

**DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL
DE TUMACO EN EL PERIODO 2000 – 2008**

DIANA LISET ILLESCAS GUEVARA

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO
SAN JUAN DE PASTO
2009**

**DIÁGNOSTICO SITUACIONAL DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL
DE TUMACO EN EL PERIODO 2000 – 2008**

DIANA LISET ILLESCAS GUEVARA

**Trabajo presentado como requisito para optar el título de Profesional en
Comercio Internacional y Mercadeo.**

Asesor:

Docente YHANCY CORAL

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO
SAN JUAN DE PASTO
2009**

Nota de responsabilidad:

Dr. GUIDO PANTOJA RODRIGUEZ

Profesor Jurado de Tesis

Dr. MANUEL IVAN ORTIZ RAMOS

Profesor Jurado de Tesis

San Juan de Pasto, Noviembre de 2009

DEDICATORIA

A mi madre Norma Guevara

A mis hermanos Franklin Illescas y Tania Illescas

A mi esposo Arnobis Torres

AGRADECIMIENTOS

A Dios por permitir llegar al final de esta meta.

A Ricardo Valencia por ser el imprescindible guía incondicional.

A todos los amigos y familiares que siempre me brindaron su apoyo.

RESUMEN

En el presente trabajo de investigación titulado DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO EN EL PERIODO 2000 – 2008, se tiene en cuenta todo el contenido investigativo sobre la problemática o factores que impiden el desarrollo y eficiencia del servicio portuario de nuestra región. Para recalcar algunos aspectos relevantes de esta práctica, es bueno tener en cuenta que los procedimientos en el que es preponderante la agilización y el servicio adicional que se le ofrece tanto al cliente nacional, como extranjero que entre otras cosas es de gran importancia la labor que desempeñan los funcionarios y esta recae sobre los profesionales en COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO, quienes manejan un perfil idóneo puesto que la formación es netamente el aspecto logístico y económico en el mundo empresarial de este nuevo milenio.

Por último las directrices logístico-comerciales que se señalan en el presente informe necesitan ser complementadas con el conocimiento práctico puesto que es el único mecanismo que nos lleva a tener claro cada uno de los procedimientos comerciales. Permitiendo en todos los aspectos acoger mecanismos y planes de desarrollo para nuestras regiones.

ABSTRACT

In the titled investigation work present CUSTOMERS THAT COMPLICATE THE QUALITY AND THE SERVICE IN THE CUSTOMS PROCESSES IN THE DIVISION OF FOREIGN TRADE OF THE LOCAL ADMINISTRATION OF CUSTOMS OF CALI, keeps in mind in all the process I practice that he is carries out in a customs context since the introduction of the merchandise to national customs territory to the he raise of the same one (he remains at the disposal of the Customs user).

To emphasize some prominent aspects of this practices, is good to keep in mind that the procedures of importing, export and I travel customs they apply to the perfection in the study object division, in this case THE DIVISION OF THE SERVICE TO THE FOREIGN TRADE is an area where themes are handled specifically to the commercial framework, that in fact is like each step that carries the merchandise in which The improvement and the additional service that him is offered so much to the national client, like the foreigner that among others things is of great importance the work that perform the officials and this he falls on the professionals in INTERNATIONAL TRADE AND MARKETING, who handle a suitable profile since the formation is clearly the economic and logistic aspect in the business world of this new millennium.

By I finalize the logistic-commercial guidelines that are indicated in the present report they need to be complemented with the practical knowledge since is the only mechanism that carries us to have clear each one of the commercial procedures.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	
1. TITULO DE LA INVESTIGACION.....	21
1.1. TEMA.....	21
1.2 PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN.....	21
1.2.1. Planteamiento del problema.....	21
1.2.2. Delimitación del problema.....	22
1.2.3. Formulación del problema.....	22
1.2.4. Sistematización del problema.....	23
1.3. OBJETIVOS.....	23
1.3.1 General.....	23
1.3.2 Específicos.....	23
1.4 JUSTIFICACION.....	24
1.5 MARCOS DE REFERENCIA.....	26
1.5.1. Marco espacial.....	26
1.5.2. Marco teórico.....	26
1.5.2.1. La dinámica marítima y portuaria en el comercio.....	27
1.5.2.2. Modelo gravitacional del comercio internacional.....	28
1.5.2.3. La globalización económica frente a la industria Marítimo.....	30
1.6 MARCO LEGAL.....	32

1.6.1. Las reglas marítimas del haya.....	32
1.6.2. La organización marítima internacional (OMI)	35
1.6.3. Normas marítimas en América latina.....	36
1.6.4. Decisiones de la comunidad andina de naciones sobre transporte marítimo.....	37
1.6.5. Ley1ª de 1991 estatuto de puertos marítimos o ley de privatización de los puertos en Colombia.....	38
1.6.5.1. Decretos reglamentarios del estatuto marítimo Colombiano.....	40
1.6.5.2. Normas de concesión portuaria nacional (INCO).....	42
1.7. MARCO CONCEPTUAL.....	42
1.8. FORMULACION DE HIPOTESIS.....	52
1.9. ASPECTOS METODOLOGICOS.....	52
1.9.1. Tipo de estudio.....	52
1.9.1.1 Descriptivo.....	52
1.9.2 Diseño de la investigación.....	53
1.9.2.1 Método deductivo.....	53
1.9.2.2. Método de observación.....	53
1.9.2.3. Método de análisis.....	53
1.9.3. Fuentes y técnicas de recolección de información.....	53
1.9.3.1. Fuentes primarias.....	53
1.9.3.2. Fuentes secundarias.....	54
1.9.3.3. Fuentes terciarias.....	54
1.9.3.4. Fuentes estadísticas.....	54

1.9.3.5. muestra poblacional para entrevista.....	54
2. TERMINALES MARITIMOS GLOBALES.....	56
2.1 OPERACIONES PORTUARIAS EN NORTE AMERICA.....	56
2.2 OPERACIONES PORTUARIAS EN EUROPA.....	57
2.3 OPERACIONES PORTUARIAS ASIATICAS.....	58
2.4 AUTORIDADES PORTUARIAS MUNDIALES.....	59
2.5 SITUACION PORTUARIA EN AMERICA LATINA.....	61
2.5.1 Eficiencia portuaria en América latina.....	62
3. LA ACTIVIDAD ECONOMICA EN COLOMBIA.....	65
3.1 ENTORNO INSTITUCIONAL.....	66
3.2 RESULTADOS OBTENIDOS.....	67
3.3 LOS RETOS POR ALCANZAR EN EL TRANSPORTE COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD.....	69
3.4 EL MODO DE TRANSPORTE TERRESTRE.....	69
3.5 EL MODO DE TRANSPORTE FLUVIAL.....	72
3.6 EL MODO DE TRANSPORTE MARITIMO.....	74
3.7 EL PANORAMA PORTUARIO MUNDIAL FRENTE AL PANORAMA COLOMBIANO.....	75
3.7.1 Consecuencias.....	76
4. SITUACION ACTUAL DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO.....	77
4.1 PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO COLOMBIANO.....	79

4.2	ANALISIS COMPARATIVO ENTRE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES COLOMBIANAS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO.....	81
4.3	EL PUERTO DE BUENAVENTURA.....	88
4.4	EL PUERTO DE TUMACO.....	90
4.5	HISTORIA DEL TERMINAL MARITIMO DE TUMACO.....	91
5.	DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE LA SOCIEDAD PORTARIA REGIONAL TUMACO.....	95
5.1	SITUACION ADMINISTRATIVA.....	95
5.2	SITUACION FISICA DE LAS INSTALACIONES.....	95
5.2.1	Ubicación de las instalaciones.....	95
5.2.2	acceso a las instalaciones.....	95
5.2.3	Situación de infraestructura.....	98
5.2.4	zona de taller y cobertizo.....	100
5.3	SITUACION OPERATIVA.....	103
5.4	SITUACION DE LA LOGISTICA PORTUARIA	104
5.5	SITUACION COMERCIAL DEL PUERTO.....	105
5.6	SITUACION FINANCIERA.....	106
5.7	DIFERENCIA ENTRE LOS PUERTOS NACIONALES Y LOS DEL PACIFICO COLOMBIANO.....	107
6.	PLAN GENERAL DE EFICIENCIA PORTUARIA DEL PUERTO DE TUMACO.....	109
6.1	ESTRATEGIAS DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.....	109

6.1.1	Contexto colombiano.....	109
6.1.2	indicadores de productividad y rendimiento del puerto de Tumaco.....	109
6.1.3	Indicadores de eficiencia.....	110
6.1.4	Indicadores de seguridad.....	110
6.1.5	Indicadores de protección ambiental.....	110
6.1.6	indicadores de competitividad.....	110
6.2	ESTRATEGIAS DE UN PLAN LOGISTICO DE SERVICIO AL USUARIO MARITIMO Y TERRESTRE EN EL PUERTO DE TUMACO.....	112
7.	PLAN DE MEJORAMIENTO DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.....	119
7.1	ESTRATEGIAS DEL PLAN DE MEJORAMIENTO PARA LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S. A.....	121
7.2	ANÁLISIS DOFA DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.....	123

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Variables de eficiencia portuaria.....	64
Tabla 2. Longitud de la red fluvial colombiana.....	73
Tabla 3 Movimiento carga del comercio exterior colombiano (2006).....	84
Tabla 4 Movimiento carga del comercio exterior colombiano (2005).....	84
Tabla 5 Total movimiento carga en Colombia.....	85
Tabla 6 Exportaciones no tradicionales de Nariño y Colombia (2003-2005).....	94
Tabla 7 Movimiento carga por zona portuaria (2008).....	111
Tabla 8 Volúmenes de principales productos de Tumaco y la costa de Nariño (2004).....	117
Tabla 9 Materia prima producida en la sierra de Nariño (2004).....	117
Tabla 10 DOFA.....	123

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Eficiencia portuaria de países Latinoamericanos.....	63
Gráfico 2 Inversión en infraestructura portuaria y vial (2004 – 2008).....	68
Gráfico 3 Distribución de la red vial por competencia. (2004).....	70
Gráfico 4 Estado red arterial de carreteras.....	71
Gráfico 5 Ingresos operacionales de las Sociedades Portuarias Regionales (2005 -2006).....	86
Gráfico 6 Comportamiento ingresos operacionales de las Sociedades Portuarias Regionales (2005).....	86
Grafica 7 Comportamiento ingresos operacionales de las Sociedades Portuarias Regionales (2006).....	87
Gráfico 8 Capacidad instalada de las Sociedades Portuarias Regionales (2006).....	87
Grafica 9 Evolución del comercio exterior por el Puerto de Tumaco (1996-2006).....	93
Grafica 10 Aprovechamiento en bodega de las Sociedades Portuarias Regionales (Junio 2008).....	113
Grafica 11 Eficiencia operacional de los puertos colombianos.....	114

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1 Mapa red arterial de carreteras en Colombia.....	71
Figura 2 Mapa ubicación de las principales Zonas Portuarias de Colombia....	82
Figura 3 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.....	88
Figura 4 Mapa puerto de Tumaco.....	90

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Formatos de entrevistas.....	132
Anexo B. Categoría de los puertos en el mundo.....	143
Anexo C. Organigrama de la Sociedad Portuaria de Tumaco.....	144
Anexo D. Notas financiera de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco.....	145
Anexo E. Carga Movilizada de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, Periodo 2007 – 2008.....	150

INTRODUCCIÓN

La estrecha relación entre el transporte marítimo internacional, los puertos y su zona de influencia, las redes viales terrestres (carreteras y ferrocarriles), las redes fluviales y el espacio aéreo y geostacionario, hacen importante la planeación del transporte multimodal y desde luego una política integral de puertos por cuanto estos, además de ser medios para la transferencia de carga en la red global de transporte, son motores de desarrollo nacional ya que estimulan el crecimiento industrial.

Los puertos marítimos desempeñan un papel destacado en el fomento del comercio internacional al generar actividades comerciales e industriales que contribuyen directamente al progreso económico del país y la región. El motivo de la existencia de los terminales marítimos (puertos marítimos) es la atención y el apoyo al desplazamiento y traslado de la carga entre los modos del transporte marítimo y terrestre. Los terminales facilitan la movilidad programada y sistemática de la carga entre buques y vehículos, que contiene los bienes de capital y de consumo comercializados por regiones y países. Los puertos nacionales e internacionales, manejan dos clases de carga: la primera que es la carga de contenerizada y la segunda la carga doméstica. La primera representa la carga con máximo valor agregado, y la segunda es la carga general, como son: gráneles líquidos, gráneles sólidos, sacos de polietileno, rollos de hierro o alambre, carretes de cable, tubos y maquinaria, cajas de madera, vehículos, fardos, bultos, etc. El puerto marítimo de Buenaventura en el litoral pacífico, maneja carga doméstica y contenerizada que se moviliza desde y hacia Colombia en doce (12) millones de toneladas anuales aproximadamente, cubriendo un servicio portuario del 42% por ciento respecto a los demás puertos nacionales movilizándolo así, la mayor cantidad de bienes que importa y exporta Colombia.

El puerto de Tumaco, ubicado en la isla de San Andrés, es alterno al puerto de Buenaventura, es un terminal marítimo de menor escala que representa para Nariño lo que Buenaventura para Colombia. El departamento de Nariño tiene a diferencia de la nación, una gran riqueza agropecuaria que pierde su valor agregado en toda la cadena productiva de sus productos agrícolas potencialmente exportables. Pérdida que se ve reflejada en soportar parte del consumo nacional con sus bajos precios y principal aportante de la disminución del Índice de Precios al Consumidor (IPC) nacional, por ser una región con verduras, tubérculos y hortalizas que mejora las condiciones del régimen de precios en los mercados nacionales. Posee una oferta exportable que ha sido evidenciada internacionalmente por Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), que denotan en sus actividades agropecuarias, una fuente a largo plazo de sostenibilidad y cosecha, enriquecida de trabajo, compromiso y responsabilidad de los nariñenses que sinérgicamente podríamos dinamizar las operaciones portuarias del puerto de Tumaco con carga contenerizada, general

y al granel del sector primario y secundario de la economía hacia los diferentes mercados destino en el mundo. Productos agrícolas que se vuelven commodities en su propio mercado interno que son desplazados por productos industrializados fabricados en las ciudades del centro del país, con materias primas nariñenses que hacen el giro comercial de consumo regional y aminoran los índices de ahorro y de inversión de las familias y de las empresas, siempre nuestros mejores productos agropecuarios que posee un alto valor agregado en los mercados internacionales terminan en las centrales de abasto más cercanas.

También se encuentran los productos pesqueros nariñense que se marginan por el abandono del gobierno sobre políticas públicas encaminadas al desarrollo económico en la pesca y la acuicultura del litoral pacífico con créditos y fomento de mercados nacionales e internacionales para la venta del pescado en la frontera marítima colombiano-ecuatoriana. Se evidencia una gran debilidad por la falta de flotas de motonaves dedicadas a la pesca en escala vigilada por la Dirección Nacional Marítima y la Capitanía del puerto de Tumaco. Esta oportunidad es aprovechada por las flotillas de motonaves ecuatorianas que desde hace treinta (30) pescan en aguas fronterizas colombianas y en la plataforma continental que se encuentra frente a nuestras costas nariñenses, sin que exista reserva de dominio en altamar, ni mucho menos empresas pesqueras colombianas de alto grado de competitividad que monopolicen el sector pesquero regional al desmedro y abandono de las entidades gubernamentales, la academia y el sector privado.

Con fundamento en lo anterior y haciendo uso de la voluntad del sector privado local, representado en la Cámara de Comercio de Tumaco, se han convocado a la Alcaldía Municipal, al sector productivo local y la academia en general para trabajar en un esfuerzo de grupo, la intención de investigar, registrar, promover y socializar un plan de desarrollo productivo del municipio, que apunte prioritariamente a generar en el mediano plazo, el impulso al desarrollo económico local. Y sosteniendo que al adoptar mecanismos de competitividad eficientes, que sirvan para alcanzar un mejor posicionamiento portuario, creo necesario realizar la presente investigación cognitiva como proyecto de tesis titulado: **DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO EN EL PERIODO 2000 – 2008.**

Este documento ha sido organizado en siete secciones:

En la **primera sección** realizo un breve análisis en el ámbito del comercio marítimo internacional y su influencia en la industria marítima latinoamericana sobre consideraciones que han sido relevantes en la logística, las operaciones portuarias, los costos directos e indirectos, los tiempos y movimientos de carga, los pro y los contra de los puertos sudamericanos y que nos pueden servir como marco de referencia para mejorar las condiciones del puerto de Tumaco.

En la **segunda sección**, analizo las ventajas portuarias que poseen los mejores puertos a nivel global, teniendo en cuenta los puertos sudamericanos por océanos de tránsito y de tráfico, en su capacidad de manejar Twenty foot Equivalent Unit (TEU,s) en condiciones atmosféricas muy agrestes y difíciles, lo mismo que la movilidad de la carga determinada en toneladas o metros cúbicos anuales, que avanzan en las operaciones logísticas con las exigencias industriales y manufactureras de las factorías nacionales y extranjeras.

En la **tercera sección**, se destaca las políticas públicas que ha implementado el Gobierno Nacional, buscando mejorar las condiciones de los puertos en Colombia, desde la promulgación de la Ley 1ª de 1991 referente al Estatuto Marítimo Colombiano o también denominada Ley de privatización de los puertos colombianos y sus consecuencias en la industria, la economía y el comercio nacionales, lo mismo que el régimen nacional de concesiones portuarias, que ha otorgado el gobierno a las Sociedades Regionales Portuarias, como modelo administrativo portuario abstraído de las costas de China y de la isla de Hong Kong, el efecto de este tipo de concesiones a largo plazo y su participación en el contexto nacional, resaltando puntos importantes como: balanza comercial a nivel nacional y regional, el análisis sobre los productos que se importan y exportan por vía marítima, fluvial y multimodal iniciando el tránsito internacional por los puertos e incluyendo sus orígenes y destinos.

En la **cuarta sección**, se realiza un análisis sobre la historia del Terminal Marítimo de Tumaco hasta lo que hoy es, la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco (SPRTUM) de conformidad con la ley de privatización de puertos. Esta sección hace un comparativo de cómo el Gobierno Nacional ha realizado grandes inversiones en otras Sociedades Portuarias Regionales, dejando en el atraso este importante y estratégico puerto colombiano.

En la **quinta sección**, determina la situación actual, en lo referente a sus actividades portuarias, administrativas, financieras, ambientales y de talento humano, como problemática, que ha impedido su completo desarrollo desde que se privatizó y su futuro portuario frente a los retos de la globalización de las economías y la internacionalización de los productos y las empresas.

En la **sexta sección**, se recomienda implementar un plan logístico de servicio marítimo al cliente a través de la eficiencia portuaria. Plan que debe ser acompañado y gestionado por el concurso de las instituciones públicas regionales y nacionales, la academia universitaria y el sector privado regional, nacional e internacional, permitiendo mejorar las operaciones portuarias marítimas y terrestres del puerto de Tumaco de forma eficiente y competitiva.

Y en la **séptima sección**, se recomienda un plan de mejoramiento para la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco (SPRTUM) que coadyuve el impacto económico y la incidencia social, que ha generado el puerto de Tumaco a la región del pacífico colombiano complementado de un análisis DOFA con el que se explica de manera resumida la situación actual y tendencia futura de esta empresa de economía mixta en Colombia.

1. TITULO DE LA INVESTIGACIÓN

DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO EN EL PERIODO 2000-2008.

1.1 TEMA

Realizar un diagnostico sobre la situación por la que atraviesa el Puerto Marítimo de Tumaco que permita estudiar el comportamiento de sus operaciones portuarias en los últimos ocho (8) años, a través del estudio de las diversas variables económicas y comerciales que lo integran, tales como oferta del servicio en el área técnica y administrativa, los servicios logísticos en la recepción, manejo de la carga, el warehousing (almacenamiento), despacho y tratamiento de la información de los clientes nacionales y extranjeros que utilizan el servicio portuario en sus instalaciones.

1.2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.2.1. Planteamiento del problema: En condiciones generales, los puertos de Colombia aún no han podido descifrar el papel que cumplen y su influencia en la economía, el comercio, el medio ambiente, la cultura y la sociedad, estos, en su desarrollo económico y han oscilado en diversos enfoques coyunturales sin tener en cuenta la cultura e idiosincrasia nacional y regional consiguiendo aplicar instrumentos no adecuados bajo la premisa falsa de “*generación de empleo*” a través de esta arteria de desarrollo económico como lo son las terminales marítimas. Destacando también argumentos políticos, los puertos colombianos se han movido al impulso de cambiantes intereses locales y rivalidades regionales. Por eso es necesario subrayar que Tumaco, ha vivido la experiencia de marginalidad y vulnerabilidad por parte de otras regiones del país, por ello, es importante conocer la situación económica y comercial de la actividad portuaria en el municipio, para determinar potencialidades que lo identifiquen como una de las actividades económicas promisorias e interesantes para el desarrollo de la región, a partir de las ventajas comparativas que ésta ofrece.

Mejorar esta situación requiere de un diagnostico del sector portuario de Tumaco, a nivel local, que permita conocer su desempeño y perspectivas dentro de la actividad económica, y, a partir de ello, diseñar políticas públicas de modernización y reestructuración de puertos, que propicie una mayor participación de la actividad portuaria; en términos de empleos directos e indirectos generados, de búsqueda constante de exportadores, importadores,

transitarios y fletadores de carga que mantengan los patios de almacenamiento llenos y con rutas definidas por compañías navieras de pequeño calado, demanda en servicios que satisfaga las necesidades de transporte sobre unidades de carga pequeñas, servicios adicionales que pueden prestar como es el Cross docking, rentabilidad de la actividad portuaria marítima y terrestre, calidad del servicio preembarque, embarque y postembarque, entre otros aspectos.

De ahí, la necesidad e importancia de realizar este estudio que sea de importancia para el desarrollo de la región ya que se constituye en un análisis crítico de cuales han sido los factores de mayor incidencia que determinan la baja dinámica comercial de usuarios nacionales y extranjeros realizando operaciones de exportación, importación, tránsito internacional, cabotaje y almacenamientos temporales en la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco.

1.2.2. Delimitación del problema: Analizar y diagnosticar la situación por la que atraviesa la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco entre 2000 – 2008 con el objeto de que el gobierno local, regional y nacional tome las medidas necesarias para su mejoramiento y puesta en marcha, análisis que se realiza desde la conocimiento operativo de algunos puertos internacionales que han generado desarrollo económico a sus países, aprovechando el océano pacífico.

1.2.3. Formulación del problema: El municipio de Tumaco exporta más del noventa (90) por ciento de los bienes de las exportaciones registradas en el departamento de Nariño, en los últimos diez (10) años, liderando ese porcentaje el aceite de palma donde se moviliza por la Sociedad Portuaria de Tumaco, con rumbo a países como España, Portugal, Nueva Zelanda e Inglaterra, entre otros países de Europa. En la actualidad el volumen de exportación de aceite de palma desde Tumaco es del orden de 96.000 toneladas anuales, le sigue la pesca artesanal local, con camarón y pescado fresco. Carga que sale de Tumaco en termo quiñes o en barcos refrigerados pequeños, con destino inicial el puerto de Buenaventura, en donde haciendo el transporte por el sistema de cabotaje o trasbordo en barcazas o barcos menores, toman luego barcos de rutas internacionales regulares.

En consecuencia, el atraso económico (productivo, tecnológico e industrial) del Departamento de Nariño que incluye al municipio de Tumaco no permite, ni facilita la evolución de la actividad portuaria local, y en tal sentido la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco S.A. realizando una labor similar a la que propicio el posicionamiento internacional del sector palmicultor a comienzos del año 1998 busca apoyar y fortalecer el desarrollo productivo local y departamental sobre el sector agrícola y agroindustrial como renglones prioritarios de la economía regional en donde existe un universo importante de

oportunidades para la generación de riqueza (Carga Portuaria), que a su vez favorecerá el desarrollo integral del sur occidente colombiano.

1.2.4. Sistematización del problema

¿Cómo ha sido el funcionamiento administrativo, financiero y comercial de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco entre los años 2000-2008?

¿Tiene el puerto de Tumaco posibilidades de aprovechar las ventajas comparativas y competitivas que le ofrecen la internacionalización de las empresas y sus productos?

¿Quiénes deben intervenir para establecer un plan de mejoramiento que reivindique al puerto de Tumaco en el contexto portuario regional, nacional e internacional?

¿Qué plan de logística portuaria se debe implementar para buscar en el mediano y largo plazo competitividad y eficiencia portuaria que beneficie al municipio de Tumaco y al departamento de Nariño siendo región marítima y fronteriza?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1 General.

Realizar un diagnóstico de la situación actual por la que atraviesa la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, que permita determinar el comportamiento y el futuro de sus operaciones portuarias.

1.3.2 Específicos.

- Realizar un análisis administrativo, comercial, operativo, financiero y de infraestructura que determine la oferta potencial de servicios marítimos de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco.
- Medir la capacidad de eficiencia de las actividades marítima sobre los servicios portuarios que ofrece, frente a las nuevas tendencias en logística multimodal.

- Realizar un análisis DOFA para conocer su situación actual y las tendencias futuras de la sociedad portuaria regional de Tumaco.

1.4. JUSTIFICACIÓN

Durante el último medio siglo el crecimiento del comercio internacional ha superado claramente al crecimiento del PIB, lo que ha supuesto uno de los signos más claros de la internacionalización económica; como consecuencia de ello y asociada a dicha tendencia del comercio mundial, podemos constatar un importante crecimiento del transporte internacional de mercancías. El transporte internacional marítimo, que abarca el ochenta y cinco (85) por ciento del transporte internacional de mercancías y constituye la parte más importante de dicha actividad. Aunque la crisis financiera global y la subsiguiente desaceleración económica están perjudicando gravemente a la industria del transporte marítimo, según anotaciones de expertos en economía internacional, sin embargo el mundo empresarial, es consciente de que los puertos constituyen un importante elemento de la cadena logística para la distribución final de las mercancías. Ellos pueden influir de manera significativa en el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de exportaciones o abaratamiento de importaciones debe tener en cuenta el funcionamiento con todos los requerimientos competitivos de los puertos comerciales.

Ahora, los problemas que enfrenta nuestro país son de tipo logístico y para ello se ha organizado La Red Logística para el Comercio Exterior en Colombia (REDLOG CEC) desde donde se han identificado algunos componentes relevantes que afectan directamente los indicadores de competitividad desde la logística de exportación e importación como son: los corredores internos, los nodos de transferencia en el centro y en las fronteras, el control de movilidad de la carga, facilitación de los medios de comunicación, la coordinación intermodal empresarial y la organización logística integral. En lo que hace a corredores internos y nodos de transferencia, la iniciativa pública y privada se está haciendo presente, desde el Departamento Nacional de Planeación (DNP), Entidades Territoriales (municipios y departamentos) y empresas privadas. Existen proyectos interesantes para mejorar los corredores viales, aeropuertos, puertos marítimos y fluviales e interfases operativas.

Desde la perspectiva del control y facilitación, el gobierno nacional está realizando un esfuerzo de planeamiento y coordinación, para mitigar el impacto de las regulaciones actuales a las exportaciones y pasos de frontera, así como procedimientos aduaneros y medidas de seguridad, entre otros. En lo que hace a la coordinación intermodal, aun cuando es función del gobierno nacional formular y desarrollar un plan estratégico, que contemple aspectos legales, institucionales, de localización, compra de tierras, etc., la iniciativa privada

juega un papel definitivo. En Buenaventura, Barranquilla y Cartagena se han dado pasos interesantes.

En los puertos de Santa Marta y Tumaco representan los índices más bajos de inversión en logística portuaria por lo que el gobierno está gestionando a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia y los gremios en ajustar estrategias de avance. Ahora, desde la mirada de la organización de las empresas, no es mucho lo que se está haciendo. Le corresponde a las empresas, tomar decisiones organizativas creativas para incrementar su nivel de competitividad. No le serviría mucho al País consolidar una gran infraestructura logística, que sirva únicamente los intereses de quienes exportan hacia Colombia. Las empresas colombianas deben mejorar sus niveles de competitividad en integración Supply Chain of Management (SCM) para contrarrestar el impacto de la globalización y afrontar los retos que le imponen las nuevas formas de comercio internacional.

Los fletes marítimos de exportación que paga Colombia son inferiores a los que generan a las navieras países como Chile o Brasil. El interés de las navieras en recalar en Barranquilla cada día es más remoto por los problemas de calado y sedimentación. Los grandes exportadores que lograron en el 2004 hacer contratos a largo plazo a un precio de flete fijo, probablemente no han sido impactados aún, pero muy seguramente los efectos se verán cuando se hagan los “recontratos”. Pero distinto es el caso de un exportador mediano o pequeño, ellos pueden estar pagando entre el 40 y 80% más que el año anterior.

Colombia cuenta con dos características geográficas que ofrecen ventajas y generan desafíos a la hora de determinar el papel que el sector infraestructura debe desempeñar en el desarrollo económico y social del país. De una parte, el país tiene una ubicación privilegiada en relación con los más importantes flujos de tráfico de transporte alrededor del mundo, y con respecto al mercado más grande, el de Estados Unidos. Asimismo, el país goza de grandes ventajas por su posición equidistante entre Norte América y Suramérica. De otra parte, Colombia presenta una de las topografías más accidentadas del planeta, lo cual actúa como un obstáculo natural para la comunicación, el transporte y el intercambio, al dificultar la construcción y mantenimiento de medios de transporte terrestre y de redes eléctricas y de telecomunicaciones. No obstante, esa misma topografía le permite contar con una gran cantidad de cuerpos de agua que favorecen el desarrollo del sector hidroeléctrico y se constituyen en mecanismos alternativos eficientes para la movilidad en el país.

Tumaco de convertirse en el puerto alterno y necesario del puerto de Buenaventura, por su ubicación estratégica y por su cercanía a Ecuador y al cono sur, alterno en las circunstancias de mejorar la calidad de entrega de productos que vayan hacia el sur de América con procesamiento parcial o total de manufacturación o Agro-industrialización, esto determina obligatoriamente

que junto a la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco se implemente en el mediano y largo plazo empresas bajo el Nuevo Régimen de Zonas Francas en Colombia subsidiarias a los modelos de fomento a las exportaciones colombianas como son el Sistema Especial Plan Vallejo, los procesos de maquila y ensamble como de los operadores económicos autorizados en Colombia.

1.5. MARCOS DE REFERENCIA

1.5.1. Marco espacial: El presente estudio se realizó en el sur occidente de Colombia, en el departamento de Nariño, municipio de San Andrés de Tumaco, en la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco ubicada en la isla de San Andrés de Tumaco, con la asesoría de los profesores jurados del Departamento de Comercio Internacional y Mercadeo de la Universidad de Nariño.

1.5.2. Marco teórico: El modelo económico neoliberal cuyo soporte estructural lo componen las variables macroeconómicas como son: mercado, capital privado y exportaciones, donde sus fundamentos son las libres fuerzas del mercado quienes representan hoy en día la mano invisible de Adam Smith¹; son la fundamentación teórica económica del desarrollo de las políticas públicas portuarias de diferentes países, en donde esta teoría excluye económicamente aquellas ciudades, regiones o países que no son o no han sido capaces de insertarse en el modelo de mercado con aprovechamiento de sus ventajas comparativas y competitivas logrando así una mejor y mayor dinámica de las actividades comerciales; esos agentes económicos que no han logrado este propósito son aquellas que aún se desarrollan precariamente en condiciones de subsistencia cuyo entorno enmarca un panorama desolador donde se puede percibir un faltante de mano de obra calificada, ausencia de cultura monetaria y de ahorro, una infraestructura incipiente de servicios públicos lo que no permite tener unas óptimas condiciones para competir con economías altamente potenciales. La mayoría de las poblaciones de nuestro país son receptoras de economías de enclave, cuyo objetivo es usufructuar la riqueza del medio a cambio de la explotación de la biosfera y de la fuerza de trabajo, que labora en condiciones precarias percibiendo ingresos que no alcanzan para la manutención de la familia.

Por todos estos problemas el Pacífico Sur Colombiano, en especial el municipio de Tumaco, tienen que fundamentar su desarrollo económico en el mar como lo han hecho otras ciudades como Nueva York, Valparaíso y Ámsterdam entre otras donde estas ciudades requieren mayores niveles de competitividad para

¹ Adam Smith: pensador clásico de la edad media, quien propuso el modelo económico.

poder insertarse en el mercado mundial y poder mejorar los niveles de vida de su población. Las tendencias del desarrollo económico siempre lo han logrado, solo aquellas regiones que han basado su motor de desarrollo en el aprovechamiento de los recursos naturales y la ubicación de sus industrias en los puertos, dado que en estos sitios se presenta un mayor flujo de inversión nacional y extranjera y el aprovechamiento de los incentivos fiscales, tributarios y aduaneros de que gozan algunas zonas entre las cuales se destaca a Tumaco; caracterizada por ser zona de régimen especial aduanero² y también como zona económica especial de exportación donde todas estas ofrecen múltiples beneficios.

En cuanto al desarrollo y análisis de las diferentes situaciones por las cuales atraviesan los diferentes puertos de Colombia, es de gran preocupación la manifestada por el Banco Mundial (BM), sobre aquellas zonas de influencia directa de los puertos en los problemas sociales, así mismo la alerta sobre la alta interferencia urbana que se presenta en las zonas portuarias. De acuerdo con una evaluación realizada por el gobierno nacional sobre el sistema portuario de uso público representado por las cinco sociedades regionales portuarias, los modelos de administración son diferentes en cada puerto, y “no siempre son transparentes. Hay un marco institucional complejo con diversos actores, con funciones no del todo claras”. En el mismo estudio se asegura que en algunos casos, la administración y las operaciones no están debidamente separadas y que el modelo de gestión genera conflictos de intereses.

1.5.2.1. La dinámica marítima y portuaria en el comercio: Una de las principales características que ayudan a diferenciar un país del otro, son de tipo institucional, y en este caso variables que ayudan a ver la eficiencia portuaria de un país así como gran parte de los estudios relacionados con eficiencia y comercio internacional utilizan modelos gravitacionales para su análisis. GARACI Y PREWO (1997), RADELET Y SACHS (1998) Y CÁRDENAS Y GARCIA (2004) tuvieron en cuenta dentro de la ecuación gravitacional la diferencia del precio antes de salir del puerto y el precio una vez finalizado el envío. Así evaluaron la eficiencia portuaria y el costo de transacción en cada país y en cada sector.

De acuerdo con el estudio de CÁRDENAS (2004), los costos de transporte CIF/FOB de los sectores colombianos comparados con el resto del mundo tienen comportamientos similares al promedio mundial. Sin embargo, existen sectores que se comportan de manera diferente generando un promedio mucho más alto que el promedio mundial; dentro de estos se encuentran los sectores de fibras, textiles, vegetales, fertilizantes, alimentos para animales, jabones, productos lubricantes y ceras. Los resultados de CÁRDENAS muestran que efectivamente estos sectores se encuentran en desventaja frente

² Tumaco: zona de régimen especial aduanero creada mediante el decreto 2685 de 1978.

a la competencia de otros países; sin embargo este análisis no tiene en cuenta costos relacionados con la eficiencia portuaria y los trámites necesarios para la exportación y la importación de los productos, y los tiempos que estos generan, causando grandes pérdidas de competitividad a los exportadores.

Autores como BOUGHEAS ET ÁL (1999) también utilizan modelos gravitacionales. Las variables explicativas son las tradicionales de un modelo gravitacional, pero además tienen en cuenta otras como la infraestructura física para evaluar la eficiencia, en donde la calidad y cantidad de esta infraestructura disminuye los costos de transporte, teniendo en cuenta distancias iguales. La distancia siempre ha sido una variable importante en este tipo de estudios. CARRERE Y SCHIFF (2004) muestra como las distancias en el comercio en los últimos años han disminuido, y que la evolución de esas distancias sobre los costos de transporte no son directas, sino que la evolución relativa de sus componentes, así como su comportamiento asimétrico general hacen que la elasticidad de la distancia sea cada vez mayor en los estudios gravitacionales. FINK ET ÁL (2000) analizan los costos de transacción marítima teniendo en cuenta el efecto de las políticas públicas y privadas no competitivas. Con la metodología de FINK, CLARK ET ÁL. (2001) utilizaron más de 300.000 observaciones para buscar las principales determinantes de las diferencias en costos de transacción marítimos entre un país y otro. Encontraron que variables como la distancia, el proceso de carga y la regulación son más importantes para determinar la eficiencia portuaria. Por medio de una relación no lineal entre la regulación y la eficiencia portuaria, se observa que la excesiva regulación es una de las principales variables que mide la eficiencia portuaria entre un país y otro.

1.5.2.2. Modelo gravitacional del comercio internacional: Tomando en consideración los procesos de exportación y las características portuarias mencionadas en el apartado anterior, esta sección desarrolla los principales índices que reflejan la eficiencia portuaria, evaluada en los países de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Para los autores, la eficiencia portuaria y la facilitación del mercado se pueden clasificar en cuatro categorías: 1. Eficiencia Portuaria; 2. Ambiente Aduanero; 3. Ambiente Regulatorio (trámites y políticas del mercado), y 4. Negocios por medios electrónicos.

La eficiencia portuaria se encarga de medir la calidad de la infraestructura de puertos marítimos y aéreos. El ambiente aduanero mide los costos de aduana y las transparencias de las políticas en términos de aduanas. El ambiente regulatorio permite ver cómo están diseñadas las políticas para el mercado. Finalmente los negocios por medio electrónico sirven para medir que tanto influye la tecnología de las telecomunicaciones en el mercado. Muchos de estos indicadores se crearon teniendo en cuenta los reglamentos del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), en especial el artículo sobre libertad

y tránsito, el cual señala que el movimiento de bienes se debe hacer por medio de las vías de transporte más convenientes, sin restricciones y sin retrasos. El ambiente aduanero también tiene como fundamento los reglamentos estipulados por el GATT. El cual manifiesta paridad en que los costos de aduana deben ser igual a los servicios de aduana y además en la transparencia de las regulaciones en las exportaciones e importaciones.

Varios estudios recientes han hecho énfasis en la importancia de la infraestructura y los costos de transacción para explicar el acceso a mercados. En muchos países estos costos son altos que incluso exceden los costos de posibles barreras de importación. El presente trabajo busca hacer un estudio de estos costos de transacción a través de una evaluación de la eficiencia portuaria en Colombia y en especial Tumaco.

La importancia asignada a este tema se refleja en estudios recientes promovidos por los gobiernos de países industrializados. Algunos de ellos han demostrado que la facilitación del comercio genera una reducción del 1% en los costos de transacción aduaneros en el valor del comercio mundial. Según la OECD (2003), los costos de transacción difieren dependiendo de la eficiencia y la integridad tanto del exportador como de las entidades públicas. KAUFMANN Y STONE (2003) estimaron que en Latinoamérica el tiempo promedio que se necesita para diligenciar un proceso de exportación/importación varía entre 2 y 48 días, mientras que otros países varían entre 1 y 24 días.

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), una de las razones de la diferencia de tiempos es la inspección previa de embarque que los países latinoamericanos realizan. Adicionalmente, según la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), una facilitación de comercio podría resultar en un ahorro equivalente al 3% del valor de los bienes comercializados. Además, significa mejores oportunidades de negocios, menores costos de inventarios de espera (tanto de capital como de los bienes en el puerto), menores costos de depreciación, etc. El proceso de globalización de la economía ha permitido una gran evolución del comercio internacional durante las últimas décadas. Esta evolución se sustenta en cuatro pilares: el transporte, las telecomunicaciones, los procesos de liberalización comercial y la estandarización de normas y procedimientos a nivel internacional. El resurgimiento de los acuerdos regionales de integración como medida de crecimiento económico ha permitido el desarrollo de nuevos procesos de apertura y de integración regional, fortaleciendo los pilares del comercio internacional. Sin embargo, la dinámica de esta integración comercial se encuentra extremadamente ligada a la eficiencia portuaria de los países.

Los estudios de NUNO LIMAO Y ANTHONY VENABLES (1999) relacionan las teorías del comercio internacional con los costos de transporte, determinando que un cálculo erróneo de los costos de transporte genera predicciones

incorrectas sobre los patrones de comercio, la estructura industrial y los ingresos de los factores. Es por esto que las relaciones entre el comercio y el transporte de mercancías, desde principios de los 90, se ha visto reforzada por los procesos de integración. La eficiencia de estos procesos de transacción, según WILSON ET AL. (2003), está determinada por el óptimo desarrollo de cuatro áreas específicas: puertos (aéreos y marítimos), aduanas, regulaciones y, teniendo en cuenta la evolución tecnológica, el comercio vía electrónica.

Este estudio busca, a través de un modelo gravitacional, medir la facilitación de comercio analizando la eficiencia y la competitividad de los costos de transacción, tomando como marco general los trámites necesarios de exportación; variables de eficiencia portuaria y ambiente aduanero y características de regulación. Un modelo gravitacional por medio de variables explicativas ayuda a percibir los flujos comerciales entre países, su eficiencia, su posición dentro del mercado mundial.

1.5.2.3. La globalización económica frente a la industria marítima:

Las condiciones económicas predominantes en un país dependen en gran medida de lo que ocurra en la economía mundial. Ésta se materializa en el comercio internacional, la producción global y las finanzas internacionales. Otros vínculos integradores de las diferentes economías nacionales en una única economía mundial son las migraciones y la difusión internacional de la tecnología. Aunque todas estas fuerzas vinculan sus economías con una economía mundial, el resultado no es homogéneo, como lo demuestra el desigual crecimiento económico de los distintos países, al permitir que algunos crezcan muy deprisa, mientras que otros se empobrecen. En los últimos veinte años la brecha entre países ricos y pobres no ha dejado de crecer: si en 1980 el 25% más próspero de la población mundial consumía el 75% de los recursos del planeta (y viceversa), hoy es el 80% más pobre el que sobrevive con el 20% de la riqueza existente.

Es frecuente pensar que el comercio internacional se reduce al intercambio de bienes finales, pero lo cierto es que un porcentaje elevado de las transacciones se produce intercambiando bienes producidos en varios países y ensamblados en otro, que a su vez, exportará el bien final a otros. Este proceso refleja la globalización del proceso de producción, y se debe a la planificación de ésta por parte de las grandes corporaciones multinacionales que producen cada componente del bien final en el país con mejores condiciones para su fabricación.

Esta división de la producción empezó a tener importancia en la década de 1970, y se han generalizado desde entonces al implantar un nuevo sistema productivo mundial que constituye la base de la economía. Su relevancia y alcance pueden entenderse mejor comparando las modernas fábricas de automóviles, que ensamblan distintos componentes fabricados en varios

países, con las fábricas integrales, relacionadas con Henry Ford y su movimiento industrial y con secuelas económicas como es el fordismo que, hasta la década de 1970, fabricaban todas las piezas del coche, desde la carrocería hasta los asientos pasando por la tapicería. Otro ejemplo relevante es el de la industria textil, reestructurada durante las últimas décadas, de forma que un proceso se realiza en un país, el siguiente en otro distinto y el vestido final se cose en un tercero.

La globalización de la producción se ha conseguido gracias a la inversión en otros países (inversión extranjera directa) realizada por las multinacionales que poseen y gestionan fábricas e instalaciones productivas en varios países. Estas multinacionales (o corporaciones transnacionales) constituyen la empresa-tipo de la actual economía mundial. Como producen a escala internacional, venden productos en todo el mundo e invierten en muchos países, se puede decir que no tienen país de origen, sino que pertenecen a la economía mundial; el hecho de que su residencia fiscal esté en un país u otro es un mero formalismo.

Las empresas multinacionales propietarias de instalaciones productivas en varios países existen desde hace mucho tiempo. Durante el siglo XIX (y durante la segunda mitad del siglo XX) las inversiones extranjeras directas de las empresas europeas y estadounidenses eran muy numerosas. Sin embargo, la característica distintiva de las multinacionales a partir de la década de 1970 es precisamente la división productiva a escala internacional. En lugar de crear fábricas en otros países, las multinacionales han creado redes de fábricas especializadas en una parte del proceso de producción como subdivisiones o departamentos del proceso organizado a escala mundial. Otro cambio importante es que antes las multinacionales tenían su domicilio fiscal en Estados Unidos o en un país de Europa occidental, y ahora muchas son japonesas o coreanas; cada vez son más las domiciliadas en países poco industrializados.

Aunque hay cientos de rutas posibles a través de los océanos, casi todos los barcos viajan por unas pocas rutas establecidas. Estas rutas, determinadas por la geografía, la economía y la tradición histórica, unen las grandes zonas industriales entre sí y con las zonas productoras de materias primas. El océano mundial, como espacio único y cerrado, permite que las embarcaciones circulen libremente desde cualquier parte del mundo, siguiendo diferentes direcciones, por lo que se ha establecido una gran cantidad de rutas marítimas. La distribución de estas rutas, su extensión y la intensidad con que son utilizadas depende de varios factores, entre los que se encuentran las características de la línea de costa de los continentes; las condiciones oceanográficas como las corrientes, el oleaje y las mareas; la existencia de pasos naturales o artificiales: estrechos, canales, etcétera; la distancia entre los puertos que envían o que reciben las cargas; las características de los puertos

en que operan las embarcaciones y, sobre todo, del desarrollo económico de los países.

Las rutas marítimas mundiales presentan modificaciones de acuerdo con el descubrimiento de nuevas fuentes de materias primas, y el agotamiento de otras. Los países que se encuentran en vías de desarrollo están iniciando el proceso en el avance de la ciencia y la tecnología del transporte marítimo y de la construcción de puertos, con buques de mayores dimensiones y velocidad, con instalaciones portuarias cada vez más complejas y especializadas, han hecho que se mejoren las posibilidades del transporte a través de los océanos.

1.6. MARCO LEGAL

1.6.1. Las reglas marítimas del haya: Las **Reglas de Hamburgo del año 1978**, se basan en un proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil Internacional (UNCITRAL), y que durante largo tiempo, una gran proporción del transporte marítimo de mercancías estuvo sometido a un régimen jurídico en torno al Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, mejor conocido como “Reglas de La Haya”, donde fue firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y posteriormente modificadas dos veces desde su adopción, en virtud del “Protocolo Visby” en 1968 y del “Protocolo Adicional” de 1969. Sin embargo, con el tráfago del tiempo, se observó un descontento creciente con el sistema que imponía las Reglas de La Haya, originado en parte, a que su atribución global de responsabilidades y riesgos era injusta al favorecer en gran medida a los transportistas a expensas de los cargadores entendiéndose usuarios (transitarios, exportadores e importadores). No obstante, a esto, muchas de las disposiciones estipuladas en la Reglas de La Haya, se consideraban ambiguas e inciertas, lo que contribuyó, a elevar los costos de transporte y a incrementar aún más los riesgos soportados por los cargadores. Es decir, este descontento estuvo basado también, en las prácticas obsoletas e inadecuadas relativas al transporte marítimo, que no correspondían al avance tecnológico progresivo que se vive a cada instante. De ahí, entonces, que surgiera un movimiento a favor de un régimen jurídico internacional que fuese más moderno y uniforme para regular el transporte marítimo de mercancías, dando lugar al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, mejor conocido como “Reglas de Hamburgo”.

Por otra lado, sabido es que las empresas navieras expiden diariamente a sus clientes conocimientos de embarque, conocidos también por el nombre en inglés de “Bill of Lading”, que se acogen a las Reglas de La Haya/Visby; y tratándose evidentemente de un contrato de adhesión, queda claro que los clientes deben aferrarse a las cláusulas impresas en el reverso de los mismos conocidas como “CLÁUSULAS PARAMOUNT”. Así las cosas, no existe la

menor duda de que los conocimientos de embarque establecen un medio de prueba, que evidencia la celebración de un contrato de transporte marítimo entre el transportista (porteador) y el cargador, sujeto a las Reglas de La Haya de 1924. Puesto que también dichas cláusulas impresas en el reverso de los conocimientos eximen al transportista de responsabilidad en determinados casos que no se ajustan a nuestra realidad actual.

El viejo régimen de responsabilidad contemplado en el Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya) y su posterior Protocolo de 1968, que dio lugar a las Reglas de La Haya-Visby, han de recibir una profunda revisión. El tratamiento de la navegabilidad del buque bajo el art. 4, no puede sostenerse hoy día ya que la obligación del porteador en cuanto a la navegabilidad del buque debe ser exigida no sólo en el momento anterior y en el momento del comienzo del viaje sino también durante toda la duración del mismo hasta la entrega de la mercancía en destino.

Configurándose la obligación del porteador ó transportista como una de resultado, la responsabilidad del mismo bajo los artículos. 3 y 4, debe ser tratada con carácter de garantía y no dependiente del ejercicio del porteador de la debida diligencia. Todas las obligaciones del porteador contempladas en los artículos. 3 Y 4 del **Convenio de Bruselas de 1924** en lo relativo a la preparación del buque y de su tripulación para prestar un buen servicio de transporte están condicionadas por las exigencias del **Código ISM (Internacional Safety Maritime Code)** y del **Convenio sobre Formación de Tripulaciones**, por lo que el porteador marítimo del siglo XXI tendrá que atender a las nuevas normativas necesariamente. Tampoco podrán sostenerse las exoneraciones de responsabilidad previstas en el art. 4.2 del Convenio de 1924, que en número de 17 (y la última da cabida a otras muchas) suponen una puerta libérrima para huir del cumplimiento de las obligaciones indicadas en los artículos anteriores.

Todas estas exoneraciones de responsabilidad deben desaparecer y reducirse a tres: fuerza mayor, culpa de la víctima y actos ajenos al poder de actuación del porteador. Igualmente, el régimen de la debida diligencia debe ser sustituido por un criterio de responsabilidad basado en la presunción de la culpa que decaerá cuando el porteador, teniendo a su cargo la carga de la prueba, demuestre que el hecho causante del daño a las mercancías fue debido a una de las tres eximentes mencionadas. Igualmente, el régimen de responsabilidad de las reglas de La Haya -Visby, en cuanto ha sido incorporado por las reglas de la Cámara de Comercio Internacional (CCI-UNCTAD) para Transporte Multimodal, habrá de afectar a estas Reglas y a las regulaciones sobre transporte multimodal que, inspiradas en dichas Reglas CCI-UNCTAD, han adoptado ciertos países como la India y también Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú y Bolivia, países integrantes en el Pacto Andino, hoy la Comunidad Andina de Naciones (CAN) contemplados por la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) según Decisiones No. 393 y 424.

El artículo 5 del Convenio de Hamburgo de 1978 (Reglas de Hamburgo) conserva acertadamente el principio de la presunción de culpa salvo prueba en contrario pero debe ser superado en cuanto que la eximente allí prevista de haber adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse al Porteador para evitar el hecho y sus consecuencias es sumamente vaga y confusa y dará lugar a diversas interpretaciones en los Tribunales de Justicia, por lo que deberán establecerse como únicas eximentes de culpa aquéllas ya citadas de fuerza mayor, culpa de la víctima o actos ajenos al poder y voluntad del porteador, con el fin de conseguir una uniformidad y dejar el menor margen posible para interpretaciones en las jurisdicciones contratantes.

No hay duda de que es necesario establecer una responsabilidad en cuanto a retraso en la entrega de las mercancías y que el régimen previsto en las reglas de Hamburgo es el más adecuado. Sin embargo, el compromiso internacional alcanzado en cuanto al supuesto de incendio a bordo debe ser revisado para devolver la carga de la prueba al porteador, si es que en todo caso debe admitirse el incendio como causa de exoneración de responsabilidad teniendo en cuenta que el incendio casi nunca es el origen del daño sino que es una consecuencia de un acto muchas veces negligente. Dada la similitud del régimen de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo con lo establecido en el **Convenio Multimodal de 1980**, éste tendrá que ser retocado en la misma dirección expuesta.

En el área contractual de las pólizas de fletamento por viaje, a la que no alcanza el campo de aplicación del Convenio de Bruselas de 1924 y Convenio de Hamburgo de 1978, será necesario rescatar el régimen de responsabilidad del fletante-porteador de los confines de la libertad contractual y situarlo bajo el alcance de la legislación internacional sobre transporte marítimo ya que esas pólizas de fletamento por viaje constituyen verdaderos contratos de transporte y no debería continuar la actual dicotomía de los tratamientos entre aquellos transportes que se realicen bajo conocimiento de embarque y aquellos de cargamentos completos que se conciertan mediante póliza de fletamento.

Dentro de la estrategia de desarrollo sectorial en materias de transporte marítimo y comercio internacional, se debería buscar una manera efectiva para que nuestra pequeña economía de escala pueda responder a los retos que han creado las políticas cargueras de los países desarrollados. Y por último, como país usuario y dependiente de los servicios de transporte que hemos sido por décadas, deberíamos optar por disposiciones que como ésta responde a los lineamientos internacionales del siglo XXI. Además, las Reglas de Hamburgo prevén, la transportación de animales vivos que no están contempladas en las Reglas de La Haya/Visby. Finalmente, estas Reglas de Hamburgo favorecen las posiciones de ambas partes (porteadores y cargadores) por mantener su equidad y objetividad, y sobre todo, por las ventajas comparativas que ofrecen

dentro de un régimen de concesiones portuarias privadas donde el manejo de la carga estaría eventualmente bajo la responsabilidad del propio naviero.

1.6.2. La organización marítima internacional (OMI): En 1948 se celebró una Conferencia de las Naciones Unidas que adoptó el convenio por el que se constituyó oficialmente la Organización Marítima Internacional (OMI), el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima.

Entre la adopción del convenio y su entrada en vigor en 1958, otros problemas relacionados con la seguridad también despertaron la atención internacional, aun cuando requerían un enfoque relativamente diferente. Uno de los problemas más importantes fue la amenaza de contaminación del mar, ocasionada por los buques, en particular los buques tanque. En 1954 se adoptó un convenio internacional sobre esta materia, y en 1959 la OMI asumió la responsabilidad de administrarlo y promoverlo. Así es como, desde los inicios, la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar han constituido los objetivos primordiales.

Es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido. Actualmente está integrada por ciento sesenta y seis (166) Estados Miembros y dos (2) Estados Miembros Asociados. El órgano rector de la Organización Marítima Internacional es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 40 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector. Es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. La OMI ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas.

La conferencia sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, en la cual se adoptó un protocolo relativo al **Convenio MARPOL 1973** para introducir nuevas medidas entre las que se incluyen determinadas técnicas operacionales y prescripciones sobre construcción para buques tanque. El protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL de 1973 incorpora en realidad el Convenio matriz con modificaciones, y dicho instrumento combinado se denomina comúnmente **MARPOL 73/78**, el cual entró en vigor en octubre de 1983. Desde entonces ha sido enmendado en varias ocasiones.

En 1990, adoptó el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (**Convenio de Cooperación**), cuyo propósito es mejorar la capacidad de las naciones para hacer frente a una emergencia repentina. Este convenio entró en vigor en 1995. En 1996, adoptó el convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en

relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (SNP), que establece un sistema de dos estratos para facilitar indemnización y abarca no sólo los aspectos de contaminación sino también riesgos tales como incendios y explosiones.

Entre los numerosos códigos y recomendaciones que se han adoptado a lo largo de los años, se incluye el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), adoptado por vez primera en 1965; el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel, 1965); el Código Internacional de Señales; el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGRQ, 1971) y el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código de Gaseros, 1975); el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG, 1983); el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ); el Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código Internacional para el Transporte de Grano, 1991); el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS, 1993); el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV, 1994); y el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS, 1996). www.imo.org

1.6.3. Normas marítimas en América latina: A nivel latinoamericano, las reglas marítimas están determinadas a cada uno de los bloques económicos que conforman los países latinoamericanos, como es el caso de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la República de CHILE. Tenemos un organismo muy importante que lucha por el desarrollo del sector marítimo y la industria del mar en las Américas y que se denomina La Red Operativa de Cooperación de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), cuyas funciones administrativas son:

1. Analizar y estudiar las estrategias que sirvan para fortalecer el sector marítimo y las industrias del mar de la Red Operativa de Cooperación de Autoridades Marítimas de las Américas teniendo en cuenta la labor hasta ahora realizada.
2. Determinar alternativas que permitan el crecimiento de las industrias y el transporte marítimo con miras a afianzar su presencia en el ámbito regional e internacional, y
3. Presentar una propuesta de fortalecimiento de la Red Operativa de Cooperación de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), coherente con las necesidades actuales de desarrollo marítimo internacional.

De otra parte el pleno de la reunión de los países signatarios de esta red de

cooperación, reconociendo que después de cinco (5) años de labor coordinada por Colombia y con el importante, oportuno y valioso apoyo de Argentina y Brasil al interior del Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI), se aprobaron las Resoluciones conjuntas MSC 228 y FAL 9 (34), las cuales entraron en vigor en abril del año 2007 y que actualizan y modifican los contenidos de la **Resolución A 872 (20) de 1997**, y que aprueban las “Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional”, resolvió:

1. Estudiar el contenido de las resoluciones conjuntas de la Organización Marítima Internacional **MSC 228 y FAL 9 (34)** que recogen las directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional al interior de cada Estado Parte de la Red, y desarrollar labores internas que conlleven a incluirlas dentro de sus legislaciones nacionales.

2. Procurar por el cumplimiento de dichas directrices revisadas desde la óptica de las Autoridades Marítimas, las empresas navieras, las tripulaciones y demás Autoridades públicas competentes en los puertos. www.dimar.gov.co

Dentro del comercio subregional latinoamericano, están las Decisiones establecidas por la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), hoy, Junta Directiva de la Comunidad Andina de Naciones que normalizan el buen ejercicio de las operaciones y el transporte y el tráfico marítimo de los buques y motonaves que transitan por las costas de los países miembros, entre ellas tenemos:

1.6.4. Decisiones de la comunidad andina de naciones (can) sobre transporte marítimo.

A. Decisión 390 sobre la modificación la decisión 314 que normatiza la libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la Marina Mercante.

B. Decisión 331 sobre Transporte Multimodal entre los países de la Comunidad Andina de Naciones.

C. Decisión 609 sobre el reconocimiento de títulos para la gente que trabaja en el mar mediante refrendo conforme a las normas internacionales.

D. Decisión 544 sobre la elaboración de estadísticas de transporte acuático en la Comunidad Andina de Naciones.

E. Decisión 532 sobre garantías marítimas y embargo preventivo de buques y motonaves.

F. Decisión 482 sobre la exclusión de los ácidos grasos “tall oil” de la franja del aceite crudo de palma del Sistema Andino de Franja de Precios.

G. Decisión 327 sobre Transito Aduanero Internacional de carga entre los países miembros. www.comunidadandinadenaciones.gov.co

1.6.5. Ley 1ª de 1991 estatuto de puertos marítimos o ley de privatización de los puertos en Colombia: Por otro lado, mediante el estatuto de puertos marítimos³ se estableció la participación del sector privado en el desarrollo y construcción de puertos marítimos. Los puertos que hasta el momento habían sido de la Nación y operados por empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS)⁴, fueron otorgados en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales en 1993 por un lapso de 20 años. Este proceso de privatización permitió la creación de entidades regionales para administrar y operar los sistemas portuarios, impulsando un cambio en la dinámica existente que hasta entonces se caracterizaba por la utilización de equipos obsoletos, por un manejo ineficiente, altos costos laborales y problemas financieros. Por otro lado el estatuto de puertos marítimos estableció las disposiciones para el sector portuario en cuanto a su reglamentación, organización y condiciones de operación. Así la responsabilidad de la nación se encontraba en construcción, conservación y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos, como también la normatividad determinó el pago, por parte de los concesionarios, de una contraprestación económica a favor de la nación (80%) y de los municipios (20%), por el uso y goce en forma temporal y exclusiva de las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias, para la construcción y operación de los puertos.

Por medio de la ley 856 de 2003⁵, los recursos percibidos por contraprestación se transfirieron al Instituto Nacional de Vías – INVIAS como ingresos propios de la entidad, con el fin de usarlos en la optimización de la actividad portuaria. Las prioridades de inversión deberán establecerse de acuerdo al “programa de gastos aprobado y la oportunidad para contratar y comprometer dichos

³ Ley 1ª de 1991, por el cual se expide el Estatuto de puertos marítimos, Republica de Colombia.

⁴ Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco

⁵ Por el cual se modifica el artículo 7º de la Ley 1ª de 1991

recursos”⁶ por parte de esta entidad. Gracias a la reforma implementada en 1991 y a consecuente vinculación de capital privado a la administración de los puertos, Colombia han logrado posicionar sus terminales marítimos como eficientes en el contexto sudamericano y han aumentado su competitividad frente a otros puertos en el Caribe. De esta transición los mayores beneficiados han sido los usuarios debido a la reducción de tarifas y costos de transporte, y las navieras han sido objetos de menores tiempos de espera y de servicio.

La actividad y niveles de desarrollo de los puertos públicos colombianos muestran una tendencia hacia la especialización en el movimiento de carga: Santa Marta se identifica con los gráneles sólidos y el carbón, que se transporta por tracto mula desde varios municipios del oriente del departamento de la Guajira y del sur del departamento del Magdalena, como es el caso del municipio de la Jagua de Ibírico de donde se extrae en cantidad de carbón térmico de muy alta calidad y cantidad en su aporte a las exportaciones registradas por ese puerto; Barranquilla es un terminal marítimo multipropósito; Cartagena viene desarrollando una vocación asociada al movimiento de contenedores con grandes expectativas en el negocio de trasbordo, con el riesgo implícito de la alta competencia con los puertos del Caribe, Centroamérica y las Antillas en proceso de expansión; Buenaventura es el puerto multipropósito del país con la responsabilidad de realizar los suministros a la región andina colombiana y con una participación creciente en el negocio de trasbordo de contenedores; y Tumaco, sigue siendo un puerto de cabotaje petrolero con crecientes exportaciones de granel líquido principalmente de aceite de palma, de acuerdo con sus características físicas y localización geográfica.

En el desarrollo de la concesión portuaria a través de un contrato administrativo en virtud del cual la nación permite a que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a las mismas, para a construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos. En todo este proceso de concesión hace también parte el puerto de Tumaco el cual aporta unos recursos a la nación aproximadamente USD \$ 199.771⁷ anuales considerados como recaudos por contraprestación los cuales son considerados por la nación como insuficiente para cubrir los requerimientos de inversión en el corto plazo, y que son necesarios para cubrir la demanda del dragado o de infraestructuras, marítimas o terrestres, asociadas o necesarias para obtener el escenario ideal de funcionamiento de los puertos públicos, por los que se

⁶ Decreto 1587 de 2004. Por el cual se reglamenta parcialmente el artículo 7º de la ley 1ª de 1991, modificado por el artículo 1º de la ley 856 de 2003

⁷ Cifra citada por el Ministerio de Transporte y la Supertransporte en el documento CONPES 2004.

mueve el mayor número de los bienes de alto valor específico del comercio exterior nacional.

En el análisis realizado por el Banco Mundial a los puertos de Colombia los cuales desde hace cerca de quince años están en manos del sector privado, llama la atención sobre la influencia que tienen en la mayoría de los puertos, los problemas sociales de las ciudades donde se encuentran ubicados de los cuales se destacan Cartagena y Buenaventura. Así mismo, alerta sobre la alta interferencia urbana que se presenta en las zonas portuarias, con excepción de Barranquilla, lo que limita las posibilidades de expansión. De acuerdo con la evaluación general del sistema portuario colombiano de uso público representado por las cuatro sociedades portuarias regionales, los modelos de administración son diferentes en cada puerto y no siempre son transparentes.

Existen otras normas de transporte marítimo a nivel nacional que han sido estipuladas y cumplidas por las agencias marítimas o navieras, que son las representantes comerciales en la oferta de fletes en Colombia por parte de las grandes compañías navieras (asociaciones de transporte marítimo) o armadores marítimos (propietarios o arrendatarios de los buques), que en nuestro país son parte del sector marítimo, se configuran al modelo global y son parte fundamental en los diferentes aspectos portuarios, tanto que se vuelven actores participantes en la actividad de transporte marítimo y están regulados en un conjunto muy amplio de normas de obligatorio cumplimiento, aplicadas por las distintas entidades del estado que participan en el manejo y control del sector. Para los efectos prácticos de este trabajo de grado, a continuación se procede a resaltar las normas más importantes, que son aplicables a una operación de transporte marítimo.

1.6.5.1. Decretos reglamentarios del estatuto marítimo colombiano

A. Decreto 2171 de 1.992, “Por el cual se reestructura el Ministerio de Transporte”

En esta norma se define el Marco Institucional del Transporte en general y del marítimo en particular. En este decreto se crea específicamente la Dirección General de Transporte Marítimo, con las funciones que se resaltaron en el numeral anterior.

B. Decreto 2324 de 1.984, “Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima de Colombia (DIMAR)”

En éste decreto se define la estructura orgánica y las funciones de la Dirección

General Marítima, DIMAR. Adicionalmente define las normas generales y los regímenes aplicables a las Naves y los Artefactos navales, al Personal de la Marina Mercante, al Transporte Marítimo, al Fletamento y Arrendamiento de Naves y a las Antigüedades Náufragas.

C. El Código de Comercio. Libro Quinto, Allí se regula todo lo concerniente a la Navegación Marítima, particularmente en lo relacionado con la Nave, el Armador, el Agente Marítimo, el Transporte de Cosas por Mar, el Fletamento y Arrendamiento de Naves y el Seguro Marítimo, entre otros aspectos. En relación con el Contrato de Transporte Marítimo en el Título IX- Capítulo III se regula todo lo concerniente a obligaciones del transportador, responsabilidad y conocimiento de embarque.

D. Decreto 101 de 2.000, “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”

Se reglamenta la estructura administrativa y funcional de la Dirección de Transporte Marítimo y Puertos y se crea la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERPUERTOS)

E. Decreto 804 de 2.001, “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Marítimo”

Esta decisión, define los requisitos y procedimientos para la obtención de la *Habilitación y el Permiso de Operación*, por parte de las empresas que decidan prestar sus servicios de Transporte Marítimo en Colombia, bien sea de carácter Internacional o de Cabotaje.

Igualmente los requisitos y procedimientos sobre el Fletamento y Arrendamiento de Naves, así como la regulación correspondiente a las Conferencias Marítimas y los Acuerdos de Transporte, define a su vez, el procedimiento para el registro ante DIMAR de los fletes y recargos por parte de las navieras que operan en Colombia, además de las disposiciones pertinentes sobre libertad de acceso, reciprocidad y competencia desleal.

D. Decreto 1342 de 2.002, “Por el cual se adiciona y modifica parcialmente el decreto 804 de 2.001”.

Este decreto básicamente lo que dispone es flexibilizar un poco el fletamento y arrendamiento de naves por parte de los usuarios, que originalmente había sido sometida a un mayor control por parte de la autoridad marítima, a través de trámites y registros difíciles de cumplir.

En este compendio de normas, el usuario portuario, encuentra información suficiente sobre la competencia de cada una de las entidades oficiales que participan en la regulación, vigilancia y control de la actividad marítima, así como requisitos que se deben cumplir para la prestación y contratación de servicios.

1.6.5.2. Normas de concesión portuaria en Colombia: El Instituto Nacional de Concesiones (INCO) determinó mediante normatividad la forma y el tiempo por el cual el Gobierno Nacional facilitaría los puertos colombianos, en este caso los terminales marítimos con el objeto de se puedan modernizar, administrar y generar desarrollo e impacto económico a sus regiones, estas normas se establecieron con la promulgación de las siguientes resoluciones:

A. Resolución 113 sobre los términos para otorgar concesiones portuarias en Colombia.

B. Resolución 478 sobre la clasificación de los operadores portuarios en Colombia.

C. Resolución 723 sobre la metodología para el cálculo de las tarifas portuarias por uso de las instalaciones de la Sociedades Portuarias que operen puertos de servicio público.

1.7 MARCO CONCEPTUAL

Agente Naviero es denominado agente o agencia marítima y es la encargada de facilitar los medios necesarios para el sostenimiento de la motonave en el puerto donde atraca incluido el cargue y descargue de todo tipo de carga, el estibado de la carga, el trincado de los contenedores, el cargue de combustible, trabajos de metal mecánica y la alimentación de la tripulación.

Arancel Aduanero impuesto que gravan los bienes importados. El arancel, pagado por el comprador del bien, eleva el precio de ese producto en el país importador.

Adicional: Persona que labora por tiempos en él cargue o descargue de los buques.

Almacenaje: Utilización de las áreas cubiertas o descubiertas que la Sociedad Portuaria de Buenaventura S.A. tiene para su efecto.

Aparejos: Son los instrumentos y los elementos necesarios para maniobrar, o el sistema de polea para izar la carga y con estribos la estiba de la carga.

Altura de Apilamiento: Es la organización de las estibas y contenedores en orden de altura para lograr que ocupen un mayor espacio vertical tanto en las bodegas como en los patios.

Armador: Persona natural o jurídica, sea o no propietarias de la nave, que la aprovisiona para la expedición marina y la hace navegar a su nombre y por su cuenta o riesgos percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afectan, todas las líneas marítimas con buques son armadores.

Atraque: Acción de arrimar el buque al muelle.

Avituallamiento: Es la acción de entrar provisiones al buque.

Autoridad Aduanera es el funcionario público o dependencia oficial que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.

Aprehensión es una medida cautelar consistente en la retención de mercancías.

Barcos: Embarcaciones de menor calado.

Barcazas: Transportan vehículos.

Bitá: Es donde se amarra el lazo de los buques cuando llegan al aproche.

Bongo, Planchón o Gabarra: Embarcación de fondeo plano con propulsión propia.

Boya: Indican el canal de acceso al puerto.

Buque: Embarcaciones de mayor calado, son de acero.

Buque Factoría: Son los que en el trayecto de un país a otro elaboran mercancías, productos, materias primas.

Buques Madres - Nodrizas (LASH): Descarga en bahía, dejan la carga en el mar y son recogidas por remolcadores, es carga liviana.

Buques Roll on – Roll of (ro - ro): Transportan vehículos y carga contenerizada.

Canasta Familiar se define como un conjunto representativo de bienes y servicios que con mayor frecuencia adquieren los hogares y que representan un gasto importante en el consumo total, que satisfacen directa o indirectamente necesidades de consumo final.

Cabotaje: Transporte de carga marítima de puerto a puerto.

Chancheros: Personas encargadas de barrer y recoger los granos que no caen dentro del camión.

Calado: Medida de profundidad alcanzada por el buque.

Carga a Granel Líquido: Es la carga constituida por sólidos o gases que vienen sin empaque o envase y no pierden su condición en ningunas de las distintas fases de la operación portuaria.

Carga a Granel Sólido: Carga constituida por sólidos que vienen sin empaque o envase y no pierden su condición en ninguna de las distintas fases de la operación portuaria.

Carga de Cabotaje: Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados de un puerto colombiano a otro puerto colombiano por vía marítima.

Carga de Exportación: Cargamentos nacionales que salen en forma legal hacia el extranjero.

Carga de Importación: Todo cargamento que procedente de otro país va a ser nacionalizado.

Carga de Importación en Tránsito Internacional: Son aquellos cargamentos que estando destinados a un puerto extranjero son descargados en el puerto colombiano para ser reexpedidos bien sea por vía marítima o terrestre a su destino final.

Carga de Importación en Tránsito Nacional: Son todas aquellas importaciones que llegada al puerto de Buenaventura, sale por vía terrestre o fluvial para ser nacionalizada.

Carga de Importación en Tránsito Nacional Reembarcada: Entiéndase por estos cargamentos, toda aquella importación que llegada a un puerto colombiana es reembarcada con destino a otro puerto para ser nacionalizada.

Carga Fluvial: Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados de un puerto colombiano a otro puerto colombiano por vía marítima.

Carga Suelta: Este tipo de carga consiste en bultos sueltos o individuales, manipulados y embarcados como unidades separadas, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas.

Carga Peligrosa: Carga que por sus características especiales entraña peligro a las personas, naves o instalaciones del puerto o al medio ambiente, debiendo ser manipulada de acuerdo con las normas del Departamento de Salud Ocupacional.

Carga Terrestre: Cargamento nacional o nacionalizado que se transporta por vía terrestre con destino a/o procedente de otras zonas del país.

Carga Transitoria: Cargamentos que son descargados provisionalmente de la embarcación mientras dura su permanencia en el puerto.

Cargue Directo: Se denomina así a la operación al colocar la carga en el medio de transporte acuático o complementario.

Cargue Indirecto: Es el que se realiza del aproche en el muelle al medio de transporte acuático.

Cargue o Descargue de Camiones, Vagones, Similares y Manejo Terrestre: Se entiende como la operación de traslado y acomodo de la carga de o/a los sitios de almacenamiento a los camiones, vagones y similares para su retiro o introducción en el puerto.

Consolidar: El cargue de contenedores.

Consolidación: Es el llenado de un contenedor con carga de varios dueños.

Compañía Naviera: Es la entidad dueña de una compañía marítima que a su vez trabaja con buques propios o buques arrendados.

Cotero: Persona que se encarga de hacer los trámites de documentación a los camioneros y ayudan en el descargue del producto (gráneles).

Contrabando es la acción de introducir o sacar bienes de un país sin pagar los derechos de aduana o bienes cuya importación o exportación están prohibidos en la frontera.

Decomiso es el acto en virtud del cual pasan a poder de la nación las mercancías, respecto de las cuales no se acredite el cumplimiento de los trámites previstos para su presentación y/o declaración ante la autoridad aduanera.

Descargue Directo: Es aquel que se efectúa del medio de transporte acuático al medio de transporte complementario que retira los cargamentos del puerto al terminal.

Descargue Indirecto: Se efectúa del medio de transporte acuático al aproche en el muelle.

Descargue y Cargue Embarcaciones: Movilización de cargamentos de la bodega, patio o cubierta a la embarcación o al costado de la misma o al muelle o viceversa.

Desestiba: Retirar la mercancía o contenedor de un lugar o de un buque en forma ordenada.

Destrinque: Es sacar las cadenas de la mercancía o del contenedor.

Desconsolidar: El descargue del contenedor.

Declaración en Transito Aduanero: La carga viene autorizada a su lugar de destino sin la intervención aduanera.

Depósito: Lugar específico encerrado donde se descargan mercancías y se dejan bajo custodia de una empresa especializada.

Desembalaje: Sacar la mercancía de un contenedor, de un solo dueño.

Desconsolidación: Es el vaciado de un contenedor con carga de varios dueños.

Doble Fondo: Compartimiento ubicado en la parte mas baja a todo lo largo y ancho del buque, sirve para alojar petróleo, trigo, maíz, sorgo, aceites, melaza, se les conoce también como buque tanquero.

Derechos Aduaneros esta expresión comprende los derechos de aduana y el impuesto de valor agregado (IVA).

Elevador (Montacargas): Es un vehículo mecánico para subir o bajar contenedores.

Embalaje: Introducir mercancía en un contenedor de un solo dueño.

Embarcaciones de Fletamento: Embarcaciones arrendadas, utilizadas esporádicamente para reforzar la capacidad a flote de un armador.

Embarcaciones de Línea Regular: Son las que en forma permanente o transitoria han sido asignadas por el armador para seguir un tráfico regular, eficaz y continuo de acuerdo con las rutas e itinerarios fijos y preestablecidos.

Embarcaciones de Pasajeros: Toda embarcación diseñada y dedicada exclusivamente al transporte de pasajeros.

Embarcaciones Fluviales: Destinadas a navegar por los ríos, lagos o canales inferiores.

Embarcaciones Mixtas: Son aquellas que transportan más de 24 pasajeros y movilizan menos de 500 toneladas de importación por puerto y tienen itinerario fijo.

Embarcaciones Pesqueras: Embarcaciones dedicadas únicamente a la pesca.

Embarcador de SIA: Se encarga de tramitar los documentos ante la aduana, agencias marítimas y pagos de los servicios portuarios ante las entidades bancarias.

Entre Fuentes: Cubiertas que se encuentran dentro de la bodega del buque y sirven para almacenar y separar la carga.

Equipo de Izaje: Los instrumentos y los elementos necesarios para el cargue y descargue de los buques.

Eslora: Largo del buque.

Estibas: Accesorio de madera, necesario para descargar sacos o bultos de carga suelta.

Estibador: Persona cuya labor es cargar las estibas.

Estrobo: Guayas cuya función es asegurar las estibas.

Gravamen Arancelario es el porcentaje de impuestos que se debe pagar por la importación de mercancías.

Importación es la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional, también se considera importación, la introducción de mercancías a una zona franca industrial de bienes y servicios.

Infracción Aduanera es toda acción u omisión que conlleva la trasgresión de la legislación aduanera.

Inspección Aduanera es la actuación realizada por la autoridad aduanera competente con el fin de determinar la naturaleza, origen, estado, cantidad, valor, clasificación arancelaria, tributos y regímenes aduanero, tratamiento tributario aplicable a una mercancía. Cuando implique el reconocimiento de mercancías será física y documental cuando se base en información de la declaración y otros documentos.

Inspección Fitosanitaria-Zoosanitaria es la actuación realizada por la autoridad sanitaria con el fin de verificar el estado de salubridad de productos de origen vegetal y animal, cuyos productos son objeto de ser comercializadas y garantizar seguridad en el consumo humano.

Integración Económica conjunto de normas que regulan la conducta de los Estados en cuanto a la integración o integración económica. Es decir, son las normas nacionales e internacionales que rigen la actuación del Estado en relación con todas áreas de la integración. Por ejemplo el comercio, los aranceles, o el flujo de personas.

Legalización declaración de las mercancías que habiendo sido presentados ante la aduana al momento de su introducción al territorio aduanero nacional, no han acreditado el cumplimiento de los requisitos para su legal importación, permanencia o libre disposición. También, procederá la legalización de mercancías que se encuentren en abandono legal.

Mercancías es todo bien clasificable en el arancel de aduanas susceptible de ser transportado y sujeto a régimen aduanero.

Mercancía Nacionalizada es la mercancía de origen extranjero que se encuentra en libre disposición por haberse cumplido todos los trámites y formalidades exigidos por las normas aduaneras.

Manejo de la Carga: Es la operación que acomoda y conduce los cargamentos en el medio de transporte que lo retira o introduce de o/a la zona del puerto terminal procedente de un descargue o cargue directo, o el traslado de los cargamentos de la losa en el muelle al lugar de almacenamiento o/a otro medio de transporte o viceversa cuando se produzca cargue o descargue indirecto.

Manga: Ancho de la embarcación.

Maniobra: Es la acción de ubicar el buque en el puerto / muelle.

Mona: Es una barra cuya función es la de acuñar las cadenas al contenedor o mercancía.

Movilización de carga: Son operaciones de reagrupación de carga dentro de la zona del puerto terminal.

Muellaje: Es la tarifa que se paga por el uso de las operaciones del muelle por el buque.

Muelle: Es un andén o pared edificada en la orilla del mar, río o lago para permitir el atraque, cargue y descargue de una embarcación.

Operador Portuario: Empresa que presta los servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria; tales como cargue, descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

Paletes: Estructuras hechas en madera, cuya función es agrupar un número de sacos para luego ser trasladada por un elevador (azúcar, café, sal, productos en saco).

Permanencia en Muelle: Tiempo de permanencia de la embarcación atracada en el terminal marítimo.

Pesaje y Cubicaje: Consiste en la medición de la carga, cuando el peso y el volumen no venga aclarado en los documentos de embarque ni conste de otro modo.

Pilotaje: Comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las embarcaciones en fondeadero, atraque, desatraque, zarpe y maniobras dentro de la zona del puerto.

Popa: Parte posterior de un buque comprendida entre media cubierta y el espejo de la popa.

Proa: Parte frontal de un buque, comprendida desde la media cubierta al final del castillo.

Portalonero: Persona que indica al winchero donde debe ubicarse la carga o el contenedor.

Precinto: Garantía, sello, asegurar, se conocen como los sellos que lleva el contenedor.

Paso de Frontera es el habilitado por las autoridades nacionales competentes para el ingreso y salida al territorio de la otra parte de personas, vehículos, animales y mercancías.

Potestad Aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene autoridad aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de mercancías hacia y desde el territorio aduanero nacional y para hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan los regímenes aduaneros.

Puerto Marítimo lugar donde se pueden transportar mercancías de diferentes clases en motonaves especializadas por su tipo, con fletes definidos, itinerarios establecidos y rutas coordinadas, bajo el control y vigilancia de las Capitanías Portuarias.

Productos Subsidiados se define como un auxilio dado por el gobierno de un país para disminuir el precio final de bienes o servicios que se encuentran en el mercado. Dichos subsidios tienen objetivos no sólo económicos, sino que buscan también mantener cierto grado de fijación de la población en el territorio, evitar la desertización o conservar la producción de ciertos tipos de bienes.

Transito Transfronterizo es el que tiene lugar desde un punto cualquiera de la zona de integración fronteriza de una parte a otro punto de la zona de integración fronteriza de la otra parte.

Territorio Aduanero Nacional demarcación dentro de la cual se aplica la legislación aduanera; cubre todo el territorio nacional, incluyendo el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa el Estado colombiano, de conformidad con el derecho internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales.

Tributos Aduaneros comprende derechos de aduana y el impuesto sobre ventas.

Tara: Peso del contenedor vacío.

Taller: Lugar en que se hacen los trabajos de reparación de maquinarias utilizadas en el terminal marítimo.

Tarja: Conteo de mercancía o contenedor al bajar o subir al buque.

Tarja en Gancho: Es el proceso de descargue de la mercancía que viene en paletes (sacos o suelta) por medio de un gancho se manipulan.

Trinque: Es la función de amarrar la mercancía o contenedor con una cadena que aseguren que no se vaya a caer.

TEU: (Twenty foot Equivalent Unit) Unidad equivalente de 20 pies.

Utilización de las Instalaciones Portuarias: Es el uso de la infraestructura de que dispone la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. para el manejo que terceros hacen a los cargamentos y embarcaciones que atracan en el puerto.

Unidad cantidad que se toma como término de comparación con las demás de la misma especie.

Usuario: Es toda persona natural o jurídica que utiliza las instalaciones y facilidades o recibe servicios portuarios.

Visitante Fronterizo es el nacional o extranjero residente en la zona de integración fronteriza de una parte, que ingresa por tierra, agua o aire a la zona de integración fronteriza de la otra parte, por un tiempo limitado.

Volumen Magnitud Física que expresa la extensión de un cuerpo en tres dimensiones: largo, ancho y alto. Su unidad en el Sistema Internacional es el metro cúbico (m³).

Vaciado de Contenedores: Es cuando se saca toda la mercancía que hay dentro del contenedor.

Winchero: Persona encargada de manejar la grúa con que se descarga o carga la mercancía.

Zarpe: Salida definitiva de una embarcación del sitio en el que estaba atracada, abordada o fondeada.

Zonas de Integración Fronteriza aquellas áreas de los departamentos fronterizos cuyas características geográficas, ambientales, culturales y/o socioeconómicas, aconsejen la planeación y la acción conjunta de las autoridades fronterizas, en las que de común acuerdo con el país vecino, se adelantarán las acciones, que convengan para promover su desarrollo y fortalecer el intercambio bilateral e internacional. Comprende, en territorio ecuatoriano, las provincias del Carchi, Esmeraldas, Imbabura, Napo y Sucumbíos; y en territorio colombiano, el Departamento de Nariño y la Intendencia del Putumayo, además de otras que en el futuro incorporen las partes.

Zonas de frontera aquellos municipios, corregimientos especiales de los departamentos fronterizos, colindantes con los límites fluviales, terrestres y marítimos entre la República de Colombia y la República del Ecuador, de aquellos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo.

1.8. FORMULACION DE HIPOTESIS

1. La Sociedad Portuaria Regional de Tumaco necesita la intervención del Gobierno Nacional, Departamental y Municipal, las universidades colombianas y la inversión del sector privado sea nacional o extranjero para poder sacar adelante este importante terminal marítimo.

2. La Sociedad Portuaria Regional de Tumaco necesita de un reestructuración administrativa y financiera en donde un nuevo talento humano sea capaz de mostrar el terminal marítimo como punto estratégico de negocios de productos agroindustriales o maquilados desde el sur occidente colombiano.

3. Los nariñenses y tumaqueños desconocen la gran importancia económica y comercial internacional que puede provenir del terminal marítimo de Tumaco administrado o dirigido en mejores condiciones.

1.9. ASPECTOS METODOLOGICOS

1.9.1. Tipo de estudio

1.9.1.1. Descriptivo. la investigación requiere de una descripción de las características de los diferentes factores que influyen en el diagnóstico de las actividades de la sociedad portuaria regional de Tumaco, tales como: situación actual, la aplicabilidad normativa del estatuto marítimo colombiano y de la ley 1ª de 1991 frente a los retos y operaciones vigiladas por la autoridad portuaria, las operaciones administrativas que lleva a cabo y finalmente realizar una breve referencia sobre los efectos que ha causado la no participación e inserción del puerto en las actividades económicas y comerciales del país y la región, de allí su atraso.

1.9.2. Diseño de la investigación

1.9.2.1. método deductivo: Es pertinente realizar los procesos deductivos abstraídos desde la realidad de las actividades portuarias que se han visto disminuidas en la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, ya que podemos llegar al fondo de la problemática realizando una observación de los aspectos generales que soportan el desempeño y uso de los puertos a nivel mundial, a nivel latinoamericano, a nivel sudamericano, a nivel nacional y a nivel regional y local y su incidencia en la influencia que el puerto de Tumaco ha tenido con la zona limítrofe con la República del Ecuador., el cual tiene unas actividades portuarias fronterizas más dinámicas frente al sector comercial y pesquero por el Terminal Marítimo, que le desarrollado por empresas colombianas, nariñenses y tumaqueñas.

1.9.2.2. Método de observación: Para la realización de la investigación se requiere inicialmente de identificar los acontecimientos que vive la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco con respecto a la problemática que se ha venido presentando por la falta de carga granel liquido como se estaba dando hace cinco (5) años, en este caso sobre las exportaciones por cabotaje del aceite crudo de palma, que mantenía el sesenta y cinco (65) por ciento de las operaciones portuarias en el Terminal Marítimo de Tumaco y los almacenamientos constantes y acumulados del transporte por cabotaje de abonos agrícolas de la empresa Abonos ABOCOL S.A. y de la empresa MONOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS como empresa multinacional andina (EMA).

1.9.2.3. Método de análisis: Para llevar a cabo la presente investigación se propone este método, ya que permite a través del análisis diagnosticar para poder conocer la realidad y explicar un hecho o fenómeno y tener el conocimiento básico de una determinada situación que se puede obtener, a partir de la identificación de las partes que conforman el problema en general, en este caso se toma variables de tipo económico y social con base en estos se procede a realizar un análisis del impacto que ha generado la disminución de las operaciones portuarias de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, identificando de esta manera las partes más afectadas y beneficiadas de este proceso.

1.9.3. Fuentes y técnicas de recolección de información

1.9.3.1. Fuentes primarias: Se aplicó entrevistas a los funcionarios encargados de manejar asuntos fronterizos, entre ellos:

- (2) usuarios comerciales del puerto
- (2) empresas de transporte de carga nacional
- (2) agencias marítimas
- (6) funcionarios administrativos de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco.
- (3) operador portuario marítimo
- (1) empresa comercial de almacenamiento
- (1) agencia de aduanas
- (3) entidades gubernamentales de control (DIAN, ICA y Capitania del Puerto)

1.9.3.2. Fuentes secundarias; Para la ejecución de la presente investigación se requiere de la recolección de la información textual. En el caso de las fuentes secundarias la revisión de información se hizo en libros, revistas, periódicos, organigrama y reglamento interno de los funcionarios de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco.

1.9.3.3. Fuentes terciarias: Para poder esquematizar la información del marco teórico, conceptual, legal y de los elementos constitutivos de este Proyecto de Tesis, el uso del Internet y de algunos servidores informáticos, lo mismo que páginas Web y sitios de interés sobre las actividades portuarias internacionales, nacionales y regionales.

1.9.3.4. Fuentes estadísticas: La tabulación y ordenamiento de la información se realizó con un procesamiento estadístico sencillo, usando la distribución de frecuencias y porcentajes a que corresponde cada componente de análisis, además se interpretó y se analizó la información suministrada por las entrevistas realizadas a los funcionarios que representan las empresas en las operaciones portuarias que realizan, ya sea en procesos de importación y exportación.

1.9.3.5. Muestra de población para entrevista: En la presente investigación se tiene en cuenta las unidades de población objeto de estudio, para este caso usuarios colombianos y ecuatorianos del puerto de Tumaco, operadores portuarios marítimos, operadores portuarios terrestres, agencias marítimas, empresas comerciales, funcionarios administrativos, dirigentes y trabajadores de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco.

Cálculo muestral

$$n = \frac{N * Z^2 p * q}{(N-1) e^2 + Z^2 p * q}$$

N = Población objeto de estudio

Z = Nivel de confianza 1.96

p = Probabilidad de Éxito (50%)
q = Probabilidad de error (50%)

$$n = \frac{20(1.96)^2 (0.25)}{19(0.05)^2 + 0.9604}$$

$$n = \frac{3841.6}{10.9579}$$

n = 20 entrevistas

El número de entrevistas que se aplicarán es de (20) a los usuarios internos y externos de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco.

2. TERMINALES MARÍTIMOS GLOBALES.

2.1. OPERACIONES PORTUARIAS EN NORTEAMÉRICA

Estados Unidos tiene una gran empresa marina mercante en términos relativos; están registrados 6.472 barcos con una capacidad de 11.058.361 toneladas brutas registradas. Sin embargo, muchos barcos de propietarios estadounidenses navegan bajo bandera de Liberia o Panamá, donde pueden prestar servicio con el barco a menores costos. A comienzos de la década de 1990 el principal puerto marítimo de Estados Unidos era el de Nueva Orleans (Estado de Louisiana). Aunque no figura entre los primeros puertos marítimos, el de Nueva York permanece como destino destacado para el tráfico de pasajeros y mercancías.

La red interior de vías fluviales tiene tres principales componentes: el sistema del río Mississippi, los Grandes Lagos y las rutas costeras de navegación de cabotaje. Un 64% del tráfico anual de mercancías discurre por el río Mississippi y sus afluentes, un 19% lo hace por los Grandes Lagos y el restante 17% es costero. El sistema del río Mississippi tiene una red combinada de vías fluviales que superan los 24.140 Km. de longitud. Saint Louis (Missouri) es el principal puerto del sistema. En los Grandes Lagos, el principal puerto es Duluth (Minnesota), en el Lago Superior. Los barcos transoceánicos pueden navegar entre los Grandes Lagos y el océano atlántico a través del canal de San Lorenzo (abierto en 1959). La *Intracoastal Waterway* es una ruta navegable sin peaje que se extiende unos 1.740 Km. a lo largo de la costa atlántica y unos 1.770 Km. a lo largo de la costa del golfo de México. Un 45% del tráfico anual en las vías fluviales costeras se realiza en la del golfo de México, un 30% en la costa del Atlántico y un 25% utiliza las vías fluviales de la costa del Pacífico.

Estados Unidos es el principal país comercial del mundo, con un volumen en 2004 de más de 1,44 billones de dólares; en ese mismo año las exportaciones ascendían a 817.905 millones de dólares; y las importaciones a 1.525.268 millones. A mediados de la década de 1970, el gasto que suponía las importaciones de petróleo del extranjero y de los bienes manufacturados de Canadá y Asia (sobre todo de Japón) creó un desequilibrio comercial. Desde 1984 hasta 1990, el déficit comercial anual superó los 100.000 millones de dólares. Los productos no agrícolas, normalmente, suponen el 90% del valor anual de las exportaciones y los agrícolas el 10%. Los equipos de maquinaria y transporte son los principales productos exportados: suponen en conjunto más del 40% del valor de todas las exportaciones. Otros artículos exportados de importancia son bienes manufacturados, como tejidos, hierro y acero; los

alimentos procesados, materias sin transformar como algodón, soja y minerales de metal, productos químicos, combustibles minerales y lubricantes.

Canadá y Japón son los socios comerciales más importantes del país: absorben el 32% del total anual de las exportaciones estadounidenses y son el punto de origen del 37% de las importaciones. Otros socios comerciales importantes son México, Alemania, China, Gran Bretaña y Corea del Sur.

2.2. OPERACIONES PORTUARIAS EN EUROPA

El sistema de transportes europeo está muy desarrollado, y es más denso en la parte central del continente, solo en Europa Oriental que la conforman los países de la antigua URSS europea y el sur de Europa poseen infraestructuras de transporte menos desarrolladas. Existe gran número de vehículos privados y buena parte de las mercancías se transportan por carretera. Las redes de ferrocarril están en buen estado en la mayor parte de los países europeos y son importantes para el transporte tanto de personas como de mercancías. El transporte marítimo tiene un papel destacado en la economía europea. Varios países, como Grecia, Gran Bretaña, Italia, Francia, Noruega y Rusia mantienen grandes flotas de barcos mercantes. Rotterdam (en los Países Bajos) es uno de los puertos con mayor tráfico del mundo. Otros puertos importantes son Amberes (en Bélgica), Marsella (en Francia), Hamburgo (en Alemania), Londres (en Gran Bretaña), Génova (en Italia), Gdansk (en Polonia), Bilbao (en España) y Göteborg (en Suecia). Una buena parte de las mercancías se transportan al interior por vías fluviales; los ríos europeos con un tráfico comercial destacado son el Rin, el Escalda, el Sena, el Elba, el Danubio, el Volga y el Dniéper. Además, en Europa hay varios canales importantes. Casi todos los países europeos cuentan con aerolíneas nacionales, y algunas, como Air France, British Airways, Swissair, Iberia, Lufthansa (Alemania) y KLM (los Países Bajos) tiene importancia mundial. La mayoría de los sistemas de transporte de los países europeos son estatales. Desde la II Guerra Mundial se han construido numerosos oleoductos para transportar petróleo y gas natural. La Unión Europea (UE) ha propiciado el desarrollo de importantes redes trans europeas a través de sus países miembros. En su mayoría, los países europeos mantienen un notable comercio internacional. Gran parte de dicho comercio es de carácter interior, en especial entre miembros de la Unión Europea, pero los europeos también comercian a gran escala con países de otros continentes. Alemania, Francia, Gran Bretaña, Italia y los Países Bajos se encuentran entre las principales naciones mercantiles del mundo. Una buena parte del comercio intercontinental europeo se basa en la exportación de productos industriales y en la importación de materias primas.

2.3. OPERACIONES PORTUARIAS ASIÁTICAS

Un elevado porcentaje de los sistemas de transporte asiáticos están poco desarrollados. No existe un sistema de transporte terrestre que abarque todo el continente. Las líneas ferroviarias que cruzan las fronteras internacionales son escasas y poco utilizadas, como la situada entre China y las antiguas repúblicas soviéticas. La situación es similar en las carreteras y en la mayoría de los ríos navegables que no forman parte de las rutas de transporte internacionales. El río Amur, entre Rusia y China, es una excepción importante.

La práctica totalidad de las comunicaciones internacionales de Asia son aéreas o marítimas. Todos los puertos principales de Asia están conectados mediante servicios de transporte marítimo, trasatlántico y carguero. Los servicios portuarios son variados, pero con pocos puertos, aparte de los de China, India, Japón, La isla de Hong Kong y Singapur, pueden acoger a los barcos de mercancías de mayor calado. Los puertos de Singapur y Hong Kong son centros de distribución de especial importancia, a los que llegan pequeños barcos cargados con reducidas remesas desde enormes distancias. Estas mercancías son más tarde embarcadas hacia el extranjero. Las líneas aéreas conectan todas las ciudades importantes. Tokio es el centro aéreo fundamental de Asia, y Bangkok el segundo, gracias a su situación de encrucijada en el Sureste asiático.

Las redes locales de transporte están muy poco extendidas en la mayoría de los países. Las zonas rurales están a menudo deficitariamente conectadas entre sí y con las grandes ciudades. Las autopistas son escasas y las carreteras rurales rara vez están asfaltadas. Japón, Corea del Sur, Malasia, Israel, Turquía y buena parte de Filipinas son las principales excepciones. En sus partes navegables, los ríos son importantes vías comerciales, pero no todos los países poseen este tipo de rutas. En China, el río Yangzi Jiang ha sido durante mucho tiempo la arteria del transporte entre el este y el oeste; está conectado mediante canales con la llanura del norte de China. En el Sureste asiático, los ríos Mekong, Menam e Irawadi han actuado como integradores de los territorios nacionales. En India, sin embargo, los ríos han sido mucho menos relevantes como medio de transporte.

El principal medio de transporte en el continente es el ferrocarril. Japón tiene una densa red ferroviaria. A mediados de la década de 1970, China, que posee el sexto sistema ferroviario más largo del mundo, tenía conectados todos sus centros de manufactura importantes y capitales de provincia por medio del tren. Pero aun así, su capacidad todavía está por debajo de la demanda y las principales extensiones de la red están siendo construidas o proyectadas. Corea también tiene un buen servicio ferroviario. Los países del Suroeste y Sureste asiático, excepto Tailandia y Malasia, tienen unos sistemas ferroviarios muy deficientes. En el sur de Asia el sistema ferroviario, construido

originariamente por los británicos, fue dividido tras la separación territorial de India, Pakistán y Bangladesh. Las líneas ferroviarias transcaspiana y turco siberiana son las más importantes de Asia central; la línea transiberiana y sus ramales, como la línea Baikal-Amur, es el principal sistema de transporte de la Siberia rusa.

El comercio internacional del continente asiático desempeña un papel importante a nivel mundial en comparación con África, Centroamérica y Sudamérica. Un alto porcentaje de dicho comercio se mantiene con países de otros continentes. Las excepciones más importantes son: el flujo de petróleo desde el golfo Pérsico hasta Japón, los flujos inferiores desde Indonesia y Brunei a Japón, el comercio de China con Japón y otros países del Sureste asiático, y, sobre todo, el flujo de materias primas a Japón, principalmente desde el Sureste asiático, y la corriente de retorno de bienes manufacturados japoneses. Japón figura entre los primeros países a nivel mundial en cuanto al valor de su comercio internacional, pero sólo una tercera parte, aproximadamente, se realiza con otros países asiáticos. China e India tienen una importante actividad comercial a escala internacional, incluidos países que no pertenecen al continente. Malasia e Indonesia son destacados países exportadores de materias primas. Sin embargo, en términos de renta per cápita, todos los países, excepto Japón, Corea del Sur, Malasia, Singapur, la isla de Hong Kong, los principales exportadores de petróleo del suroeste de Asia y algunas repúblicas de la antigua Unión Soviética están situados en posiciones inferiores dentro del sistema internacional de comercio.

2.4. AUTORIDADES PORTUARIAS MUNDIALES

En el transporte marítimo mundial son de gran importancia las características de los puertos y su conexión con la infraestructura que tienen los países para la distribución de estas cargas; el transporte a través de los puertos del planeta alcanza cerca de los 10 mil millones de toneladas y se ha estimado que para el año 2010 puede alcanzar casi 20 mil millones de toneladas, por lo que se tendrán que realizar modificaciones técnicas en muchos de los puertos actuales, para poder atender esta demanda.

Los puertos que mueven el mayor tonelaje de carga son en Europa: Rotterdam, en los Países Bajos; Marsella, Fos y El Havre, en Francia; Amberes, en Bélgica; Hamburgo, en Alemania; Londres, Liverpool y Hartlepool, en Gran Bretaña, y Génova y Trieste en Italia.

En Norteamérica:

ESTADOS UNIDOS
Baltimore

Boston
Charleston
Coprpus Chisrti
Houston
Jacksonville
Long Beach
Los Angeles
Miami
N. York & N. Jersey Port Authority
Maher Terminals
New Orleans
New Orleans - Gulf Services
Norfolk Virginia
Oakland marine Terminals
Oakland
Palm Beach
Port Arthur
Port of Pensacola
Portland
Port Everglades
San Diego
Seattle
Tacoma
Tampa
Wilmington Delaware

Fuente: www.puertosdelmundo.com.usa.

CANADA

Halifax
Montreal
Quebec
Saint John
St. John's port authority
Toronto
Vancouver
Vancouver Fraser Port
Vancouver Fraser Surrey Docks
Vancouver TSI Terminal

Fuente: www.puertosdelmundo.com.usa

En Asia: Kobe, Yokohama, Nagoya, Kawasaki, Tokio y Osaka, en Japón; Singapur; y Damay, en Indonesia. En el Medio Oriente: Rastannurah, en Arabia Saudita; Kharg y Bandar Mashur en Irán; Mena al Almadi, en Kuwait; Diebel Dhana, en los Emiratos Árabes Unidos y Fao, en Irak. Además, están Port Hedland y Dampier, en Australia.

El transporte marítimo representa un medio para unir a los diferentes países del mundo. Además de las cargas comerciales que se intercambian, es importante señalar que también ha sido posible establecer relaciones culturales a través de muchos años gracias a este tipo de transporte. Cabe esperar que todas estas posibilidades que representan las vías marítimas, la humanidad las aproveche en beneficio colectivo y que no sólo sean utilizadas por los poderosos para seguir esclavizando comercialmente a los países de menor desarrollo.

2.5. SITUACIÓN PORTUARIA EN AMÉRICA LATINA.

Durante el 2008 la actividad de transporte marítimo y sus repercusiones en el comercio internacional, ha estado rodeada de circunstancias similares a la evolución de la industria del mar a nivel mundial. En algunas rutas y países se han dado con mayor incidencia y especificidad. Así mismo, las consecuencias tienen un matiz diferente de acuerdo al puerto que se utilice, a las rutas de origen y destino de las cargas y a la naviera que se seleccione para transportar, por ejemplo:

ARGENTINA

Bahía Blanca

Delta Dock

Euroamérica - Campana

Bactssa

Exolgan Container Terminal

Puerto de la ciudad de Santa Fe

Puerto de Buenos Aires

Puerto Madryn

Puerto Quequen

Rosario

San Pedro

Terminal Las Palmas

Terminales Río de la Plata

Terminal 6

Ushuaia

Villa Constitución

BRASIL

Itajaí

Multi-terminais

Rio cubatao

Rio grande

Tecon Rio Grande .

Rio de Janeiro- Multi Rio

SÃO FRANCISCO DO SUL

SANTOS - AUTORIDAD PORTUARIA

SANTOS (TECON)

SANTOS (TERMINAL 37)

TERMINAL 1-RIO

Vitoria

CHILE

Arica

San Antonio

Valparaiso

COLOMBIA

Cartagena

El Bosque

Barranquilla

Buenaventura

Santa Marta

ECUADOR

Guayaquil

VENEZUELA

Autoridad Portuaria La Gaira

PERU

Puerto del Callao

URUGUAY

Fuente: www.puertosdelmundo.com.usa

Los puertos en el Océano Atlántico, los principales puertos presentan dificultad para obtener buques y espacio. Los fletes se han incrementado sensiblemente, el manejo de carga es mayor en estos últimos diez (10) años y los buques de cuarta y quinta generación tienen problemas en acceso a muelles por encontrar canales o diques de muy corta profundidad, tanto en el dragado como en el espejo de agua necesario para que los canales delimitados por boyas sean mas amplios y profundos. Los fletes se vuelven más costosos por el tráfico de motonaves en Centroamérica y Sudamérica, la mayoría con carga contenerizada, que en operaciones de muellaje, margina los barcos de menor calado y manga desde los fondeos y recaladas realizadas en cada puerto.

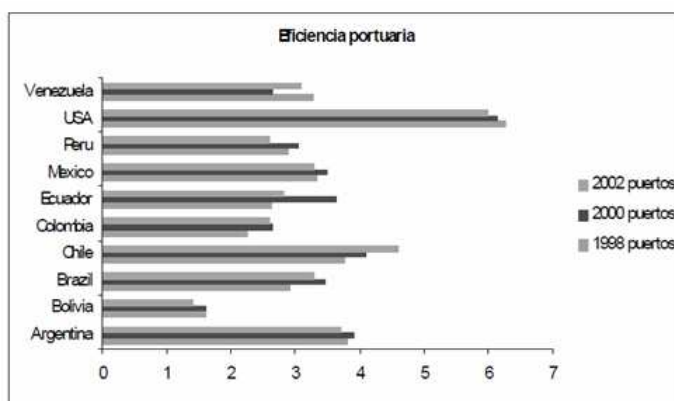
En el Océano Pacífico, los fletes marítimos son mas económicos con respecto al mar Caribe, porque el tránsito y tráfico de motonaves es menor y su especialización se remonta al manejo de gráneles líquidos, sólidos, químicos, gaseosos y carga general, aunque en los últimos ocho años se ha incrementado la compra de terrenos en bahías para la ampliación de infraestructura portuaria de patios abiertos, cerrados, cubiertos y refrigerados para recibir carga contenerizada proveniente de Asia, lo mismo sucede con Perú y especialmente con Chile resultado de los tratados de libre comercio, han mejorado las condiciones de intercambio comercial y por ende un incremento en el flujo de carga marítima desde el cono sur. En los puertos de Chile los fletes de exportación se han incrementado hasta un 100%, esto a determinado que los exportadores se han visto abocados a pagar fletes anticipadamente, para mejorar las condiciones de precio sobre las operaciones logísticas aplicadas a la carga.

2.5.1. Eficiencia portuaria en América latina: El aumento del comercio marítimo a nivel mundial puede explicarse en la reducción de los costos promedio de carga contenerizada y la construcción continua de buques celulares para el manejo y transporte de contenedores, en referencia al transporte terrestre y el transporte aéreo. En Latinoamérica los países se caracterizan por presentar diversos problemas de eficiencia en términos portuarios, sin embargo después de la década de los 90 los países latinoamericanos han tratado de desarrollar diferentes modificaciones en su sistema portuario con el objetivo de mejorar las condiciones de eficiencia portuarias. El caso chileno es un ejemplo de ellos: por medio de una política administrativa a nivel portuario han aumentado significativamente su eficiencia y competitividad frente a países desarrollados. De igual manera Brasil, por medio de una reforma laboral y de infraestructura, dinamizo sus características portuarias en términos de eficiencia y tramites en general.

Es así como países latinoamericanos han prestado gran atención a la eficiencia portuaria en los últimos años, pero a pesar de este esfuerzo Latinoamérica aun tiene deficiencias portuarias en términos de competitividad. En Latinoamérica el número de trámites. Al igual que los costos continúan siendo muy altos comparado con Estados Unidos o Europa. Una de las razones de estas diferencias son los tramites de aduanas (América Latina 7.08 días, Europa 4.0 días, América del Norte 3.5 días) estos costos no solo generan demoras en el transporte de los bienes, sino que acrecientan los costos indirectos que inciden sobre las ventajas competitivas y de eficiencias frente a terceros. (Tabla 2)

Para analizar más detalladamente en la grafica 4, muestran que las características de eficiencia y competitividad de los puertos en Latinoamérica, y su efecto en el comercio, este estudio analiza en forma más profunda el comportamiento de los índices de competitividad desarrollados por el WEF (World Economic Forum) para 11 países latinoamericanos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, USA, México, Perú y Venezuela). El WEF se ocupa de medir la eficiencia portuaria y aeroportuaria por medio de una evaluación cuantitativa que toma valores de 0 hasta 2.5, donde un menor valor significa un bajo grado de eficiencia y uno mayor, un mayor grado de eficiencia. Entre las principales variables estudiadas se encuentran el índice portuario y aeroportuario, que muestran la calidad portuaria y aeroportuaria del país. Tales índices indican que el país más eficiente en este aspecto es Estados Unidos. Chile está por encima del resto de países latinoamericanos y en los dos últimos años ha venido incrementando su eficiencia, mientras países como México y Venezuela mantienen un nivel relativamente constante durante el mismo periodo.

Grafico 1. Eficiencia Portuaria de Países Latinoamericanos



Fuente: World Economic Fórum

Tabla 1. Variables de eficiencia portuaria.

Variables de eficiencia portuaria

	Eficiencia portuaria 7 máxima l mínima	Trámite de aduana en días	Costo de manejo un contenedor en puerto
América del Norte	6,4	3,5	261,7
Europa	5,3	4,0	166,7
Oriente Medio	4,9	n. d.	n. d.
Asia Oriental y Cuenta del Pacífico	4,7	5,6	150,5
África Oriental y Meridional	4,6	12,0	n. d.
Norte de África	3,7	5,5	n. d.
Antigua Unión Soviética	3,4	5,4	n. d.
Europa del Este	3,3	2,4	n. d.
América Latina	2,9	7,1	251,4
Sur de Asia	2,8		n. d.
África occidental	n. d.	11,7	n. d.

Nota: las variables de eficiencia portuaria por región no son directamente comparables debido a la diferencia en el número de países disponible. Por ello, estas variables se deben considerar medidas complementarias, más que sustitutivas.

Fuente: Global Competitiveness Report (1999).

La eficiencia portuaria varía mucho de un país a otro y, especialmente, de una región a otra. Al observar la tabla No. 2, se observa que América del Norte y Europa ocupan los primeros lugares en la clasificación, seguidos de Oriente Medio, Asia Oriental y la cuenca del Pacífico. América Latina y Asia Meridional, a su vez, son percibidas como las regiones con puertos menos eficientes. La reducción de aranceles y otras barreras artificiales al comercio ha incrementado la importancia relativa de los costos de transporte como barrera al comercio. Toda estrategia tendente a integrar un país en el sistema comercial mundial tiene que considerar seriamente los costos de transporte. La eficiencia portuaria no es simplemente una cuestión de infraestructura física: la calidad del entorno institucional y regulatorio en el que operan los puertos puede ser mucho más importante. Las mafias organizadas tienen en particular un efecto nocivo sobre los servicios portuarios. Hay algunos datos que sugieren que el exceso de regulación puede obstaculizar la eficiencia, y algunos casos exitosos en América Latina muestran que la participación privada en el manejo portuario da como resultado una mayor eficiencia y menores costos cuando se acompaña de reformas laborales y se logra debilitar el poder monopólico mediante la regulación o la competencia perfecta.

3. LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN COLOMBIA

Por otro lado el gobierno colombiano admite que hay obstáculos para mejorar la eficiencia portuaria debido a las restricciones fiscales de la nación. Restricciones para el acceso marítimo, falta de equipos, deficientes seguridad y desorden administrativo, hacen parte de la lista de problemas que afectan a los puertos más importantes del país que no excluye al de Tumaco. Por último y a manera de presentación, el traslado físico eficiente de las mercancías de exportación entre su lugar de fabricación y el cliente o consumidor final, en términos de tiempo, costo, movimientos y las condiciones de entrega, resultan determinantes en la competitividad de la oferta exportable colombiana. Nada es perfecto. Cuando las exportaciones no tradicionales colombianas se preparaban para tener un año récord en ventas y superar los USD \$ 8 millones y las totales los USD \$ 14 millones, deben encarar no solo la reevaluación, sino otro frente de mal tiempo: no tienen como despachar sus cargas.

La estrechez de cupos, la cancelación de reservas, los altos fletes que han venido enfrentando los exportadores, a lo cual se suma ahora los retrasos en los itinerarios, que repercuten sensiblemente en los tiempos de tránsito para cumplir al cliente en el exterior, debilitan los logros que Colombia ha tenido en materia de exportaciones este año. Todos los sectores exportadores se ven afectados, algunos en mayor medida.

Para Colombia existen algunas condiciones que contribuyen hacer más aguda la crisis: La posición geográfica, considerada como una ventaja se torna en factor adverso, por ser el país para las navieras en la ruta sur -norte, lugar de "paso", es frecuente que los buques procedentes del sur lleguen al puerto de Buenaventura sin disponibilidad de espacio, circunstancia que se ve agravada con el calado de este terminal. Según navieros, si la profundidad fuera mayor y estable, los buques podrían llegar o salir con más contenedores. En el caso de los puertos del Atlántico, estos quedan en "sánduche", con relación a la ruta Suramérica Atlántico (Brasil)- Estados Unidos. Las navieras prefieren saltar la recalada en puertos colombianos, por mayor rendimiento en la ruta Brasil – Estados Unidos.

Además, si bien la geografía y las distancias de buena parte de la producción del interior encarecen las exportaciones, esos mismos factores actúan como una barrera natural de protección a la importación de numerosas mercancías hacia los mercados del interior. Dadas estas características, una mejor infraestructura es clave para reducir esos obstáculos que limitan el transporte y el intercambio, y para incrementar la productividad y mejorar las condiciones para competir a escala regional y global. No debe extrañar que Colombia no cuente con una infraestructura adecuada a la globalización. Las estrategias de desarrollo volcadas sobre el estrechísimo mercado interno, que Colombia

siguió durante varias décadas, no requerían de una infraestructura competitiva, al tiempo que discriminaban contra las costas y las fronteras.

Las nuevas estrategias de desarrollo adoptadas a partir de los años noventa, han contribuido a revertir esta tendencia. Así lo confirman el mejoramiento de los puertos y la creciente reubicación de las industrias en áreas costeras. El futuro de la infraestructura del país, principalmente la de transporte, deberá tener en cuenta que la exportación de nuevos bienes de una alta relación de peso a valor; esto sólo será posible si las plantas se ubican cerca de las zonas costeras. En este sentido, la infraestructura es tanto causa como efecto de la estrategia de desarrollo. Tiene un impacto directo sobre el crecimiento, la eficiencia del sector productivo y el desarrollo social, no sólo por sus efectos en materia de conectividad y acceso de la población a los servicios, sino por su papel determinante en el desarrollo regional y local, y en la integración nacional e internacional. La mayor integración dependerá también del desarrollo del sector telecomunicaciones. A través de éste es posible generar mayores posibilidades de competir exitosamente y de incorporar al país en la sociedad del conocimiento.

Igualmente importante es el comportamiento del sector minero energético. De hecho, durante los últimos años, este sector se ha convertido en eje del desarrollo económico en Colombia: las exportaciones de petróleo y sus derivados, de carbón, níquel y otros minerales y, desde el año anterior, de energía eléctrica, han convertido al sector en líder de las exportaciones; en 2005 éste representó 47% de las exportaciones totales del país y más de 7% del PIB.

3.1. EL ENTORNO INSTITUCIONAL.

En los sectores de infraestructura, los servicios públicos domiciliarios cuentan con un sólido fundamento legal definido en la Constitución de 1991 y desarrollado de manera extensiva en la Ley 142 de 1994. Para el caso de energía eléctrica, este régimen fue complementado por la Ley 143 de 1994. El esquema institucional de los sectores de energía, gas y telecomunicaciones, está integrado por: los Ministerios de Minas y Energía y Comunicaciones, con funciones de diseño, ejecución de políticas y regulación técnica; las Comisiones de Regulación de Energía y Gas, y de Telecomunicaciones, encargadas de la regulación económica sectorial; y la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, con funciones de inspección, vigilancia y control sobre los prestadores. La estructura industrial en cada uno de los sectores es heterogénea: los servicios de energía y gas están a cargo de empresas privadas y públicas territoriales y los de telefonía pública

Según la Ley 142 de 1994, los servicios públicos domiciliarios son los siguientes: acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, distribución de

gas combustible, telefonía fija pública básica conmutada y telefonía local móvil en el sector rural. La regulación económica de la producción de gas es ejercida por la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). Básica conmutada son prestados mayoritariamente por empresas públicas del orden nacional y territorial. En relación con el sector de hidrocarburos, en 2003 se adelantó la separación de los roles del Estado en sus funciones de regulación, prestación, y vigilancia y control, a través de la creación de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). El mismo año se realizó la transición de un contrato de asociación para la exploración y producción, a uno de concesión moderna, donde la empresa colombiana de petróleos (ECOPETROL) participa como un agente más del mercado en igualdad de condiciones. Por otra parte, a partir de dicho año la producción de gas, regulada exclusivamente por la ANH, se encuentra liberada para fines de exportación.

El sector transporte, por su parte, presenta un menor nivel de desarrollo en su esquema legal, regulatorio e institucional. La normatividad existente es precaria y no se cuenta con una clara delimitación de las funciones de política, regulación y operación en los diferentes modos, con excepción del aéreo y el marítimo. Lo anterior se explica por la complejidad y diversidad de las estructuras de mercado y de los arreglos institucionales existentes dentro de cada uno de los subsectores. No obstante, se han presentado avances significativos durante la última década, especialmente en los regímenes de concesiones de los sectores portuario, vial y férreo.

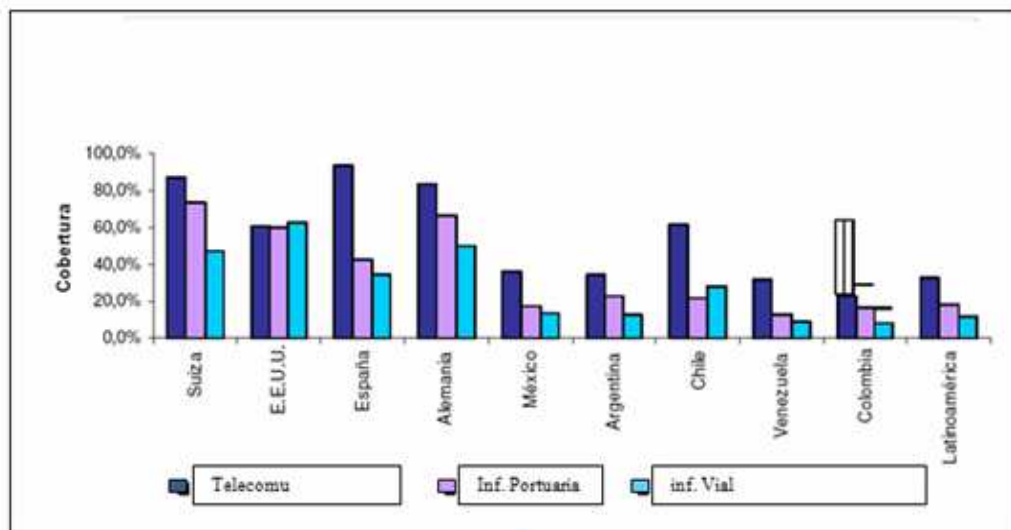
3.2. LOS RESULTADOS OBTENIDOS:

Los resultados alcanzados en los sectores de infraestructura a partir de los nuevos marcos institucionales y los flujos permanentes de inversión han sido notorios. En energía eléctrica, la participación privada en las actividades de generación y distribución llevó a un aumento en la capacidad instalada del sistema eléctrico (como se verá en la sección del sector minero energético), gracias a lo cual ha sido posible atender la demanda interna y generar excedentes para la venta a otros países. Esta participación también se ha reactivado en el sector de hidrocarburos, permitiendo mitigar el riesgo de pérdida de la autosuficiencia petrolera del país y propiciando la exploración de gas para fines de exportación. Adicionalmente, con la participación directa del Estado se ha desarrollado una moderna red de transporte de gas natural y un esquema de áreas de servicio exclusivo con participación del sector privado, que ha permitido una rápida expansión en la cobertura de este servicio en las áreas urbanas. En el caso de las telecomunicaciones, durante los noventa se presentó un aumento significativo en los niveles de inversión. Con la apertura de los mercados, las tarifas se han reducido y la calidad de los servicios ha mejorado. El servicio de telefonía móvil, iniciado en 1994, se ha convertido en uno de los de mayor crecimiento durante la última década. En transporte, la vinculación de capital privado a la construcción, rehabilitación, mantenimiento y

operación de infraestructura ha permitido mejorar la red vial, portuaria y aeroportuaria, e iniciar el proceso de rehabilitación de la red férrea. Gracias a esto, ha sido posible rehabilitar y mantener infraestructuras que bajo intervención directa del Estado implicaban mayores costos y tiempos de construcción.

En materia de cobertura, el país presenta en la actualidad niveles medios, si se le compara con los demás países de América Latina. Por ejemplo, en tele densidad (tecnología inalámbrica y conexiones telefónicas por habitante), Colombia se encuentra por encima del promedio latinoamericano. La infraestructura de transporte aún tiene un amplio margen para mejorar. Los indicadores de calidad de la infraestructura, calculados por el Foro Económico Mundial (FEM) para 102 países, presentan a Colombia con una calificación inferior a la de otros países en Suramérica.

Gráfica 2. Inversión en Infraestructura Portuaria y Vial Periodo 2004-2008



Fuente: Instituto Nacional de Vías - INVIAS

La infraestructura vial, Colombia está por debajo de Argentina, Venezuela, Chile y México. En esta misma medición, la infraestructura aeroportuaria y férrea aparece más desarrollada que la de Argentina y Venezuela, pero se mantiene por debajo de la de Chile y México. Lo mismo sucede en el sector portuario, para el que aún son importantes las limitaciones en acceso y servicio. Cabe anotar que en este sector se han presentado avances en la disminución de tiempos de espera de los barcos, la reducción de tarifas y la modernización de instalaciones y equipos de los puertos. En el puerto de Buenaventura, por ejemplo, el ciclo de carga de un camión desde que llega al puerto puede durar 30 horas. Los demás terminales presentan problemas similares.

3.3. LOS RETOS POR ALCANZAR EN EL TRANSPORTE COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD.

Pese a los avances de los últimos años, algunos sectores de la infraestructura nacional presentan serias deficiencias y cuellos de botella, cuya superación requiere el replanteamiento de políticas, la reestructuración de sistemas y la concentración de esfuerzos. Dado que los recursos para este rubro serán difíciles de aumentar en el corto plazo, los cambios deberán fundamentarse en una mayor eficiencia de la inversión, así como en la identificación de nuevas fuentes de financiamiento. Mientras el papel del sector privado continuará siendo esencial en el desarrollo de sectores como el eléctrico, el petrolero, el minero y las telecomunicaciones, el rol del Estado deberá centrarse en temas de regulación, control, promoción y en el desarrollo de la red vial, en donde las oportunidades de concesiones hacia el futuro pueden ser limitadas. Las inversiones públicas deberán reorientarse hacia proyectos de alto impacto en el campo social y productivo, y habrá que ofrecer señales claras para que la inversión privada se dirija a proyectos de alto valor agregado.

Colombia necesita mejorar su desarrollo de infraestructura productiva en el mediano y largo plazo, mientras mantiene sus logros en cobertura social. Sin duda, la infraestructura de transporte es la que ofrece mayores desafíos hacia el futuro. El tener una de las geografías más abruptas del planeta y contar con un conjunto de ciudades grandes y alejadas de las costas constituye un reto grande para el desarrollo y la competitividad, particularmente en una situación inicial de estrechez fiscal. Por eso, como no será posible extender a todo el país un sistema moderno de carreteras en el corto plazo, hay que desarrollar un sistema multimodal que integre todos los medios de transporte –carretero férreo y fluvial, con centros de transferencia de carga en lugares estratégicos, incluidos los puestos fronterizos. Colombia deberá corregir uno de los errores históricos más grandes, como fue haber abandonado el transporte fluvial.

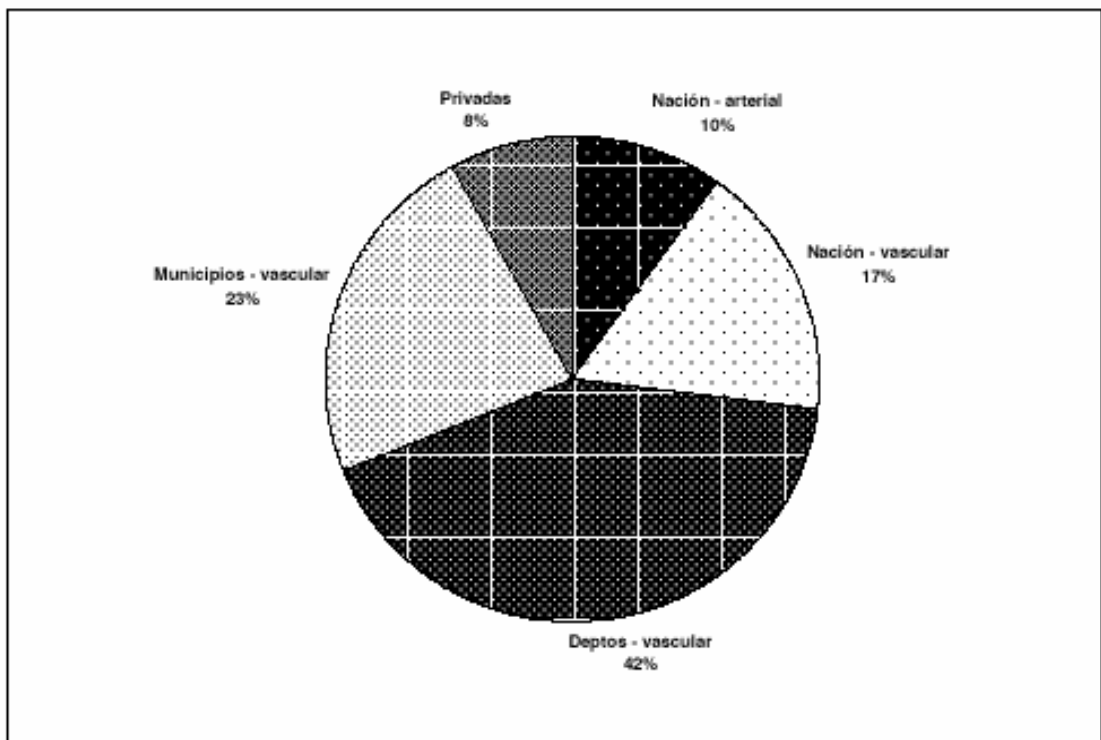
3.4. EL MODO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Según datos de 2004, la infraestructura vial del país tiene una longitud de 159.526 Km., de los cuales 10,4% (16.640 Km.) corresponde a la red a cargo del INVIAS, 41,4% (66.082 Km.) es competencia de los departamentos, 23% (36.736 Km.) está a cargo de los municipios, 17,3% corresponde a la red transferida por el Fondo Nacional de Caminos Vecinales (FNCV) al Instituto Nacional de Vías (INVIAS) fue de (27.577 Km.), y el restante 7,9% (12.556 Km.) son vías privadas. (Grafico 2). En la red arterial a cargo del INVIAS, 73% (12.122 Km.) se encuentra pavimentada. En los últimos siete años, este porcentaje ha caído en cerca de 5 puntos porcentuales, como consecuencia del incremento de la red arterial total a su cargo. De acuerdo con información del

INVIAS para 2004, el 68% de la red arterial estaba en buen estado: 8.298 Km. de vías pavimentadas y 1.982 Km. de vías en afirmado. (Grafica 3.)

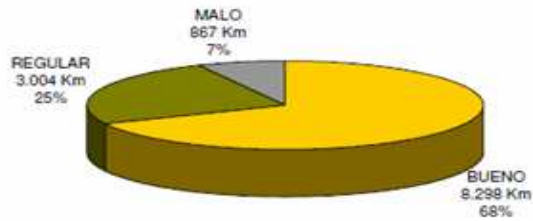
Un ejercicio realizado por el Ministerio de Transporte en 2003 para identificar el estado de la red en 19 departamentos mostró que cerca de 22% de la red se encontraba en buen estado, 44% en regulares condiciones y 34% en mala situación. Sin embargo, la información disponible sobre el estado y nivel de servicio de la red departamental (vascular) es parcial, lo que pone de manifiesto la necesidad de realizar un inventario vial que permita identificar plenamente sus características y deficiencias

Gráfica 3. Distribución de la Red Vial por Competencia (2004)



Fuente: Invías

Gráfica 4. Estado de Red Arterial de Carreteras

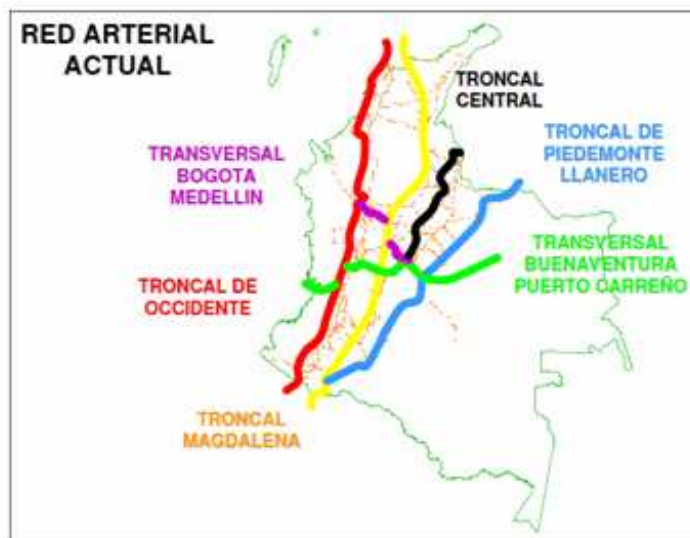


Estado de la red arterial pavimentada

Fuente: Instituto Nacional de Vías - INVIAS

Debido a la configuración geográfica del país, el sistema de carreteras se ha consolidado parcialmente en el eje norte-sur, a través de las vías troncales que recorren los valles de los ríos y bordean las cordilleras. Sin embargo, en el sentido este-oeste, la red vial no ofrece una articulación que complemente la red troncal. Adicionalmente, las condiciones de capacidad y servicio que ofrecen las vías son heterogéneas e independientes de las fluctuaciones del tráfico. Es así como encuentran en un mismo corredor vial sectores con excelentes niveles de servicio y otros en muy mal estado.

Figura 1. Red Arterial de Carreteras



Fuente: Ministerio de Transporte (Oficina de Planeación)

En 1998 la longitud total de la red a cargo del INVIAS era de 13.319 Km.; en 2004, la longitud total (contabilizando las transferencias del FNCV) ascendió a 16.575 Km. Lo anterior implica una tasa de crecimiento de 3,7% anual. En contraste, la tasa de crecimiento de la red pavimentada fue de 2,7% para el mismo periodo. El aumento de la red vial troncal se explica por las transferencias de red departamental y municipal. El índice de estado es una variable que muestra las condiciones de transitabilidad en que se encuentra una vía. La principal actividad asociada al mantenimiento periódico es la reposición de la capa de pavimento. En un escenario de mantenimiento insuficiente, en donde sólo se interviene una fracción de los tramos, el deterioro de la red aumenta. Por lo que importante tener vías en buen estado es evidente si se tiene en cuenta que 81% del total de la carga nacional colombiana se moviliza por carretera, lo cual hace que este servicio resulte estratégico para la economía del país. Sin embargo, el desempeño del servicio de transporte de carga por carretera presenta ineficiencias en cuanto a precios y calidad. De acuerdo con el Banco Mundial, el costo tonelada/kilómetro promedio en Colombia es superior al de países como México, Argentina y Brasil. Existen deficiencias en la estructura empresarial del sector y en el esquema operativo del servicio. En la operación se gestionan vehículos en vez de flotas, desaprovechando las importantes economías de escala que genera esta actividad. También hay restricciones para la circulación de camiones en las noches y festivos y limitaciones en pasos de frontera; el equipo de transporte es utilizado como almacenamiento transitorio y no hay información en tiempo real de la localización de la mercancía. Adicionalmente, aunque los costos de transporte se perciben altos, los ingresos parecen insuficientes para la remuneración adecuada de los equipos. En Colombia un camión tiene un rendimiento promedio de 240 mil ton/Km./año, mientras que en México éste es de 770 mil ton/Km./año.

3.5. EL MODO DE TRANSPORTE FLUVIAL.

La extensión territorial del país, sus características topográficas y los bajos costos de transporte fluvial hacen que la red fluvial de Colombia ofrezca enormes oportunidades asociadas al movimiento de carga y pasajeros. Comparativamente, este modo de transporte tiene la mayor capacidad para movilizar carga por unidad de fuerza; esto lo hace el más económico en términos de operatividad en cuanto a fletes. Sin embargo, el aprovechamiento del transporte fluvial no se logrará si no se garantiza la navegabilidad de las hidrobitas y la existencia de una infraestructura portuaria adecuada, que le permita constituirse en una opción real para la movilización de carga.

En la tabla No. 2 muestran la red fluvial del país tiene una longitud total de 20.804 Km., de los cuales 18.144 Km. (87%) permiten navegación menor permanente durante todo el año. De éstos, 6.175 Km. (30%) admiten, además, navegación mayor y permanente; y 4.144 Km. (20%), navegación transitoria de

embarcaciones mayores. Los restantes 2.660 Km. no son navegables. Históricamente, la conformación de la estructura socio-económica del país ha hecho de la cuenca del río Magdalena la principal arteria fluvial para el transporte de mercancías. En las otras cuencas

(Orinoquia, Amazonía, Pacífico Sur y Pacífico Norte), las condiciones físicas para la navegación son mejores, pero el movimiento de carga y pasajeros es relativamente bajo. En 2004 la movilización de carga por vía fluvial fue de 4,211 millones de toneladas, cifra equivalente a 3% del total de carga movilizada en el país. De este, 75% (3.162 millones de toneladas) corresponde a transporte de hidrocarburos a través del río Magdalena. La movilización de pasajeros alcanzó en ese mismo año 7,2 millones de personas, 5% del total de pasajeros movilizados por todos los modos de transporte (144,37 millones).

Tabla 2. Longitud de la Red Fluvial de Colombia.

¡Error! Marcador no definido.CUE NCA	Long. Total de la Red Fluvial (Km)	Embarcaciones Mayores						Embarcaciones Menores	
		Navegabilidad Permanente (Km)	%	Transitoria	%	Total (Km)	%	Navegabilidad Permanente	%
Magdalena	4.071	998	25	357	9	1.355	33	2.770	68
Atrato	4.435	1.235	28	30	1	1.265	29	3.077	69
Orinoquia	8.796	1.713	19	1.676	19	3.389	38	6.655	76
Amazonia	3.502	2.229	25	2.081	24	4.310	39	5.642	64
TOTAL	20.804	6.175	30	4.144	20	10.319	50	18.144	87

FUENTE: Anuario estadístico del modo fluvial -1993-. Ministerio de Transporte

El transporte fluvial tiene capacidad de movilización de 1.000kg con 1HP, mientras que el ferrocarril mueve 500kg y una tracto mula convencional sólo 150kg por unidad de fuerza. Navegación menor permanente es aquella realizada por embarcaciones fluviales con capacidad transportadora inferior a 25 toneladas, durante todo el año. En contraste, la navegación mayor permanente corresponde a la realizada por embarcaciones con capacidad de 25 o más toneladas, durante todo el año. Esta cifra corresponde a la carga de entrada y salida de los puertos, la carga movilizada por el río en 2004 fue de 2.105 millones de toneladas. Igualmente, esta cifra corresponde a los hidrocarburos que salieron y entraron a los puertos, la carga movilizada por el río fue de 1,58 millones de toneladas en 2004. Es importante mencionar que

en algunas inspecciones y puertos de la red fluvial no existe una medición exacta sobre el movimiento de carga y pasajeros.

3.6. EL MODO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

Gracias a la reforma implementada en 1991 y la consecuente vinculación de capital privado en la administración de los puertos, Colombia posicionó sus terminales marítimos como eficientes en el contexto sudamericano y aumentó su competitividad frente a otros puertos en el Caribe. De esta transición, los mayores beneficiarios son los usuarios, debido a la reducción de tarifas y costos de transporte; las navieras, por su parte, son favorecidas con menores tiempos de espera y de servicio.

Esta participación privada se ha realizado a través de las SPR, las cuales prestan el servicio portuario con infraestructura que es propiedad de la Nación y cuya concesión se da a cambio de una contraprestación económica. En el momento, existen 5 SPR principales para uso del sector productivo: Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco. Se han desarrollado otras sociedades portuarias con participación neta de capital privado, que prestan servicio público o que hacen parte de una cadena de producción y movilizan volúmenes significativos de carga. Este es el caso de la zona de Cartagena y de los terminales especializados en el manejo de carbón.

La capacidad instalada de los puertos de uso público y privado ascendía en 2004 a 150 millones de toneladas, mientras que el movimiento sólo llegaba a 80,340 millones de toneladas (la cifra más alta desde 1999). Estos datos indican que únicamente se está utilizando 53,5% de la capacidad instalada de los puertos. No obstante esta aparente subutilización, la capacidad actual es insuficiente en términos de déficit de infraestructura portuaria para suplir ciertas necesidades que imponen el transporte marítimo y el comercio exterior. No mejorar esta infraestructura generaría mayores rezagos, aun más si se tiene en cuenta el incremento del flujo de comercio previsto para los próximos años. Además de la capacidad de los puertos, la eficiencia de sus operaciones se constituye en otro factor crítico. Para medir este factor, por lo general se utiliza la eficiencia bruta en el cargue y descargue por tipo de empaque. Teniendo en cuenta que el *Global Competitiveness Report 2005-2006*, que otorgó a Colombia una calificación de competitividad de las instalaciones portuarias de 2,8. Este valor resulta deficiente si se tiene en cuenta que 1 equivale a un nivel subdesarrollado y 7 es el mejor del mundo.

Para el manejo de carbón existen puertos especializados: Puerto Bolívar, PRODECO, DRUMMOND, y está en construcción el de CARBONES DEL CARIBE, cerca de Ciénaga. Las Sociedades Portuarias Regionales a su vez, han dedicado muelles especiales a esta actividad, tal es el caso de Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura. La capacidad instalada es un indicativo de

medida; en el caso colombiano, la insuficiencia de esta capacidad se debe mirar como un déficit de infraestructura portuaria para suplir ciertas necesidades que imponen el transporte marítimo y el comercio exterior.

El crecimiento de la carga está basado en las proyecciones elaboradas por la UPME para el caso del carbón y en los supuestos del crecimiento del PIB para la carga general. La capacidad instalada se calculó bajo el supuesto de una utilización de 80% de las instalaciones portuarias para carbón y de 65% para carga general y otros bienes. Consolidado entre importaciones y exportaciones del año 2004 incluyendo cabotaje es de 84,7 millones de toneladas, de la carga movilizada, cerca de 11% (8,7 millones de toneladas) se trasladó en contenedores. La tendencia mundial indica una concentración del movimiento de carga en contenedores y se ha estimado que para el año 2020 el 70% del movimiento total de carga por modo marítimo se hará en contenedores. (Fuente: Evaluación de los principales puertos de América del Sur. Corporación Andina de Fomento, 2003). La eficiencia es un término relativo, que debe tender a la competitividad de nuestros puertos a nivel mundial y nos permite hacer un diagnóstico comparativo con los estándares internacionales de productividad portuaria.

3.7. EL PANORAMA PORTUARIO MUNDIAL FRENTE AL PANORAMA COLOMBIANO.

El sector exportador colombiano se ve abocado a optimizar sus procesos y programación en la logística de exportación para enfrentar la actual crisis del transporte marítimo, donde la escasez de buques y contenedores, la cancelación de itinerarios y los altos fletes se constituyen en el menú del día.

- **Incremento del Costo de Arriendo de Buques:** generada por la mayor demanda de buques como consecuencia del crecimiento del flujo comercial mundial y especialmente el presentado por China.
- **El Incremento de los Precios de Petróleo y Combustibles,** vienen incrementando los costos operacionales de los buques.
- **La Escasez de Hierro y Acero,** retrasa la construcción de buques y reduce la oferta de nuevos contenedores.
- **Incremento de la Demanda de Transporte de China** consecuencias del crecimiento de su economía.

3.7.1. Consecuencias.

- Insuficientes buques y estrechez de espacios para contenedores que permitan atender el comercio mundial. (se cree que se prolongará hasta el 2009)
- Incremento de los fletes marítimos. Preferencia de los navieros en tráficos que les generan mayor rentabilidad.
- De mantenerse el crecimiento del intercambio comercial, habrá mayor escasez en aquellos tráficos que muestran desbalances que tienen países vecinos con fuerte crecimiento de exportaciones.
- Reacomodamiento en los itinerarios de las navieras, lo cual implica importantes retrasos en los itinerarios
- El colapso del transporte marítimo es un fenómeno mundial.

4. SITUACION ACTUAL DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO

El municipio de Tumaco limita al norte con el municipio de Mosquera, al sur con la República de Ecuador, al oriente con los municipios de Roberto Payan, Barbacoas y Ricaurte y al occidente con el municipio de Francisco Pizarro y el Océano Pacífico. Tiene una extensión de 3.700.000 km². Tumaco es la tercera ciudad del departamento después de Pasto e Ipiales es el segundo puerto marítimo colombiano de la costa pacífica y el primero en el departamento de Nariño, presenta una temperatura de 28^o grados centígrados, la cual desciende hasta los 16 grados centígrados. Posee el único puerto fronterizo que tiene Colombia en su salida al mar pacífico y es punto estratégico para las negocios internacionales con el vecino país ecuatoriano, aunque sean ellos los que aprovechen estas actividades comerciales internacionales. Se ha concebido por las entidades municipales, departamentales y nacionales que el Terminal Marítimo de Tumaco es el puerto alterno industrial, comercial y logístico al puerto de Buenaventura.

Las diferentes actividades portuarias realizadas en estos contextos geográficos buscan principalmente el desarrollo de las economías y la facilitación de las actividades comerciales con regiones, ciudades y países a través del intercambio abierto de sus productos y/o servicios, de esta manera se puede notar que la actividad mercantil y portuaria del municipio de Tumaco es incipiente para la estructura física con la que cuenta; esta subutilización y las problemática de seguridad social, la falta de voluntad política del gobierno, la falta de empresas exportadoras e importadoras en esta zona son algunos de los factores que han marcado este vasto crecimiento de esta actividad. El comercio mundial de todos los países se centra principalmente en el intercambio de mercancías y ese se da utilizando diferentes medios de transporte entre los cuales el de mayor importancia es el marítimo por los grandes volúmenes de mercancías que se pueden movilizar en comparación con otros medios como el terrestre, el aéreo y el férreo en última instancia donde estos últimos representan hoy en día los medio de transporte de segundo nivel por los costos que demanda su utilización. En el desarrollo de la actividad portuaria se han presentado varios escenarios de avances en el marco del transporte de mercancía desde un puerto hasta el otro a través de cualquier modalidad en cuanto al transporte que se crearon para facilitar el manipuleo de las mismas en los diferentes destinos ya sean temporales o de transito o aquellos definitivos.

En el logro de este propósito, el transporte marítimo tiene un papel fundamental que cumplir, dada su enorme participación en la movilización de las exportaciones colombianas. Por esta razón, el presente trabajo; busca proveer a los interesados de una serie de conceptos básicos, puntuales y concretos relacionados con los principales aspectos técnicos, operativos, comerciales y

legales de la actividad. Es un objetivo de este documento, llamar la atención de la comunidad exportadora del municipio, del departamento, del país y del exterior, sobre algunos aspectos críticos que se deben tener en cuenta para mejorar y aligerar las operaciones marítimas. Lo anterior con el objeto de contrarrestar las frecuentes controversias y conflictos que se presentan en otros puertos de Colombia con los usuarios, las compañías navieras, las agencias navieras, los operadores portuarios marítimos, los operadores portuarios terrestres, las agencias de aduanas como entes generadores de carga, que en el proceso inicial o final deterioran las buenas relaciones comerciales que deben existir entre los prestatarios de servicios y los usuarios, y de donde se derivan graves ineficiencias y sobre costos que afectan la competitividad de las exportaciones e importaciones nacionales.

Con fundamento en lo anterior, es importante que el exportador analice de manera metodológica el mercado de transporte marítimo en cada momento y en función de los requerimientos principales del producto que va a exportar, identifique las necesidades especiales y relevantes de este modo de transporte que exige su mercancía, con el fin de llegar al mercado objetivo en las condiciones de costo, tiempo y calidad requeridas por su cliente en el exterior. De esta manera, se aspira que la información contenida en este ejemplar sirva de base para la organización de unas operaciones de transporte marítimo de exportación, eficiente, especializado y óptimo, a través de relaciones comerciales transparentes, equitativas y de beneficio general.

El Banco Mundial (BM), reconoce que la imagen de los puertos colombianos ha mejorado desde 1991 cuando se inicio el proceso de privatización, pero asegura que en unos han dado mejores resultados que en otros y alerta sobre el riesgo de que si no se introducen reformas, la imagen puede deteriorarse frente a los demás puertos de la región. Para empezar, geopolíticamente el municipio de Tumaco está en posición de ventaja porque está en el centro de la cuenca del pacífico teniendo la posibilidad de ofrecer numerosos servicios a los países latinoamericanos que están en el sur, los cuales presentan altos costos de transporte para hacer parte del comercio de la Cuenca; estos servicios hacen referencia al hecho de poder ubicar sus plantas de fabricación, ensamble o maquila en este sector como una estrategia para aminorar costos de transporte y generarle mayor dinámica al comercio.

Tumaco, por ser zona costera debería tener un mayor grado de desarrollo; ningún país en ninguna de las cuatro grandes eras de desarrollo humano que ha vivido hasta ahora han fundamentado su desarrollo económico en las zonas andinas alejadas del mar, y aunque sí hubo algunas civilizaciones muy nuestras que fundamentaron su desarrollo como sociedades endógenas en América latina. Esta región posee ventajas comparativas que se pueden aprovechar para posicionarse en el contexto mundial, tiene la posibilidad de adquirir un desarrollo económico pero con la gran limitación de tener que

realizar grandes inversiones de saneamiento ambiental; cuenta con un aeropuerto el cual se tiene que acondicionar a un nivel internacional, goza del único puerto pesquero que proporciona la mayor capacidad de frío en América latina, y con la posibilidad enorme de crear 1700 nuevos puestos de trabajo para la región.

La imagen de la situación social, económica, política, cultural, ambiental e institucional del municipio de Tumaco, es el reflejo de lo que se está viviendo en el resto del país, con la diferencia que tiene menos connotación e importancia que si esta ocurriera en otra región de mayor interés político y económico por el alto gobierno. El predominio de una economía de tipo extractivo, las actuales dinámicas de la globalización, el aislamiento geográfico, la baja presencia del estado, la débil gobernabilidad y legitimidad de los administradores municipales, favorecen que el Pacífico Sur sea atractivo para múltiples actores con diversos intereses y entren al llamado “**MAR DEL SIGLO XXI**” a disputarse espacios para el aprovechamiento de los recursos naturales y áreas estratégicas del territorio desencadenando conflictos ambientales, socio-políticos, étnicos-culturales y de carácter armado.

En diferentes estudios realizados y los más recientes los del Banco Mundial, según el informe presentado por este busca contribuir a la definición de una política portuaria unificada en Colombia, que responda al reto de la globalización y al incremento de la demanda de servicios de transporte de carga por vía marítima, que generarán los tratados de libre comercio en los que está involucrado el país. Y aunque las recomendaciones de organismo internacional han sido tenidas en cuenta en la redacción del documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), que fue aprobado en marzo del año 2005, donde el gobierno admite que el condicionamiento en el incremento en la eficiencia portuaria se deriva de la restricción fiscal por la que atraviesa el país, lo que limita la intervención oportuna en el mejoramiento y atención de las necesidades de acceso tanto por agua como por tierra.

4.1. PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO COLOMBIANO.

El objetivo primordial para el sector portuario es desarrollar un sistema que responda a las necesidades del sector productivo, considerando la inserción de productos colombianos en los mercados internacionales. En este sentido, la vinculación de capital privado ha logrado el posicionamiento de los terminales marítimos del país en el contexto sudamericano. A pesar de los avances registrados en los últimos años, los retos comerciales que se avecinan, incluidas las metas contempladas en las proyecciones generales del documento 2019, exigen la consolidación de los puertos colombianos en un

escenario de eficiencia con el fin de aumentar su competitividad frente a otros puertos de la región.

El desarrollo de los proyectos para la ampliación de la capacidad del sistema portuario, depende del marco del Estatuto de Puertos (Ley 1ª de 1991), que determina la participación del sector privado en el desarrollo y construcción de puertos marítimos. En este sentido, la responsabilidad de la Nación se concentra en la conservación y mantenimiento de las vías de acceso a los puertos de su propiedad, mientras la construcción e implementación de nuevas infraestructuras para el desarrollo portuario quedó sujeta a la iniciativa del sector privado; por este motivo, la inversión del sector privado fue estimada a partir de los proyectos que adelantan gestiones para la aprobación de concesión ante el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), la ejecución de esta inversión depende del interés del sector privado.

La capacidad instalada portuaria incluye el movimiento de carbón. Cumplir este propósito implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- La realización de obras de ampliación de muelles, adecuación de zonas, dragado y mantenimiento de canales de acceso.
- El desarrollo de las nueve regiones portuarias a lo largo de las costas del país.
- Modernización de la infraestructura portuaria de Buenaventura y desarrollo portuario alternativo en el Pacífico. Con este fin, la política portuaria tiene previstos mecanismos de impulso para el fomento de nuevos proyectos, que ayudarán a soportar las necesidades de tipo público y privado en materia portuaria. En ese sentido, diferentes grupos empresariales privados han venido impulsando varias alternativas de expansión en distintas zonas portuarias. Estos proyectos se encuentran en la etapa de estudios de factibilidad para así determinar su viabilidad técnica, financiera y ambiental, el trámite de concesión portuaria se adelanta actualmente en el INCO.

Entre estos proyectos se destacan los siguientes: a) SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE, b) CI PETROCOMERCIAL C) PUERTO SOLO, D) COMPLEJO PORTUARIO INDUSTRIAL DE BUENAVENTURA, E) BAHÍA MÁLAGA, F) SOCIEDAD BRISA S.A. y G) SOCIEDAD PORTUARIA DE CIÉNAGA – MAGDALENA. Los proyectos definidos para cumplir las metas propuestas se presentan a continuación:

- Desarrollo de la Región portuaria de Cartagena
 - Dragado del canal de acceso de Cartagena (42 pies)
 - Mitigación Ambiental del Canal del Dique.

- Desarrollo de la Región portuaria de Santa Marta
 - Antepuerto Santa Marta
 - Vía alterna interna puerto de Santa Marta (Mama toco-Terminal Marítimo).

- Desarrollo de la Región portuaria de Bocas de Ceniza-Calamar
 - Canal de acceso de Barranquilla (40 pies).

- Desarrollo de la Región portuaria del Golfo de Buenaventura
 - Antepuerto Buenaventura
 - Vía Alterna Interna Puerto Buenaventura
 - Dragado del canal de acceso de Buenaventura (42 pies)

La inversión pública estimada para el logro de estas metas asciende a \$302.751 millones de pesos. **Como nos podemos dar cuenta, el Gobierno Nacional no tiene en cuenta las inversiones en infraestructura y en industrialización y comercialización del puerto de Tumaco, se limita en forma discriminada a proyectos de gran inversión de gran rentabilidad y abandona los proyectos de puertos alternativos de Coveñas y Tumaco.**

4.2. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES COLOMBIANAS Y LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO.

Una optima estructura y eficiencia del sector portuario en Colombia no solo generará una disminución de los costos de transacción, beneficiando al exportador/importador por medio de una mayor agilidad en los requisitos de transacción, sino un mayor impacto en la eficiencia económica del país. Una disminución en los trámites administrativos implica una mejora en los costos de transacción, en los procedimientos de logística tanto de los puertos como de la aduana, y un mejor ambiente regulatorio que se encuentra mas ligado a los estándares internacionales.

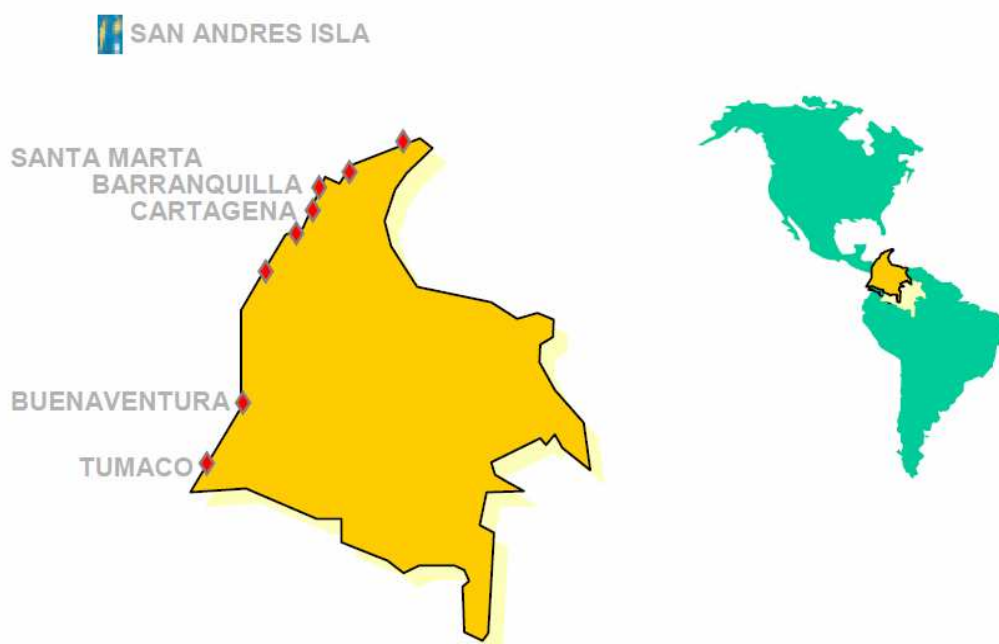
Colombia está abriendo sus puertas a nuevos acuerdos internacionales: Comunidad Andina de Naciones, grupo de los tres (G3) ,Tratados de Libre Comercio, entre otros, y cada vez nuevos acuerdos buscan entrar a ser parte de las políticas comerciales del país: TLC con Estados Unidos, ALCA, CAN – MERCOSUR, etc. La competencia mundial exige a los exportadores una presentación de ofertas ágiles y precisas en el mercado internacional, al menor costo posible y con tiempos de provisión exactos. Es por eso que, frente a este nuevo sistema, el país debe centrar su atención en mejorar la eficiencia y competitividad de sus costos de transporte y de infraestructura portuaria y aeroportuaria, y así tener un beneficio óptimo de esta nueva política. La eficiencia portuaria y aeroportuaria no solo se refiere a la agilidad en términos de distancia e infraestructura: los trámites y los términos legislativos juegan

también un papel importante, aspectos legales e imperfecciones de procedimiento afectan notablemente los servicios portuarios y la eficiencia de los mismos.

En muchos países los procedimientos son dispendiosos, o es casi imposible obtener informes por escrito de los principales procedimientos portuarios. Esto impide un buen desempeño de los acuerdos comerciales, pues genera desventajas al país frente al resto de los países del mundo, debido a la demora y la ineficiencia que deteriora el comercio y los términos de competitividad. Es por eso que cuando se habla de eficiencia portuaria no solo se busca una mayor eficiencia en términos de infraestructura física; la influencia en la calidad dentro del entorno regulatorio e institucional es también de vital importancia.

Figura No. 2. Mapa Geopolítico de los Puertos Colombianos Ubicación Estratégica del Puerto de Tumaco

Ubicación principales zonas portuarias



En Colombia, el transporte marítimo internacional se mueve desde los puertos como Buenaventura en el mar pacífico y los de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en el mar Caribe. Estos puertos cuentan con todos los medios necesarios para recibir embarcaciones de cierto tipo y calado. Sin embargo, se han ido caracterizando según sus especialidades. El puerto de Cartagena se ha especializado en movimiento de contenedores, que requiere algunas labores de dragado y mantenimiento; presenta un calado que varía entre 6 y

6.5 pies. Lo que permite la navegación de planchones y remolcadores. El puerto de Santa Marta es natural, profundo, con vocación granelera y un alto grado de movilización de carbón; sin embargo uno de los grandes problemas de este puerto es su cercanía a la ciudad y los terrenos pendientes. El puerto de Barranquilla es de tipo multipropósito, requiere labores de dragado permanente por la sedimentación del río Magdalena, pero a su vez es un punto estratégico de intercambio modal entre el transporte fluvial y el transporte marítimo. Una primera aproximación para mejorar la eficiencia portuaria fueron los procesos de privatización portuarios. Esta privatización tenía el fin de mejorar la productividad del sector exportador. En el caso colombiano el proceso de transferencia de los puertos al sector privado ocasionó un rápido crecimiento de la productividad, reduciendo los costos para los usuarios de los puertos y generando atractivas tasas de retorno para los concesionarios. A partir de 1991 la evolución de estos puertos ha sido altamente significativa.

En Colombia, el 85% de la carga de comercio exterior movilizada en el país se maneja por vía marítima. En el periodo comprendido entre 1995 y 2003, el país ha movilizado por sus zonas portuarias un total de 681,4 millones de toneladas, de las cuales cerca del 92% corresponden a movimientos de comercio exterior. Históricamente hablando, los movimientos más importantes en cuanto a su volumen de movilización, han sido aquellos que se realizan por los puertos privados carboneros y de hidrocarburos de Guajira, Santa Marta y Golfo de Morrosquillo. El total de carga movilizada realizada por todas las sociedades portuarias del Caribe y el Pacífico, en nuestro país, en el año 2006 fue de 103 millones de toneladas. La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se consolida como el puerto que mayor carga moviliza, 10 millones en el año 2006.

Mientras que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena se especializó en movimiento de contenedores, en aproximadamente siete (7) millones de toneladas, le sigue Buenaventura con cinco (5) millones de toneladas. Las sociedades portuarias regionales de Cartagena, Barranquilla y Buenaventura, incrementaron en el año 2006 el tráfico de carga con respecto al año 2005 en 27%, 20% y 16%, respectivamente. Entre tanto la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta se consolida como el puerto que más carga carbonera moviliza, 2 millones de toneladas en el año 2006, seguida de las sociedades portuarias regionales de Barranquilla y Buenaventura con 588 y 531 millones de toneladas respectivamente. Hay que anotar que las sociedades portuarias regionales de Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta son los puertos que durante el año 2006 movilizaron todo tipo de carga. Por tanto, **Tumaco movilizó, ciento dos (102) mil toneladas en el año 2006, de estas cincuenta y nueve (59) mil toneladas corresponde a granel líquido** en comparación con el puerto de Buenaventura que movilizó 287 mil toneladas del mismo granel.

Los puertos necesitan inversión a favor de la competitividad y para atender eficientemente el aumento de la carga, la cual se incrementa año a año, sin dejar a un lado las expectativas en todo lo concerniente con la aprobación del TLC. Para evitar que la situación presentada en la SPRB en el año 2006 vuelva a ocurrir, es necesario que el gobierno nacional fije políticas, dirigidas a estimular la construcción de otros terminales portuarios en Buenaventura y el pacífico en general, mejorar las vías de penetración, lo cual incidirá positivamente en lo relacionado con el comercio internacional. En la graficas 5, vemos que el puerto de Buenaventura tuvo ingresos en el año 2006 del orden de \$115MM y en el 2005 fue de \$88MM, para un crecimiento del 30% con respecto al año 2005. Almacenaje (\$37MM en el año 2006 y \$17MM en el 2005), uso de las instalaciones a la carga y al porteador, muellaje, fueron las actividades que mayor ingresos operacionales originaron en el año 2006, esto debido a la congestión del Terminal marítimo. (Grafica 6 y 7).

Tabla No. 3 Movimiento carga comercio exterior de Colombia- año 2006

Movimiento Carga Comercio Exterior- Año 2006

U/TON

SOC. PORTUARIA	IMPORTACION	EXPORTACION	TOTAL	PARTICIPA C - %
BARRANQUILLA	2.558.849,00	1.029.642,00	3.588.491,00	18
BUENAVENTURA	6.309.639,42	2.307.246,79	8.616.886,21	42
CARTAGENA	1.775.950,23	1.756.781,14	3.532.731,37	17
SANTA MARTA	1.530.692,00	2.748.054,00	4.278.746,00	21
SAN ANDRES	63.310,31	30,66	63.340,97	0,3
TUMACO	22.229,78	65.818,61	88.048,39	0,7
TOTAL	12.260.670,74	7.907.573,20	20.168.243,94	100

Fuente: Supertransporte- Ofic.Planeación-Sist.Indicadores Gestión Portuaria -SIGP Módulo Estadístico
No incluye el mov. de carga de las demás Sociedades portuarias de servicio público y muelles privados

Tabla No. 4 Movimiento carga comercio exterior de Colombia- año 2005

Movimiento Carga Comercio Exterior- Año 2005

U/TON

SOC. PORTUARIA	IMPORTACION.	EXPORT.	TOTAL	% PARTICIP.
BARRRANQUILLA	2.169.267	782.050	2.951.317	17,0
BUENAVENTURA	5.412.071	2.258.780	7.670.851	44,0
CARTAGENA	1.439.342	1.460.481	2.899.823	17,0
SANTA MARTA	1.339.629	2.464.934	3.804.563	22,0
TUMACO	30.344	73.404	103.748	0,5
Total	10.390.653	7.039.649	17.430.302	100,0

Fuente:SIGP- MODULO ESTADÍSTICO-Reporte vigilados

Tabla No. 5 Total movimiento de carga

TOTAL MOVIMIENTO CARGA		Toneladas	
SOCIEDADES PORTUARIAS	2005	2006	VARIAC. % 06-05
BUENAVENTURA	8.855.846	10.260.761	16%
BARRANQUILLA	3.023.041	3.641.948	20%
CARTAGENA	5.467.758	6.918.060	27%
SANTA MARTA	3.812.433	4.279.973	12%
SAN ANDRES	-	188.545	-
TUMACO	103.748	101.749	-2%
TOTAL	21.262.826	25.391.036	19%

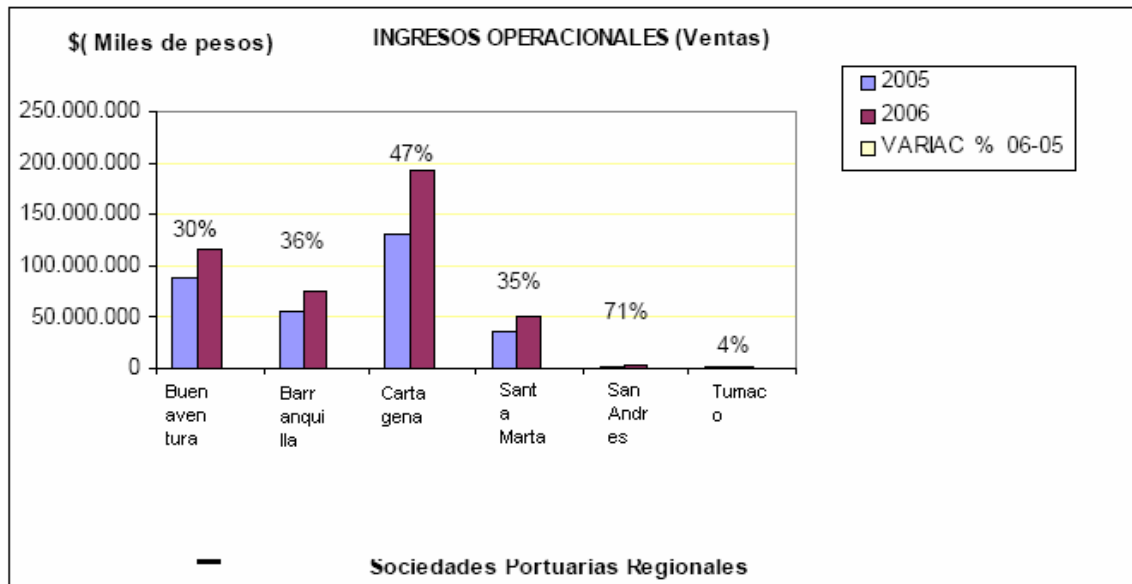
Fuente: Supertransporte- Ofic.Planeación-Sist.Indicadores Gestión Portuaria -SIGP Módulo Estadístico

Nos podemos dar cuenta que las actividades portuarias se han detenido en la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, en primer lugar por el efecto que tuvo la llegada del hongo a las plantaciones de palma africana, que cubren el noventa y dos (92) por ciento de la geografía de nuestro municipio y sus volúmenes en gránulos líquidos de aceite crudo de palma a disminuido en un setenta y cuatro (74) por ciento afectando el dinamismo de las operaciones portuarias en este terminal marítimo.

Además el Régimen de Zona Aduanera Especial incorporada en los años 90,s por parte del Gobierno Nacional de turno, no capacitó eficientemente a nuestras comunidades tumaqueñas, para aprovechar los incentivos aduaneros y tributarios que este régimen ofrece, mas sin embargo a los dos (2) años de haber entrado en vigencia el régimen de exención, eliminó de la lista de importaciones los electrodomésticos, los alimentos y otras subpartidas arancelarias necesarias para el desarrollo económico de nuestra región, dándonos cuenta que municipios con el mismo tratamiento aduanero y tributario como lo es Maicao, por esfuerzo político y social de sus dirigentes en el departamento de la Guajira, goza de listas preferenciales de productos que ingresan por subpartidas arancelarias que al puerto Tumaco no pueden ingresar. (Versión de funcionarios de la DIAN-Tumaco).

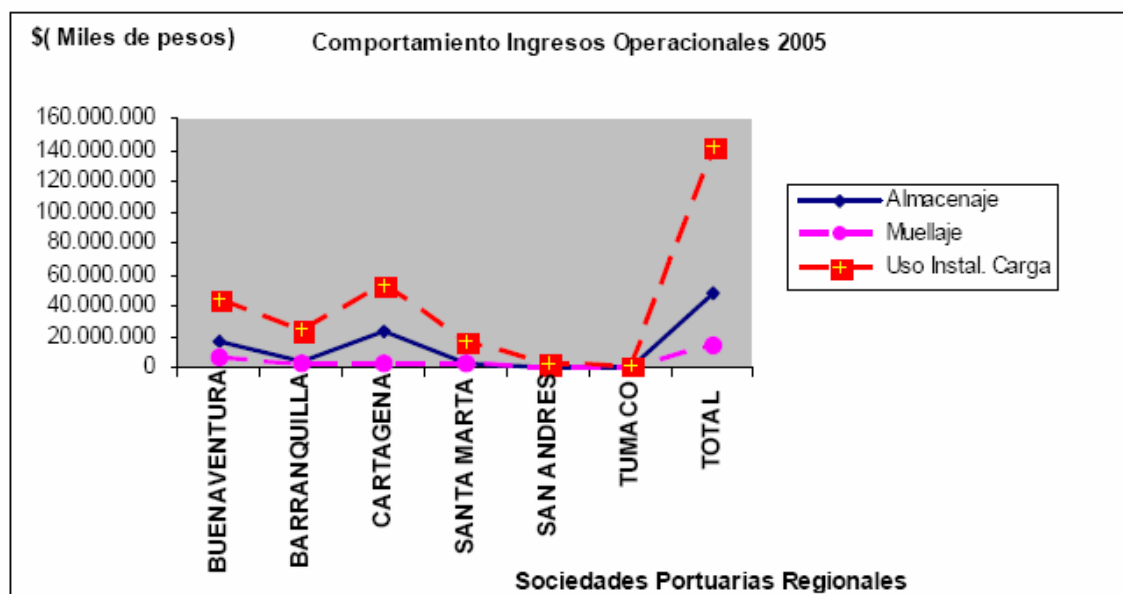
De la misma forma la implementación de las Zonas Económicas Especiales de Exportación en Colombia del ex-presidente Pastrana, se convirtió en letra muerta, ya que nunca tuvo un decreto reglamentario que soporte las operaciones y actividades industriales, comerciales y de servicios que se pretendían implementar y la falta de capacitación en el conocimiento de estos incentivos por parte de la población de Tumaco. Se espera que el Gobierno Nacional presidido por el señor Álvaro Uribe, confirme lo que es sus consejos comunales pretende realizar que es la implementación de la Zona Franca que será ubicada en el Puerto Pesquero de Tumaco alternativo a la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco.

Gráfica No. 5 Ingresos operacionales de las SPR (2005-2006)



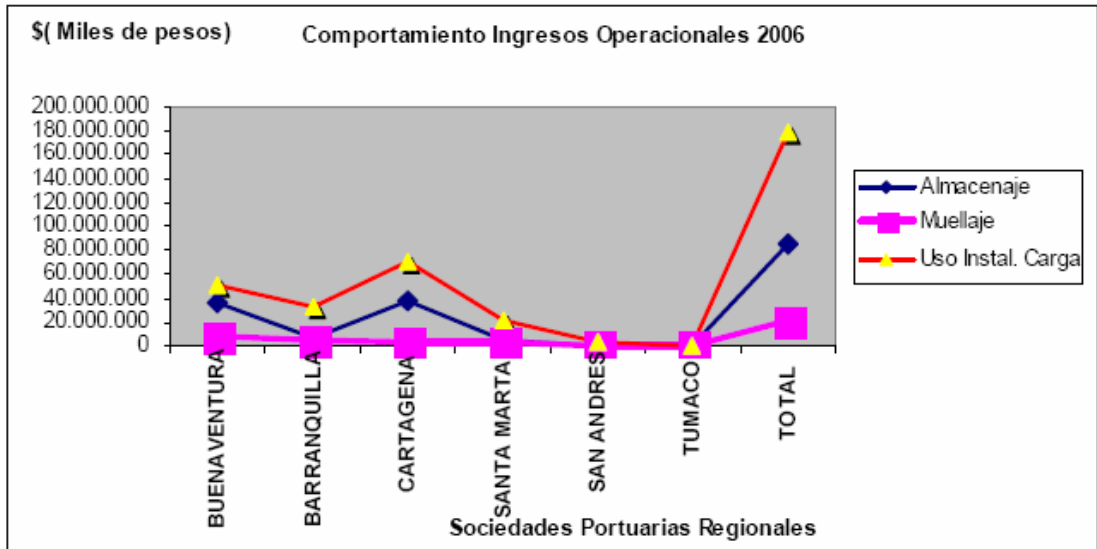
Fuente: Superintendencia Delegada de Puertos

Gráfica No. 6 Comportamiento ingresos operacionales de las SPR (2005)



Fuente: Superintendencia Delegada de Puertos

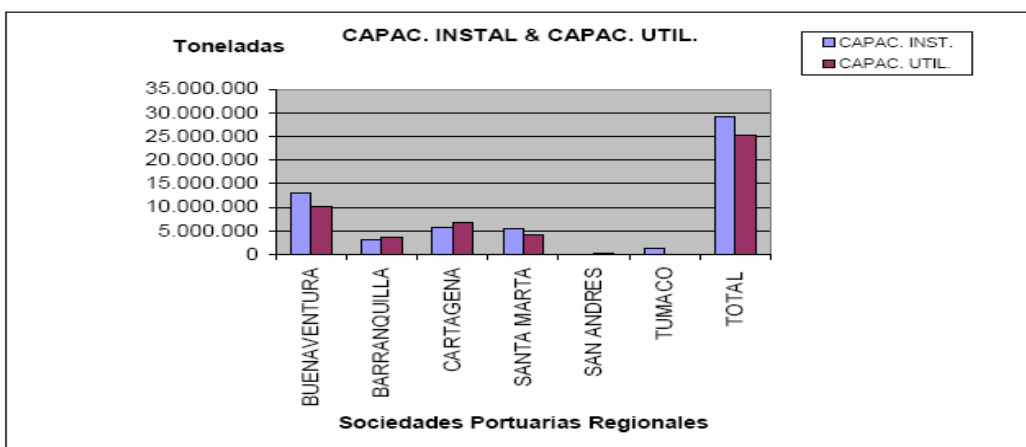
Gráfica 7. Comportamiento ingresos operacionales de las SPR (2006)



Fuente: Superintendencia Delegada de Puertos

En el año 2006 las sociedades portuarias regionales utilizaron en un 87% la capacidad instalada, donde Cartagena y Barranquilla superaron en el año 2006 la capacidad instalada en un 20% y 15% de sus operaciones respectivamente.

Gráfica 8. Capacidad instalada y capacidad utilizada de las SPR



Fuente: Superintendencia Delegada de Puertos

Las sociedades portuarias regionales de Cartagena, Barranquilla y Cartagena son las que mantienen y presenta un buen comportamiento en el estado ganancias y pérdidas, para ello incide su ubicación geográfica, infraestructura física y tecnología.

4.3. EL PUERTO DE BUENAVENTURA

El Puerto de Buenaventura es el Puerto Público más importante del país. A Buenaventura, en marea alta sólo pueden acceder cargueros de la Clase "Handy", de 1.500 TEUs (unidades equivalentes a veinte pies) y 20.000 contenedores, porque Buenaventura adolece de un impedimento terminal: un canal de acceso de 27 Km. de longitud, 10 metros de profundidad, lecho de roca dura y sedimentada en su mayor extensión. A la entrada de la bahía existe un banco de arena que se extiende 5 Km. con rumbo norte. El canal de entrada en la barra tiene 350 m de ancho y 7.5 m de profundidad, que puede afectar la recalada de motonaves, embarcaciones y buques celulares de grandes dimensiones.

Figura No. 3 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura



Fuente: www.sprbun.gov.co

La profundización y mantenimiento del canal de acceso y entrada, así como de la bahía, serían necesarios para adecuarlos al paso de navíos amplios de manga (anchos) como son los de la Clase PANAMAX y mayores. El costo, sería enorme en tiempo y dinero. Como también lo sería la operación de acceso y atraque, zarpe y salida a lo largo de un canal de 27 Km. de no menos de 14 m de profundidad y ancho aún no definido, en especial si toda la operación requiere ser asistida por remolcadores.

Además, es un puerto cuyo acceso está sometido a mareas (mínima de 1.4 m y máxima de 5.4 m) corrientes y vientos, elementos todos que inciden sobre la gobernabilidad de buques porta contenedores de mayor capacidad que calan hondo y apilan hasta seis pisos de contenedores sobre cubierta, por lo que ofrecen pronunciados perfiles al agua y siluetas al viento, susceptibles de hacerlos derivar. Por tanto, es indispensable adelantar los estudios pertinentes, en un experimentado laboratorio de dinámica marítima especializado en modelos, que permitan definir la profundidad y anchos de fondo y tope

(trapezio) del canal; la deriva bajo diferentes condiciones de los elementos; los requerimientos de acceso y salida asistidos con remolcadores y los costos de dragado, operación y mantenimiento.

Por Buenaventura se mueve 60% del comercio exterior de Colombia, del cual sólo menos de 4.0% se hace con Asia/Pacífico. El resto, 56% va y viene vía Canal de Panamá y se da con Estados Unidos y con Europa. Operación ciertamente de muy discutible productividad y competitividad para el país Así, en realidad. Buenaventura es un puerto más del sistema portuario. Por su localización y dificultades geográficas para acceder al interior del país y, en particular, a las tierras planas del valle del Río Cauca, Buenaventura no ha podido estimular, y menos aún, desarrollar una infraestructura económica, Ni hacia el norte, ni hacia el sur, ni tierra adentro; de Cali hacia el sur hay muy poco. El desarrollo del Valle del Cauca se ha debido al formidable esfuerzo de su gente y a la histórica Colonización Antioqueña. Cómo podremos abrirnos - sin puertos, ni infraestructura física, ni económica sobre nuestro litoral, a los mercados de la Cuenca del Pacífico que hoy genera dos tercios del Producto Bruto Mundial (PBM).

Buenaventura además, tiene serios problemas de comunicación con el interior del país: una carretera de trazado precario, estrecha y expuesta a continuos derrumbes y taponamientos por efecto del fuerte y prolongado régimen de lluvias característico de la región y por el deterioro creciente e incontenible de la hoya del Río Dagua. El trazado del ferrocarril de trocha angosta remonta la cordillera con pendientes máximas y radios de curvatura críticos, lo cual lo expone a frecuentes descarrilamientos y volcamientos. Es definitivamente inadecuado para el transporte de contenedores. Actualmente se encuentra inactivo por carencia de material rodante y de tracción. La trocha angosta ha sido discontinuada a partir de la Segunda Guerra Mundial. Locomotoras y material rodante se consiguen sólo sobre pedido, con plazos de entrega exagerados y costos que le impiden competir con la tracto mula.

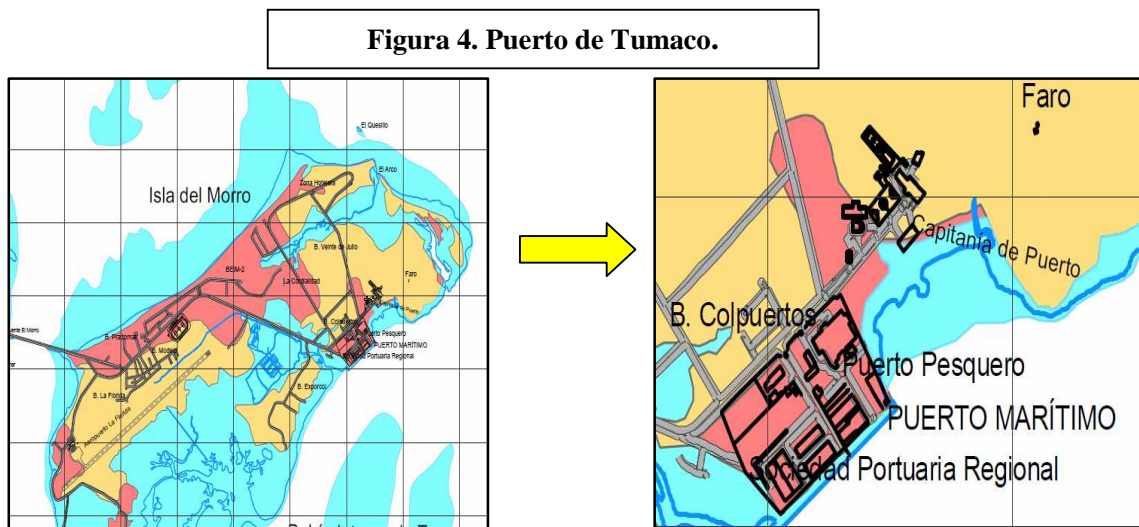
Buenaventura es un puerto de diagnóstico más que reservado, que gradualmente podría salir de los corredores del comercio marítimo internacional. "Los puertos solos mueren solos". Urge, por lo tanto, que las dirigencias del Valle del Cauca aterricen en su realidad, se apersonen del problema e inicien las acciones pertinentes para evaluar y definir la adecuación de sus canales de acceso y entrada, así como de su bahía. Y, muy particularmente, su potencial de productividad y competitividad a la luz de la dinámica de la galopante globalización, del crecimiento acelerado del comercio marítimo internacional y de los imperativos y necesidades del país.

El Gobierno Nacional y el departamento del Valle se encuentran tramitando créditos internacionales en dólares o en euros, tratando de aminorar por términos de devaluación o reevaluación de las tasas de cambio, una

amortización adecuada y en mejores condiciones, para con esta inversión empezar a construir la infraestructura del muelle alternativo a los muelles de Buenaventura que va ser el puerto alternativo de Aguadulce, estos proyectos aminoran las posibilidades de desarrollo portuario si se mira que el puerto de Tumaco fuera un puerto dependiente de la carga en excedente con el puerto de Buenaventura.

4.4. EL PUERTO DE TUMACO.

Figura 4. Puerto de Tumaco



Fuente: [www. Sprtum.gov.co](http://www.Sprtum.gov.co)

El Terminal Marítimo de Tumaco está situado a aproximadamente 500 Km. al sur del puerto de Buenaventura. Está conectado con el mar abierto por un canal de acceso de 9 Km. de longitud con un calado de 5 m, restringido por una barra fuera de la costa. Dispone de un muelle de 300 m y dos atracaderos situados en la costa este de la Isla del Morro. El acceso está limitado a buques de hasta 800 TEU. La distancia de Tumaco a los centros de producción y consumo de Colombia y del Brasil impide de tajo su eventual ampliación.

Por lo demás, Tumaco tampoco podría ser salida de Brasil al Pacífico: la ruta fluvial hasta la ciudad de Mocoa capital del departamento del Putumayo, el trasbordo de la carga en ésta, la remontada de la cordillera por vía terrestre y la conversión (impensable) de Tumaco en puerto de aguas profundas, para recibir buques POSTPANAMAX de fletes competitivos para el comercio con ASIA/PACÍFICO, se descartan de plano. Pero Tumaco puede ser centro de un muy importante desarrollo de pesca industrial de alto bordo sobre el Pacífico, con operaciones de pesca desde Alaska hasta Magallanes; con empacadoras para atender la demanda interna de Colombia y para competir en los mercados

del exterior. Igualmente podría ser gran centro maderero de enorme potencial; para el aprovechamiento de maderas duras (finas) para la fabricación y exportación de muebles y de maderas tratadas para estructuras y vivienda prefabricada. Estos renglones generarían empleo estable, de mejor calidad y mejor remunerado a todo nivel no sólo en las actividades de captura y corte sino también en las de transformación, valor agregado y comercialización. Para ello sería necesario establecer centros de entrenamiento, capacitación y diseño. Y abandonar la desastrosa, politiquera y demagógica protección de la pesca y de la tala artesanal que mantienen a toda una región de enorme potencial de desarrollo en estado de sumisión y miseria, sólo comparable con el de los anteriores esclavos de los caucheros de la Casa Arana.

4.5. HISTORIA DEL TERMINAL MARÍTIMO DE TUMACO

San Andrés de Tumaco hace doscientos veintidós (228) años, ya era un pequeño y fluido puerto, por él, entraba y salía **tabaco, tagua y madera**. La importancia como localidad productora y comercial fue creada por personas venidas de diferentes partes del mundo y de algunas ya establecidas en el territorio, aquí se construyó un centro de producción y comercialización, alimentador de pueblos del Pacífico Nariñense y exportador de materias primas propias de la zona. Entre 1.800 y 1950, por el puerto de Tumaco se vendieron productos agroindustriales a diferentes países de los continentes como Europa, América, a Japón, china y las Indias Occidentales; **tagua, caucho, cáscara de mangle, extracto de tanino, cacao y goma de plátano**. Pero no solo los productos maderables del bosque se constituyeron en el multiplicador exportable de Tumaco; hacia la década de los 60 y a partir de 1.970, los productos hidrobiológicos marinos, capturados por pescadores de canoa y canaleta, comenzaron a llegar a diferentes puertos del mundo.

En 1.970 se exportaron 49,05 toneladas de **mariscos, crustáceos y moluscos** y en 1.972 se llegaba a más de 500 toneladas. La economía de la región costera del Pacífico nariñense se basa principalmente en la agricultura (agroindustria), la pesca, la actividad forestal y el turismo. Es necesario anotar que en Tumaco se produce el 100% de la palma africana, el noventa y dos (92) por ciento del cacao y el cincuenta y un (51) por ciento del coco de Nariño, y también se concentra gran parte de la oferta hotelera del departamento.

El municipio de Tumaco tiene como fortalezas su medio ambiente, ubicado en la isla de San Andrés en el océano Pacífico, se encuentra en una ensenada donde desembocan cinco (5) ríos y cuenta con amplias zonas de bosques, aunque en la actualidad la explotación de madera, se hace con técnicas obsoletas. Pese a estas ventajas, sus dirigentes gremiales y políticos consideran que es una subregión abandonada por el estado central y departamental. Así mismo, es un departamento en donde se evidencia la presencia de dos culturas: la andina o de la sierra, en donde se concentra el

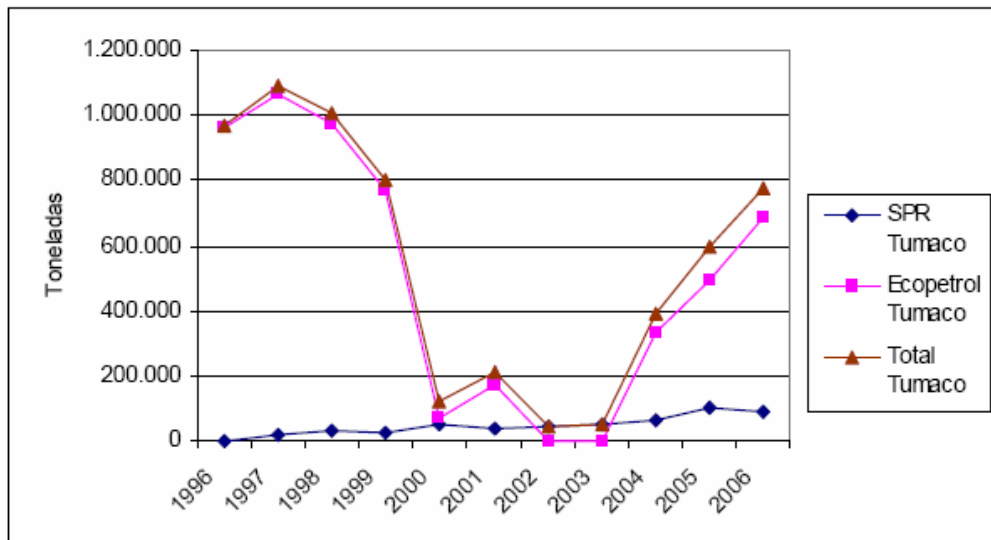
poder político del departamento; y la costera o pacífica, que gira en torno al municipio de Tumaco y se identifica más con Buenaventura y Cali que con Pasto o Ipiales.

En Tumaco, es el epicentro del pacífico nariñense, pero hasta el momento, no se emprende una obra de envergadura hace más de medio siglo, cuando se construyó durante el gobierno del general Rojas Pinilla el puerto, el aeropuerto y el puente del Morro. Luego, durante la administración del Presidente Gaviria (1990-1994) la región se benefició con la pavimentación de la carretera Pasto-Tumaco. Es también el principal puerto petrolero colombiano sobre el océano pacífico y el segundo a nivel nacional, después del puerto de Coveñas. En la década de 1960 se iniciaron las obras de explotación de los yacimientos de Orito (Putumayo), por lo que fue necesario construir un oleoducto entre este sitio y Tumaco. En los primeros años las empresas **TEXACO, GULF PETROLIUM y ECOPETROL** producían cerca de 90 mil barriles diarios, pero en las décadas siguientes la producción de los pozos empezó a declinar. Durante algunos años este puerto llegó a movilizar cerca de un millón de barriles mensuales de petróleo y más de un millón de toneladas al año.

En efecto, entre 1996 y 1999 las exportaciones por la zona portuaria de Tumaco fluctuaron entre 800 mil y 1.1 millón de toneladas anuales, representada en su mayoría por petróleo proveniente de Orito (Putumayo) y Ecuador. A partir del año 2000 las exportaciones de petróleo descendieron abruptamente por varias razones, como la reanudación de las operaciones por el oleoducto Ecuatoriano, la declinación de los pozos del Putumayo y los atentados al oleoducto Orito Tumaco. Incluso en 2000 y 2003 no hubo exportaciones de petróleo por Tumaco. (Grafica 9). Por el muelle de la Sociedad Portuaria Regional Tumaco se exporta en su mayoría aceite de palma y productos pesquero. Unas de las dificultades para impulsar las exportaciones ha sido el calado del canal de acceso, lo cual se hace necesario dragarlo para darle mayor profundidad. En el año 2003 el departamento exportó 27.9 millones de dólares, de los cuales 26 millones (95%) tuvieron Orión en la economía de Tumaco y el pacífico nariñense, representado en aceite de palma y pesca (principalmente atún y camarones). Esta subregión es el epicentro de las mayorías de las exportaciones de Nariño, mientras en la zona andina se produce principalmente para el consumo interno.

Gráfica 9. Evolución del comercio exterior por la zona portuaria de Tumaco, 1996- 2006

Evolución del comercio exterior por la Zona Portuaria de Tumaco, 1996-2006



FUENTE: Superintendencia de Transportes y Puertos, Sistema de Indicadores de Gestión Portuaria, Módulo estadístico, información disponible en Internet.

Entre 2003 y 2005 las exportaciones no tradicionales de Nariño crecieron en 67% promedio anual mientras en Colombia en su conjunto lo hicieron en un 24%. Este crecimiento ayudo a que la participación en las exportaciones no tradicionales de Nariño pasaran de 0.4% a 0.7%, siendo las actividades de aceite de palma y pesca la explicación de este incremento acelerado. No cabe duda que la economía de Tumaco y su área de influencia han tenido en los últimos años un dinamismo alentador que ha impulsado el crecimiento del PIB y de las exportaciones del departamento. Sin embargo esto no ha sido suficiente para bajar el alto índice de pobreza en el Pacífico nariñense.

Tabla 6. Exportaciones no tradicionales de Nariño y Colombia (2003-2005)

Exportaciones no tradicionales de Nariño y Colombia, 2003-2005 (en dólares)

Descripción	Valor FOB (US\$)		
	Años		
	2003	2004	2005
SECTOR AGROPECUARIO	853.847	1.746.072	2.003.099
Pesca	790.878	1.464.140	1.825.416
SECTOR INDUSTRIAL	26.797.411	38.527.463	75.456.541
Prods. Alimenticios (aceite de palma)	25.986.000	37.590.674	73.980.152
OTROS SECTORES	273.021	67.510	44.234
TOTAL NARIÑO	27.924.279	40.341.045	77.503.874
COLOMBIA	7.098.000.000	9.109.000.000	10.825.000.000

FUENTE: DANE.

5. DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE LA SOCIEDAD PORTARIA REGIONAL TUMACO.

5.1. SITUACION ADMINISTRATIVA:

En la actualidad la empresa posee una planta de personal de quince (15) integrantes, nueve (9) de nomina y seis (6) contratados con terceros. (Ver Anexo No. 1.), la empresa tiene una ambigüela de 5-25 años. Anteriormente cuando los terminales marítimos eran administrados por la empresa pública Puertos de Colombia (COLPUERTOS) generaba hacia el año 1988 – 1994 entre ciento ochenta (180) y doscientos (200) empleos directos que incidían en la subutilización administrativa, ya que volvían al puerto de Tumaco en un ente muy pesado de poder administrar y atender a los usuarios en forma eficiente en el manejo de la carga por mar, pero a pesar de ello, se refleja mayor dinamismo, teniendo en cuenta que no había apertura económica y que mostraba un renombre administrativo a nivel de puertos en Colombia.

5.2. SITUACIÓN FÍSICA DE LAS INSTALACIONES:

En materia logística, la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco (SPRTUM) cuenta con un gran equipo de Colaboradores, como parte fundamental para mantener la interrelación entre las áreas funcionales de la empresa. En cuanto a la implementación de sistemas de información, poseen una planta telefónica con 7 extensiones, conexión permanente al Internet e intranet, han instalado el programa SIIGO para el manejo de la contabilidad y los inventarios, existe además una aplicación SAP para el manejo de los inventarios y despachos de los cliente (MONOMEROS COLOMBO - VENEZOLANOS) y abonos de Colombia (ABOCOL).

Cada una de las dependencias, esta dotada con los suficientes equipos de sistemas para el desarrollo de sus actividades. En cuanto a la parte operativa, hay dos plantas eléctricas auxiliares una con la capacidad de soportar el consumo eléctrico de toda la empresa y otra solo para el edificio administrativo, una Báscula camionera digital con capacidad de 80 toneladas y debidamente certificada, equipos de comunicación por radio frecuencia VHF.

5.2.1. Ubicación de las instalaciones: Las oficinas principales de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco S.A. (SPRTUM), están ubicadas en el Sur – Este de la Isla del Morro, en el casco urbano del Municipio de San Andrés de

Tumaco, zona interior de la bahía del mismo nombre, en el Departamento de Nariño.

5.2.2. Acceso a las instalaciones

- **Ingreso al Terminal Marítimo.**

Existen dos (2) puertas frontales para entrada y salida de vehículos, donde esta ubicado un puesto de vigilancia y control. Ahí mismo existen puertas individuales para registro de acceso de personas. Igualmente, hay una (1) puerta de entrada exclusivamente peatonal al lado de la entrada principal y otra puerta exclusiva para personal de la empresa, que permite el acceso al patio de carga general por detrás de la torre de alumbrado No 2. Finalmente, existe una (1) entrada lateral interna que limita con el puerto pesquero, en la zona de aproche. A excepción de la entrada principal todas las puertas permanecen cerradas y aseguradas con candados o chapas, y solo se utilizan eventualmente.

Para regular el ingreso y salida de vehículos, personas, mercancías u otros, existe el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el Manual de Procesos Operativos, el Manual de Funciones de la Vigilancia y el Manual de Funciones de la empresa.

- **Garita de la Entrada Principal.**

Ubicada al Nororiente del Terminal, marcada con dos tipos de construcción: un tipo convencional que es la caseta como tal, con cimentación y estructura en concreto reforzado y mampostería en ladrillo común; ventanas en aluminio y vidrio reflectivo, enchapes en cerámica y pasamanos en hierro galvanizado. El otro tipo, es la construcción de la cubierta con estructura metálica en perfil de acero galvanizado PAG, que resalta sobre la construcción general; la teja plástica es termo acústica trapezoidal para la garita, y lámina poli carbonada color opaco (transparencia que deja pasar la luz más no los rayos ultravioletas) para las áreas de entrada y salida vehicular.

La garita de acceso al Terminal Marítimo de Tumaco, se concibió para mejorar la calidad del servicio que en ella se presta, permitiendo su funcionalidad las 24 horas del día, sin que el mal clima impida la normal prestación del servicio; cuenta además con espacios, acabados e instalaciones que permiten un mejor control en cuanto a la seguridad de las instalaciones portuarias.

La garita consta de lo siguiente:

- **Primer Piso:** Existe una infraestructura poco apropiada con espacio para la celaduría.

- **Segundo Piso:** Existe un espacio para equipos electrónicos de seguridad portuaria como son un circuito cerrado de televisión y otros sistemas.
- **Patio Exterior Cubierto:** Puerta de entrada, salida y control entrada y salida de vehículos y personas al Terminal Marítimo de Tumaco. Total área construida en la garita: 56 metros. Total área de cubierta: 244 mts² (cubierta central-garita: 86 mts² y cubierta lateral: 158 mts²).

En la garita funciona el radio base que enlaza a la vigilancia interna, al Gerente, al Director de Operaciones, al Basculero, al Bodeguero, a la Secretaria de Operaciones, a la Capitanía de Puerto, guardacostas y embarcaciones que se encuentren en la ensenada de Tumaco a través del canal 16. De la misma manera se cuenta con un teléfono que comunica con las dependencias del edificio administrativo y con las autoridades. Para el control y requisa de personas y vehículos que ingresan a las instalaciones portuarias se cuenta con un espejo cóncavo y un GARRET. El vigilante de turno lleva un registro o minuta para registrar los vehículos de carga, otro para el registro de las personas que ingresan al Terminal, otro para las embarcaciones que arriban al muelle y un último libro para personal de buques atracados en el muelle.

- **Canal de Acceso.**

Tiene una longitud de 8,5km y un ancho de 60m. El gobierno colombiano ejecutó las obras del dragado del canal en dicha zona, las cuales iniciaron el 21 de abril del año 2004 y terminaron satisfactoriamente en Junio del mismo año. Actualmente tiene un calado de 4.7mt en marea baja. El canal tiene una zona crítica de sedimentación de 1.200 metros de longitud, denominada LA BARRA.

- **Fondeaderos.**

Los fondeaderos son monopolio del Estado colombiano. En el puerto de Tumaco existen dos zonas de fondeo, una cerca de la boya de mar y otra frente al muelle de Capitanía de Puerto.

- **Zona de Maniobras.**

Existe una zona de maniobras de 280m de ancho entre la línea de aproche del muelle y la baliza de señalización, por 350m de largo, entre los extremos norte y sur de la misma zona. El muelle de la SPRT tiene una distancia total de 184.3m; en esta área de maniobras no existe fenómeno de sedimentación, conservando una profundidad natural con un calado de aproximadamente 9m en marea baja y un máximo de 11.5m en marea alta.

Toda maniobra debe cumplir con las normas establecidas por la Dirección General Marítima – DIMAR, sobre el uso de remolcadores y pilotos prácticos. En las maniobras de atraque o desatraque de buques, siempre está presente el Director de Operaciones de la SPRT, o en su defecto un delegado del área operativa, con el fin de dejar constancia de las respectiva hora de atraque y posibles daños que durante las maniobras se pudieran causar al muelle.

- **Vías Terrestres de Acercamiento.**

La única vía es la Carretera Nacional que viene desde la ciudad de Pasto y termina en las playas del Morro. En esta vía, en la zona aledaña al Terminal se parquean los vehículos automotores en espera de turno para su ingreso a las instalaciones portuarias, existiendo un control adecuado sobre los mismos.

5.2.3 Situación de infraestructura

- **Edificio Administrativo.**

Estructura de dos pisos, con un área de 468,26m² construida en ferro concreto. En el primer piso hay dos oficinas de empresas transportadoras de carga en calidad de arrendatarios (Transportes Niágara e Intermodal). Hay dos oficinas vacías con una sola puerta de acceso que hacen las veces de garita. Existe una bodega para usos varios, una oficina asignada al Comité de Sanidad Portuaria y una caseta para la planta eléctrica auxiliar de oficinas. En el segundo piso funcionan todas las dependencias administrativas, la Dirección de Operaciones y auditorio de la SPRTUM; esta área cuenta también con baterías de baños y cafetería.

Para el desarrollo eficiente de sus funciones administrativas, las instalaciones cuentan con los siguientes elementos:

- **Planta Eléctrica Auxiliar de 134 KV.**

Está conectada a todas las instalaciones de la empresa, tiene las siguientes especificaciones.

Marca	CATERPILLAR.
Modelo	3306.
Serie	66D 17939.
Arreglo (GECOLSA)	4N 9962.
Modelo Generador	SR-4.
HP	200.

R.P.M.	1800.
Hertz	60.

Para el servicio de la planta eléctrica se dispone de un tanque construido en acero inoxidable con capacidad de trescientos (300) galones de combustible (diesel). La responsabilidad en esta área recae en el Director de operaciones y en el Basculero de la empresa. El encendido de la planta esta regulado por la necesidad de la empresa y su funcionamiento solo es autorizado por el Gerente o el Director de operaciones portuarias. Los mantenimientos preventivos son cada doscientas (200) horas de uso.

- **Planta Eléctrica Auxiliar de Oficinas de 12 KV.**

Abastece de energía al edificio administrativo y la Bascula, se pone en funcionamiento por la necesidad de laborar en las oficinas.

Marca	LOMBARDINI
Modelo	904-914-L20
Serie	2252677

La responsabilidad recae sobre el Director de operaciones y el Vigilante del edificio administrativo, quien tiene el manejo de las llaves de ingreso. Esta localizada en el primer piso del edificio administrativo, al lado de la escalera que conduce a la oficina de SERVIPACIFICO (Operador portuaria)

- **Red de Datos.**

Es una instalación de 7 tomas para datos, una por cada estación de trabajo los cuales están en canaletas metálicas de 10 por 4,5 cm. Los materiales de construcción y el diseño se realizaron según la norma ANSI/EIA/TIA 568a-categoría 5E, que determina la forma o el método del cableado estructurado.

- **Red Telefónica.**

Esta compuesta por tres (3) líneas conectadas directamente a la planta telefónica y llevadas al conmutador donde son recibidas las llamadas y distribuidas a siete (7) extensiones.

En esta red telefónica, están configurados los números telefónicos para llamadas de carácter urgente, los cuales se encuentran registrados en el teléfono, según una guía de teléfonos externos e internos.

- **Suministro de Agua.**

En el edificio administrativo se encuentran construidos dos (2) tanques bajo tierra de 3000lts cada uno y dos (2) tanques elevados de 1000 Lts. cada uno para abastecer las baterías de los baños y la cafetería. Estos tanques se alimentan del servicio de acueducto del Municipio de Tumaco y de los depósitos subterráneos ubicados a un lado de la bodega 1, y su capacidad de almacenamiento es de 56.250 litros. Las aguas residuales son dirigidas a pozos sépticos.

5.2.4. Zona de taller y cobertizo

Cobertizo: Ubicado al Occidente de la entrada principal, tiene forma rectangular abierto por tres costados, longitud de 30.35 m. y ancho de 11.25 m. para un área total de 341.44 m². Tres canales longitudinales en lámina galvanizada.

Zona de Taller: Ubicado al Occidente de la entrada principal, es un cobertizo rectangular abierto por dos costados, Longitud de 16.25 m. y 12.20 m. de ancho para un área total de 198.25 m². El cobertizo al Oriente y al Occidente esta sostenido en dos muros, dos columnas circulares, la sercha en riel de ferrocarril y correas en madera. La zona de taller – cobertizo cuenta con los siguientes elementos y áreas:

- **Báscula Camionera Digital.**

Está compuesta por tres plataformas y ocho foto celdas, tiene las siguientes especificaciones:

Instrumento	Báscula camionera digital.
Fabricante	FAIRBANKS SCALES.
Modelo	INTALOGIS R-2500-1.
Rango de medición	D-80tm.
Exactitud	Clase III.
Serie	H528900CP.
Resolución	10 Kg.
Celdas	ROCKER COLUMN X 8
CAP C/U	50.000 lb.

- **Caseta de Báscula.**

Ubicada al occidente de la entrada principal del Terminal Marítimo, construida en ferro concreto con dimensiones de 3.90m por 2.05m para un área

aproximada de 8m²; tiene una puerta y tres ventanas en ángulo de vidrio con persianas. La cubierta es una placa de concreto reforzado de 4.80m por 2.95m.

- **Área de Acopio y Bombeo de Granel Líquido (Aceite de Palma).**

Es un área de 2.800m² y esta ocupada a título de arrendataria por la empresa comercializadora internacional C.I. ACEPALMA S.A., dentro de las cual se encuentran ubicados tres (3) tanques con una capacidad de almacenaje de 6.000 tonas de granel líquido, construidos técnicamente y certificados por la empresa SGS bajo pruebas de Presión Hidrostática.

Existe además un área de bombeo con una rata promedio de 180 ton/hora con la ayuda de tres (3) motobombas industriales, dos calderas, un laboratorio para el control de calidad, un área de parqueadero de vehículos para la operación de descargue, dos tanques metálicos para el almacenamiento de combustible y agua respectivamente y una zona para posible ampliación sobre la zona de talleres de la SPRTUM. Las especificaciones generales de los tanques son las que se señalan a continuación. La seguridad dentro del área de C.I. ACEPALMA S.A. es de responsabilidad de la misma empresa, la cual cuenta con un sistema de alarma.

- **Bodegas No.1 y No.2.**

Tienen un área de 912m² cada una (15,2m de ancho por 60m de largo). Son estructuras construidas en ferro concreto, de 15 pórticos a 4m de distancia, de una sola luz, con viga de amarre continua y muros en bloque de concreto. La bodega No.1 tiene ocho (8) entradas y la bodega No.2 tiene únicamente cuatro (4). Todas las puertas están construidas en lamina galvanizada calibre 8 y tubo galvanizado, cada puerta consta de dos hojas. El interior de la bodega No.1 esta iluminado por 8 lámparas de 250w y la bodega No.2 por la misma cantidad de lámparas de mercurio (ver Anexo 6. Distribución de lámparas en el Terminal Marítimo).

El bodeguero de la SPRT es el responsable de estas zonas y de las mercancías ubicadas allí, quien al terminar la jornada laboral asegura las entradas de las bodegas con candados. Finalmente, estas áreas son custodiadas por los vigilantes de turno, quienes pasan revista de acuerdo a la programación de marcación en las estaciones de control de vigilancia ubicado en siete sitios diferentes de la Instalación Portuaria.

- **Cobertizo.**

Área cubierta adyacente al muelle, con una longitud de 65,25m y un ancho de 44m, Área total: 2.871m². Su estructura está soportada por 27 Columnas con

un pedestal en concreto de 1,25m por 1,4m. Vigas serchas y correas metálicas, conformadas por dos naves de dos aguas cada una en eternit y piso adoquinado (ver Anexo 5). La seguridad de las mercancías almacenadas en este sitio es responsabilidad del vigilante interno contratado con una Compañía de Vigilancia privada.

- **Casino.**

Tiene un área de 468 m², y está localizado a un lado de la vía de acceso al muelle. Es una construcción de una planta con cubierta en teja de asbesto cemento, estructura de concreto, cerramientos en ladrillo pañetado y pintado, con enchapes en baldosín.

Actualmente está en proceso de adecuación por parte de la Cooperativa COAGROPACÍFICO y la empresa Agro procesos, quienes lo recibieron en arrendamiento para desarrollar proyectos agroindustriales con el apoyo de la Organización Mundial de Alimentos (FAO) y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), principalmente

- **Patios.**

Se cuenta con un área de 5.150m² con capa de rodadura y se dispone también de 3.750m² aproximadamente de terreno contiguo al patio con relleno compacto de 1m de profundidad, con drenajes, sumideros y un sistema perimetral de sardineles. Esta área esta destinada para atender carga general.

- **Vías Vehiculares.**

Las vías internas del terminal suman un área de 10.570m² totalmente adoquinados, que conducen a la báscula, bodegas, cobertizo y al muelle. La carretera Nacional que conduce al terminal marítimo está totalmente adoquinada en el área urbana.

- **Muelle.**

Tiene una longitud de 184,3m y un ancho de 15m. Es un cajón construido en concreto reforzado de 1,6m de alto sobre pilotes de concreto con columnas de 2,4m cada una. En el costado interior tiene un tablestacado de concreto contra tierra firme y un sumidero de aguas lluvias conformadas por una estructura en concreto de 0.90 por 0.33 por 166.6m con rejillas prefabricadas en concreto. En el extremo sur occidental existe un muro de contención en concreto con una altura variable de entre 1m y 4m de altura y una longitud de 118.4m. Posee seguridad las 24 horas del día, con un vigilante que le corresponde el área interna del Terminal Marítimo, además es iluminado en horas de la noche.

- **Sitios de Atraque.**

Como el muelle tiene una longitud de 184.3m, ello equivale a un puesto de atraque, lo cual no obsta para que en algunas ocasiones se permita el atraque simultaneo de dos (2) o más motonaves.

- **Defensas del Muelle.**

Construidas en mangueras de caucho con un refuerzo interno en espiral de acero; tienen una longitud de 2,5m de largo, ubicadas a 2,4m de distancia, rellenos en un 25% con cilindros de madera dura inmunizada y protegida, y reforzadas con 2 llantas en extremo superior para proteger el sardinel del muelle.

5.3. SITUACION OPERATIVA:

El área Operativa del Puerto, esta dirigida por el Director de Operaciones, el cual debe Informarse de las actividades que se desarrollen dentro de las instalaciones de la empresa, con el fin de lograr una buena ejecución de las instrucciones impartidas para las mismas.

No obstante, debe estar pendiente de las motonaves que arriben al muelle de la Sociedad Portuaria y revisar la documentación correspondiente a manifiestos de carga, conocimientos de embarque (B/L) y acta de visita, revisar el calado de los buques, para que coincida con las condiciones técnicas de navegabilidad el canal de acceso y la dársena, de acuerdo a las profundidades y aspectos inherentes, informados por la Capitanía de Puerto.

A su cargo está también la actividad de Facturar a los usuarios el servicio prestado por la empresa (almacenamiento, muellaje, operador portuario, báscula, movilización de carga y otras afines), revisar el kárdex que se lleva en las bodegas, verificando que los registros correspondan a los documentos previamente elaborados, revisar los registros de báscula, cerciorándose de que el peso bruto vehicular registrado esté dentro de las normas establecidas para dicho control, controlar los despachos de productos, de acuerdo a lo ordenado por los dueños y usuarios mediante órdenes de traslado (OT), órdenes de entrega (OE), (CIN), (ESE), remisiones u otros documentos previamente autorizados, realizar inventarios periódicos en las bodegas con el fin de verificar los saldos físicos de los productos almacenados y que coincidan con los saldos registrados en el sistema.

Esta dependencia, al corte de cada mes debe información sobre movilización de carga y atención a motonaves, en los formatos de la Superintendencia de Puertos y Transporte y presentarlos en los primeros cinco (5) días del mes siguiente. Finalmente este departamento es el que soporta toda la Seguridad de la Empresa y velar por el óptimo desarrollo el Plan de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) exigido por el estado colombiano a través de la autoridad Marítima (DIMAR), como dignatario del Convenio SOLAS. El Director de Operaciones, esta apoyado por una Asistente, un Bodeguero, un Basculero y seis Vigilantes.

En la vigencia del 2007, como ha sido el comportamiento típico de la operación portuaria en los últimos nueve años, la Sociedad Portuaria de Tumaco atendió principalmente las exportaciones de Aceite de Palma, y en segundo lugar los Cabotajes con productos Fertilizantes para la Zona Nariño, que incluye la demanda de estos productos en el municipio. Los volúmenes de carga movilizados en el año 2007 por el Terminal disminuyeron en un 8 % en relación con el 2006, año este en el cual se registro el máximo tonelaje de carga de Exportación movilizada por la Sociedad Portuaria en este periodo de la concesión.

La anterior información, para demostrar que aunque en el año 2006 hubo un mínimo incremento en movilización de carga respecto del 2005, ya en ese año se registraba un estancamiento de los volúmenes de producción en el sector, y por ende en la actividad portuaria; que la caída de la Exportaciones en un 8% en el 2007, circunstancia atípica en la movilización de carga por la SPRTUM permitía vislumbrar claramente los momentos de depresión en la actividad portuaria, los cuales brotaron abiertamente a finales del año 2007, comprometiendo cada vez mas el futuro de la operación portuaria en el Municipio de Tumaco, la cual se realiza a través de nuestra Empresa.

5.4. SITUACIÓN DE LA LOGÍSTICA PORTUARIA

En el puerto encontramos un (1) solo **Operador Portuario Marítimo** denominado **SERVIPACIFICO LTDA** el cual realiza las operaciones de cargue del aceite crudo de Palma Africana a las motonaves tipo barcazas y a barcos de menor envergadura que arriban al puerto, previa solicitud de sus compartimentos por parte de las agencias marítimas.

Frente al puerto se encuentra instalada la oficina de la **Agencia Marítima** denominada **SERVIMAR LTDA**. gerenciada por don Balvino Godoy, el cual se encuentra solo manejando las operaciones marítimas y portuarias de los clientes que visitan el puerto en sus motonaves, que en su mayoría son capitanes de embarcaciones menores de pesca y de comercio de frutas, granos, enseres, utensilios para cocina, entre otros. Desde Tumaco se esta

exportando en cantidades menores es la concha de piangua, cuyo producto es muy apetecido en la gastronomía de los habitantes del litoral pacífico ecuatoriano. En consecuencia a los bajos volúmenes de cargas movilizadas por el puerto, solo existe una firma de Operador Portuario Marítimo descrito anteriormente.

La agencia marítima denominada **KAISER LTDA** cerro sus puertas en la ciudad de Tumaco porque el puerto no tiene operaciones marítimas para dos (2) o más agencias.

La agencia marítima denominada **PRADOMAR LTDA**. Tiene suspendidas las operaciones por falta de carga en el muelle del puerto.

5.5. SITUACIÓN COMERCIAL DEL PUERTO:

Por el puerto se movilizan dos cargamentos, el primero es el Aceite de Palma, el cual genera el 75% de los ingresos y es la cuota exportadora de Nariño, el segundo es el fertilizante, carga de cabotaje que proviene de Barranquilla y Cartagena.

El aceite de Palma Africana es exportado por dos empresas que se denominan usuarios portuarios del Terminal Marítimo de Tumaco, que son:

El **primer usuario portuario** es la comercializadora internacional de aceites del Río Mira **C.I. MIRA LTDA** posee para su proceso de compra, warehousing y venta, un sistema de almacenamiento de tres tanques o silos exclusivo para gráneles líquidos con capacidad de almacenamiento de hasta 6.000 toneladas. Estos silos se encuentran ubicados junto a las instalaciones del Terminal Marítimo y cuenta con todos los equipos de succión para el cargue del aceite hasta la motonave barcaza con destino al puerto de Buenaventura. Esta empresa comercializa dos (2) productos derivados del fruto de la palma africana como son: **el aceite crudo de Palma Africana** y **el aceite crudo de Palmiste** (aceite muy suave y poco denso extraído del corazón de la pepa de la palma con características similares al aceite de oliva en su proceso de diversificación). Sus ventas internacionales se dirigen a mercados como Estados Unidos, México y Chile.

El **segundo usuario portuario** es la comercializadora internacional de la Asociación de Productores y Comercializadores de Aceite de Palma Africana **C.I ACEPALMA LTDA**, por su parte, cuenta con la misma capacidad de silos para la compra, almacenamiento y venta que la capacidad instalada de la empresa C.I MIRA LTDA y sus equipos se encuentran en uno de los patios abiertos dentro del área concesionada por la SPRTUM. Esta empresa a diferencia del otro exportador es un usuario exportador especializado en

ventas internacionales de aceite crudo de Palma Africana con mercados en Nueva Zelanda, Australia y Europa.

El **tercer usuario portuario** es la empresa AGROPECUARIA LA HACIENDA, una comercializadora de abonos y fertilizantes procedente de la ciudad de Ipiales, cuyas actividades de acopio se realizan en el patio cubierto del Terminal Marítimo. La comercializadora nacional recibe los productos en sacos de polietileno que vienen por el sistema de transporte de cabotaje, desde el puerto de Barranquilla cuando proceden de MONOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A. E.M.A (Empresa Multinacional Andina) y del puerto de Cartagena cuando proceden de Abonos de Colombia ABOCOL S.A. MONOMEROS trae su producto desde su planta ubicada en Barranquilla y ABOCOL desde Cartagena. Esta empresa posee almacenes agropecuarios y centros de distribución de abonos y fertilizantes en ciudades como Ipiales, Pasto, Tuquerres y Tumaco.

La empresa multinacional andina MONOMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A. también le distribuye el producto y los fertilizantes a un **cuarto usuario portuario** que es la comercializadora nacional denominada AGROGANADERO LTDA con almacenes agropecuarios y centros de distribución en ciudades como Ipiales, Pasto Tuquerres y Tumaco. Los dos (2) clientes del puerto de Tumaco, distribuyen su producto en la zona del departamento de Nariño mediante un contrato de distribución exclusiva. Existen otros tráficó eventuales provenientes de Buenaventura en mínimas cantidades, que requieren de embarcaciones menores con registros que oscilan entre las setenta (70) y doscientas (200) toneladas.

5.6. SITUACIÓN FINANCIERA

Haciendo un análisis general de los estados financieros durante mas de dos periodos comprendidos entre 2002 – 2007, podemos deducir en términos contables que la SPRTUM, ha hecho esfuerzos enormes para conseguir datos tan importantes de desarrollo empresarial, donde en el periodo 2002 – 2003 “como Nota 1”.(ver anexo, estados financieros SPRTUM) El estado de cambios en el patrimonio vemos un comportamiento positivo en sus saldos de crecimiento de 551.374 – 604.146 millones de pesos; y según sus balances generales correspondientes al mismo periodo en sus activos corrientes un dato disponible de recursos que creció de 356.011 – 439.833 lo que genero unos anticipos y avances en sus pagos y además permitió aumentar la oportunidad de créditos a sus trabajadores generando un bienestar y crecimiento a sus integrantes. Si vemos los datos de estabilidad, respaldo y crecimiento en propiedad planta y equipo por encima de los 35 millones de pesos que ha alcanzado la SPRTUM sostenemos que si el gobierno invierte en ampliación de los muelles de atraque e instalaciones los datos serian aun mejores.

Ahora en el periodo 2004 – 2005 representado en la nota 2,(ver anexos, estados financieros SPRTUM) vemos un comportamiento similar aunque con datos más significativos y de hecho se da por el aumento del movimiento de carga sea de exportación (aceite crudo de palma) o importación (de insumos para producción). Aunque si se hace un análisis exhaustivo entre los años 2003 y 2004 decaen y es por el nivel de inversión en mejoras y ajustes monetarios en términos de negociación del dólar frente al peso colombiano que tomo fuerza frente a la caída del dólar para ese periodo.

Pero si se hace el paralelo normal del periodo 2004 – 2005 se muestra un balance positivo por encima de los 30 mil millones de pesos en dicho ejercicio del periodo. Por último en la nota 3. (Ver anexos, estados financieros SPRTUM)Según fuentes financieras; en el estado de cambios en el patrimonio del periodo 2006 – 2007 una diferencia en más de 50 mil millones de pesos en el patrimonio. Aunque el nivel de carga decae por aparición de plaga denominada pudrición del cogollo y se toman medidas de reforestación se recupera hacia mediados del año 2007 y declina con datos no muy alentadores para el 2008 del cual no se facilita información que sirva de base para dicho análisis.

En conclusión con este análisis situacional, vemos que la SPRT es un pequeño gran puerto en el Pacífico sur colombiano. Tanques y sistema de bombeo con 6.000 toneladas de capacidad disponibles para granel líquido, preferiblemente aceites comestibles, y otras oportunidades portuarias y marítimas. Su misión corporativa es apoyar a nuevos empresarios nacionales y extranjeros que quieran encontrar en Tumaco un crecimiento económico sostenible. El Terminal marítimo, inmerso en un Régimen Aduanero Especial vigente y en la amplia despensa agropecuaria del Departamento de Nariño, sin desarrollo industrial y comercial, está entero y disponible para empresas que busquen transformar y comercializar productos del sector, para la demanda nacional y el comercio exterior de productos agroindustriales, maquilados y manufacturados.

5.7. DIFERENCIA ENTRE LOS PUERTOS NACIONALES Y LOS DEL PACÍFICO COLOMBIANO

La diferencia de los puertos del pacifico está en el desarrollo económico de sus usuarios, por tanto Colombia es uno y Nariño es otro. Buenaventura por su localización atiende portuariamente a Colombia y Tumaco atiende al departamento de Nariño. En los últimos meses el país, sobre todo la economía nacional, ha seguido de cerca la importancia del puerto de Buenaventura, donde la productividad colombiana se ha visto apurada por las deficiencias que une a la nación con este puerto, por ejemplo se están trabajan en obras de

infraestructura como es “túnel de la línea”, que es el futuro desarrollo del corredor Bogotá – Buenaventura con 8.600mts de longitud.

El puerto de Tumaco es un pequeño gran puerto de enlace hablando en términos geopolíticos, este terminal marítimo es capaz de generar su propia carga, siempre y cuando exista realmente un consenso entre el gobierno, la academia y sector privado, esto implica que debe ser incluida en las rutas claves de la región y del país y conectarlo a la economía regional de su entorno por estas rutas.

Existen dos motivos que se convierten en fortaleza para el desarrollo de las operaciones marítimas del puerto de Tumaco y que terrestres impiden la conexión de la actividad portuaria de Tumaco con el comercio exterior colombiano:

1. El puerto esta retirado de la economía nacional, en especial a la primera ciudad metropolitana del sur occidente de Colombia, se encuentra a 680 kilómetros de Cali, de allí que es mas rentable enviar una carga marítima por el sistema de transporte de cabotaje, que enviarla por tracto camión o por tractocamiones por problemas graves de inseguridad, violencia social y problemas de orden publico en la carretera Tumaco-Ricaurte-Tuquerres-Pedregal-Pasto-El Remolino-El Bordo-Rosas-Popayán-Santander de Quilichao-Santiago de Cali.
2. Las instalaciones no pueden atender más de un número muy limitado de operaciones periódicas y bien planeadas logísticamente al momento de proliferarse una gran demanda en el servicio de transporte por cabotaje hasta el puerto de Buenaventura, ya que logísticamente la capacidad instalada afectaría el muelle, puesto de atraque, área de patios y almacenamiento, dimensiones del canal de acceso, dotación en (agenciamiento, logística y atención de autoridades).

6. PLAN GENERAL DE EFICIENCIA PORTUARIA DEL PUERTO DE TUMACO

Para mejorar las condiciones de recepción de mayor volumen de carga marítima de exportación, tránsito internacional, almacenamiento temporal e importaciones, es necesario tener en cuenta esta propuesta:

6.1. ESTRATEGIAS DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

- Propiciar prestación de servicios eficientes con alto nivel de calidad
- Aumentar la capacidad instalada de uso público
- Fomentar la competencia en los servicios portuarios
- Incentivar la inversión social sostenible

6.1.1. Contexto colombiano

- Tendencias al crecimiento de la demanda por el TLC y otros convenios comerciales.
- Exigencia de logística sofisticada en todos los eslabones de la cadena de distribución física nacional e internacional.
- Crecimiento comercial intrarregional.
- Incremento eficiencia portuaria (54%) y reducción tarifas al usuario (66%).
- Tendencia hacia la especialización portuaria: Santa Marta: gránulos sólidos y carbón. Barranquilla: multipropósito. c/gena: trasbordo de contenedores.
- Santa Marta – municipio de Ciénaga: carbón (DRUMMOND – PRODECO), gasolina (pozos colorados), SPRSM: gránulos sólidos, gaira: oleoducto del Zulia y gaseoducto ballenas.

6.1.2. Indicadores de productividad y rendimiento del puerto de tumaco:

Se deben diseñar Indicadores gestión, de operación y de logística que deben ser evaluadas a través de matrices, con las podemos hacer un seguimiento de las actividades de la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, que determinaran en el mediano y largo plazo, el éxito organizacional para el buen funcionamiento del Terminal Marítimo, ya que un puerto en Colombia de ser:

- Eficiente
- Seguro
- Ecológico
- Competitivo

6.1.3. Indicadores de eficiencia

- Elevada tasa de transferencia de cargas entre los barcos de menor capacidad, el transporte terrestre y el almacenamiento temporal.
- Rápida circulación barcos y una elevada utilización de la infraestructura portuaria.
- Bajos riesgos de accidentes laborales y una inmediata capacidad de respuesta
- Eficiencia y coordinación en los controles sanitarios, fitosanitarios, zoonosanitario, ictiosanitarios, aduaneros, antinarcóticos, etc.
- Modernización de tecnologías marítimo-portuaria Modernización de la gestión
- Simplificación de procesos de cargue y descargue y documentación.
- Estandarización de procesos
- Automatización de procesos
- Uso intensivo de tecnologías de información y la comunicación (TIC,s)
- Legislación laboral adecuada a las actividades portuarias

6.1.4. Indicadores de seguridad

- Ingreso de buques seguros - cumplen normas
- Infraestructura, instalaciones y equipos seguros
- Operaciones de carga, descarga y estiba seguras
- Manejo adecuado de mercancías peligrosas
- Maniobras seguras en la entrada y salida de buques
- Sistema adecuado para emergencias
- Servicios al buque y transporte interno seguros

6.1.5. Indicadores de protección ambiental

- Cumplimiento de convenios internacionales.
- Instalaciones de recepción de residuos de los buques.
- Dragado según normas.
- Sistemas para emergencias.
- Normas de contaminación atmosférica en puertos.
- Procedimientos para disposición de cargas dañadas.

6.1.6 Indicadores de competitividad

- Costos menores/iguales a otros puertos alternativos

- Tiempos menores/iguales a puertos alternativos
- Ubicación geográfica y condiciones ambientales
- Servicios a barcos de cualquier capacidad que sean diferenciados y competitivos

Comparando el puerto de Tumaco con los otros puertos de Colombia, es el puerto que menos movimiento de carga presenta actualmente, haciéndolo menos competitivo y eficiente. Lo que hace que un puerto sea mas eficiente que otro se debe a la magnitud de los puertos, su localización, la importancia de las rutas, tecnología y los tráficos, por tanto a mayores tráficos, mejores puertos y transito constante de barcos enormes. Por otro lado, los costos de ingeniería oceánica son proporcionales al uso de instalaciones y al desempeño de la cadena productiva de la industria marítima como es el caso de los astilleros.

Tabla 7. Movimiento de carga 2008 por zona portuaria

Movimiento de carga 2008 por zona portuaria

ZONA PORTUARIA	CARBON	CONTENEDORES	CARGA GENERAL	GRANEL LIQUIDO	GRANEL SOLIDO	TOTAL
BARRANQUILLA	952.801,88	998.384,00	1.140.764,13	409.442,53	3.429.214,08	6.930.606,61
BUENAVENTURA	368.885,23	6.356.908,00	1.674.740,48	380.278,35	3.411.464,68	12.192.274,74
CARTAGENA	226.468,00	11.880.648,55	2.308.450,04	6.528.978,86	827.556,45	21.772.101,90
SANTA MARTA	42.782.309,78	548.276,00	704.684,00	606.962,00	1.916.331,00	46.558.562,78
GUAJIRA	37.947.658,00	0,00	2.255.580,00	0,00	66.608,00	40.269.826,00
G. MORROSQUILLO	0,00	0,00	233.482,75	15.273.604,22	205.577,75	15.712.664,72
SAN ANDRES	0	43.273,92	81.239,72	88.073,00	51.748,00	262.334,64
TUMACO	0	0,00	5.347,00	1.045.437,64	0,00	1.050.784,64
TOTAL	82.278.122,90	19.827.488,47	8.404.268,12	24.330.976,60	9.908.499,94	144.749.356,03

FUENTE: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

NOTA: las cifras en toneladas, periodo enero – junio 2008

Al observar la grafica 8(capacidad instalada y capacidad utilizada) vemos que la sociedad portuaria regional Tumaco presenta el menor porcentaje en capacidad utilizada. El Terminal marítimo de Tumaco antes (10 años, COLPUERTOS) tuvo movimiento de carga de 7.300 toneladas por año, para el año 2007 fue de 107.000 toneladas por año y a un con este incremento, tiene el 19% uso del muelle y 24% uso del puerto. Según información suministrada por la SPRTUM, la eficiencia de sus equipos existentes para sus operaciones es la siguiente:

Descargue – fertilizante: 900 ton/ día.

Aceite de palma: CI. ACEPALMA – 180 ton/hora
CI. MIRA- 400 ton/hora

La planeación en la logística cumple un papel fundamental, porque permite identificar la meta claramente, al igual que organizar las actividades paso a paso e identificar los recursos que se requieren para cada uno de ellos. Así, se identifica qué se necesita, cómo se va a realizar, qué proveedores se contratarán, los horarios, el personal y su grado de preparación, entre otros.

En una organización, la logística permite que todas las partes que conforman su cadena de suministros, trabajen de manera organizada y eficiente, logrando la mayor satisfacción para el cliente y permitiendo las mayores ganancias para la empresa. www.icesi.edu.co

6.2. ESTRATEGIAS DE UN PLAN LOGÍSTICO DE SERVICIO AL USUARIO MARÍTIMO Y TERRESTRE EN EL PUERTO DE TUMACO

Para que un puerto sea competitivo y cada vez más eficientes deben tener en cuenta los siguientes factores:

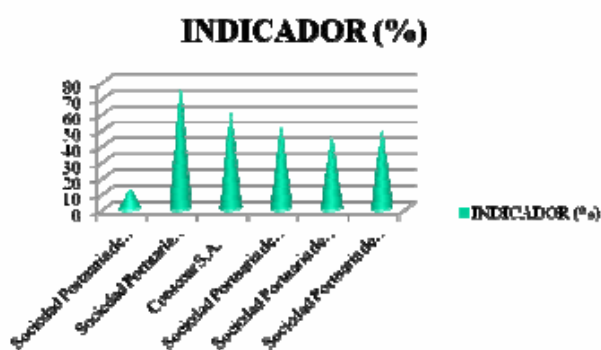
- Adquisición de equipos portuarios que, aunque no sean de última tecnología, ya sean repotenciados, puedan desempeñar sus labores mecánicas portuarias.
- Infraestructura portuaria acorde a las necesidades de la economía y la agroindustria regional.
- Dragados periódicos determinados semestralmente, cuya arena extraída del mar, se pueda vender o canjear con empresarios e ingenieros de obras civiles por sus servicios prestados como lo hace el Puerto de Vancouver.
- Gestión portuaria eficiente y efectiva que aminore tasas por operación portuaria, para atraer más clientes marítimos.
- Seguridad portuaria que el puerto de obtener desde la certificaciones internacionales, entre las certificaciones básicas son: MARPOL, ISO, QS, IMO y BASC, entre otros.
- Bajos costos en el uso de las instalaciones portuarias atraen más usuarios del puerto.
- Sistema de información que aunque no sea de última tecnología, le genere confianza y exclusividad a los usuarios importadores y exportadores.
- Acceso terrestre y marítimo para operadores portuarios marítimos y terrestres en forma rápida y segura.
- Espacio amplios e higiénico de almacenamiento y bodegaje cumpliendo con las certificaciones warehousing necesarias.

- capacidad de trasbordo con el modelo de barcazas explicado anteriormente para embarcar contenedores en alta mar.
- Agilidad en proceso de control, inspección y supervisión de la carga en custodia y tratamiento igualitario y no discriminatorio.
- Adecuación de zona logística donde los procesos de cargue, descargue, estibamiento, consolidación y desconsolidación sea transparente y bajo la veeduría de las entidades competentes.
- Situación geográfica que es la estrategia geopolítica de de nuestra investigación. Creámosle a Tumaco!

En las siguientes graficas se observa que el puerto de Tumaco tiene una deficiencia en lo concerniente a sus operaciones portuarias en especial por la falta de aprovechamiento de carga en bodegas del 12,18%, con semejante riqueza endógena debería haber más carga portuaria para aprovechar su capacidad instalada y su indicador de eficiencia operacional se incremente cada vez más. Existen mucha infraestructura que está generando lucro cesante y que esta afectando las finanzas de la sociedad portuaria.

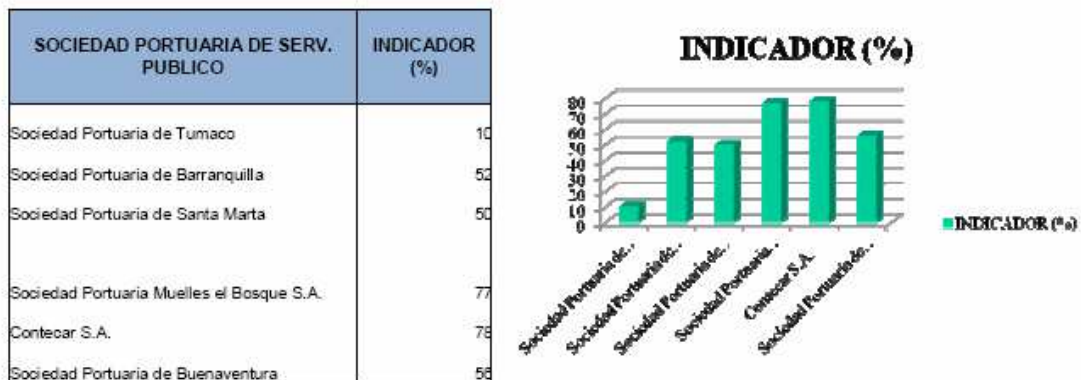
Gráfica 10. Aprovechamiento en Bodega Junio 2008

SOCIEDAD PORTUARIA DE SERV. PUBLICO	INDICADOR (%)
Sociedad Portuaria de Tumaco	12,18
Sociedad Portuaria Muelles el Bosque S.A.	77,28
Contecar S.A.	61
Sociedad Portuaria de Santa Marta	52
Sociedad Portuaria de Buenaventura	45,26
Sociedad Portuaria de Barranquilla	50



Fuente: Superintendencia delegada de puertos

Gráfica 11.Eficiencia Operacional. Junio 2008



Fuente: Superintendencia delegada de puertos

Otros de los factores que hace menos eficiente este puerto es el aislamiento geográfico, falta de infraestructura en las vías de la costa Nariñense, no existe un proyecto futuro, la única vía pavimentada en la subregión es la troncal., prácticamente la existencia de carreteras en Tumaco y de la costa de Nariño es casi nula. Para romper ese aislamiento, el gobierno departamental debe adecuar los aeropuertos, ampliar el puerto de Tumaco y mejorar el sistema de carreteras. De trascendental importancia se ha convertido la construcción de la carretera Pasto – Mocoa, como parte del “**PROYECTO SÚPER VÍAS PARA TRES PAÍSES**” que comunicara vía terrestre Quito – Bogotá – Caracas. Con esta carretera se disminuirá distancia entre Pasto – Bogotá en 200 kilómetros, permitirá una mayor integración de los departamentos de Nariño, Putumayo, Huila y Caquetá, y vincularía la economía de Brasil al océano pacifico, a través de la carretera transoceánica que uniría la ciudad de Belem do Para, Brasil – Tumaco, Nariño, Colombia.

Dentro del proceso de manejo de las mercancías de exportación, los puertos tienen un papel fundamental. Los costos en los puertos influyen directamente en el precio final de un producto. Por eso muchas de las políticas de comercio exterior dependen en gran medida de las exigencias comerciales a las que estén sometidos los puertos. Las exigencias de la globalización y la necesidad de que los productos importados y exportados lleguen con más rapidez y eficiencia los consumidores finales hacen que las empresas busquen estrategias para responder a lo que demanda el mercado actual. Para ello es necesario culminar los proyectos de infraestructura de los centros de producción con los puertos marítimos, aumentar las zonas francas con enfoque de exportación de bienes y servicios y disminuir los tramites de

nacionalización y el tiempo de permanencia de los contenedores en los puertos.

Sin desconocer la importancia que tiene cada eslabón de la cadena de distribución física nacional e internacional, las vías en general, son fundamentales para el éxito del comercio internacional. Un diseño apropiado de las rutas troncales, fluviales, férreas, así como el acceso adecuado a transporte marítimo, contribuyen a limitar efectivamente los costos de movimiento de los productos. A partir de la década de los noventa en la era de la globalización, los puertos se convierten en nodos dinámicos dentro la compleja red de producción/distribución. La gestión portuaria se caracteriza por el desarrollo de centros integrados de transportes y la creación de plataformas logísticas. Los servicios portuarios se especializan, se hacen más variables y combinan multitud de servicios y prestaciones, se adaptan rápidamente a los avances tecnológicos y de los equipamientos. Se crean áreas industriales para generar mayores rendimientos de las cargas con respeto a los puertos y se refuerzan las medidas de protección ambiental y de seguridad. Finalmente se produce una notable mejora en lo que atañe a la eficiencia administrativa al mejorar y uniformizar los documentos administrativos y burocráticos. La mayoría de los puertos se convierten en plataformas logísticas intermodales, la consecuencia de este proceso es el aumento relativo de los costes fijos portuarios como respuesta inmediata a las necesidades en infraestructuras, comunicaciones, equipamientos, tecnologías, etc. Al mismo tiempo mejora las condiciones de aprovisionamiento y suministros de mercancías, una garantía en cuanto a la fiabilidad en el tiempo y la distribución; y una seguridad en lo que respecta a la entrega de los bienes objeto del transporte.

El puerto de Tumaco puede diseñar con el concurso del gobierno, la universidad de Nariño y el sector privado, la posibilidad de construir un **PLANCHON TIPO BARCAZA A NIVEL DE UN FOOT CARRIER ACUÁTICO** que se lo puede llevar a doscientas (200) millas náuticas del puerto o sea en la zona de alta mar, el cual podría almacenar, apilar y transportar de treinta (30) a sesenta (60) contenedores, hasta conectarse con las rutas de buques confederados y celulares que pasan al margen de doscientas millas náuticas del puerto y siempre cumplen esta ruta por años y **realizar el cargue de los contenedores a los buques, utilizando el sistema de grúas o plumas que tiene estos barcos para izar los contenedores a cubierta**. Este proceso se lo puede hacer en presencia de los funcionarios de la **CAPITANÍA DEL PUERTO** de Tumaco, los funcionarios del **ICA** Seccional Tumaco y los funcionarios de la **DIAN** Oficina Delegada de Tumaco con la misma operaciones de revisión, controle inspección que se realizan a las motonaves de menor calado y habremos aprovechado la cercanía con la que estos barcos que recorren desde Sudamérica hasta Norteamérica verticalmente o desde las Américas hasta Asia y Europa horizontalmente. La Sociedad Portuaria

Regional de Tumaco no demanda ninguna logística por no tener carga portuaria suficiente para poder implantar un modelo logístico adecuado. Por consiguiente el puerto de Tumaco tiene que empezar por generar desarrollar estrategia encaminadas a buscar desde y hacia la región carga portuaria sostenible, a través de este modelo de logística portuaria que mejoraría y renovaría la economía regional del sur occidente colombiano. (Argumento abstraído del texto denominado **Cuadernos de Logística Marítima y Portuaria** escritos por el Profesor Manuel Iván Ortiz Ramos de la Universidad de Nariño, 2009).

Como ya es sabido, Nariño tiene una riqueza sin valor (papa, panela, cacao, coco, hortalizas y frutas, lácteos, fique, cuero, pesca, entre otros), pero la producción no puede comercializarse en el estado que se encuentra, solo llegarían esas cosechas hasta las centrales de abasto cercanas, donde miles de familia negociando su producción a la deriva, en embarcaciones menores y camioncitos, no podrán conocer una economía mejor.

Al puerto de Tumaco no le falta nada para atender a Nariño:

- **Navegabilidad:** Calado de más de 7 metros y 125 metros de esloras (carga de 100.000 toneladas)
- **Almacenamiento:** En bodegas, cobertizos y patios, disponibilidad del 70% de su capacidad.
- **Muelle:** Para los barcos de menor calado y capacidad de carga mencionados, existe un ochenta (80) de disponibilidad.
- **Logística:** ¿Que logística demanda la carga portuaria de Nariño?

Con carga portuaria le podemos dar una adecuada estiba, dándole un mejor acomodo en bodegas, buques y camiones; facilitando su flujo en las distintas fases del transporte. Con materia prima local y regional, transformación, normas sanitarias, Códigos de barras, Serial Shipping Container Code y Códigos de calidad se podrá obtener la carga. En las tablas siguientes, se nota que son miles de potenciales cargamentos, están ahí, son productos crudos e inermes ante la economía de mercado

Tabla No. 8 Volúmenes de principales productos de Tumaco y la Costa de Nariño.

Volúmenes de Principales Producto de Tumaco y la Costa de Nariño, 2004

CULTIVOS	SUPERFICIE/HAS	PRODUCCION
CACAO	9000	2.875 ton/año
COCO	1000	7.000 ton/año
PLATANO	3000	18.000 ton/año
ACEITE DE PALMA	19000	100.875 ton/año

Tabla No. 9 Materia Prima Producida en la Sierra de Nariño, 2004

Producto:	PAPA FRESCA
Área de siembra potencial:	2.746 hectáreas
Capacidad de producción:	442.092 toneladas
Capacidad de cosecha:	442.092 toneladas

PASTO	75880
IPIALES	59324
TUQUERRES	35600
PUPIALES	46137
POTOSI	32750
SAPUYES	19560
GUACHUCAL	22986
CUMBAL	16200
SUBTOTAL 74%	327437 TON
RESTO DE MUNICIPIOS 26%	114655 TON
TOTAL TONELADAS	442092 TON

Volúmenes de Principales Productos de la Sierra de Nariño 2004

Producto:	CAÑA PANELERA
Área de siembra potencial:	15.436 hectáreas
Capacidad de producción:	148.388 toneladas
Capacidad de cosecha:	148.388 toneladas

Producto:	PANELA:
Producción anual:	100.000 toneladas

Producto:	LECHE
Área de recolección:	32 municipios de Nariño
Producción diaria:	506.660litros (261días)
Producción en granel liquido	506 toneladas
Producción de leche anual:	32.000 toneladas

Con la generación de nuevas cadenas (clusters) y subcadenas (micro clusters) productivas en el departamento de Nariño, el puerto de Tumaco estaría en la necesidad de invertir en infraestructura portuaria, tecnología y generando al mismo tiempo inversión en infraestructura oceánica. Se podría tener una nueva visión económica y social convirtiéndose este pequeño puerto en “pasillo” al objeto de eliminar el concepto de almacenaje y proporcionar nuevos servicios que contribuyan añadir valor agregado a las mercancías, en la medida que el tránsito de la carga por las instalaciones portuarias les confieran mas valor, pues se considera al puerto como una parte de la cadena logística. Sería importante una plataforma logística, para obtener una amplia relación entre puerto y posibles usuarios. Siendo así, este el modelo logístico mas apropiado para el puerto. Por el momento lo más importante para el terminal marítimo, es generar la carga portuaria necesaria para generar los ingresos para inversión en infraestructura y en el mejoramiento continuo de su capacidad portuaria, logística y de talento humano.

Este plan de mejoramiento debe ser la plataforma logística del puerto de Tumaco, entendida como un conjunto integrado de instalaciones donde se lleva adelante la gestión, manipuleo, control, registro, recepción, cargue y descargue de mercancías determinadas como carga general, carga doméstica y carga contenerizada, que alrededor de la Sociedad Portuaria se puedan instalar varios tipos de Zonas Francas ya sean uniempresariales como la que aprobó el Presidente Uribe en el último consejo comunal del pacífico o de Zonas Francas Multiempresariales que son la que más beneficio pueden generarle al municipio de Tumaco y a la región, que son las directamente generadoras y agregadotas de valor en la transformación del producto básico (producto que sale de la última etapa de productividad) en producto ampliado o diversificado.

7. PLAN DE MEJORAMIENTO DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.

La visión futurística que debe tener la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco, está en la intención de trabajar en el desarrollo económico local. Actualmente las empresas locales afrontan serias desventajas comparativas para competir en los mercados, al no ser productivos, estar aislado geográficamente y contar con unos servicios públicos tan deficientes. Hay tres (3) escenarios económicos que se suscitan en el municipio de San Andrés de Tumaco, como escenarios económicos y comerciales, de tipo local:

1. Económicamente activo y prospero (el industrial: atún, aceite de palma, madera)
2. Económicamente creciente y solvente (comercial)
3. Económicamente activo pero segregado y en algunos sub sectores estancado (productividad local).

La sierra cultiva la tierra hasta en las últimas laderas, pero mantienen inconvenientes para construir la sinergia que facilite procesos asociativos e innovadores; mientras que la costa construye fácilmente capital social para encadenamiento con escenarios para planear el desarrollo económico y social. Los inconvenientes para crear desarrollo económico en la sierra es que cuenta con un sector productivo y académico, que se encuentra ávido por procesos industriales, pero no aparece la integración eficaz de los actores económicos y la costa no repunta en el desarrollo económico, la escasa visión política y la desarticulación parece que la extingue.

El municipio de Tumaco cuenta con una superficie de 352.000 hectáreas, donde 26.000 hectáreas corresponde al aceite de Palma Africana antes de llegar el hongo, aunque no se encuentran estadísticas del consumo regional y nacional del chontaduro, de cuya palma se extrae su aceite medicinal y de útil materia prima para la fabricación de labiales y artículos de tocador, solamente sus habitantes ocupan el 7% del área municipal que es la cabecera municipal de Tumaco. Es importante anotar que este municipio ocupa el 28% de la geografía del departamento de Nariño. Desde esa reducida porción de tierra, Tumaco exporto 85.000 toneladas anuales de aceite crudo de palma. Es de mucho interés la productividad local, al ver que con ese espacio productivo que cuenta el municipio, el Gobierno Nacional justificó no dragar el canal de acceso del puerto de Tumaco, ya que era un costo innecesario que iba en detrimento del presupuesto nacional. Operación marítima de dragado que soporta el buen mantenimiento de rutas de boyas verdes y rojas que sirven para el perfecto y

asequible acceso de los barcos de menor y mayor caladote en las operaciones navieras de atado y recalado de motonaves desde el muelle. Su costo ascendía a (5.300 millones de pesos, en cifras estimadas a enero 2005). Unas de las formas de generar carga en Tumaco de manera semejante como lo hace la súper región (Buenaventura), es con la contribución de proyectos portuarios ligados al desarrollo económico local.

Así como se hizo con el desarrollo forestal en Tumaco, donde se busco alianza entre la comunidad forestal y la SPRTUM con ayuda de la cooperación financiera de la Agencia Internacional para el Desarrollo de las Naciones Unidas (USAID). De esta misma manera pueden hacerse muchas otras alianzas con la gente, con las instituciones públicas y privadas con y sin ánimo de lucro del orden nacional e internacional, ya que con la riqueza existente que posee este importante departamento de Nariño, se lograría la oportunidad de darle valor agregado continuo y mejorado a nuestros productos. Es por eso que he repito varias veces que la clave del desarrollo como estipula George Yip en su libro GLOBALIZACIÓN está en la alianza estratégica tripartita la academia, el estado y el sector privado que sirvan de comité para integrar entidades, líderes comunitarios, autoridades, empresarios y construcción de capital social.

La SPRTUM debe promover proyectos que impulse las cadenas y micro cadenas de valor sin abandonar esa búsqueda de carga de cualquier tipo, basándose en las reglas internacionales de manejo de carga por mar y respetando el medio ambiente como elemento básico y esencial del desarrollo económico y el crecimiento social hacia dentro en la dinámica económica actual, en la movilización de insumos locales para atender materias primas regionales, entre otras para el asentamiento de nuevas industrias.

Hay factores que inciden para poder consolidar carga portuaria en Tumaco, estos son ambiguos, complejos y ajeno al objeto de la empresa, lo cual ayudaría a desatar el enredo de la economía local, ya que todavía tenemos las secuelas graves y efímeras del narcotráfico y la violencia en nuestros campos. Pobladores que no son de nuestra tierra y que al parecer dicen no estar dispuestos a convivir en paz, mucho menos a dejar el libre acceso por la carretera Pasto – Tumaco como fuente de generación la carga como esta la inexistencia de un modelo de desarrollo económico local, la competitividad territorial y la lucha contra la pobreza. No hace falta estadística, ni mayor análisis para darse cuenta del mal estado que se encuentra el potencial generador de la carga local de los diferentes sectores productivos, de pronto el escenario fuera otro si hubiera mayor dinámica portuaria. Por tanto la actividad portuaria y las actividades económicas regionales deben estar estrechamente relacionadas para que así se consiga un mayor desarrollo económico local. Por consiguiente la SPRTUM debe insistir en hacer alianzas con los sectores

productivos para utilizar el recurso endógeno (los actores conocen el recurso), diferencian mercados competitivos (ventaja) creando proximidad, flexibilidad para ajustes, maneja economía de escala, desarrollo económico, y permite la participación entre los actores además de propiciar el desarrollo de la persona.

El potencial endógeno es el conjunto de recursos de diferente naturaleza, que se puede aprovechar por la comunidad, para construir desarrollo sostenible y competitivo. Esto se puede lograr con la inversión local, nacional, subregional y extranjera:

- **Inversión local:** Capital financiero y capital humano (know how local)
- **Inversión extranjero:** Cooperación internacional con Organizaciones No Gubernamentales (ONG,s) que les duela el amor por Tumaco y sus gentes (know how importado)

Ya es hora de cambiar el futuro de la actividad portuaria en Tumaco, con los quince años de concesión se demuestra que la actividad portuaria se sustenta principalmente en la productividad local y regional y que esta actividad es insignificante, en proporción al recurso endógeno existente, percibiéndose una sensación de impotencia y vergüenza aborígen, al ver como se desvaloriza el recurso, según la ley 388 de 1997 (Julio 18) capítulo II, sobre el ordenamiento territorial. La cual dice que los municipios y distritos deben formular y adaptar los planes de ordenamiento territorial, optimizar los usos de las tierras disponibles y coordinar los planes sectoriales en armonía con las políticas nacionales y los planes departamentales y metropolitanos. Completar la planificación económica y social con la dimensión territorial.

Después de la palma y la pesca falta articular otros puntos de excelencia, otras cadenas locales. Ahí está la riqueza y la gente solo falta cimentar la articulación construyendo capital social.

7.1. ESTRATEGIAS DEL PLAN DE MEJORAMIENTO PARA LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S. A.

- Consolidando un comité entre el gobierno nacional y regional, las universidades de Colombia y el sector privado industrial nacional.
- Generando incentivos tributarios y fiscales a empresas nacionales que maneje pequeños volúmenes de carga por el Terminal Marítimo de Tumaco.

- La implementación de las Zonas Francas Multiempresariales, Uniempresariales y Turísticas en la isla del Morro en donde está ubicado el puerto de Tumaco.
- La creación de la red de nariñenses y de tumaqueños en el exterior que nos colaboren con promocionar nuestra región y los servicios portuarios del Terminal Marítimo.
- La revisión jurídica del Decreto 2685 de 1999 y de la resolución 4240 de 2000 en lo referente a las Zonas Aduaneras Especiales como lo es el municipio de Tumaco, ya que ciertos artículos del régimen aduanero y tributario han afectado significativamente las importaciones y exportaciones desde esta región.

En conclusión, la recuperación de la economía del municipio de Tumaco es el eje de esta región, va tomar tiempo para que se de, y solo va ocurrir si los líderes de los sectores públicos y privados hacen una reflexión profunda sobre sus causas. Recordemos, que el terreno esta abandonado en Tumaco, para generar desarrollo económico local. Faltan las acciones básicas para progresar estratégicamente el crecimiento en el tiempo con el desprendimiento político y empresarial de ciudadanos sociales, como el desprendimiento de los amigos leales.

7.2. ANÁLISIS DOFA DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.

Tabla 10. Análisis DOFA

Oportunidades	Amenazas	Fortalezas	Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Expectativa de inversión gubernamental y privada. ▪ Mejoras en Servicios públicos Infraestructura. ▪ Adopción e implantación de empresas de Telecomunicaciones a mejores precios y mejor cobertura ▪ realización proyectos de expansión portuaria y negociación con el exterior. ▪ Contribuir con mejorar las cadenas productivas de productos como la madera, el atún y palma africana. ▪ Intercambio de talento humano entre zonas portuarias de Colombia y el exterior. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perdida de concesión portuaria por bajos niveles de utilidad. ▪ Trasteo de inversión actual hacia otras regiones o sectores económicos. ▪ Pérdida de imagen profesional ante otras sociedades portuarias por el inminente fracaso administrativo. ▪ Fuga de inversión estatal, por los bajos niveles de carga portuaria. ▪ Desconfiguración del puerto frente al escenario portuario y logístico mundial. ▪ Pérdida de empleos directos e indirectos. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La región posee una de las dos salidas al mar que tiene Colombia sobre el Pacífico. ▪ Hay disponibilidad de áreas para expansión ▪ se presenta una alta empatía local, respecto a las actividades portuarias. ▪ Alta disponibilidad en recursos objeto de carga. ▪ Alto nivel de personal capacitado y oferta de mano de obra calificada. ▪ Alto nivel de turismo ecológico. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Atraso en el nivel educativo, económico, tecnológico y de servicios públicos en la población. ▪ La delincuencia común a nivel del país nos sigue generando mala imagen de zona de riesgo para la inversión. ▪ La débil posición financiera de las empresas en Nariño, para emprender nuevos proyectos. ▪ No hay buenas vías ni portuarias ni aeroportuarias, ni fluviales ni férreas que, teniéndola sirva como posibilidad al empuje del sector marítimo portuario. ▪ La cultura de servicio al cliente no se ha tenido en cuenta en las empresas de Tumaco e incluso de Nariño. ▪ La sedimentación constante por mal uso de las basuras incluso, impide la posibilidad de ingreso de barcos de mayor calado. ▪ Inexistencia de alianzas estratégicas del departamento con la sociedad portuaria.

NOTAS GENERALES

La base industrial impulsada por el gobierno a través la Ley 768 de 2002, dando condiciones especiales a los Distritos especiales para la toma de plena autonomía sobre el manejo y participación fiscal, para inversión en infraestructura, educación, salud y vivienda destacando en los empresarios un fuerte compromiso e interés social y de trabajo comunitario con la región. Es una realidad que Tumaco sea privilegiada por el nivel de turismo que ha venido mostrando.

El alto potencial del suministro de agua que poseemos, abre posibilidad al ingreso de muchas empresas del interior y del extranjero, pues será un negocio muy atractivo en los próximos años. En infraestructura, hay un importante

conjunto de obras públicas planeadas, como la reubicación de la población, la apertura del Nuevo Hospital San Andrés, la remodelación del estadio de Tumaco, el mejoramiento de la malla vial del departamento de Nariño y el Cauca.

Las telecomunicaciones es uno de los sectores que más se han movido en medio del débil panorama del departamento en los últimos tiempos. MOVISTAR, COMCEL, TELEFÓNICA, CABLE UNIÓN libran una guerra por el mercado de telefonía local que redundará en mejores servicios y precios para los usuarios. Las actividades que requieren comunicaciones modernas se beneficiarán de esta competencia. En el largo plazo, si el "CLÚSTER" industrial generado por la Ley Páez se sigue expandiendo, habrá oportunidades en el suministro de fluido eléctrico. El ingenio LA CABAÑA montó una térmica alimentada por bagazo de caña, que brinda energía a las empresas del parque industrial. Así mismo Tumaco ya se han realizado proyectos parecidos en la producción de alcohol carburante a través del aceite de palma para algunas veredas como Sala honda.

En agroindustria, proyectos como la madera, están tomando conciencia que es hora de manejar convenios empresas fabricantes de molduras para sacar valor agregado e incentivar la producción en Tumaco. La materia prima esta y cuenta con más de 25.000 hectáreas de bosques, pero no está la inversión. El desarrollo hortofrutícola se está perfilando como un interesante frente de generación de ingresos, ya hay experiencias exitosas con el cultivo de espárragos en zonas de Nariño y de palmito extraído de la palma de chontaduro en Tumaco. En Tumaco es posible ampliar el cultivo de **palma de cera** para la producción de aceite crudo. En la actualidad se exportan 20.000 toneladas de aceite a México y Europa y el cultivo podría aumentar de 20.000 a 50.000 hectáreas, así mismo La explotación de **atún y camarones**, su procesamiento y congelamiento para la exportación y el consumo interno es otro negocio que avanza. Está a punto de entrar en operaciones una Empresa atunera con capital chino y ecuatoriano. La recuperación de la economía de Tumaco, es el eje de esta región, va a tomar tiempo para darse. Y sólo va a ocurrir si los líderes de los sectores público y privado hacen una reflexión profunda sobre sus causas.

CONCLUSIONES

Se necesita ofrecer seguridad marítima, portuarios y de orden público en el municipio de Tumaco, que sea una aplicación colectiva por parte de todos nosotros, los habitantes para poder atraer a mas usuarios del puerto. Eso significa seguridad en el mar, en el ingreso, en el almacenamiento, en el cargue y en carretera hacia el interior del país.

El puerto puede especializarse en el manejo adecuado de cargas y mercancías peligrosas o DANGEROUS CARGO, cargas que en los puertos del mundo tienen complicación por el tráfico de carga constante de muchos usuarios importadores, exportadores o en tránsito.

Las maniobras portuarias marítimas deben estar contenidas en un manual de logística segura en la entrada y salida de barcos de menor calado con ruta por dragado, fondeo, ensenada, profundidad y boyas bien definidas y dirigidas permanentemente.

El cumplimiento y perfección de los convenios internacionales para el manejo y operatividad de diferentes tipos de carga con el objeto de generar confianza, exclusividad y protección integral en la custodia de las mercancías tanto en el muelle, en la consolidación, en la desconsolidación y en los procesos de almacenamiento.

Costos menores a los ofrecidos por otros puertos alternativos, como es el caso del puerto de Esmeraldas con respecto al puerto de Guayaquil, en donde la multinacional EVERGREEN quiere montar su muelle privado para cargo de contenedores vacíos y llenos provenientes de países del occidente de Sudamérica.

Manejar tiempos menores e iguales a puertos alternativos, a través de la elaboración de matrices de costos, tiempos y movimientos de carga portuaria en el puerto de Tumaco.

La ubicación geográfica es prominente y prospera para el diseño de proyectos agroindustriales franquiciados y para el rediseño de los que ya están en la región, respetando las condiciones ambientales del mar y de la zona continental.

La industria del mar es el futuro de los negocios internacionales, ya que cada día los mercados están más insatisfechos con productos nacionales y es necesario suministrarles los productos extranjeros económicos y de excelente calidad, aprovechando este cuarto de hora en el consumo mundial en donde los productos agroalimentarios han subido de precio según la Cámara de Comercio Internacional de Paris.

Anualmente se estructuran y consolidan mas compañías navieras extranjeras pequeñas que segmentan un mercado específico de rutas marítimas y lo atienden en perfectas condiciones, y necesitan puertos cuyas operaciones sean paralelas a sus costos en el mercado de fletes, rutas y tarifas y con mínima capacidad de negociación internacional.

El 90% del comercio exterior colombiano se transporta por vía marítima, en un valor aproximado a los 105 millones de toneladas en donde los fletes y seguros representan aproximadamente USD \$ 2.800 millones.

RECOMENDACIONES

El manejo de mercancía está ligado solo al movimiento de carga a granel, Para competir con los demás puertos es de suma importancia tener en cuenta la inversión en infraestructura, en lo cual se deriva una buena promoción de nuestro canal portuario.

En el momento nuestro país para promover el movimiento de carga por el puerto debe abrir estímulos económicos a inversionistas de la región para que se animen a traer su carga proveniente del Ecuador por vía marítima; Permitir el acceso de productos como el arroz, aceites y grasas, azúcar e industria automotriz para el libre comercio con el hermano país, se resalta esto porque en el momento dichos productos están en condiciones prohibidas de ingreso al país por medio del puerto de Tumaco. Según afirma el Dr. Humberto Escruce. Funcionario de la DIAN – TUMACO.

Si se permite generar el acuerdo de importación de estos y otros productos con el vecino país, las condiciones de comercio internacional por vía portuaria serían más dinámicas en flujos semanales de compra y venta con Ecuador.

Por lo anterior se recomienda que inicialmente se debe generar carga por medios de proyectos que ayuden al desarrollo económico local. Logrando esto se puede empezar por analizar cuáles serán los posibles importadores de Europa, Asia y Estados Unidos, ya que contaremos con la capacidad y frecuencia de producción requeridas por los mercados internacionales.

Se recomienda también un plan de mejoramiento que permita definir un portafolio de servicios portuarios para aquellos empresarios locales, nacionales y extranjeros que deseen sacar sus productos por el océano pacífico, lo hagan por el puerto de Tumaco.

Ante la alta demanda de los productos endógenos de la región pacífica nariñense, es importante concientizar al productor campesino de los diferentes sectores de considerar la posibilidad de no comercializar sus productos en brutos y más bien darles valor para poder evitar algún día traerlos de otras partes y además que tengan la oportunidad de conocer otros mercados.

Otorgar incentivos para la creación de zonas logísticas de contingencias de carga, que agregue valor a las materias primas establecidas como carga marítima.

Contar con un plan logístico de servicios marítimo integrado por las instituciones públicas, la academia y el sector privado para que las operaciones

portuarias marítimas y terrestres del puerto de Tumaco mejoren de forma eficiente y competitiva.

Que nada de esto se puede llegar a realizar sino nos comprometemos los nariñenses por sacar adelante nuestro puerto y eso involucra como lo he manifestado en el desarrollo de este proyecto de tesis, que si nos unimos el Gobierno, la Academia y el Sector Privado en concurso de todas las asociaciones, entidades territoriales en cambia el esquema económico y social de nuestras gentes, nunca llegaremos a saber cuales son las ventajas que se logran cuando tenemos a nuestra disposición un puerto, como es el Terminal Marítimo de Tumaco.

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA HOYOS, Luís Eduardo. Manual de técnicas de investigación. Medellín: Asesores de Bibliotecas, Archivos y publicaciones (ASBIARPI, 1970, 160 p.

ANZOLA GIL MARCELA, SIERRA CABALLERO GASPAS. De la OMC al ALCA, Bases para la negociación. CONFECAMARAS.

ALCALDIA DE TUMACO. Plan de ordenamiento territorial de Tumaco POT. San Andrés de Tumaco, Alcaldía Municipal de Tumaco. 2001.

BENGOECHEA PUJOL BRUNO, (Licenciado en geografía e Historia; master en Marketing y Ventas. Madrid Instituto de Empresas: Master en dirección Internacional de empresas. Madrid EOI: Master en desarrollo directivo. Suiza. DICCIONARIO DE COMERCIO EXTERIOR AÑO 2005.

COSTA RAMON. Estrategia y Gestión Competitiva, la empresa hacia el año 2010. Guía practica de supervivencia empresarial.

CORDEAGROPAZ, NATIAGROPAZ, Boletín informativo No. 2, 3 Y 4, Tumaco,2005

DICCIONARIO DE COMERCIO EXTERIOR. BOLSA Y BANCA. Editorial cultura S.A., Madrid – España 2000.

FALLA, Patricia. Una aproximación a la identificación de los principales procesos de intervención humana en el Pacífico colombiano. Bogotá: PROYECTO BIOPACÍFICO 1994.

LOGÍSTICA Y GESTIÓN FÍSICA INTERNACIONAL DE ALBERTO RUBIAL HANDABAKA

MENDEZ A. CARLOS E. Metodología segunda edición, guía para elaborar diseños de investigación en ciencias económicas, contables y administrativas.

Revista ÁMBITO JURÍDICO, septiembre de 2006.

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE Y PUERTOS, Sistema de indicadores de gestión portuaria, modulo estadístico, información disponible en Internet.

SERIE DE METODOLOGIAS No 19, manual metodológico para la identificación, preparación y evaluación de proyectos menores. Red Nacional de Bancos de programas y Proyectos.

TRANSPORTE, FACTOR DE COMPETITIVIDAD DE JORGE LONDOÑO GÓMEZ,

ZAMORA EDITORES Ltda. 2000 Colombia, biblioteca práctica de consulta del nuevo milenio.

Anexos

ANEXO A

**FORMATOS DE
ENTREVISTA**

FORMATO No. 1

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADO
**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN SOBRE EL DIAGNÓSTICO SITUACIONAL
DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.**

ENTREVISTA DIAGNÓSTICA
Criterios de información y diagnostico y evaluación cualitativa con los
Funcionarios, Usuarios Exportadores e Importadores, Agencias Marítimas,
Operadores Portuarios Marítimo y Terrestres

Entrevistador: DIANA LISSETH ILLESCAS Fecha: 01/09/09 Hora: 2.00 P.M.

1.- DATOS PERSONALES

01	Nombre Completo	
02	Fecha de Nacimiento	
03	Dirección	
04	Teléfono	
05	Correo electrónico	
06	Lugar de procedencia	
07	Número de cuenta	
08	Carrera	

2.- INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

09	¿Cuáles han sido los factores por lo cuales el movimiento de carga a disminuido en el puerto? Enumérelos	
10	Factor 1	
11	Factor 2	
12	Factor 3	
13	¿El primer factor en que afecto la dinámica portuaria al Terminal Marítimo de Tumaco?	
14	¿Los demás factores han sido consecuencia	

	de la afectación del primero?	
15	¿Qué hizo SPRTUM, en el momento en que se presentó la disminución significativa de las operaciones portuarias?	
16	¿La Superintendencia de Puertos de Colombia estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
17	¿La Dirección de Impuestos y Aduanas de Colombia – Oficina Delegada de Tumaco estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
18	¿El Instituto Colombiano Agropecuario estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
19	¿La Dirección General Marítima/Capitanía del Puerto estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
22	¿La Gobernación de Nariño estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
23	¿La Administración Municipal de Tumaco estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
25	¿La Oficina de Fronteras del sur occidente colombiano estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
28	¿La Comisión de Vecindad Colombo Ecuatoriana estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	

3.- INFORMACIÓN PORTUARIA

29	¿Cuáles pueden ser las soluciones que usted estima convenientes para poder dinamizar de nuevo las operaciones portuarias?	
30	¿Puede el Terminal Marítimo mejorar las condiciones administrativas,	

	financieras, comerciales, operativas y de infraestructura? Menciónelas:	
31	Puede el Terminal Marítimo mejorar sus condiciones administrativas. Como lo puede lograr para salir adelante? Menciónelas:	
32	Puede el Terminal Marítimo mejorar sus condiciones financieras. Como lo puede lograr para salir adelante? Menciónelas:	
33	Puede el Terminal Marítimo mejorar sus condiciones comerciales en la búsqueda de nuevos usuarios nacionales y extranjeros? Menciónelas:	

4.- INFORMACIÓN LOGÍSTICA

Contesta con una "x" en las casillas sí ó no a las siguientes preguntas:

Nº	Pregunta	Sí	No
34	¿La infraestructura es un elemento básico para el desarrollo portuario del Terminal Marítimo de Tumaco?		
35	¿La infraestructura es un elemento básico para el desarrollo portuario del Terminal Marítimo de Tumaco?		
36	¿Un plan de logística que mejore las condiciones de servicio al cliente marítimo puede ser positivo o negativo en estas circunstancias para el puerto?		
37	¿La implementación de empresas de maquila y manufactura mejorar las condiciones portuarias y flujo de carga en el puerto?		
38	¿La estructuración de la Zonas Francas Multiempresariales será una solución a la situación actual del Terminal Marítimo?		
39	¿La estructuración de la Zonas Francas Uniempresariales será una solución a la situación actual del Terminal Marítimo?		
40	¿La estructuración de la Zonas Francas Turísticas será una solución a la situación actual del Terminal Marítimo?		
41	¿La estructuración de las empresas de Palma Africana generará mayor carga marítima a mediano plazo?		
42	¿La disminución del hongo de la Palma Africana será un factor positivo al incremento de la carga en el puerto?		
43	¿Es necesario vender el puerto comercialmente para encontrar usuarios marítimos internacionales para el manejo de larga en Colombia y Suramérica?		

44	¿Se debe realizar conversatorios con diferentes asociaciones agrícolas y pecuarias del departamento de Nariño para buscar transportar el flujo de la carga por el puerto de Tumaco?		
45	¿El gobierno nacional por medio del Instituto Nacional de Concesiones le debe generar presupuesto para construir una infraestructura adecuada a las nuevas necesidades logísticas?		
46	¿El gobierno departamental debe adicionar un presupuesto para promocionar los servicios portuarios del Terminal Marítimo?		
47	¿La Universidad de Nariño y sus estudiantes egresados pueden implementar proyectos de investigación que mejoren las condiciones portuarias bajo el fomento de COLCIENCIAS el FONDO EMPRENDER?		
48	¿El sector privado desde las bases económicas pueden revitalizar las actividades de almacenamiento y transporte marítimo de nuestro puerto?		
49	¿Su institución se puede comprometer a buscarle un abanico de soluciones para activar las operaciones portuarias del Terminal Marítimo de Tumaco?		

4.- INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

50	Como se debe administrar este puerto, para complementar su desarrollo y su impacto económico regional y local?	
51	¿Conoce usted, de otras actividades que pueden estar realizando los puertos colombianos o sudamericanos que definan un plan de mejoramiento portuario en Tumaco?	
52	Por ejemplo (estudios internacionales) (políticas públicas) Mencionalas:	
53	¿Cuál puede ser la maquinaria que debe poseer Terminal Marítimo de Tumaco para ser más eficientes el manejo y la logística de la carga?	
54	¿Usted como funcionario que puede aportar intelectualmente a la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco?	

55	¿El puerto de Tumaco tiene posibilidades de salir adelante, a corto, mediano y largo plazo? Como podemos hacerlo?	
----	--	--

FORMATO No. 2

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADO
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN SOBRE EL DIAGNOSTICO SITUACIONAL
DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.

ENTREVISTA DIAGNÓSTICA

Criterios de información y diagnostico y evaluación cualitativa con funcionarios de las Instituciones de Control, Instituciones de Seguridad Portuaria y Agencias de Aduana.

Entrevistador: DIANA LISSETH ILLESCAS Fecha: 01/09/09 Hora: 2.00 P.M.

1.- DATOS PERSONALES

01	Nombre Completo	
02	Fecha de Nacimiento	

03	Dirección	
04	Teléfono	
05	Correo electrónico	
06	Lugar de procedencia	
07	Número de cuenta	
08	Carrera	

2.- INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

09	¿Cuáles han sido los factores por lo cuales el movimiento de carga a disminuido en el puerto? Enumérelos	
10	Factor 1	
11	Factor 2	
12	Factor 3	
13	¿El primer factor en que afecto la dinámica portuaria al Terminal Marítimo de Tumaco?	
14	¿Los demás factores han sido consecuencia de la afectación del primero?	
15	¿Qué hizo SPRTUM, en el momento en que se presentó la disminución significativa de las operaciones portuarias?	
16	¿La Superintendencia de Puertos de Colombia estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
17	¿La Dirección de Impuestos y Aduanas de Colombia – Oficina Delegada de Tumaco estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
18	¿El Instituto Colombiano Agropecuario estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
19	¿La Dirección General Marítima/Capitanía del Puerto estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
22	¿La Gobernación de Nariño estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
23	¿La Administración Municipal de Tumaco	

	estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
25	¿La Oficina de Fronteras del sur occidente colombiano estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	
28	¿La Comisión de Vecindad Colombo Ecuatoriana estuvo pendiente de esta disminución de las operaciones logísticas de carga?	

3.- INFORMACIÓN PORTUARIA

29	¿Los procesos de incautación de productos para la fabricación de narcóticos, ha afectado directa o indirectamente el flujo de carga en el puerto?	
30	¿Con la disminución del flujo de carga en el puerto, se ha incrementado los procesos de aprehensión, decomiso y contrabando de mercancías en el municipio de Tumaco? Menciónelas:	
31	¿Con la disminución del flujo de carga en el puerto, se ha incrementado la elusión, el contrabando técnico y la evasión de impuestos en el municipio de Tumaco? Menciónelas:	
32	¿La comisión por intermediación o agenciamiento aduanero deberá ser revisado con respecto a las tarifas que se aplican en otros puertos secos o marítimos de Colombia, como factor para incrementar el flujo de carga? Menciónelas:	
33	Puede el Terminal Marítimo mejorar sus condiciones comerciales en la búsqueda de nuevos usuarios nacionales y extranjeros? Menciónelas:	

4.- INFORMACIÓN LOGÍSTICA

Contesta con una "x" en las casillas sí ó no a las siguientes preguntas:

Nº	Pregunta	Sí	No
34	¿La infraestructura es un elemento básico para el desarrollo portuario del Terminal Marítimo de Tumaco?		
35	¿La infraestructura es un elemento básico para el desarrollo portuario del Terminal Marítimo de Tumaco?		
36	¿Un plan de logística que mejore las condiciones de servicio al cliente marítimo puede ser positivo o negativo en estas circunstancias para el puerto?		
37	¿La implementación de empresas de maquila y manufactura mejorar las condiciones portuarias y flujo de carga en el puerto?		
38	¿La estructuración de la Zonas Francas Multiempresariales será una solución a la situación actual del Terminal Marítimo?		
39	¿La estructuración de la Zonas Francas Uniempresariales será una solución a la situación actual del Terminal Marítimo?		
40	¿La estructuración de la Zonas Francas Turísticas será una solución a la situación actual del Terminal Marítimo?		
41	¿La estructuración de las empresas de Palma Africana generará mayor carga marítima a mediano plazo?		
42	¿La disminución del hongo de la Palma Africana será un factor positivo al incremento de la carga en el puerto?		
43	¿Es necesario vender el puerto comercialmente para encontrar usuarios marítimos internacionales para el manejo de larga en Colombia y Suramérica?		
44	¿Se debe realizar conversatorios con diferentes asociaciones agrícolas y pecuarias del departamento de Nariño para buscar transportar el flujo de la carga por el puerto de Tumaco?		
45	¿El gobierno nacional por medio del Instituto Nacional de Concesiones le debe generar presupuesto para construir una infraestructura adecuada a las nuevas necesidades logísticas?		
46	¿El gobierno departamental debe adicionar un presupuesto para promocionar los servicios portuarios del Terminal Marítimo?		
47	¿La Universidad de Nariño y sus estudiantes egresados pueden implementar proyectos de investigación que mejoren las condiciones portuarias bajo el fomento de COLCIENCIAS el FONDO EMPRENDER?		

48	¿El sector privado desde las bases económicas pueden revitalizar las actividades de almacenamiento y transporte marítimo de nuestro puerto?		
49	¿Su institución se puede comprometer a buscarle un abanico de soluciones para activar las operaciones portuarias del Terminal Marítimo de Tumaco?		

4.- INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

50	Como se debe administrar este puerto, para complementar su desarrollo y su impacto económico regional y local?	
51	¿Conoce usted, de otras actividades que pueden estar realizando los puertos colombianos o sudamericanos que definan un plan de mejoramiento portuario en Tumaco? Por ejemplo (estudios internacionales) (políticas públicas) Mencionalas:	
52	¿Cuál puede ser la maquinaria que debe poseer Terminal Marítimo de Tumaco para ser más eficientes el manejo y la logística de la carga?	
53	¿Usted como funcionario que puede aportar intelectualmente a la Sociedad Portuaria Regional de Tumaco?	
54	¿El puerto de Tumaco tiene posibilidades de salir adelante, a corto, mediano y largo plazo? Como podemos hacerlo?	

Anexo B.

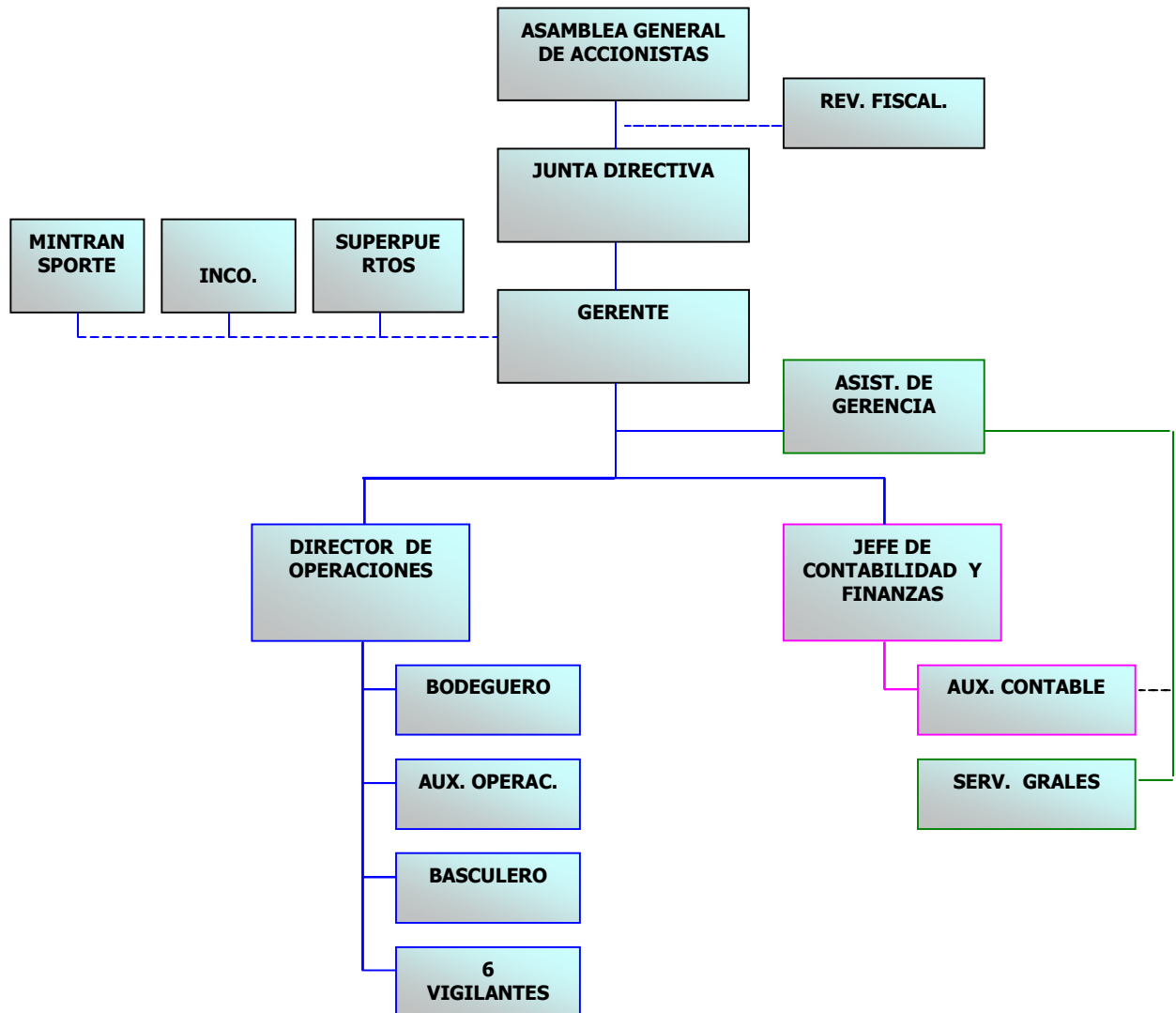
CATEGORIA DE PUERTOS EN EL MUNDO

VOLUMEN DE CARGA GENERAL TONS. MÉTRICAS (000s)			TRAFICO DE CONTENEDORES (TEUS)		
CATEGORÍA	PUERTO, PAÍS	TONS.	CATEGORÍA	PUERTO, PAÍS	TEUS
1	Singapore, Singap.	325,902	1	Hong Kong, China	16,211,000
2	Rotterdam, Hol.	303,520	2	Singapore	15,945,000
3	South Louisiana, USA	194,448	3	Kaohsiung, Taiwan	6,985,361
4	Shanghai, China	187,000	4	Rotterdam	6,400,000
5	Hong Kong, China	168,838	5	Pusan, Corea	6,310,664
6	Chiba, Japón	164,741	6	Long Beach, USA	4,408,480
7	Ulsan, Corea	148,332	7	Shanghai	4,210,000
8	Houston, USA	144,184	8	Los Angeles	3,828,851
9	Nagoya, Japón	133,038	9	Hamburgo	3,738,307
10	Kwangyang, Corea	131,059	10	Antwerp, Bélgica	3,614,246
11	New York / New Jersey	121,387	11	Dubai, UAE	2,844,634
12	Antwerp, Bélgica	115,654	12	New York, New Jersey	2,828,878
13	Yokohama, Japón	114,538	13	Felixstowe, UK	2,610,000
14	Kaohsiung, Taiwán	110,722	14	Tokio	2,595,000
15	Inchon, Corea	108,227	15	Port. Kelang, Malasia	2,550,419
16	Pusan, Corea	107,757	16	Gaia Tauro, Haly	2,253,401
17	Kobe, Japón	102,527	17	Bromen Port, Ale	2,201,220
18	Marsella, Francia	90,258	18	Yokohama, Japon	2,172,919
19	Kitayushu, Japón	87,346	19	Manila	2,147,492

VOLUMEN DE CARGA GENERAL TONS. MÉTRICAS (000s)			TRAFICO DE CONTENEDORES (TEUS)		
CATEGORÍA	PUERTO, PAÍS	TONS.	CATEGORÍA	PUERTO, PAÍS	TEUS
21	Tokyo	85,415	21	Algeciras	1,832,557
22	Osaka	85,391	22	Laem Chabang, Tail	1,828,460
23	Dampier, Australia	82,528	23	Colombo, Sri Lanka	1,704,389
24	Hamburgo, Alemania	81,037	24	Keelung, Taiwan	1,665,618
25	New Orleans	79,443	25	Oakland, USA	1,663,756
26	Dallan, China	75,150	26	Yantian, China	1,580,000
27	Newcastle, Aus	72,711	27	Nagoya, Japon	1,566,961
28	Vancouver, (BC)	71,213	28	Quindeo, China	1,540,000
29	Corpus Christi	70,796	29	Seattle, USA	1,490,048
30	Qindeo, China	70,180	30	Charleston, USA	1,482,995
31	Tubarao, Brasil	67,069	31	La Havre, Francia	1,378,379
32	Port Hedland, Aus	65,431	32	Hampton Roads, USA	1,306,537
33	La Havre, Francia	63,922	33	Xingang / Tientijin, China	1,300,000
34	Beaumont, USA	63,007	34	Tacoma, USA	1,271,011
35	Pot Kclang, Malasia	60,970	35	Barcelona	1,234,987
36	Manila	59,133	36	Genova, Italia	1,293,817
37	Baton Rouge, USA	57,853	37	Cristobal, Panama	1,153,000
38	Plaquinminex, USA	56,702	38	Valencia	1,152,780
39	Amsterdam	55,725	39	Melbourne, Aust	1,125,746
40	Long Beach, USA	55,269	40	Taichung, Taiwan	1,106,668
*	Cartagena		90	Cartagena	
*	Buenaventura		*	Buenaventura	

Anexo C

ORGANIGRAMA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO



Anexo D

NOTAS FINANCIERAS DE LA SPRTUM

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.
ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO POR LOS
AÑOS**

**TERMINADOS EN 31 DE DICIEMBRE DE 2003 y 2002
(EN MILES DE PESOS)**

	NOTA 1						
	Capital Social	Superá vit de Capital	Reserva Legal	Revalorizaci ón del Patrimonio	Utilida d del Ejerci cio	Utilidad de Ejercici os Anterior es	Total
Saldos a dic . 31 de 2002	81.580	24.451	31.500	151.911	36.10 4	225.828	551.3 74
Traslados					36.10 4	36.104	
Movimiento año 2003			1.970	33.068			35.03 8
Utilidad año 2003					17.73 4		17.73 4
Saldos a dic 31 de 2003	81.580	24.451	33.470	184.979	17.73 4	261.932	604.1 46

**SOCIEDAD PORTUARIA
REGIONAL DE TUMACO
S.A.
BALANCES GENERALES AL 31 DE
DICIEMBRE DE 2003 y 2002
(EN MILES DE PESOS)**

ACTIVO	NOT AS	2003	2002
ACTIVO CORRIENTE			
DISPONIBLE	2	\$ 439.833	\$ 356.011
DEUDORES			
Clientes	4	40.799	68.286
Anticipos y Avances	5	2.794	2.685

Ingresos por Cobrar	6	1.820	2.112
Anticipo de Impuestos	7	75.659	44.809
Prestamos a Trabajadores	8	2.070	1.550
Deudores Varios	9	2.473	2.473
Total Deudores		125.615	121.915
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		565.448	477.926
ACTIVO NO CORRIENTE			
INVERSIONES	3	4.232	3.970
PROPIEDAD, PLANTA y EQUIPO – Neto	10	665.343	630.310
DIFERIDOS	11	40.973	269.030
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		710.548	903.310
TOTAL ACTIVO		1.275.996	1.381.236

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.
ESTADOS DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR LOS AÑOS
TERMINADOS EN 31 DE DICIEMBRE DE 2005 y
2004
(EN MILES DE PESOS)

NOTA 2

	Capital Social	Superávit de Capital	Reserva Legal	Revalorización del Patrimonio	Utilidad del Ejercicio	Utilidad de Ejercicios Anteriores	Total
Saldos a dic 31 de 2004	86.140	26.221	33.570	172.442	36.104	227.224	575.701

Traslados						- 36.10 4	36.104	
Movimiento año 2005			1.650	23.152				24.80 2
Utilidad año 2005						17.73 4		17.73 4
Saldos a dic 31 de 2005	86.14 0	26.221	35.220	195.594		17.73 4	263.328	616.2 37

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.
BALANCES GENERALES AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005 y 2004
(EN MILES DE PESOS)**

ACTIVO	NOT AS	2005	2004
ACTIVO CORRIENTE			
DISPONIBLE	2	\$ 532.231	451.101
DEUDORES			
Clientes	4	43.122	66.126
Anticipos y Avances	5	3.494	2.345
Ingresos por Cobrar	6	2.210	2.402
Anticipo de Impuestos	7	78.129	46.212
Prestamos a Trabajadores	8	3.020	1.722
Deudores Varios	9	4.223	2.673
Total Deudores		134.198	121.480
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		666.429	572.581
ACTIVO NO CORRIENTE			
INVERSIONES	3		

		4.882	4.002
PROPIEDAD, PLANTA y EQUIPO – Neto	10	705.542	634.230
DIFERIDOS	11	43.454	156.125
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		743.878	794.357
TOTAL ACTIVO		\$ 1.410.307	1.366.938

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE TUMACO S.A.

NIT: 800.218.388 - 1

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO

Por los años terminados el 31 de Diciembre de 2007 y 2006

(Cifras expresadas en Miles de pesos Colombianos)

Nota 3. CUENTAS DEL PATRIMONIO

DESCRIPCION	Capital Social	Superávit de Capital	Reserva Legal	Reserva Invers.	Revalc. n. del Patrim.	Utilidad del Ejercicio	Utilidades Ej. Antrs	Total
Saldos a dic 31 de 2006	81.580	24.451	80.392		275.804	175.564	426.703	1.064.494
Ajustes por inflación al patrimonio durante el 2007								
Apropiación reserva legal sobre el resultado de 2007			4.663					4.663

Apropiación para Inversiones 2007				175.564				175.564
Apropiación Utilidades 2006 en abril 10 de 2007						-175.564		-175.564
Utilidad neta obtenida en el 2007						41.958		41.958
Saldos a dic 31 de 2007	81.580	24.451	85.055	175.564	275.804	41.958	426.703	1.111.116

ANEXO E
CARGA MOVILIZADA PERIODO 2007 - 2008

Sociedad Portuaria Regional de Tumaco S.A.

NIT.: 800.218.388-1

Comparativo de carga movilizada 2007 Vs 2008

Mes	2007					2008					Diferencia 2007 VS 2008
	Fertilizante	Aceite	beb./ otros	Total mes	Acumulado	Fertilizante	Aceite	beb./ otros	Total mes	Acumulado	
Enero	3599.75	5726.74	0.00	9326.49	9326.49	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	9326.49
Febrero	2350.00	6775.69	0.00	9125.69	18452.18	2718.50	1630.47	0.00	4348.97	4348.97	14103.21
Marzo	4096.25	952.43	0.00	5048.68	23500.86	0.00	2639.95	0.00	2639.95	6988.92	16511.94
Abril	0.00	14076.14	0.00	14076.14	37577.00	0.00	1421.67	0.00	1421.67	8410.59	29166.41
Mayo	725.00	9703.44	54.82	10483.26	48060.26	0.00	9720.88	0.00	9720.88	18131.47	29928.79
Junio	0.00	0.00	0.00	0.00	48060.26	0.00	7721.30	0.00	7721.30	25852.77	22207.49
Julio	3600.00	9366.97	52.48	13019.45	61079.71	0.00	1018.95	0.00	1018.95	26871.72	34207.99
Agosto	770.00	7500.57	0.00	8270.57	69350.28	0.00	0.00	0.00	0.00	26871.72	
Septiembre	0.00	3190.35	0.00	3190.35	72540.63	0.00	0.00	0.00	0.00	26871.72	
Octubre	0.00	3981.35	0.00	3981.35	76521.98	0.00	0.00	0.00	0.00	26871.72	
Noviembre	0.00	9668.12	0.00	9668.12	86190.10	0.00	0.00	0.00	0.00	26871.72	
Diciembre	4682.50	6275.47	330.00	11287.97	97478.07	0.00	0.00	0.00	0.00	26871.72	
TOTALES	19823.50	77217.27	437.30	97478.07		2718.50	24153.22	0.00	26871.72		

Fuente: Archivo direccion de operaciones

ALEXI QUINTERO PORTOCARRERO

Director de Operaciones

Arq. Diego Escrucería Calonge

Gerente

Actualización: 10 de abril de 2008