

PUERTOS



Foto: Contecar

Contecar Cartagena.

INVERSIÓN E INNOVACIÓN: ÚNICO CAMINO PARA LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA



Por
Demetrio de Jesús Aguas Medina
Editor General

El mundo presenta cambios de diferente índole: políticos, modelos económicos, tratados internacionales de partes de gobiernos regionales en temas comerciales, acuerdos de cooperación, guerras civiles, lucha contra el narcotráfico, emigración y otros que afectan el comportamiento en algunas regiones y países.

Todos estos influyen indicadores tales como el desempleo, la falta de inversión y la poca capacitación, entre otros. Se descuida la educación, afectando el conocimiento como factor importante para el crecimiento de la sociedad; la progresión enorme de la tecnología se ha convertido en otro factor a tener en cuenta, la implementación de nuevas herramientas representa el elemento diferenciador en el crecimiento de la economía, esto amarrado a políticas de Estado que aseguren la inversión en este punto.

Se sabe que los grandes retos están en la implementación de tecnología con inversiones claves. Esto se debe hacer con innovación en los procesos; la forma de hacer las cosas, que aunque sean las mismas, debe ser más eficiente, efectiva y competitiva ante lo que se presenta en el ámbito global, las nuevas tecnologías están disponibles a este nivel.

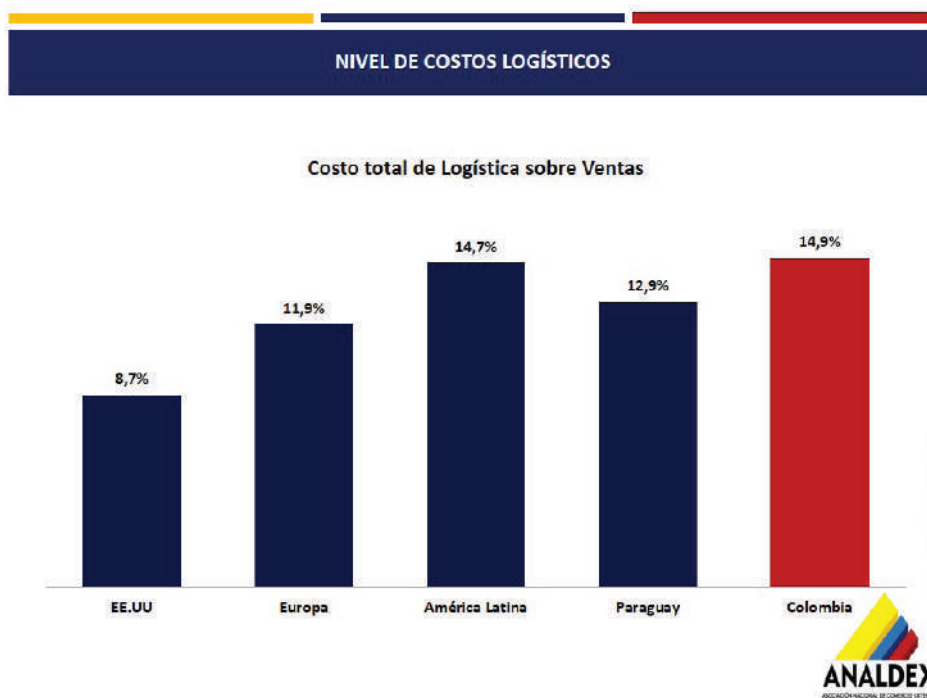
Uno de los sectores que ha sido determinante en el mundo es el transporte. La logística, tanto en el turismo como el comercio, ha sido concluyente para el éxito; muchos países tienen contemplado como política invertir en los diferentes sectores del transporte. Así, Estados Unidos e Inglaterra se han caracterizado históricamente por tener las más poderosas y mejores

flotas navales del mundo, en el mar se han hecho fuertes con resultados apenas evidentes.

Si bien hoy se dice que más del 90 % de los productos se transportan vía marítima, todos los países deberían darle la suficiente importancia a este modo, sería la supervivencia de las naciones asegurar las provisiones que se convierten para algunos países en vitales para sus economías.

Al analizar la balanza comercial de Colombia, se evidencia la gran cantidad de productos que se importan por el Pacífico y el Caribe a través de los puertos de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, entre otros; pero gran la cantidad de volumen y dinero se refleja en los puertos de carbón y petróleo de Puerto Bolívar, Drummond y Coveñas para las exportaciones.

Sin embargo, los otros productos que produce Colombia se ven afectados por los costos de transporte. Según la Asociación de Comercio Exterior (Analdex), los costos logísticos de los productos en Colombia están en el orden del 14.9 % frente a otros países como Estados Unidos donde se encuentran en el 8.7 %, con el cual tenemos tratado de libre comercio. Esto representa una gran desventaja (ver Fig. 1).



Fuente: Analdex con datos DNE

Figura 1. Referencia del nivel de costos logísticos sobre ventas de países y regiones respecto a Colombia, según Analdex.

Este factor no se debe solamente a que Colombia tenga gran parte de la industria al interior del país, también es consecuencia de la poca inversión en los diferentes sectores del transporte multimodal. Analdex reporta para Colombia una calificación

promedio de 3 sobre 7 en calidad de infraestructura de transporte, siendo evidente el férreo que tiene 1.4, el vial 2.7 y el portuario en 3.6. Otros países de la región como Chile tiene una calificación en puertos de 4.9.

CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE POR MODO 2015 - 2016					
	Promedio	Vial	Férreo	Portuario	Aeroportuario
1. Chile	4.4	4.9	2.4	4.9	5.2
2. México	4.0	4.3	2.8	4.3	4.7
3. Alianza Pacífico	3.6	3.7	2.1	4.1	4.6
4. Perú	3.2	3.0	1.9	3.6	4.1
5. Colombia	3.0	2.7	1.4	3.6	4.2

FUENTE WEF-Global 2015-2016

Nota: 7 es la calificación máxima

ANALDEX
ASOCIACIÓN NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR

Figura 2. Calidad de la infraestructura del transporte multimodal para la región, según Analdex para el período 2015-2016. (Fuente: WEF-Global 2015-2016).

Según el Banco Interamericano de desarrollo (BID), la inversión en el sector transporte de los países debería estar en un 5 % del producto interno bruto (PIB). En Colombia se encuentra alrededor del 3 % y requiere invertir más en infraestructura portuaria. La modernización de los puertos la están haciendo los privados como es el caso de las sociedades portuarias de Cartagena, Buenaventura y Santa Marta, como también El Cerrejón, en la zona Norte. Las inversiones se encuentran manifiestas en la construcción de nuevas instalaciones portuarias, tales como: Puerto de Aguadulce (B/tura), Sociedad Portuaria El Cayao, de gas natural licuado, y Puerto Bahía (C/gena).

En conversación con el Ministro de Transporte Jorge Eduardo Rojas, expresó que en los últimos seis años la cifra de inversión está por el orden de los US\$2.300 millones, representados en tecnología, patios de almacenamiento, grúas tipo pórtico para los grandes buques que hoy son tendencia mundial; haciendo énfasis en el casi medio billón de pesos invertido por el

Gobierno en los puertos, canales de acceso y dragados para mantener las operaciones del país, entre otros.

También expresó que los puertos no funcionan solos, ellos hacen parte de una cadena logística; no solo se deben construir carreteras, se está pensando en construir corredores logísticos donde intervenga el transporte multimodal.

Referente a estos temas fue entrevistado el Gerente de la Sociedad Portuaria Regional Cartagena (SPRC) Alfonso Salas Trujillo, recientemente galardonado con el Premio Nacional de Ingeniería de la Asociación Colombiana de Ingenieros por la obra *Repotenciación del Muelle de la SPRC*, Cruz Esmeralda en la categoría Excelencia a la Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar) del Consejo Colombiano de Seguridad (CCS), ocupando el quinto puesto en el ranking de puertos de Latinoamérica por el número de contenedores movilizados en 2016, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

¿Cuál es la percepción que tiene acerca del transporte marítimo en el mundo y en Colombia específicamente?

El vertiginoso crecimiento en el tamaño de las naves portacontenedores ha traído cambios muy marcados en la industria portuaria. En menos de 15 años se pasó de naves con un tamaño máximo de 6.000 TEU de capacidad a naves de 20.000 TEU y más. Estos cambios tomaron por sorpresa incluso a puertos de la primera economía del mundo, en donde hasta hoy continúan actualizándose y modernizándose puertos como los de Nueva York, Savannah, Baltimore y Charleston, entre otros.

De otra parte, la crisis económica de 2008 y 2009 impactó a la industria naviera y desencadenó en una serie de quiebras, fusiones, adquisiciones y alianzas que reconfiguran las posiciones de negociación entre actores cada vez más poderosos.

Todo ello genera fuertes presiones en las terminales portuarias que deben realizar inversiones para estar a tono con los cambios de la industria,

mantener e incluso mejorar la eficiencia de las operaciones con fletes competitivos, en un contexto donde la carga no ha crecido, por el contrario ha mermado y la frecuencia de llegada de los barcos disminuye porque se mueve más carga en menos viajes.

Adicionalmente, en la región se están expandiendo puertos en el Caribe, existe alguna expectativa por el puerto de Mariel en Cuba, por las decisiones que tome Panamá frente a su vocación de canal o de puerto, y por el impacto que generen las nuevas concesiones portuarias que se han entregado en Colombia. Hay una realidad objetiva y es que la carga es escasa, así que todos estamos en una competencia cada vez más fuerte y lo que tenemos que hacer como país es trabajar porque Colombia siga siendo un puerto importante para las líneas navieras, ofrecer servicios de calidad, potenciar nuestras fortalezas, superar nuestras debilidades, otorgar una estabilidad institucional que genere la confianza requerida para el comercio exterior y convertirnos en un país exportador que garantice carga de salida para las líneas navieras.

Inversiones 2010 - 2016 Concesiones ANI



En la actualidad enfrentamos un comercio estancado por múltiples factores, al tiempo que encaramos una revolución sin precedentes que está transformando la vida de las personas y la forma de hacer negocios, denominada “La Cuarta Revolución Industrial”. Hoy presenciamos cómo a partir de la tecnología y el manejo de la información la vida y el comercio tienen otras dinámicas, que plantean retos e interrogantes a la industria marítima. Un ejemplo de ello son los cambios tecnológicos en los barcos, donde confluyen dos factores importantes: tecnología y cambios en los modelos de negocio.

Hoy los barcos no solo tienen mayor capacidad para transportar más carga, sino que han incluido innovaciones en el diseño y en la ingeniería que permiten disminuir emisiones. Estos buques emiten menos emisiones que cualquier otro tipo de carga. Por cada tonelada transportada por kilómetro recorrido las emisiones son de tan solo 3 gramos, mientras que un avión genera 560 gramos de CO₂ y un camión 47 gramos.

Pero el cambio trascendental se evidencia en el modelo de negocio. Las líneas navieras necesitaban generar ahorros en el transporte marítimo y buscar economías de escala. El panorama que tenemos hoy es que mientras las líneas navieras construyen barcos más grandes para generar economías de escala, los puertos debemos invertir en grúas de mayor tamaño, zonas de maniobra más profundas, equipos y tecnología

más avanzada para recibir probablemente los mismos volúmenes, menores frecuencias de arribo y disminuir tarifas. Todo ello para reducir las distancias económicas y ofrecer un mejor servicio.

Así, el contexto portuario y marítimo está caracterizado entonces por un alto grado de incertidumbre y con pronósticos de un lento desempeño económico global, pero nos preparamos con optimismo para enfrentar el futuro con creatividad, innovación y la mejor capacitación para nuestro talento humano.

**HOY PRESENCIAMOS CÓMO A
PARTIR DE LA TECNOLOGÍA Y EL
MANEJO DE LA INFORMACIÓN
LA VIDA Y EL COMERCIO
TIENEN OTRAS DINÁMICAS,
QUE PLANTEAN RETOS
E INTERROGANTES A LA
INDUSTRIA MARÍTIMA.**



¿Qué se requeriría en Colombia para afrontar los retos de la competitividad mundial?

Prepararse con modernización e innovación en infraestructura y procesos es un imperativo en cualquier industria. Si no ofrecemos las condiciones mínimas para atender a los nuevos barcos, sencillamente ellos no llegarán. Pero es claro que la competitividad incluye muchos factores, y además de la tecnología que implementemos en el puerto la articulación institucional es fundamental para garantizar por ejemplo seguridad, no solo de la carga, también en los trámites y en los procesos; una estabilidad institucional que garantice acuerdos y compromisos a los actores del comercio exterior.

Y como dije en mi anterior respuesta, la capacitación del talento humano. La gente es el factor de cambio, de adaptación, de superación de escollos, de innovación y por eso se requiere de una apuesta permanente por un talento cada vez más capacitado y motivado a comprender que un puerto es un factor de desarrollo y bienestar para Colombia, Cartagena y cada una de sus familias.

¿Cómo vienen afrontando la competitividad los puertos en Colombia y específicamente la SPRC y Contecar?

Desde hace más de 10 años en la SPRC y en Contecar diseñamos un plan maestro con el que nos hemos venido preparando para afrontar los grandes retos presentes de la industria. La modernización

permanente de nuestros equipos, la innovación en los procesos y principalmente la capacitación al talento humano son los pilares de nuestra filosofía de trabajo, los cuales han dado resultados importantes para nosotros como empresa en la prestación de un servicio público con estándares de calidad internacional y para el país en materia de su competitividad y fortalecimiento de su comercio exterior. El Puerto de Cartagena ha sido reconocido en ocho ocasiones como el mejor puerto del Gran Caribe por parte de la *Caribbean Shipping Association* y se encuentra entre los 60 puertos más importantes del mundo.

Afrontar la competencia es no bajar la guardia, sentirse confiado de estar haciendo las cosas bien, entendiendo que siempre hay aspectos por mejorar, que siempre se puede ser mejor, con entusiasmo, preparación y visión de futuro, con la confianza de que el Caribe es el epicentro de las oportunidades de Colombia en el siglo XXI.

EL PUERTO DE CARTAGENA HA SIDO RECONOCIDO EN OCHO OCASIONES COMO EL MEJOR PUERTO DEL GRAN CARIBE POR PARTE DE LA CARIBBEAN SHIPPING ASOCIATION Y SE ENCUENTRA ENTRE LOS 60 PUERTOS MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO.

Terminal de contenedores Puerto de Buenaventura.



Foto: Compas