



BOLETÍN

020 – NOTICIAS Y ACTUALIDAD

Más competitividad para los TLC que ha firmado Colombia

El país requiere tener en óptimas condiciones vías y puertos para movilizar eficientemente la carga.

Desde que en Colombia se empezó a hablar de tratados de libre comercio se sabía que no contábamos con la infraestructura adecuada para ser competitivos, en medio de las exigencias internacionales.

Al respecto, hay que analizar la capacidad de los principales puertos del país para soportar el incremento de carga que se generará de la mano con los TLC.

Andrés Castellanos, profesor de la Escuela de Negocios de la Universidad del Norte de Barranquilla, dice que nuestras terminales marítimas hacen todo lo necesario para ser competitivas, de hecho llevan 100 días y no se han presentado represamientos. Se espera que sólo el comercio con Estados Unidos, por concepto de la entrada en vigencia del acuerdo, aumente 13%, lo que permitirá liberar espacio rápidamente para poder manejar más mercancías.

“Para eso hay que actualizarse, desde el punto de vista de equipos, pues cada vez van a llegar buques de mayor tamaño.

Para ello estas infraestructuras se están preparando para recibirlos y optimizar todo lo relacionado con el manejo y tránsito de las mercancías por sus instalaciones...#157;”, señala Castellanos, especialista en gestión y planificación portuaria.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

En general, los puertos colombianos trabajan e invierten en lo que les corresponde.

Medellín: Cl. 35A 66A 37 PBX (4) 3501200 Fax (4) 2659075

Apartadó–Barranquilla–Bogotá–Buenaventura–Cartagena–Cúcuta–Ipiales–Manizales–Santa Marta



Sólo en la región Caribe han hecho gestiones cercanas a los 250 millones de dólares en compra de equipos, grúas, cabezas tractoras, reparaciones de infraestructura, rediseños de layout, construcción o mejoramiento de bodegas, entre otros.

Las principales dificultades se encuentran en el espacio, pues la mayoría de estas terminales están en zonas que ya no permiten su expansión. Pero en algún momento será necesario desarrollar nuevas instalaciones, y van a tener que ir especializándose en el manejo de las cargas.

“El multipropósito ya cumplió su función y es hora de aprovechar los pocos espacios de manera más eficiente y especializada...#157;”, agrega.

Dos razones fundamentales exigirán puertos más grandes.

Por un lado, los TLC que Colombia está firmando, en el marco de una política comercial que pretende incrementar las exportaciones en un 25% del PIB en el 2023 (actualmente representan el 15%); y por otro, la ampliación del Canal de Panamá llevará a que, en un futuro cercano, los buques que surquen el Caribe sean de mayor tamaño y, por lo tanto, con más capacidad de carga.

Según un estudio preliminar, los barcos de 60 mil toneladas que navegan por el Caribe podrían pasar a ser de 80 mil hasta 100 mil toneladas.

En el principal puerto granelero del Caribe (la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla), el buque de este tipo de mayor capacidad que recibe es de aproximadamente 25 mil.

Pero, cabe destacar, no es porque el puerto no pueda descargarlo sino porque la navegabilidad no lo permite.

Al respecto, Castellanos opina que la competitividad de las exportaciones colombianas no depende sólo de lo que hagan los puertos, sino también de factores asociados a la estructura que soporta el comercio exterior, sobre todo en el transporte y movilización de mercancías, así como en pasos que se deben cumplir para llevar a cabo las importaciones y exportaciones. En esto Colombia tiene enormes tareas pendientes.

“Las mejoras en las condiciones de infraestructura han sido lentas. De hecho, el segundo tramo concesionado de la Ruta del Sol se entregará en el 2016; y todo lo referente a carreteras, vías

Medellín: Cl. 35A 66A 37 PBX (4) 3501200 Fax (4) 2659075

Apartadó–Barranquilla–Bogotá–Buenaventura–Cartagena–Cúcuta–Ipiales–Manizales–Santa Marta



BOLETÍN

férreas y fluviales, que permitan el desarrollo intermodal de cargas, son básicas para ser competitivos...#157;, enfatiza Castellanos.

ES CLAVE LA CADENA DE MOVILIDAD

Para que los exportadores encuentren verdaderos beneficios en los TLC, los retos que deben afrontar están en los costos y tiempos con los que movilizan sus cargas. Por ahora, el único beneficio directo es el no pago de un arancel, pero esta es una mínima parte de su cadena logística.

“En cuanto nos demorem menos en mover cargas, menores serán los inventarios, y ahí empiezan los ahorros de dinero. En la medida que reduzcamos costos y tiempos, esas mejoras se verán trasladadas al producto, haciéndolo más competitivo e incrementando pedidos...#157;, indica Andrés Castellanos, de la Escuela de Negocios de la Universidad del Norte.

SE REFUERZA LA INVESTIGACIÓN

Desde la Escuela de Negocios de Uninorte se trabaja en un convenio con la Fundación Valenciaport, reconocida mundialmente por el exitoso programa ‘Puertos de primera’, bajo el modelo de la Marca de Garantía, a través del cual se busca trasladar al país estas experiencias y reforzar la formación e investigación del tema portuario y logístico en Colombia.

Además, el 25 de septiembre se realizará en la Uninorte el foro ‘Implicaciones de la seguridad portuaria en la logística internacional’, al que asistirán el Ministro de Industria y Comercio, el Director de la Dian, el Superintendente de Puertos y Transportes y otras autoridades portuarias. Será un espacio propicio para que los empresarios cuenten al Gobierno cuáles son sus necesidades.

SEPTIEMBRE 20 - EL COLOMBIANO



Medellín: Cl. 35A 66A 37 PBX (4) 3501200 Fax (4) 2659075

Apartadó–Barranquilla–Bogotá–Buenaventura–Cartagena–Cúcuta–Ipiales–Manizales–Santa Marta