medio ambiente y al ser humano– para que las interconexiones requeridas frente a otros modos de transporte incidan en el nivel de competitividad.





Especialización y eficiencia: aspectos clave en el comercio marítimo  
(<http://carlosforrea.wordpress.com>)

La necesidad de una ampliación continua de las instalaciones es imperiosa, dado que Colombia sólo cuenta con cinco puertos públicos destinados a la importación, exportación y transbordo de mercancías. Esta expansión presiona en contra de las ciudades, y así crea límites a la expansión portuaria e inconformidad en las comunidades, pues cada vez se ven más –cercadas– por ellos.



La construcción de puertos alternativos es una alternativa válida para hacer más competitivo el sistema de transporte marítimo. Sin embargo, el riesgo radica en que la preponderancia de un puerto se va a dar en detrimento de otro, pues el espacio más competitivo será aquel que obtenga mayor tráfico. Desde esta perspectiva, esta medida debe estar relacionada con la búsqueda de la especialización, de acuerdo con los tipos de puerto necesarios para que el país esté en capacidad de brindar los servicios de transporte marítimo que exige la globalización.

### Perspectiva de progreso

Al respecto, existen varios documentos del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, que esbozan planes de expansión portuaria.

Sin embargo, todavía son sólo propuestas, pues las inversiones públicas en transporte marítimo aún no resultan representativas para el país, pues surgen otros programas prioritarios, las proyecciones respectivas no se materializan y los avances sólo provienen del sector privado.

(planetagadget.com)



El documento CONPES 3611, sobre *Puertos para la competitividad y el desarrollo sostenible* establece, como parte del plan de expansión, que los puertos pueden acogerse al régimen de zonas francas, mecanismo de promoción que ofrece beneficios tributarios que, desde el punto de vista financiero, impulsa los proyectos de inversión privada y pública. Esta última resulta absolutamente necesaria en el sector portuario, para la conservación y el mantenimiento de los canales de acceso.

Para atender la demanda exigida por las operaciones portuarias que genera la actividad del comercio exterior en Colombia, resulta fundamental hacer competitivas a las Sociedades Portuarias Regionales, mediante la estimulación del sistema de concesiones y el desarrollo de la infraes-

estructura necesaria para la interconectividad. El objetivo siempre será construir nuevos puertos, como el de multipropósito Tribugá, ubicado en el Pacífico colombiano; así como terminales especializados, en el golfo de Urabá, útiles para la exportación de banano, por ejemplo.

En conclusión, activar las políticas gubernamentales y estimular la inversión del sector privado es la única posibilidad para que el mar tenga primacía como vía de transporte, para las mercancías que el país compra y vende en el mercado internacional. De esta manera, se fortalecerá la actividad marítima como aliado fundamental del comercio internacional colombiano.



Buenaventura, Valle del Cauca.  
(<http://carlosforrea.wordpress.com>)

---

**LUZ STELLA MILLÁN** es Comunicadora Social y Periodista de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, con especialización en Logística Comercial Internacional de la misma Institución. Cursa la maestría en Administración de Negocios de la Universidad Sergio Arboleda, y se desempeña como docente del Programa de Comercio Internacional de la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

## Referencias

Documento conpes 3611. (2009). Plan de Expansión Portuaria 2009-2011. Puertos para la competitividad y el desarrollo sostenible. Departamento Nacional de Planeación, Bogotá.

Ministerio de Transporte, invias, inco, Superpuertos, Aeronáutica Civil. (2009). Diagnóstico del Sector Transporte 2009. Bogotá.

Ministerio de Transporte. (2010). El transporte en cifras 2010. Oficina asesora de planeación, Grupo de Planificación Sectorial, Bogotá. Disponible en [http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/servicios/estadisticas/TransporteCifras\\_2010.pdf](http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/servicios/estadisticas/TransporteCifras_2010.pdf)

\_\_\_\_\_. (2009). Diagnóstico del transporte. Bogotá. Disponible en [http://www.mintransporte.gov.co/servicios/estadisticas/DIAGNOSTICO\\_DEL\\_TRANSPORTE\\_2009-pdf](http://www.mintransporte.gov.co/servicios/estadisticas/DIAGNOSTICO_DEL_TRANSPORTE_2009-pdf)

Sociedad Portuaria de Buenaventura. (2010). “La competitividad portuaria y las relaciones puerto ciudad”. Buenaventuras. Disponible en [http://www.sprbun.com/documentos/buenaventuras\\_12\\_01.pdf](http://www.sprbun.com/documentos/buenaventuras_12_01.pdf)