

## ENSAYO

### TRANSPORTE MARÍTIMO EN AMERICA LATINA, CASOS CHILE Y COLOMBIA

MIGUEL ANTONIO PARGA CHAVES\*

TERESA QUIMBAYO CANIZALES\*\*

NIDIA MILENA TINJACA\*\*\*

#### ABSTRACT

This essay on the conduct of maritime transport in Latin America, is an overview of the changing dynamics of international trade and its impact on shipping, analyzing how it has evolved from globalization, changes in the current scenario of the global economy, infrastructure, logistics, technology and information systems, based on the ideas of experts in the field, reviewing the history, current situation and trends in the management of transport and ports. This concern arises from knowing how countries have taken it to be competitive in trade in goods. Similarly, the shipping industry has developed new tools to achieve strategies that meet the needs of international trade. These strategies and how they have adapted are developed in this paper to highlight the progress in Latin America, particularly in the principal ports of Chile and Colombia, in terms of changes in thinking and attitude in the management of shipping in order to be at the forefront Latin American level.

\* Ingeniero de Sistemas, funcionario de la Dirección General Marítima, con 16 años de experiencia en transporte marítimo, se desempeña como responsable del área de Información de Marina Mercante.

\*\* Administradora de Empresas, funcionaria de la Subdirección de Marina Mercante-Dirección General Marítima se desempeña en el área de Transporte Marítimo-sección fletes.

\*\*\* Contador Público, se desempeña como contador Independiente – Departamento Financiero y Contable.

## RESUMEN

Este ensayo sobre el comportamiento del transporte marítimo en Latinoamérica, es una visión global sobre la evolución de la dinámica del comercio internacional y sus repercusiones en el transporte marítimo, analizando cómo ha evolucionado a partir de la globalización, de los cambios en el panorama actual de la economía mundial, de las infraestructuras, la logística, la tecnología y los sistemas de información, con base en los planteamientos de expertos en el tema, revisando los antecedentes, la situación actual y las tendencias en el manejo del transporte y los puertos. Esta inquietud surge por conocer la forma como los países lo han asumido para ser competitivos en el comercio de bienes. De igual manera, el transporte marítimo ha desarrollado nuevas herramientas, con el fin de alcanzar estrategias que cumplan con las necesidades del comercio internacional. Estas estrategias y la forma como se han adaptado, son desarrolladas en el presente documento, para exponer los avances en Latinoamérica, especialmente en los principales puertos de Chile y Colombia, en cuanto a los cambios de pensamiento y actitud en el manejo del transporte marítimo para poder estar a la vanguardia a nivel Latinoamericano.

**palabras clave:** contenedores, puertos pivotes o hubs, instalación portuaria, navieras, post panamax, globalización, economías en transición, economías en desarrollo, producto interno bruto

## INTRODUCCIÓN

En este ensayo se observa el panorama general de la demanda de los servicios de transporte marítimo en el mundo, y se realiza un análisis de la evolución del transporte marítimo mundial y latinoamericano, de acuerdo con el crecimiento de la economía y el comercio.

La liberalización de los mercados de la región y la globalización fomentaron la eliminación en materia de transporte y comercio, de una serie de medidas proteccionistas y permitieron la modificación de la legislación para facilitar a la inversión privada. En tal sentido, estas modificaciones mejoraron la competitividad de los puertos, pero aún existen obstáculos de infraestructura, operativos y jurídicos, entre otros, que repercuten en forma importante en la competitividad de nuestros productos en los mercados regionales y mundiales.

El avance de la economía y el comercio internacional de los países asiáticos, genera un nuevo orden mundial, que se está presentando según la UNCTAD (2008) con un nuevo comercio Sur – Sur, en el cual el pacífico latinoamericano toma relevancia ya que países como China, India, Sudáfrica y Brasil, de economías en transición, han ampliado su comercio con los países en desarrollo.

Este cambio en la dinámica del comercio internacional, se ha dado por una mayor liberalización del comercio, los nuevos procesos de producción a nivel mundial, la firma de tratados de libre comercio, los adelantos en las tecnologías de la información y comunicaciones, lo que generó cambios en los servicios de transporte, los servicios logísticos, las infraestructuras, las rutas y la construcción de buques.

El comercio de bienes de los países asiáticos con los países de la cuenca del pacífico latinoamericano, la ampliación en el tamaño de los buques, la ampliación del Canal de Panamá, ha modificado las tendencias del transporte en Latinoamérica, por lo cual algunos países han mejorado sus infraestructuras portuarias, los servicios logísticos dentro y fuera del puerto, mejorando la competitividad y ayudando al comercio internacional.

Este hecho, muestra como los puertos en Latinoamérica, han tenido importantes tasas de crecimiento en los últimos diez años, han ampliado la movilización de contenedores

y de las terminales para las cargas a granel, que muestran tasas de crecimiento superiores, impulsadas por la demanda de materias primas de los países asiáticos,

El crecimiento de las instalaciones portuarias en Latinoamérica, en un principio se realizó sin la planeación necesaria y por ello la logística y las vías de acceso a los puertos, no fueron tenidos en cuenta como instrumento para impulsar el desarrollo y el papel que desempeñaban los puertos como eslabón de la cadena logística en el proceso.

Por esto, los países de la cuenca del Pacífico insisten en el desarrollo de nuevos puertos que cumplan con la función de pivotes regionales, aprovechando las fortalezas que cada puerto tiene. Para ello se analizaron algunos de los principales puertos de Latinoamérica como San Antonio en Chile y Buenaventura y Cartagena en Colombia, con el fin de mirar su desarrollo, avances en infraestructura, ventajas y desventajas competitivas

## **TRANSPORTE MARÍTIMO EN AMERICA LATINA ¿PREPARADOS PARA EL NUEVO COMERCIO INTERNACIONAL?**

La globalización, concebida como la expansión de los mercados y de las potencialidades económicas de las sociedades, ha cambiado la evolución del comercio internacional, de las comunicaciones, de la tecnología y del transporte marítimo, que se ha adaptado a estos cambios, por ser es el medio más importante para el comercio de mercancías a nivel mundial y su comportamiento debe estar de acuerdo con el desarrollo mundial.

El desarrollo del comercio internacional, indicado en los informes de la United Nations Conference on Trade and Development- UNCTAD (2008) y UNCTAD (2009), refleja la continuidad en el cambio del panorama económico mundial, donde las economías con mayor crecimiento continúan siendo las economías en transición, que lo hicieron en un

5,4%, en el año 2008, respecto al 8,4% del año 2007 y las economías en desarrollo que crecieron en un 5,4% en el año 2008, frente al 7,3% del año 2007.

A pesar de la disminución observada en el PIB, es de resaltar el desempeño de China con el 11,4% en 2007 y el 9,0% en 2008 y de India con el 9,7% en 2007 y 7,3% en 2008, quienes a pesar de la disminución en su PIB, muestran en el informe de la UNCTAD (2008) que son algunos de los países que están impulsando el crecimiento del comercio mundial de mercancías, aumentando del 34% en 1997 a más del 40% en 2007. Para este año, 12 países de las economías en transición y de las regiones en desarrollo figuraron entre los 30 principales importadores y exportadores

El comportamiento de las economías desarrolladas, por el contrario, disminuyó al 0,7% en el 2008, con respecto del 2,5% en 2007 y del 2,8% en 2006, este hecho basado en la disminución del ritmo de la economía de los Estados Unidos y sus repercusiones en Europa y Japón.

Este comportamiento del comercio internacional en los años mencionados, ha modificado el desempeño del volumen de las importaciones y exportaciones por regiones y los informes de la UNCTAD (2008) y UNCTAD (2009) indican que China varió del 19,5% en las exportaciones para el año 2007 al 4,5% para el 2008 y 13,5% en las importaciones para el año 2007 al 8,5% para el año 2008, aún así, sigue siendo el país de Asia con el mejor crecimiento de su comercio internacional.

El crecimiento del PIB a nivel mundial va directamente relacionado con el incremento del transporte marítimo internacional, la UNCTAD (2008), señala que América Latina tuvo un incremento en el PIB per cápita del 4,9% durante el periodo 2003-2007, debido a la demanda de recursos naturales por parte de China y los demás países asiáticos. El comercio en este periodo aumentó a tasas del 8% y 10% para las importaciones y exportaciones respectivamente

En el informe de la UNCTAD (2009), se revisó el desempeño de las demás regiones, en el año 2008, América del Norte presentó un crecimiento del 1,5% para las exportaciones y - 2,5% para las importaciones, la Unión Europea no expandió sus exportaciones y sus importaciones tuvieron una disminución de 1,0%, y América Latina registro un incremento del 1,5% para las exportaciones y un incremento del 15,5% para las importaciones. Estos valores son menores a los presentados en el año 2007.

Este comportamiento en el comercio internacional y en los volúmenes de importación y exportación, reflejan en el informe de la UNCTAD (2008) como el comercio ha crecido entre las regiones en desarrollo y las regiones en transición, China, Brasil, India, México, Sudáfrica, República de Corea y la Federación Rusa, aumentando del 17% en 1997 al 23% en 2007, pasando de 686 millones de dólares en 1997 a más de 2 billones de dólares en 2007, siendo relevante que entre 2000 y 2006, se pasó en las exportaciones en los países de desarrollo del 39.5% al 45.9% en este periodo.

El mismo informe, señala cómo el cambio en la organización mundial a nivel comercial, modificó el comercio Norte-Sur y destacó el aumento del comercio Sur-Sur, en el cual China aporta en este desarrollo con la firma de más de cuarenta acuerdos comerciales en el año 2006.

Adicionalmente, La UNCTAD (2009) señala como

*"Las principales zonas de carga se encontraban en las regiones en desarrollo (60,6%), seguidas de las economías desarrolladas (33,6%) y los países con economías en transición (5,9%)".*

En el informe de la UNCTAD (2008) se refleja que para el año 2007, las cargas que principalmente se transportan, hacen referencia a los gráneles secos, la carga suelta y la carga contenedorizada. En estos tipos de carga se movilizan el 66,6% y en granel líquido se moviliza el resto, de un total de 8.020 millones de toneladas métricas.

Tabla 1. Tráfico marítimo mundial en los años 2006 y 2007, por tipo de carga y grupos de países.

Grupos de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Total	Crudos	Derivados	Carga seca	Total	Crudos	Derivados	Carga seca
<b>Millones de toneladas</b>									
<b>Mundo</b>	2006	7.652	1.802	792	5.057	7.761	1.929	839	4.993
	2007	8.023	1.866	815	5.341	8.032	1.963	839	5.230
<b>Economías desarrolladas</b>	2006	2.621	135	365	2.121	4.174	1.294	509	2.370
	2007	2.672	136	371	2.165	4.263	1.302	507	2.454
<b>Economías en transición</b>	2006	258	115	47	95	55	6	3	46
	2007	284	129	51	105	58	6	3	49
<b>Economías en desarrollo</b>	2006	4.773	1.552	380	2.841	3.532	629	327	2.576
	2007	5.069	1.602	393	3.074	3.712	655	329	2.728
<b>África</b>	2006	780	475	60	246	333	43	34	255
	2007	835	508	63	263	366	45	38	284
<b>América</b>	2006	1.090	272	70	748	341	49	51	241
	2007	1.176	271	73	833	351	52	55	244
<b>Asia</b>	2006	2.897	801	251	1.845	2.846	537	235	2.074
	2007	3.052	819	257	1.976	2.982	558	229	2.194
<b>Oceanía</b>	2006	7	4	0	2	12	0	7	6
	2007	7	4	0	2	13	0	7	6

Fuente: Recopilación de la secretaria de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes, el sector portuario y otras fuentes especializadas.

Adicionalmente, el comercio ha evolucionado hacia el transporte de mercancías manufacturadas que en el estudio de la UNCTAD (2008), presenta que el 70% del comercio mundial es de bajo volumen y elevado valor. Este transporte se lleva a cabo en contenedores, comercio que sigue aumentando notablemente con la construcción de buques portacontenedores de gran volumen y al aumento de las economías de escala, que se basan en el aprovechamiento de estos grandes volúmenes para reducir costos. Adicionalmente, el transporte de cargas a granel continúa y se ha ampliado por la demanda de materia prima generada por los países asiáticos, principalmente de China.

La UNCTAD (2008), refleja para América Latina una balanza comercial positiva de 103.000 millones de dólares, con respecto a las mercancías en la que representó un incremento del 27% con relación a 2005 y más del 80% respecto al año 2004. En términos globales, el aumento de la demanda de los productos básicos de la región y de los diferentes insumos para los productos intermedios y finales, ha favorecido la logística interna de la región, los puertos y al transporte marítimo. Para el año 2006, el

incremento en el comercio exterior fue de 1.200 millones de dólares (que corresponde al 45% del PIB de la región, registrando un aumento del 20% con referencia al 2005).

En él mismo informe, se especificó que la tasa promedio de crecimiento del transporte marítimo internacional en los últimos tres decenios, se calculó en 3,1%, con proyecciones de movimiento de 11.500 millones de toneladas para el año 2020 y 16.040 para el año 2031, respectivamente.

En cuanto al comercio de Asia y el Pacífico, se evidenció una inestabilidad notable. Es de anotar que el volumen de carga contenedorizada fue liderada por América del Norte (5.5 millones de TEU), seguida por Europa (4.2 millones de TEU) y la región de Asia y el Pacífico (3.8 millones de TEU), con respecto al tráfico marítimo intrarregional se registraron (4.2 millones de TEU) y con las demás regiones (1.2 millones de TEU). En el 2007 los mayores déficits comerciales medidos en TEU se presentaron en México y varios países del Caribe.

Como se mencionó anteriormente, el comercio de Asia con América Latina ha aumentado notablemente, la UNCTAD (2008), manifiesta que las importaciones provenientes de esa región en Colombia aumentaron 82%, en Argentina 78%, en Brasil 68%, en Chile 58% y en México 52%, durante dicho período. Las exportaciones fueron considerablemente inferiores, lo cual contribuyó al creciente desequilibrio comercial entre las regiones.

Adicionalmente, México disminuyó sus exportaciones en un 16% con América del Norte y las aumentó con Asia y el Pacífico en un 73% y un 45% con América Latina, mostrando que América Central y especialmente México, también está cambiando hacia el comercio con los países asiáticos y esto hace que México sea un país atractivo para el transporte marítimo internacional.



Este aumento en el volumen del comercio con Asia, ha generado también un aumento del transporte marítimo entre las dos regiones y ha creado desafíos para las líneas navieras, las instalaciones portuarias, las autoridades marítimas y portuarias de los países, en cuanto a la oferta de servicios, la facilitación y la ampliación de la infraestructura portuaria.

El informe de la UNCTAD (2009), registra el listado de las principales líneas navieras a nivel mundial que se relacionan en la tabla 2. Estas navieras se han consolidado a nivel mundial y están presentes en la mayoría de puertos de Latinoamérica. Las navieras que mostraron un crecimiento importante durante 2008, fueron MSC con un crecimiento del 20,5% y CMA-CGM con crecimiento del 18,9%.

Estas navieras representan el 69% de la capacidad total del transporte de contenedores y están conformadas por 14 líneas de Asia, 5 de Europa y 1 de Latinoamérica. Estas empresas cuentan con 9,447 buques, los cuales están en capacidad de movilizar 14.429.080 millones de TEUS.

**Tabla 2 Los 20 principales operadores de servicios de buques portacontenedores al comienzo de 2009 (Por número de buques y capacidad total de transporte (en TEU))**

Clasificación	Operador	País/territorio	Número de buques en 2009	Capacidad en TEU en 2009
1	Maersk Line	Dinamarca	426	1 740 936
2	MSC	Suiza	431	1 510 720
3	CMA-CGM Group	Francia	280	864 893
4	Evergreen	Provincia china de Taiwán	181	629 615
5	Hapag-Lloyd	Alemania	132	496 724
6	COSCON	China	141	491 580
7	APL	Singapur	128	470 901
8	CSCCL	China	121	431 582
9	MOL	Japón	109	387 107
10	Hanjin	República de Corea	83	365 605
<b>Subtotal</b>			<b>2 032</b>	<b>7 389 663</b>
11	OOCL	Hong Kong (China)	90	364 384
12	NYK	Japón	82	358 094
13	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	85	317 473
14	K Line	Japón	99	309 496
15	HMM	República de Corea	58	258 648
16	Hamburg Sud	Alemania	81	256 513
17	Zim	Israel	82	251 717
18	UASC	Kuwait	43	155 462
19	PIL	Singapur	76	147 985
20	CSAV	Chile	56	141 957
<b>Total 1 a 20</b>			<b>2 784</b>	<b>9 951 392</b>
<b>Flota mundial de portacontenedores celulares a 1° de enero de 2009</b>			<b>9 447</b>	<b>14 429 080</b>

*Fuente:* Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Containerisation International Online*, Fleet Statistics, disponible en <http://www.ci-online.co.uk>.

La UNCTAD (2008), describe que las estrategias que actualmente tienen las líneas de transporte marítimo para incrementar el servicio de sus buques, consisten en dos puntos básicos, el primero de ellos es el aumento del tamaño de los buques y el segundo, trabajar administrativamente bajo alianzas, fusiones o nuevas adquisiciones que eleven su capacidad de oferta. Las alianzas son la última opción tomada por este tipo de empresas, dado que lo que se busca es el control del sector a través de la compra de pequeñas o medianas empresas.

El nuevo comercio internacional, el hecho inminente de la ampliación del canal de Panamá, los acuerdos de transporte que realizan las grandes líneas navieras, han reestructurado el concepto de las infraestructuras portuarias a nivel mundial, y han impulsado el debate de la generación de nuevos centros portuarios y América Latina no es la excepción y por ello ha habido cambios en el manejo y conformación de los operadores portuarios a nivel mundial y a nivel latinoamericano.

Este cambio se ha dado de diferente forma y grado en cada país, pero todos con la finalidad de obtener eficiencia en la actividad debido a la competencia generada por la dinámica del comercio internacional. De acuerdo con Sánchez (2004), esta transformación comenzó con la incorporación de particulares como operadores de los principales puertos de Latinoamérica.

Este proceso que comenzó hace ya varios años, no se desarrolló de igual manera y por lo tanto, los resultados han sido diferentes, el mismo autor define las experiencias recogidas de acuerdo con la forma como los países llevaron a cabo estas transformaciones, en las cuales se observó que en algunos casos no existió planificación general y logística, no se resolvieron problemas como los accesos a los puertos, el manejo integral de la logística, la relación con las ciudades, el cuidado ambiental y los recursos marinos. Sin embargo, esta transformación generó mejoras en la competitividad de los principales puertos en Latinoamérica y reducción de costos de operación en los puertos.

De esta manera, los puertos empezaron a crecer de acuerdo con las inversiones realizadas. Este crecimiento y la competitividad lograda es clave para la reducción de costos del transporte marítimo. Sánchez (2005) evalúa los beneficios derivados de los avances en las infraestructuras y el transporte y cómo éstas tienden a mejorar sustentablemente el crecimiento del ingreso de un país.

De acuerdo con Sánchez (2005)

*“El precio de la gran mayoría de los bienes transados es exógeno para los países en vías de desarrollo. Si se encarece el transporte de las importaciones, implica una mayor inflación a causa del aumento en los costos de los bienes importados, lo cual en el caso de bienes intermedios y de capital aumentan también los costos de producción local. Si se encarece el transporte de las exportaciones, eso implica una reducción de los ingresos del país exportador o simplemente una pérdida de mercado, dependiendo de la elasticidad de la demanda y la disponibilidad de sustitutos. Estimaciones econométricas sugieren que una duplicación del costo de transporte de un país particular implica una reducción de su comercio en un 80% o incluso más”.*

Para Sánchez (2005), existe también un impacto sobre el crecimiento económico dado en menores niveles de inversión extranjera, menores exportaciones de servicios, menor acceso a la tecnología y conocimiento. Así como incidencia en el costo del transporte, América Latina paga el 8.57% del valor de las importaciones, por el valor del flete y el seguro, que corresponde a más del 40% a nivel mundial.

Adicionalmente, el autor expone que existe relevancia en competitividad, en el costo del transporte, en el manejo de la logística y en la seguridad y fiabilidad del servicio. Entre mejor se manejan estos temas, más se reducen los costos.

Sánchez (2005), también señala que el servicio de las navieras en los puertos también puede aumentar el valor de los costos de importación y exportación, por cuanto se

pueden aprovechar las economías de escala, además de disponer de un número mayor de arribos de buques que amplían las posibilidades de los exportadores.

Por lo tanto, se observa que con infraestructuras portuarias competitivas y un buen número de líneas navieras con una amplia cantidad de servicios, puede ayudar a disminuir el valor del transporte y mejorar la competitividad en el mercado global.

Con base en los planteamientos analizados para la dinámica del transporte, Martner (2010), indicó que para la década de 1990 en Latinoamérica, se comenzó un desarrollo portuario, en la mayoría de los casos sin bases sólidas y sin tener en cuenta otras disciplinas como la economía del transporte, la geografía, y la planeación regional. Este desarrollo portuario tenía en algunos casos, como finalidad la creación de puertos hubs o pivotes. Entendiéndose que existen tres clasificaciones de puertos pivote. El mismo autor los define como hubs globales, hubs regionales y hubs de intercambio.

De acuerdo con lo analizado anteriormente, los puertos de San Antonio, Valparaíso, Callao, Guayaquil, Manta y Buenaventura en el pacífico de América del Sur, Manzanillo, Lázaro Cárdenas en el pacífico mexicano y Cartagena, Colón, Balboa, Manzanillo, Freeport y Kingston en el Caribe son los principales puertos latinoamericanos y los que más han realizado inversiones y modificaciones para mantenerse en la vanguardia. Esto no desconoce que haya otros puertos que de igual manera han avanzado o están avanzando para mejorar sus capacidades.

Para la Comisión Económica para América Latina y el Caribe- CEPAL (2010), los 20 principales puertos de contenedores en América Latina y el Caribe, registraron un crecimiento de un 18.2% comparado con el primer semestre del 2009 y de un 9.6% en relación a la primera mitad del 2008, justo antes del inicio de la crisis económica. No obstante, se refleja que la recuperación no es igual para todos los puertos y en algunos casos no ha sido suficiente para obtener el nivel del año 2008, en algunos casos por los inconvenientes presentados por la congestión en los puertos y/o la conexión en la

parte terrestre, el desempeño no es igual para todos y se hace relevante la mediación de las autoridades portuarias y nacionales, en cuanto a la congestión portuaria y conectividad con el *hinterland* por el cual los puertos de la región se ven afectados.

Tabla 3 Ranking principales puertos de América del Sur, transporte de contenedores.

Rnk 1 Sem. 2010	Rnk 2009	PUERTO/ PORT	PAIS/ COUNTRY	TEU 1 SEM. 2009	TEU 1 SEM. 2010	Var. 2010/09
1	2	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port	Panamá	1.127.553	1.256.887	11,5%
2	3	Balboa	Panamá	904.953	1.209.312	33,6%
3	1	Santos	Brasil	1.030.855	1.206.532	17,0%
5	7	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar	Colombia	633.723	699.972	10,5%
6	8	Manzanillo	México	482.036	669.500	38,9%
13	15	Valparaiso	Chile	375.218	442.474	17,9%
14	14	San Antonio	Chile	373.505	441.550	18,2%
17	21	Lazaro Cárdenas	México	263.469	355.519	34,9%
22	16	Buenaventura	Colombia	297.311	294.322	-1,0%

Elaboración propia, recopilación datos de la CEPAL

Se observa que en el primer semestre del año 2010, el cluster portuario de la zona de Colón y Balboa, puertos de Panamá, ocuparon los primeros lugares, en el ranking como puertos contenedorizados, desplazando en el liderazgo al puerto de Santos-Brasil, principal puerto en el transporte de Contenedores de América Latina y el Caribe.

Del ranking de puertos de Latinoamérica, se observa cómo para la mayoría de los puertos existe un crecimiento en el volumen de TEU movilizados de dos dígitos, lo que muestra el interés de todos los puertos por mejorar su productividad, para mantenerse en el ámbito internacional.

Los principales puertos de Chile, Valparaíso y San Antonio tiene crecimientos del 17,9% y el 18,2% respectivamente, este hecho se debe principalmente al crecimiento sostenido del comercio exterior chileno y a los múltiples tratados de libre comercio que Chile ha firmado en los últimos años, como los firmados con Estados Unidos, Unión Europea, Corea del Sur y China.

Según la Universidad Politécnica de Valencia IIRSA (2003),

*“La apuesta chilena por el modelo de apertura económica como motor del crecimiento, es comprensible la importancia que tiene para la economía y el sector portuario y la atención que le dispensa tanto desde el gobierno como desde el sector privado por su papel facilitador del comercio”.*

San Antonio ha logrado, en los últimos diez años, constituirse como el principal puerto industrial de Chile y uno de los principales de la costa oeste de Sudamérica, aumentando considerablemente su capacidad para movilizar contenedores y diversos tipos de carga. La inversión que en un principio hiciera el Estado, incentivó y sentó las bases del exitoso modelo de concesiones que surgiera hacia fines de los noventa, y que a través del esfuerzo público y privado lo ubica en una posición de privilegio en la región. Las principales navieras del mundo operan en sus instalaciones y cubren más de 135 destinos en los cinco continentes transportando cobre y subproductos de la minería, fruta y productos agrícolas, automóviles, cargas de proyecto, gráneles líquidos y sólidos, entre otros.

La Universidad Politécnica de Valencia IIRSA (2003), ha observado que el liderazgo de Chile se ve fortalecido por su ubicación geográfica a sólo cien kilómetros de Santiago, capital de Chile, el centro industrial y de consumo más importante del país, y por la protección natural de sus aguas, que hacen de su bahía un lugar apropiado para que las operaciones portuarias se realicen sin contratiempos durante todo el año.

En el mismo escrito, se denota que dada la importancia de la inversión privada, sumada a una capacitada mano de obra, han potenciado notoriamente los niveles de eficiencia del puerto, lo que se refleja en el gran movimiento de contenedores por hora, cuyos estándares están dentro de los más altos a nivel mundial.

Se observa además, que la infraestructura actual del puerto ha generado importantes arribos de buques portacontenedores de más de 250 metros de eslora, que cuentan con áreas de respaldo para su expansión, áreas de depósito de contenedores, bodegas multi-cargas, servicio de reparación y suministro de contenedores entre otros, donde finalmente esto se logra con una logística integral, que permita la movilización de todo tipo de carga hacia y desde el interior del país.

De acuerdo con la CEPAL (2010) y observando los avances y la importancia de los puertos de América del Sur, entre ellos Colombia, con los puertos de Buenaventura y Cartagena, que reflejan comportamientos diferentes, mientras Cartagena presentó un crecimiento del 10,5% y se ubica en el quinto puesto, debido a su consolidación como puerto de transbordo, Buenaventura reflejó una disminución del 1%, debido a los problemas de congestión portuaria o conexión terrestre.

Según la Universidad Politécnica de Valencia IIRSA (2003), éste comportamiento en parte, se ha generado debido a los cambios obtenidos respecto a la legislación del sistema portuario, que inició con la Ley 01 de 1991, Estatuto de Puertos Marítimos a través, del cual se otorgó la oportunidad a entidades públicas como privadas de constituir empresas con el fin de operar, planificar, administrar y explotar la actividad portuaria.

En el mismo documento se define el sistema portuario colombiano que está dirigido por las siguientes entidades en cúspide: Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES- el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transportes

(Supertransporte), la comisión reguladora de transporte, quienes son los entes reguladores del manejo y control de los puertos en Colombia.

Al igual que los principales puertos de América Latina, estos cambios permitieron, que Cartagena actualmente, pueda contar en la Sociedad Portuaria Regional (2010) con una infraestructura de 2 grúas pórtico Superpost Panamax de 70 toneladas, 2 grúas Post Panamax de 50,6 toneladas, 2 grúas móviles de 100 toneladas, 2 basculas de pesaje, almacenes frigoríficos con capacidad para 7000 pallets, Muelle polivalente de 405 m. de longitud de atraque y 11 m. de calado, Superficie total de 130.616 m<sup>2</sup>, Tinglado de 6.000 m<sup>2</sup> de superficie y 50 m. de luz libre, Terminal de RENFE, alumbrado, tacón Ro Ro, instalación de descarga de cemento a granel, lo que lo hace un puerto polivalente facilitando el ingreso de diferentes tipos de cargas.

Adicionalmente, el puerto de Cartagena cuenta con otras instalaciones portuarias, tales como Muelles el Bosque, CONTECAR (SPRC), Mamonal, entre otros, que ofrecen a los exportadores e importadores conexión directa con 288 puertos en 78 países.

Según la Universidad Politécnica de Valencia IIRSA (2003), Cartagena se encuentra en la parte noroccidental de Colombia, en la costa del Caribe, a 281 millas de Panamá. Se trata de una óptima localización, muy cerca de las grandes rutas transoceánicas que cruzan el canal de Panamá. Esta ubicación facilita como principales destinos de las exportaciones a la costa Atlántica de Norte América, junto con la costa Atlántica de América del sur y la región del Caribe representando así el 45% de los destinos; Norte de Europa, la costa pacífica de Sur América y América Central representando el 55%. En cuanto a las importaciones Norte de Europa, la costa atlántica de Norte América, la costa Atlántica de América del Sur y Estados Unidos – Golfo de México. El principal movimiento de carga que se maneja es la carga en contenedor, seguido de la carga general y en mínima proporción los gráneles.



Adicionalmente, el autor expone, que dentro de las ventajas del puerto está la proximidad del canal de Panamá, que facilita la captación de transbordos, bahía grande y segura, competencia introportuaria en el puerto que induce eficiencia y la mayor oportunidad que se posee, es la estructuración del crecimiento de tráficos de transbordo a costa de puertos más caros como Manzanillo o Kingston.

Pero de igual forma para el mismo autor, existen puntos débiles tales como: elevada heterogeneidad de los componentes de la cadena logística, bajos niveles de capacitación y profesionalismo de algunos de ellos, falta de calado en el canal de acceso, falta de espacio para crecer tierra dentro, lejanía de los principales puntos de carga (Medellín, Bogotá) e inseguridad en el transporte.

En el pacífico, se encuentra el puerto de Buenaventura, próximo al canal de Panamá, de acuerdo con la información de la Sociedad Portuaria de Buenaventura (2010), el puerto tiene como ventajas que se encuentra equidistante entre Vancouver y Valparaíso, cerca de las principales rutas marítimas norte a sur y de oriente a occidente. Así mismo, el puerto ha ampliado su infraestructura y cuenta con 2 líneas de muelle de 1254 metros, y de 525 metros, 2 grúas pórtico, una grúa portacontenedores de patio, 2 grúas móviles y 8 básculas que oscilan entre 32 y 100 toneladas. Adicionalmente, en el puerto se están llevando a cabo los trabajos de perfilado del cantil de franja marginal al muelle mediante la relimpia de los puestos de atraque en el Terminal Marítimo de Buenaventura.

Adicionalmente, se han abierto nuevas instalaciones portuarias en el puerto de Buenaventura, tales como TECEBUEN y CEMAS, lo que ampliará las capacidades de puerto.

Según la Universidad Politécnica de Valencia IIRSA (2003), el puerto de Buenaventura dentro de sus ventajas presenta su cercanía al Canal de Panamá, cerca de las rutas marítimas principales, cercanía de los centros de producción y consumo, terminal

especializado de contenedores (TECSA), con la creación de este organismo se aumentó el rendimiento del manejo y el volumen de los contenedores de la mercancía.

De igual manera contempla las siguientes desventajas: canal de acceso con limitaciones de calado, ajuste de salidas y entradas según las mareas, vía de acceso terrestre al puerto, logística de entrada y salida de transporte terrestre generando restricciones, inseguridad fuera del puerto, parqueadero, problemas sociales.

De acuerdo con lo anterior, se deduce que a pesar de la buena ubicación de los dos puertos, existen grandes deficiencias como baja inversión en la infraestructura de la malla vial, dejando de esta manera dificultad en el acceso de la mercancía, aumento de tiempos de entrega y poca capacitación para los actores intermediarios del comercio exterior involucrados en el proceso.

No obstante, analizando el comportamiento de los puertos de San Antonio, Cartagena y Buenaventura, se concluye que estos puertos han crecido en infraestructura, mejorado sus tiempos operativos y el manejo de la cadena logística, a partir de las reformas legales, de infraestructura, logística y transporte, obteniendo beneficios, creciendo en eficiencia y eficacia, reduciendo las tarifas, los tiempos de espera, en pocas palabras, estos puertos se mantienen en la vanguardia en el desarrollo del transporte marítimo latinoamericano, pero se debe tener en cuenta que los puertos anteriormente mencionados, no cumplen todos los requisitos para ser puertos hub o pivotes.

Actualmente, los puertos de mayor calado en América Latina son Manzanillo, Balboa, San Antonio (75 movimientos por hora), Lazaro Cardenas (40 movimientos por hora), San Vicente, Valparaíso, Callao y Guayaquil, algunos de estos puertos están trabajando para poder ser puertos pivote.

Sin embargo, en los países latinoamericanos de la cuenca del pacifico, se cuenta con proyectos para el desarrollo de megapuestos como los son: Manta en Ecuador, Isla San Lorenzo y Tacna en Perú, Melipilla y Puerto Angamos en Chile y Tribuga en Colombia.

## **CONCLUSIONES**

De acuerdo a los expertos y al análisis de sus puntos de vista, se muestra de manera precisa la importancia que tiene el transporte marítimo en el contexto internacional y nacional para la economía de los países.

Los efectos de globalización y los cambios en las modalidades del consumo y la producción mundial, han dado lugar a nuevas rutas para la movilización de carga, las conexiones intrarregionales e interregionales con trayectos Norte - Sur y Sur - Sur están en acelerado aumento.

La ampliación del Canal de Panamá, abrirá nuevas oportunidades para la prestación de servicios por buques más grandes, el crecimiento del tamaño de los buques tiene implicaciones importantes para los puertos, ya que restringe el tipo de rutas que pueden atender una escala en función de su capacidad de infraestructura (calado, longitud de amarraderos, tipología de grúas (pórtico y grúas móviles) para recibir buques de mayor porte.

Pese al éxito de la participación del sector privado en el negocio de los puertos y a un creciente tráfico portuario, el acceso a las instalaciones portuarias y al interior del territorio, se ha convertido en un factor esencial para el transporte y la eficiencia portuaria. Es necesario hacer considerable hincapié en el desarrollo de la infraestructura para mejorar la accesibilidad al interior del territorio desde los puertos.

Colombia presenta notables desventajas competitivas en la calidad de infraestructura férrea, vial y aeroportuaria y los principales centros productivos se encuentran lejos de

los puertos y la provisión de infraestructura es percibida como uno de los factores más desfavorables a la hora de realizar negocios en el país.

La capacitación de recursos humanos es fundamental, tanto para saldar tanto la brecha existente en materia de profesionalización entre sectores, como para atender las nuevas exigencias tecnológicas del mercado y la adopción sistemática y planificada de sistemas inteligentes de transporte, permitirá optimizar las operaciones de transporte y dar respuesta de esta forma a los requerimientos del mercado.

Los puertos de América Latina y el Caribe, han tenido importantes tasas de crecimiento en los últimos diez años, tanto en la movilización de contenedores, toneladas, así como en competitividad de operaciones e infraestructura.

Los puertos principales de Chile y Colombia, San Antonio, Buenaventura y Cartagena se encuentran entre los veinte mejores de Latinoamérica y tienen proyectos de inversión a corto y mediano plazo, que los mantendrán en un buen lugar a nivel latinoamericano.

## **BIBLIOGRAFIA**

United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD (2008). El transporte marítimo en 2008, pp 2-33. New York y Ginebra. Disponible en [http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2008\\_sp.pdf](http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2008_sp.pdf). Consultado el 19 de febrero de 2011.

United Nations Conference on Trade and Development- UNCTAD (2009). El transporte marítimo en 2009, pp 1-27. New York y Ginebra. Disponible en [http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2009\\_sp.pdf](http://www.unctad.org/sp/docs/rmt2009_sp.pdf). Consultado el 22 de febrero de 2011.

Sánchez, R. (2004). Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente, pp. 17-20. Santiago de Chile. Disponible en:

<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/7/20607/lcl2227e.pdf>. Consultado el 22 de febrero de 2011.

Sánchez, R. y Wilmsmeier, G. (2005). Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados, pp. 12. Disponible en: <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/9/22599/lcl2360e.pdf>. Consultado el 4 de marzo de 2011.

Martner, C. (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México. pp. 320-328. En: <http://convergencia.uaemex.mx/rev52/pdf/13-CarlosMartner.pdf>. Consultado el 1 de marzo de 2011.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe- CEPAL (2010). Movimiento portuario contenedorizado de América Latina y el Caribe - Primer Semestre 2010. En; <http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/9/41089/P41089.xml&xsl=/Transporte/tpl/p1f.xsl&base=/transporte/tpl/top-bottom.xsl>, Consultado el 26 de febrero de 2011.

Universidad Politécnica de Valencia IIRSA (2003). Estudio: Evaluación de los principales puertos de América del Sur, pp.77-127. En [http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mad\\_eppas.pdf](http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mad_eppas.pdf). Consultado el 23 de febrero de 2011.

Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (2010). Disponible en: <http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/9A05CC0162827D35052573B10078B7A1> . Consultada el 5 de marzo de 2011.