

## **Análisis de los requerimientos en competitividad del Puerto de Cartagena frente al puerto de Santos para el ingreso de Colombia a la OCDE**

**Katherin Álvarez García**

Profesional en Negocios Internacionales, Institución Universitaria Escolme, Medellín, Colombia, kalvarezg@escolme.edu.co

**Diana Carolina Buriticá Henao**

Docente Investigador, Institución Universitaria Escolme, Medellín, Colombia, dcburiticah@escolme.edu.co

Recibido: 09/06/2019 - Aceptado: 14/07/2019 - Publicado: 27/08/2019

### **RESUMEN**

Para Colombia, el ingreso a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos –OCDE- le representa acompañamiento, alianzas y confiabilidad ante el mundo; además, de la generación de estrategias y redirección de procesos para obtener el mejor desarrollo económico y social. Al ser miembro de esta Organización le obliga a estar a la par con sus países miembros, quienes se convertirían en el apoyo que le haría falta a el país para convertirse en una economía en desarrollo más próspera. El Puerto de Cartagena en los últimos años se ha destacado por el mejoramiento de su infraestructura y operaciones, haciendo que ocupe un puesto entre los cinco puertos latinoamericanos destacados en el movimiento de carga, pero esto no suficiente para que el puerto sea tomado como referencia competitiva a nivel nacional y latinoamericano. Con el análisis realizado se dará conocer esos requerimientos que harían al Puerto de Cartagena más competitivo frente al Puerto de Santos, quien es el líder portuario en Latinoamérica; además considerarse un socio clave y próximamente miembro de la OCDE. Esta investigación se realiza en tres fases, primero se identificó los requerimientos de estudio, luego, se realizó un comparativo entre ambos puertos, llevando así a algunas sugerencias para el Puerto de Cartagena en pro de mejorar su nivel de competitividad.

**Palabras claves:** OCDE; competitividad; Puerto de Cartagena; Puerto de Santos; CEPAL

### **ABSTRACT**

For Colombia, the entrance to the Organization for Economic Cooperation and Development –OECD- represents accompaniment, alliances and reliability before the world; in addition to

the generation of strategy and redirection of processes to obtain the best economic and social development. Being a member of this organization, it forces it to be on par with its member countries, who will become the support that the country would need, to become a more prosperous developing economy. The port of Cartagena in recent years has stood out for the improvement of its infrastructure and operations, making it occupy a position among the five Latin Americans featured in the freight movement, but this is not enough to be taken as a competitive reference nationwide and Latin American. With the analysis carried out, those requirements that would make the port of Cartagena more competitive vis-à-vis the port of Santos, which is a leader in Latin America, will be announced, as well as being considered a key partner and soon to be a member of the OCDE. This investigation was conducted in three parts, first, the study requirements were identified, and then a comparison was made between the two ports, as well as some suggestions for the Port of Cartagena in order to improve their level of competitiveness.

**Keywords:** OECD; competitiveness; Port of Cartagena; Port of Santos; CEPAL

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde de la década de los noventas llega a Colombia la apertura económica como resultado de la globalización en el mundo; con ella aparece un cambio de orientación al comercio y a los negocios internacionales donde se reflejan algunas fortalezas del país, como la posición geográfica en temas de comercio y logística (Ortiz-Ospino y Caicedo-Consuegra, 2016; Bermúdez, Castañeda & Valencia-Arias, 2014).

Tratando de hacer uso de estos beneficios, desde hace 5 años, el país inició su ingreso a la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico) con el objetivo de convertirse en un miembro atractivo para la inversión internacional y los beneficios económicos del grupo, que permitan impulsar su desarrollo en ámbitos políticos y sociales también.

Con el fin de cumplir los requerimientos de competitividad para el ingreso a la OCDE; Colombia aumentó su inversión en el puerto de Cartagena, el cual es un ejemplo de los avances y medidas tomadas para el re direccionamiento de la competitividad logística, ya que se ha convertido en un gran punto de tránsito para la distribución internacional, sin embargo, el desarrollo competitivo del puerto no ha sido el esperado; el mismo grupo portuario lo destaca en su página, en que “aspira a convertirse en el centro de conexiones más importante del continente” (Empresas que generan confianza, s.f.).

El Puerto de Cartagena cuenta con 25 hectáreas, con más de 30.000 celdas de almacenamiento de contenedores apilados hasta por 6 de alto, además de la capacidad de atender de 2 y 3.2 millones de TEU anuales, entre sus dos terminales marítimas, La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, SPRC y Contecar. (Empresas que generan confianza, s.f.).

Surgen entonces preguntas como ¿Por qué con estas capacidades, el Puerto de Cartagena no logra ser el más competitivo de Latinoamérica, como lo es Puerto de Santos? ¿A pesar de

todos los esfuerzos ya mencionados? De acuerdo con el ranking que realiza anualmente la institución de valoración logística CEPAL-Comisión Económica para América Latina y el Caribe-, en el que determina los 20 puertos que se destacan en el movimiento de carga de contenedores de América Latina y el Caribe; el Puerto de Santos de Brasil es su líder, con un movimiento de 3.393.593 TEU en el 2016; por otra parte, el puerto de Cartagena se ubica en el quinto puesto con el movimiento de 2.323.787 TEU (CEPAL, 2018a).

Por todo lo anterior, se considera necesario un análisis de los requerimientos en competitividad del puerto de Cartagena frente al puerto de Santos con el ingreso de Colombia a la OCDE, ya que el proceso de integración a la organización, le generaría al puerto nuevas y mejores negociaciones, asociaciones y estrategias, que lleven al Puerto de Cartagena a ser un puerto ejemplo del desarrollo y operación eficiente.

El no ser aceptado como miembro de la OCDE, sería una alerta para las políticas económicas y sociales del país, las cuales deberían ser reforzadas para futuros intereses en alianzas con organizaciones mundiales. Por su parte, de no ser identificados los requerimientos de estudio en el puerto de Cartagena, le representarían mantener el nivel de desarrollo logístico medio en el que se encuentra, y que no se potencialicen las capacidades operativas y aduaneras del puerto.

De acuerdo a todo lo anterior surge la pregunta ¿Cuáles son los requerimientos en competitividad del puerto de Cartagena frente al puerto de Santos para el ingreso de Colombia a la OCDE?

## **2. MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Contextualización**

Para los años sesenta, la empresa Colpuertos, Empresa Puertos de Colombia, toma la dirección de las terminales marítimas; los primeros puertos en realizar la migración fueron los puertos de Tumaco, Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, posteriormente fueron ingresando las demás terminales (Bravo, 2014).

Para el año 1991, se genera liquidación la empresa Colpuertos y se da inicio a la empresa Superintendencia General de Puertos, actualmente conocida como Superintendencia de Puertos y Transporte; con el objetivo de “administrar, facilitar, promover e impulsar la actividad portuaria marítima y fluvial nacional mediante una adecuada planificación, regulación y control que fomentara el mejoramiento continuo de la competitividad del sector para el crecimiento del comercio exterior y la internacionalización de la economía colombiana” (Manuel, Machado, Lozano, & Zuñiga, 2012).

Actualmente el país cuenta con once terminales marítimas y más de diez pasos fronterizos y fluviales, entre sus principales puertos están el Puerto Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, también están los puertos de Tumaco, Turbo y San Andrés, los puertos de Mamonal, Coveñas, Cartagena, y Puerto Bolívar de tipo especial, son consideradas terminales marítimas petroleras (Bravo, 2014).

“Cartagena de Indias nació y creció como una ciudad-puerto. Desde los inicios de la época colonial, hace casi 500 años, la bahía de Cartagena ha sido un punto estratégico para el comercio internacional. En las últimas dos décadas, una serie de cambios profundos han transformado el puerto en una plataforma logística de vanguardia” (Grupo Puerto de Cartagena, s.f. a)

A lo largo de los años y con las exigencias del mercado, el sector portuario, ha buscado adaptarse y mejorar en los tres pilares logísticos: infraestructura, tecnología, disminución de costos y gastos operativos; cambios que se han evidenciado en algunas de sus terminales comerciales como el puerto de Cartagena, el cual sirve como un ejemplo de los avances y medidas tomadas para redireccionar la competitividad logística del país, ya que se ha convertido en un gran punto de tránsito para la distribución internacional, considerado como punto de reembarque o intercambio comercial entre muchas rutas internacionales (Bravo, 2014).

## **2.2. Puerto de Cartagena desde sus inicios**

El puerto de Cartagena hoy cuenta con dos terminales marítimas, La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) y Contecar. La SPRC “ha sido catalogada en ocho oportunidades como el Mejor Puerto del Caribe por la Caribbean Shipping Association, gracias a sus altos niveles de productividad y eficiencia. También ha sido calificada como el puerto más confiable por la misma asociación” (Puerto de Cartagena, s.f.).

El puerto de Cartagena opera con el sistema operativo SPRCOnline, la cual le permite la conexión con más de 2.500 usuarios; esta plataforma permite “captura de peso en básculas, planeamiento de contenedores, notificación de arribos de carga, selección de cargas para inspección, embarque directo, control de equipos, planeación de barcos y patios, facturación y administración de documentos, programación de despachos, servicios a las naves, control de temperatura y consumo de energía en contenedores refrigerados, etc.” (Grupo del Puerto de Cartagena, s.f. a).

## **2.3. Puerto de Santos desde sus inicios**

Por su parte, el Puerto de Santos, también llamado “El Todo Poderoso” y administrado por Compañía Docas del Estado de San Pablo (Codesp), fue construido con la visión de convertirse en un impulsor no solo del sector marítimo, sino también, como factor importante de la economía brasileña. Fue inaugurado en 1892, el puerto no cesó de expandirse, atravesando todos los ciclos de crecimiento económico del país, aparición y desaparición de tipos de carga, hasta llegar al período actual de amplio uso de los contenedores. El azúcar, café, naranja, algodón, abono, carbón, trigo, jugos cítricos, soja, vehículos y gráneles líquidos diversos, en millones de kilos, han hecho el cotidiano del puerto, que ya ha movido más de 1.000 millones de toneladas de cargas diversas, desde 1892, hasta hoy (Porto de Santos, s.f.).

Con más de 7.770.000 metros cuadrados, el Puerto de Santos, es de los puertos más importante de Brasil y América Latina. Ubicado en la ciudad de Santos, en el Estado de Sao Paulo. Con actividad comercial a grandes puertos europeos, el Puerto de Santos es de tipo

Fluvial y cuenta con Ferrobán y MRS, líneas ferroviarias de la ciudad (Bobadilla y Vanegas, 2018.) Además del contar con el acceso a la autopista Anchieta e Imigrantes, las cuales son las principales carreteras de Sao Paulo.

En el puerto operan más de 25 terminales, de las cuales “existen 7 principales terminales de contenedores: Tecon, Terminal 35, Terminal 37, Tecondi, Rodrimar, Embraport, Brasil Terminais”. Para el 2016 el puerto de Santos movilizó 3.564.118 TEU “según datos de la autoridad portuaria, hasta julio de 2016, se han movido un total de 1.998.737 TEU, siendo la Tecon la que más volumen ha manipulado con un total de 784.009 TEU, seguida de la de Brasil Terminais con un total de 711.733 TEU” (Sector Marítimo, 2016). Siendo TEU una “unidad de medición estándar, equivalente a un contenedor de 20 pies, o 6,25 metros, es decir, una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferida fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones” (CEPAL, 2018b).

#### **2.4. OCDE**

“La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) es un foro único en donde los gobiernos de 30 economías democráticas trabajan conjuntamente para enfrentar los desafíos económicos y sociales de la globalización y al mismo tiempo aprovechar sus oportunidades” (OCDE, 2018).

Creada en 1947 la OCDE, esta organización está enfocada en la buena práctica, en pro del desarrollo económico y social no solo de sus países miembros sino también sus colaboradores, una cooperación entre gobiernos genera apoyo a regiones para progreso y adaptación de competitividad global. De acuerdo con la OCDE “los requisitos de entrada dependen del avance del país en los temas que aborda cada Comité y en los temas que el Comité ha identificado y anunciado como obligatorios. Esto implica que no todas las recomendaciones son obligatorias sino, en muchos casos, son aspectos deseables o buenas prácticas que el país puede considerar” (OCDE, 2018).

Colombia inició el proceso de ingreso el 29 de mayo de 2013, durante la Reunión del Consejo de la OCDE a “Nivel Ministerial decidió iniciar las conversaciones de adhesión con Colombia” (Caracol Radio, 2018). Para el mismo año la OCDE acepta la solicitud con la OCDE hace entrega oficial de la Hoja de Ruta, la cual establece los términos y condiciones del proceso de acceso e identifica los 23 Comités y los más de 200 estándares bajo los cuales el país será evaluado (Rojas, 2016).

Los comités que serán evaluados son: el comité de agricultura, comité de asuntos fiscales, comité de comercio, grupo de trabajo de créditos a la exportación, comité de economía y desarrollo, comité de educación, comité de empleo, trabajo y asuntos sociales, comité de estadística, comité de gobernanza pública, comité de gobierno corporativo, comité de inversión, comité de mercados financieros, comité de pesca, comité de política ambiental, grupo de trabajo en desechos, comité de política científica y tecnológica, comité de política del consumidor, comité de política regulatoria, comité de política de desarrollo territorial, comité de política y economía digital, comité de competencia, comité de salud, comité de

seguros y pensiones privadas, grupo de trabajo sobre cohecho en transacciones comerciales internacionales (Presidencia de la República, 2015).

Los comités aprobados son: el comité de agricultura, competencia, salud, protección del consumidor, mercados financieros, ciencia y tecnología, política regulatoria, asuntos fiscales, educación, política territorial, trabajo de soborno transaccional, inversión, política digital, gobierno corporativo, pesca, seguro y pensiones privadas (Presidencia de la República, 2015).

## **2.5. Requerimientos de competitividad para el puerto de Cartagena de la OCDE**

De acuerdo con la OCDE, “La infraestructura de transporte es mayor que en otras economías desarrolladas y emergentes, y los costos del transporte interno están entre los más elevados del mundo. La calidad de las carreteras es baja, y el transporte fluvial y ferroviario representa solo el 15 y el 5% del mercado de carga, respectivamente” (OCDE, 2015).

“Con una reducción de los costos de transporte y de logística se podría diversificar la economía aumentando significativamente la competitividad de numerosos bienes comercializables”. Los factores antes mencionados, hacen que la operación logística nacional sea costosa y con tiempos muy prolongados; una restructuración de la infraestructura con la que se cuenta harán a el país más atractivo y competitivo, “el déficit de infraestructuras es el principal factor responsable del pobre rendimiento logístico colombiano en comparación con los países de la OCDE” (OCDE, 2015).

Para la OCDE hay dos tipos de logística, la dura la cual se enfoca en que la infraestructura, debe estar en cierto desarrollo para un óptimo cumplimiento, y la blanda, la cual encierra la operación como tal, documentación, inspección, procedimientos, entre otros.

“Es fundamental mejorar todos los componentes del desempeño logístico porque en estos momentos las exportaciones de productos sensibles al tiempo de transporte o que hacen un uso intensivo de la logística son el doble que en la OCDE” (OCDE, 2015). La integración y complementación de ambos elementos hacen que la operación se desarrolle de manera eficiente, reduciendo costos, tiempos y aumento de capacidades (Rodríguez-Lora, Henao-Cálad y Valencia Arias, 2016; Londoño-Patiño y Acevedo-Álvarez, 2018).

De acuerdo a Zuleta (2017), este afirma que “a pesar de las fortalezas, nuestros puertos no son ajenos al comportamiento de la economía. Enfrentan, de un lado, la llegada de menos carga, y del otro la creación de más sociedades portuarias debido a las exigencias de las empresas navieras”. Además menciona que los riesgos y la inversión en los puertos son responsabilidad del sector privado y la rentabilidad se deriva de su actividad. Así comienza todo: unos potenciales interesados solicitan una nueva concesión y presentan a la ANI un plan de negocio con una tasa interna de retorno (TIR). Este ejercicio permite evaluar la factibilidad del negocio. Solo con una inversión, no se puede pretender que el cumplimiento de la operación, se desarrollará como se espera. La rentabilidad de las concesiones depende

del volumen de carga, las tarifas y los costos, el monto de las inversiones, el plazo de la concesión, el valor de la contraprestación, el entorno competitivo y el costo de capital.

Es por esto que Cartagena es el puerto de mayor posibilidad de crecimiento y aumento de competitividad porque cuenta con una inversión disponible de US\$850 millones, principalmente en obras de dragado, construcción de muelles y adquisición de grúas, con esta el puerto está a la altura del Canal de Panamá, entre el 2013 y 2019 se estarían desarrollando la obras en el puerto (El Herald, 2016).

## **2.6. Brasil en la OCDE**

“Brasil es un socio clave de la OCDE, cuya cooperación con la OCDE se remonta a 1994”. Desde esa fecha ha sido un participante significativo en el proceso de desarrollo e inclusión global de los últimos años. El 16 de mayo de 2007, el consejo ministerial de la OCDE adoptaba una resolución para reforzar sus lazos de cooperación con Brasil, China, India, Indonesia y Sudáfrica mediante un programa para apoyar el compromiso que les denominará "Socios Clave" de la OCDE” (OCDE, s.f.)

Brasil no es miembros de la OCDE pero en temas como “asuntos económicos, industriales, comerciales y financieros; la gobernanza pública y lucha contra la corrupción; la ciencia, tecnología, medio ambiente, agricultura y energía; la empleo, pensiones y política social y la cooperación al desarrollo” (OCDE, s.f.), es un intermediarios y consejero importante, además de ser un socio activo con gran parte de los miembros de la organización.

Para mayo de 2017, Brasil realiza la solicitud de ingreso como miembro a la organización, donde el presidente de Brasil, Michel Temer, declara “Brasil está de vuelta, es un país más próspero, un país más abierto, un país con más oportunidades para la inversión, el comercio y los negocios (Agencia EFE, 2018); El Gobierno de Brasil ha solicitado membresía en la OCDE. Una organización de la que son "Socios Clave", y cuyos estándares ya son ampliamente compatibles con la legislación de Brasil; sin duda este sería un paso importante no solo para Brasil sino también para Latinoamérica.

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL), inicia funciones 25 de febrero de 1948, “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” (CEPAL, s.f.)

Esta entidad elabora una investigación y análisis del movimiento de carga en contenedores de América Latina y el Caribe, este se realiza con “base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos” (CEPAL, 2018a), este un país influyente en la organización, el cual podría convertir un punto a favor de los países aspirantes Latinoamericanos.

## 2.7. Ranking de la CEPAL

En el ranking se destacan los 20 puertos con mayor movimiento en el año, para 2016, este Ranking lo lideró el Puerto de Santos, con 3'393.593 TEU, seguido por el Puerto de Colon con 3'258.383 TEU, en el tercer lugar está el Puerto de Balboa con 2'989.860 TEU, en el cuarto puesto está el Puerto de Manzanillo con 2'580.000 y en quinto lugar está el Puerto Cartagena con 2'301.999. "En 2016 esta actividad disminuyó 0,9%, con un volumen aproximado total de 47,5 millones de TEU" (CEPAL, 2018a).

En las siguientes tablas, se destaca el movimiento de carga con respecto a este ranking del 2014, 2015 y 2016, mostrando así la evolución y disminución de procesos en los últimos años.

**Tabla 1: Ranking de los cinco países latino americanos con mayor volumen en el movimiento de carga en el periodo del 2014**

Puesto	Puerto - País	2014
1	Balboa - Panamá	3'304.600
2	Colon - Panamá	3'356.000
3	Manzanillo - México	2'136.100
4	Buenos Aires - Argentina	1'784.800
5	Santos - Brasil	3'221.300

Fuente: CEPAL, 2014

**Tabla 2: Ranking de los cinco países latino americanos con mayor volumen en el movimiento de carga en el periodo del 2015**

Puesto	Puerto - País	2015
1	Santos - Brasil	3.799.999
2	Colón - Panamá	3.572.446
3	Balboa - Panamá	3'100.00
4	Cartagena - Colombia	2.606.954
5	Manzanillo - México	3'221.300

Fuente: elaboración propia a partir de CEPAL (2015).

**Tabla 3: Ranking de los cinco países latino americanos con mayor volumen en el movimiento de carga en el periodo del 2016**

Puesto	Puerto - País	2016
1	Santos - Brasil	3'393.593
2	Colón - Panamá	3'258.383
3	Balboa - Panamá	2'989.860
4	Manzanillo - México	2'580.000
5	Cartagena - Colombia	2'301.099

Fuente: elaboración propia a partir de CEPAL (2017)

El puerto de Cartagena, es un puerto con gran potencial, todos los esfuerzos e implementaciones generadas lo han hecho posicionarse entre los cinco puertos con mayor movimiento de carga en Latino América, y podría convertirse en el líder de la región en un corto tiempo, con una buena orientación y desarrollo de la operación.

### **3. METODOLOGÍA**

Este artículo es de revisión documental, en el que se efectúa una investigación descriptiva, la cual busca especificar las propiedades importantes de personas, grupos, - comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis.

Dentro de este, se narran los antecedentes y la situación actual de los puertos que son comparados mediante una revisión de bibliografía en materia portuaria como el libro “*Logística del transporte y distribución de carga*” y publicaciones de páginas oficiales de las entidades gubernamentales y privadas de carácter nacional e internacional implícitas en el desarrollo de este análisis, como la circular de requerimientos de la OCDE , grupo Puerto de Cartagena, Puerto de Santos y publicación oficial de ranking de competitividad global de la CEPAL; de igual forma se realiza una investigación explicativa, que de acuerdo con Hernández, Fernández, & Baptista (2014); estos señalan que “Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se da éste, o por qué dos o más variables están relacionadas”.

Por tal motivo, en este artículo se explica la relación entre la aceptación de Colombia a la OCDE con su nivel de competitividad logística a nivel portuario, para ello se realiza una revisión en la base de datos de la OCDE, de los actuales comités que aprueban el ingreso del país y los que aún no lo aprueban, posteriormente se efectúa un comparativo de competitividad gracias a la revisión de aspectos logísticos e infraestructura en la información proporcionada por las sociedades portuarias administradoras de Puerto Santos y Cartagena respectivamente en sus informes oficiales, con el propósito de analizar finalmente las recomendaciones que servirán como respuesta a la pregunta de investigación.

El análisis bibliográfico es fundamental para este tipo de investigación, pero debido a la actualidad de la temática, existe poca información documentada en fuentes secundarias, por ello el análisis del contexto es de carácter cualitativo basado en publicaciones de páginas oficiales, con el cual se busca determinar la relación entre las variables objeto de estudio.

### **4. RESULTADOS**

#### **4.1. Diagnóstico de requisitos aprobados por la OCDE para el ingreso de Colombia**

Para el ingreso a la organización, Colombia debe ser aprobada por 23 comités, los cuales evalúan si el país está en condiciones de desarrollo y competitividad con sus países miembros.

A inicios del mes de mayo del presente año, 22 de los 23 comités han sido aprobados, generando un visto bueno por la organización, confiabilidad y expectativa positiva para el país, para finales del primer semestre de 2018 se generaría evaluación del comité de comercio, que es el comité pendiente.

**Tabla 4: Comités evaluados por la OCDE para el ingreso de Colombia**

<b>Comité</b>	<b>Aprobado</b>	<b>Pendiente</b>
Comité de Agricultura	X	
Comité de Asuntos Fiscales	X	
Comité de Comercio		X
Comité de Competencia	X	
Comité de Economía Y Desarrollo	X	
Comité de Educación	X	
Comité de Empleo, Trabajo y Asuntos Sociales	X	
Comité De Estadística	X	
Comité De Gobernanza Pública	X	
Comité de Gobierno Corporativo	X	
Comité de Inversión	X	
Comité de Mercados Financieros	X	
Comité de Pesca	X	
Comité de Política Ambiental	X	
Comité de Política Científica y Tecnológica	X	
Comité de Política del Consumidor	X	
Comité de Política Regulatoria	X	
Comité de Política de Desarrollo Territorial	X	
Comité de Política y Economía Digital	X	
Comité de Químicos	X	
Comité de Salud	X	
Comité de Seguros y Pensiones Privadas	X	
Grupo de Trabajo Sobre Cohecho en Transacciones Comerciales Internacionales	X	

Fuente: elaboración propia

El comité de comercio ha sido uno de los comités más desafiantes para Colombia, ya que la aprobación de este depende de la capacidad logística e intercambio con el comercio internacional, tema en el que se ha trabajado fuertemente los últimos años.

#### 4.2. Comparativo del puerto de Cartagena y el Puerto de Santos

La infraestructura y costos aduaneros son los factores en los que el puerto se ha enfocado en fortalecer, con el comparativo realizado se identifica esos indicadores claves en que el puerto presenta ventajas y desventajas que tiene el Puerto de Cartagena frente al Puerto de Santos.

El comparativo se realiza en dos secciones, la primera es una tabla de los costos aduaneros representativos de los puertos de estudios, en el que se enfoca segmentos críticos en los que se deberían ser atendidos con mayor prioridad, y en la segunda, se dan a conocer la infraestructura de ambos puertos, en donde la capacidad instalada es una de las fortalezas más representativas de estos, pero también se refleja de punto de desventaja del puerto, como lo es el acceso al puerto.

**Tabla 5: Comparativo de costos aduanero entre el Puerto de Santos y el Puerto de Brasil.**

<b>Puerto De Cartagena</b>		<b>Puerto De Santos</b>	
<b>SERVICIOS</b>	<b>UD \$</b>	<b>SERVICIOS</b>	<b>UD \$</b>
Utilización de la infraestructura para contenedores 20' y 40' llenos o vacíos por unidad movilizada	2,00	Utilización de la infraestructura, por movimiento utilizado por la embarcación por tonelada.	0,90
Utilización de la infraestructura por movimiento para Llenado/Vaciado/Inspección vía terrestre	8,00	Utilización de la infraestructura, por movimiento utilizado por la embarcación por contenedor de carga.	16.8
utilización de la infraestructura terrestre por carga suelta o granel, por tonelada movilizada	0,20	Utilización de la infraestructura terrestre para el movimiento de carga general suelta o unificada, excepto en contenedor, en las cunas	1,26
Tramite Documental por Fuera de Cut Off	78.86	Por unidad de certificado referente a cada partida de carga o por servicio de procesamiento de pedidos parcelados para la entrega de lotes o el fraccionamiento del conocimiento de las mercancías de importación, siempre que la solicitud de entrega, la documentación de importación o de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior, con excepción de la última, referente al saldo del lote	18,19

Emisión de duplicados de facturas	22,78	Por la separación de las tasas generalmente cobradas en conjunto, por factura	2,60
-----------------------------------	-------	---	------

Fuente: elaboración propia a partir de Puerto Cartagena y Puerto de Brasil.

**Tabla 6: Comparativo de infraestructura y capacidad del Puerto de Santos y el Puerto de Brasil**

<b>Infraestructura y capacidad del puerto de Cartagena</b>				<b>Infraestructura y capacidad del puerto de Santos</b>	
<b>SPRC</b>		<b>Contecar</b>			
Capacidad anual	2 millones de TEU	Capacidad anual	3.2 millones de TEU	Capacidad anual	3.5 millones de TEU
Atiende buques de hasta	16.000 TEU	Atiende buques de hasta	16.000 TEU	Calado	15 MT
Profundidad de la dársena	16.5 metros	Profundidad de la dársena	16.5 metros	Muelles de amarre	1.2 KM
Muelles	Un muelle de hasta 700 metros para barcos de hasta 180.000 toneladas de peso	Muelles	Un muelle marginal de 1.000 metros.	Grúas de muelle	15 Grúas pórtico
	Dos espigones para barcos <i>feeder</i> de 186 y 202 metros	Grúas de muelle	13 grúas pórtico STS con alcance de hasta 22 contenedores de manga y capacidad <i>twinlift</i> para descargue simultáneo de dos contenedores de 20 pies	Profundidad del Canal:	31 - 35 pies 9.4 - 10 metros
Grúas de muelle	8 grúas pórtico STS con alcance de hasta 22 contenedores de manga y capacidad <i>twinlift</i> para descargue simultáneo de dos Contenedores de 20 pies.	Área de patio	90 hectáreas con más de 58.000 celdas de almacenamiento de contenedores apilados hasta por 6 de alto.	Profundidad del Muelle de carga:	16 - 20 pies 4.9 - 6.1 metros
	3 grúas móviles de 100 toneladas de capacidad.	RTGs	60 grúas RTGs eléctricas que operan de forma silenciosa y cero emisiones de CO <sub>2</sub> .	Profundidad del Marea media:	1 pie
	25 hectáreas con más de 30.000 celdas de almacenamiento de contenedores	Tomas para refriger	2.400 tomas equipadas con asesores para monitorear las temperaturas y la		

Área de patio	apilados hasta por 6 de alto.	ados	carga en tiempo real.	Profundidad del Anclaje:	31 - 35 pie 9.4 - 10 meters
RTGs	32 grúas RTGs eléctricas que operan de forma silenciosa y cero emisiones de CO2.	Tracto camiones	120 tracto camiones para el transporte interno de la carga.	Profundidad del Terminal petrolero:	21 - 25 pie 6.4 - 7.6 metro
Tomas para refrigerados	1.500 tomas equipadas con sensores para monitorear las temperaturas y la carga en tiempo real.	Bodegas / CEDI	80.000 metros cuadrados.	Acceso al puerto	Ferreas: Ferrobán y MRS Terrestre: Autopista Anchieta e Inmigrantes
Tracto camiones	81 tracto camiones para el transporte interno de la carga.	Puerta	12 carriles equipados con Tecnología OCR y quioscos.		
Puerta de acceso de camiones	6 carriles equipados con tecnología OCR, portales de detección de radiación y quioscos de autoservicio.				
Acceso al puerto		Terrestre: carretera troncal de occidente			

Fuente: elaboración propia a partir de Revista Ingeniería Naval (2017).

### 4.3. Sugerencias para la mejora competitiva del puerto de Cartagena frente al puerto de Santos para el ingreso de Colombia a la OCDE.

Con la evaluación de los diferentes comités, Colombia ha podido demostrar que es un país que está a la vanguardia y que se encuentra realizando pasos grandes en el sendero del desarrollo global, se sugiere analizar estrategias, métodos de crecimiento económico y social de países miembros de la OCDE, siendo estos guías para futuras decisiones a tomar.

Los proyectos de reconstrucción y modernización de las carreteras nacionales son el principio para mejoras de accesibilidad a el puerto, la cual es uno de los principales puntos del proceso que presentan falencias, para este requerimiento se sugiere impulsar el desarrollo de proyectos como lo es el Tren de Integración Caribe, el cual le generaría a la región Caribe del país, acelerar tiempos de entrega y disminuir costos de transporte. Además de generar estrategias de integración y conexión con demás proyectos ferroviarios del país, como lo es el de Antioquia, Bogotá y Cali.

Con las inversiones y adecuaciones realizadas al puerto en los últimos años, le ha permitido

a este, estar en la capacidad de recibir y despachar buques y embarcaciones de gran magnitud; los costos aduaneros y portuarios no son preocupantes pero tampoco los más competitivos, con el comparativo de costos, se sugiere, realizar e implementar la metodología Six Sigma, la cual está enfocada en la mejora de procesos eliminando o disminuyendo falencias en dichos procesos, buscando así fortaleciendo el puerto en este requerimiento.

## 5. CONCLUSIONES

Los requerimientos que se destacan para la competitividad del Puerto de Cartagena son la infraestructura y costos aduaneros; para el Puerto, la infraestructura está en mejora, la ampliación e integración de nuevos sistemas tecnológicos le ha permitido ser un puerto potencial para el comercio y tránsito entre continentes, pero su acceso es un obstáculo, el cual se debe convertir en una fortaleza. El mal estado de las carreteras y la falta de diversidad de medios de transporte, hacen los procesos más costosos y en mayores tiempos.

Con respecto al puerto de Santos, los costos aduaneros tienen algunos valores altos y otros muy competitivos, a pesar de las adversidades que presenta el puerto, este tiene una ventaja que los demás puertos colombianos, como lo es su ubicación y asociado con las inversiones que se han venido desarrollando, es el único puerto Colombiano del Atlántico con la capacidad recibir los buques enviados desde el Canal de Panamá, como destino de estos o transitorios para el comercio Europeo, quienes son los principales destinos del puerto de Santos.

El ser miembro de la OCDE, es pertenecer a una organización que impulsaría al país a ser una opción atractiva para el mundo, es un “Club” que, con su buen aprovechamiento, le generará ventajas significativas al país. El apoyo de los miembros podría convertirse en los pilares de un comercio emergente.

## 6. REFERENCIAS

Agencia EFE. (2018). Temer asegura en Davos que "Brasil está de vuelta" y más próspera y abierta. Recuperado de: <https://www.efe.com/efe/america/economia/temer-asegura-en-davos-que-brasil-esta-de-vuelta-y-mas-prospera-abierta/20000011-3502159>

Bobadilla J., Vanegas A. (2018). La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6540499.pdf>

Bravo, J. (2014). Sistema de transporte marítimo en Colombia. Recuperado de: [https://www.elmundo.com/porta/opinion/columnistas/sistema\\_de\\_transporte\\_maritimo\\_en\\_colombia.php#.XTsqSY5KjIU](https://www.elmundo.com/porta/opinion/columnistas/sistema_de_transporte_maritimo_en_colombia.php#.XTsqSY5KjIU)

CEPAL. (2014). Ranking de los cinco países latino americanos con mayor volumen en el movimiento de carga en el periodo del 2014. Recuperado de: [https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-de-puertos-los-top-20-en-america-latina-y-el-](https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-de-puertos-los-top-20-en-america-latina-y-el)

caribe-en-2014

CEPAL. (2017). Ranking de puertos. Los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2016. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2016>

CEPAL. (2018a). Ranking de movimiento portuario de contenedores 2017. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/notas/ranking-movimiento-portuario-contenedores-2017>

CEPAL. (2018b). Movimiento de carga en contenedores de los puertos de la región aumentó 6,1% en 2017. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-carga-contenedores-puertos-la-region-aumento-61-2017>

CEPAL. (s.f.). Acerca de la CEPAL. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/acerca>

El Heraldo. (2016). El puerto de Cartagena, a la altura de la modernización del Canal de Panamá. Recuperado de: <https://www.elheraldo.co/bolivar/el-puerto-de-cartagena-la-altura-de-la-modernizacion-del-canal-de-panama-290885>

Empresas que generan confianza. (s.f.). Grupo Puerto de Cartagena. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.co/empresas/grupo-puerto-de-cartagena>

Grupo Puerto de Cartagena. (s.f. a). Historia. Recuperado de: <https://www.puertocartagena.com/es/sobre-la-organizacion/historia>

Grupo Puerto de Cartagena. (s.f. b). Sistemas y Tecnología. <https://www.puertocartagena.com/es/ventajas-competitivas/sistemas-y-tecnologia>

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (1997). *Metodología de la Investigación*. México: McGRAW-HILL. Recuperado de: <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

Bermudez, J. B., Castañeda, M. C., & Valencia-Arias, J. A. (2014). El papel de la integración Universidad-Empresa-Estado como estrategia en el fortalecimiento de los sistemas regionales de innovación. *Revista Espacios*. 35(13), 1.

Londoño-Patiño, J. A., & Acevedo-Álvarez, C. A. (2018). El aprendizaje organizacional (AO) y el desempeño empresarial bajo el enfoque de las capacidades dinámicas de aprendizaje. *Revista CEA*, 4(7), 103-118. <https://doi.org/10.22430/24223182.762>

Manuel, P., Machado, G., Lozano, W., & Zuñiga, J. (2012). Superintendencia de Puertos y Transporte. Recuperado de: <http://www.supertransporte.blogspot.com/>

OCDE. (2018). Más información sobre la OCDE. Recuperado de: <https://www.oecd.org/centrodemexico/laocde/masinformacionsobrelaocde.htm#>

OCDE. (2015). Colombia: políticas prioritarias para un desarrollo inclusivo. Recuperado de: <https://www.oecd.org/about/publishing/colombia-politicas-prioritarias-para-un-desarrollo-inclusivo.pdf>

OCDE. (s.f.). Brasil y la OCDE. Recuperado de: <https://www.oecd.org/latin-america/countries/brazil/brasil-y-la-ocde.htm>

Ortiz-Ospino, L. E., & Caicedo-Consuegra, L. D. (2016). Competitividad en empresas de economía solidaria del Sector Agropecuario en el Departamento del Atlántico. *Revista CEA*, 2(3), 87-100. <https://doi.org/10.22430/24223182.267>

Porto de Santos. (s.f.). História. Recuperado de: <http://www.portodesantos.com.br/historia.php>

Presidencia de la República. (2015). Comités que evalúan a Colombia. Recuperado de: <http://www.colombiaenlaocde.gov.co/Paginas/Comites-que-evaluan-a-Colombia.aspx>

Puerto de Cartagena. (s.f.). Puerto de Cartagena. Recuperado de: <https://logistica424.wordpress.com/puerto-de-cartagena/>

Revista Ingeniería Naval. (2017). Los 10 puertos de América Latina y Caribe en tráfico de contenedores de 2017. Recuperado de: <https://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-de-america-latina-y-caribe-en-trafico-de-contenedores-2015>

Rodríguez-Lora, V., Henao-Cálad, M., & Valencia Arias, A. (2016). Taxonomías de técnicas y herramientas para la Ingeniería del Conocimiento: guía para el desarrollo de proyectos de conocimiento. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*, 24(2), 351-360.

Rojas, J. (2016). Retos laborales de Colombia para su ingreso a la OCDE. Recuperado de: [http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=rlaboral&document=rlaboral\\_bed9a214c3d64372ad61bfdebec61b74](http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=rlaboral&document=rlaboral_bed9a214c3d64372ad61bfdebec61b74)

Sector marítimo. (2016). Los 10 mayores puertos de América Latina y Caribe en tráfico de contenedores. Recuperado de: <https://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-de-america-latina-y-caribe-en-trafico-de-contenedores-2015>

Zuleta, L. (2017). Claves para entender el desarrollo portuario en Colombia. Recuperado de: <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/portico-la-bahia-es-el-futuro/articulo/claves-para-el-desarrollo-del-puerto-de-cartagena/546524>