

**Ventajas Competitivas que posee Chile Frente a Colombia en su Logística
Portuaria**

**Wilmar Fernando Sua Pardo
Felipe Rosero Salazar**

Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano
II SEMINARIO INTERNACIONAL EN GESTIÓN DE LAS ORGANIZACIONES
CELSO MIGUEL MELO MELO
15/01/2012
BOGOTÁ

RESUMEN

La eficiencia de los puertos impacta en un alto grado el nivel de competitividad en las importaciones y exportaciones que se desarrollan en un País. En el presente ensayo se hará un contraste de la logística desarrollada en los puertos de Valparaíso y San Antonio frente a la desarrollada en los puertos Colombianos, resaltando las ventajas en infraestructura, políticas administrativas y desarrollo de la operación que han contribuido a que Chile sea la economía más competitiva de América Latina.

PALABRAS CLAVE: Competitividad, Infraestructura, Logística portuaria

ABSTRACT

The efficiency of ports has a high impact on the competitiveness of imports and exports that are developed in a country. In this essay we will contrast the logistics developed ports of Valparaiso and San Antonio in front of the Colombian ports developed, highlighting the advantages in infrastructure, development of administrative politics and operations that have contributed that Chile's economy is the most competitive of Latin America.

KEYWORDS: Competitiveness, Infrastructure, Logistics Port.

VENTAJAS COMPETITIVAS QUE POSEE CHILE FRENTE A COLOMBIA EN SU LOGÍSTICA PORTUARIA

Colombia ha desarrollado una agresiva estrategia para incursionar en los mercados e impulsar el país al mundo a través de los tratados comerciales ,lo que le ha permitido obtener beneficios tales como la disminución de los aranceles, consolidar la economía con las demás naciones, expandir su comercio, disminuir costos entre otros. Entre los acuerdos que ha logrado realizar son de resaltar los acuerdos con la Unión Europea y Canadá, este ultimo considerado como un posible catalizador para agilizar el acuerdo que se negoció con los Estados Unidos y como la expresión de confianza en un país que ha hecho esfuerzos importantes para superar dificultades, tanto en materia de seguridad como de recuperación económica y derechos humanos.

El desarrollo de la infraestructura ha sido una de las prioridades más importantes del gobierno actual, los programas desarrollados han permitido incentivar la inversión extranjera, aumentando la capacidad de manejo de la carga internacional de importación y exportación. El Gobierno reconoce la importancia de continuar garantizando al inversionista extranjero un marco jurídico estable, lo que permite incrementar la actividad exportadora del país y así el desarrollo de la economía nacional.

Uno de los avances más importantes en materia de logística es la elaboración del documento Conpes, denominado "Plan Nacional de Logística", aprobado en 2008, y que definió los lineamientos de política, las necesidades en materia de infraestructura y el financiamiento para el desarrollo de acciones que permitieran aumentar la competitividad mediante la adopción de mejores prácticas de transporte y logística.

En el CONPES 3527 de 2008 se manifiesta que “en 2032 Colombia será uno de los tres países más competitivos de América Latina y tendrá un elevado nivel de ingreso por persona, equivalente al de un país de ingresos medios altos, a través de una economía exportadora de bienes y servicios de alto valor agregado e innovación, con un ambiente de negocios que incentive la inversión local y extranjera”.

De acuerdo al Logistic Performance Index, actualmente Colombia se encuentra en la posición 72, veintitrés puestos por debajo de Chile, lo que demuestra la superioridad de este segundo en lo que a logística respecta.

El transporte marítimo ocupa lugar privilegiado en la realización de las transacciones en el comercio mundial, ya que tres cuartas partes de ellas se realizan por este medio. La dinámica originada por su demanda creciente, ha derivado en la evolución en el tamaño y capacidad de los buques y por consiguiente, la adecuación y modernización de los puertos, los cuales requieren diversificar los servicios que prestan, maximizando su eficiencia y disminuyendo los costos; condiciones que les permiten mantener y aumentar el mercado en un ambiente de competencia.

La industria portuaria en Chile ha tenido un notable avance en respuesta a la apertura comercial del país, lo que requiere de servicios marítimos y portuarios de alto valor. Los puertos chilenos cuentan con una gran capacidad reflejada en equipamiento, vías de acceso y tecnologías de la información; a este nivel es el que queremos llegar en Colombia. Es importante entonces tener claro **en que radican las ventajas competitivas que posee Chile frente a Colombia en su logística Portuaria y cuáles de estas se podrían implementar en nuestro país.**

Para responder este cuestionamiento es indispensable dar una mirada a la situación actual en la que se encuentran los Puertos de Colombia, tomando como muestra los Puertos de Barranquilla y Cartagena para establecer las oportunidades de mejora contrastándolos con los Puertos de Valparaíso y San Antonio.

El¹ **puerto de Barranquilla** es un puerto multipropósito que maneja todo tipo de carga y cuenta con un muelle de 1.058 m y con un calado autorizado de 36 pies en agua dulce. Adicionalmente se ofrece un muelle de 550 m con calado de 12 pies, para operaciones fluviales, cuenta también con 8 Bodegas con 24.155 metros cuadrados de área con una capacidad de almacenamiento de 60.000 toneladas, que incluyen dos Bodegas Mecanizadas una de ellas es un silo horizontal con capacidad de 15.000 toneladas de carga puntual, recibo mecanizado a través de tolvas de piso, transportadores de arrastre y elevadores de cangilones; la segunda bodega es un silo horizontal con capacidad puntual de 24.000 toneladas. Ubicada a 14 metros de la línea de atraque de la nave. Tolva de 70 metros cúbicos de capacidad que recibe con descargue directo del barco manipulada por una Grúa Liebherr. Bascula de bache para pesaje automático al descargue. Transportadores de cadena para distribución del grano en la bodega. Rata promedio de recibo de 400 toneladas hora.

La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. presenta una ventaja competitiva al disponer de áreas cercanas al muelle, para el manejo de carga extradimensional y de proyectos especiales. Presenta espacios adyacentes a las bodegas y muelles que nos permiten el almacenamiento de más de 50.000 toneladas de carga como el alambrón, rollos de acero y todo tipo de estructuras metálicas. La S.P.R.B. ofrece 5 bodegas especializadas para el manejo de carga general, con área de 22.466 m², con estantería para almacenamiento de cargas de especial cuidado y un manejo logístico de inventarios.

El puerto de² **Cartagena** cuenta con 8 muelles, equipos tecnológicos que le permiten movilizar los contenedores adecuada y eficientemente como grúas, plataformas, montacargas entre otras y cuenta también con bodegas especializadas en

¹ Página Web de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. (2012) *Menú Principal*. Recuperado de: http://www.sprb.com.co/index.php?option=com_content&task=view&id=8&Itemid=17 Consultado en: Enero de 2012.

² Página web Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. (2011). *Nuestros Servicios*. Recuperado de: <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/9608B2B4D225921E052573CB007B0002>. Consultado en: Enero de 2012.

almacenamiento de café, ferroníquel, productos químicos, con áreas totales de 7.430mts², 2.225mts² y 2.052mts² respectivamente. Cuenta de igual forma con bodegas de almacenamiento para mercancías de importación y exportación por separado con áreas de 8.244mts² y 7.110mts² respectivamente

Los servicios con los que cuenta son: cargue y descargue de contenedores, es decir, desplazamiento de la carga entre los módulos del puerto; repesaje de contenedores como servicio adicional que cumple una tarea de verificación de la carga; movilización de contenedores para inspección y movilización de contenedores para llenado.

El terminal del puerto de Cartagena es uno de los puertos que más atención ha recibido por parte de las inversiones; por su imagen internacional, el puerto de Cartagena es vista como un portal de entrada al país y las inversiones que se han realizado en él lo ponen a la vanguardia de los puertos con más avances tecnológicos y de control.

Los puertos chilenos cuentan con características adicionales a los colombianos que serán descritas en los siguientes parágrafos.

El puerto de **San Antonio** cuenta con un área de ingreso y salida de mercancías para clasificarse y almacenarse. La capacidad del puerto es de 31 hectáreas de terreno , 6 grúas pórtico y 3 sitios de 769 m de largo y profundidad max de 15 metros , se atienden todo tipo de naves , containera, liquida, granel, carga general.se cuenta con terminales de carga liquida.

Entre las características del puerto de San Antonio se tienen:

- El rendimiento de las grúas para tomar y dejar un contenedor es menos de un minuto, aproximadamente se mueven 35-40 contenedores por hora.
- Se maneja un sistema de turnos las 24 horas y los 365 días, las condiciones climáticas son factores que podrían parar la operación.

- Mensualmente se reciben aproximadamente 60 buques
- Relevos de 3 y 4 horas en el personal de la grúa , el cual es constantemente especializado.
- El puerto cuenta con un programa denominado máxima 60 garantizando a los clientes que cuando entra un camión al terminal no va estar más de 60 min para retirar la carga, si existe un tiempo de espera adicional se le retribuye al cliente.

Puerto **Valparaíso** posee 2 terminales con 8 sitios de atraque en total. Su área terrestre es de 38 hectáreas, mientras que las marítimas de 267 .Los cinco primeros sitios conforman el Terminal 1, que es operado bajo régimen de concesión por la empresa Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPSV). El Terminal 2 es administrado directamente por EPV mediante un esquema multioperador.

Puerto Valparaíso cuenta con **ZEAL**³ la Zona de Extensión de Apoyo Logístico ZEAL es una plataforma de control y coordinación logística, que incluye la zona primaria aduanera de Puerto Valparaíso y un conjunto de servicios agregados para la atención de la carga que es movilizada por este puerto.

En ella se concentran las actividades de control y coordinación del puerto, control por parte de los organismos autorizados al momento de realizar la transferencia de carga. Y coordinación reflejada en el arribo de la carga de forma ordenada, lo que hace que este terminal sea mucho más eficiente.ZEAL tiene dos zonas:

³ Página web Empresa portuaria Valparaiso. (2011). *Contenido-Desarrollo de proyectos* . Recuperado de: http://www.epv.cl/contenido/desarrollo_proyectos/xtra03.asp Consultado en: Enero de 2012.

- Zona de Actividades Obligatorias (**ZAO**), recinto de 20 has donde se realiza la actividad de control, coordinación y fiscalización del flujo de carga de ingreso y salida del puerto.

En el lugar operan los distintos actores y usuarios del puerto que intervienen en la cadena logística portuaria. Se incluyen los servicios públicos, autoridad portuaria, agentes de carga, operador de terminales, entidades de apoyo al proceso de fiscalización, entre otros.

- Zona de Extensión (**ZE**) o de Servicios Especiales, espacio de aproximadamente 16 has. Este sector está siendo habilitado íntegramente por el Concesionario y su objetivo es brindar servicios a la carga, apoyar complementariamente la fiscalización y otorgar otras prestaciones especiales que el concesionario establezca, con la finalidad de potenciar y optimizar la competitividad de Puerto Valparaíso.

Ventajas ZEAL

Zona de Actividades Obligatorias:

- Incremento de 15% en áreas de parqueo de camiones, con 590 calzos.
- Aumento de 26% en andenes de revisión aduanera y fitosanitaria, con 34 unidades herméticas y de alta calidad.
- 6 gates bidireccionales con capacidad total para atender 30 camiones por minuto.
- Sistemas de seguridad, trazabilidad visual y TAG, desde ZEAL a Terminales.

Zona de Extensión o de Servicios Especiales:

- Moderno centro de transferencia y consolidado de carga hortofrutícola de exportación, que conserva la cadena de frío y calidad de los productos.
- Área de almacenamiento y suministro de energía a contenedores reefer.
- Recinto de depósito aduanero para almacenamiento, consolidación y desconsolidación de contenedores.
- Bodega Logística para almacenaje de mercancías.
- Área de parqueo e inspección de contenedores.
- ZEAL ofrece además: parking, oficinas, comunicaciones, auditorio y un área comercial.

Haciendo un contraste de las características de los puertos en Chile y los puertos en Colombia se puede identificar oportunidades de mejora en diferentes aspectos tales como:

- Infraestructura vial

Es de resaltar el alto nivel de desarrollo en infraestructura vial con la que cuenta Chile lo que permite el transporte de mercancía hacia los puertos de una manera rápida y eficiente. Ésta es una de las debilidades mas fuertes con las que cuenta Colombia, desafortunadamente nuestros puertos no se encuentran cerca a los centros productivos, lo que requiere un alto nivel de inversión en carreteras, además de esto en puertos como el de Barranquilla el acceso a la plataforma se hace a través de vías Urbanas reduciendo eficiencia en tiempos.

La inversión en Infraestructura vial es el primer paso a dar si queremos ser competitivos; actualmente hay varias obras en proceso que permitirán que Colombia descongestione sus flujos arteriales, así mismo en la medida en que

las rutas de acceso estén en las condiciones adecuadas se van a reducir significativamente los costos logísticos que se incluyen dentro del precio de venta de los productos que exportemos o importemos, lográndonos poner en un punto más competitivo con referencia a otros mercados.

Es de resaltar que a pesar de los avances que se han hecho en la construcción de carreteras y vías en los últimos años, el alto costo de los peajes no permiten que el valor en dinero del tiempo ahorrado realmente se vea reflejado en el transporte de la carga, no es posible que llevar una tonelada de carga de Bogotá a Buenaventura salga más costoso que llevarla desde esta ciudad del Pacífico Colombiano a China o Japón.

- Zonas de apoyo logístico

A pesar de que nuestros puertos cuentan con las herramientas básicas para realizar las operaciones, es necesario crear zonas de apoyo logístico que permitan un mayor eficiencia, reduciendo los tiempos de operación en Puerto.

Trasladar el desarrollo de actividades soporte a la actividad logística traería grandes beneficios al desarrollo de la operación como se ve reflejado en el Puerto de Valparaíso en Chile. Dentro de los beneficios que se podrían dar se tienen:

- Aumento de productividad del puerto, lo que implica menores tiempos y costos para los actores del comercio exterior.
- Ordenamiento de las actividades vinculadas a la gestión física y documental de la carga y una óptima administración de los flujos hacia los terminales del puerto.
- El puerto incrementa la competitividad de su cadena, pues suma a los servicios tradicionales de atención de carga un conjunto de soluciones de valor agregado para los clientes y usuarios.

- Reducción en permanencia de vehículos de carga en el sistema portuario.
- Congregar diferentes actores de la cadena de suministro lo que permite tener un control de la trazabilidad de la carga.
- Zonas de fiscalización que logran inspecciones en forma ordenada y en menor tiempo
- Aumento de la seguridad para la carga y conductores

- **Terminales de Pasajeros para cruceros**

Chile ha manifestado su interés por incentivar y tener las condiciones que le permitan ser un país competitivo en la recepción de cruceros, brindando servicios de alto nivel a los miles de visitantes que llegan al puerto.

Colombia cuenta con destinos turísticos que pueden ser incentivados si se cuenta con terminales de pasajeros en sus Puertos siendo conscientes que existe una notable diferencia de las necesidades logísticas de los puertos que se utilizan para cambios de turistas, el único puerto que recibe cruceros es Cartagena.

Este es un negocio que ha tomado fuerza en los últimos años, y que gracias al buen momento del país han llegado varias líneas que tienen frecuencia quincenal o incluso semanal, con barcos de más de 1.000 pasajeros, lo importante y a lo que le debemos apuntar es a detectar cada día las necesidades de los pasajeros , tripulantes y naves con el fin de dar soluciones sustentables.

- **Implementación de tecnología - TIC's**

La implementación de las tecnologías de la información y comunicación en los puertos de Colombia deben propender a desarrollar bases tecnológicas que permitan realizar un control y mejorar la seguridad tanto de la carga, como de las

personas y vehículos , así mismo disponer la información de la trazabilidad de la carga a todos los actores de la cadena suministro.

Es importante contar con tecnologías que soporten el desarrollo de todos los procesos de tal forma que se tenga conocimiento en todo momento de la ubicación y el estado de la carga y los camiones.

Es evidente que los puertos chilenos cuentan con características que los hacen más competitivos que los puertos colombianos, reconociendo que Chile cuenta con ventajas por tener los centros productivos muy cerca a los puertos y que por ser un país costero las grandes líneas marítimas tienen no solo una sino varias opciones para recalar a lo largo del país con espacios importantes a bordo de los buques; no obstante la ubicación y los recursos fluviales son ventajas que podemos explotar en la medida en que se gestionen los proyectos de inversión de manera adecuada.

BIBLIOGRAFIA

Página Web de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla. (2012) Menú Principal. Recuperado de: http://www.sprb.com.co/index.php?option=com_content&task=view&id=8&Itemid=17 .Consultado en: Enero de 2012.

Página web Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. (2011). *Nuestros Servicios*. Recuperado de: <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/9608B2B4D225921E052573CB007B0002>. Consultado en: Enero de 2012.

Página web Empresa portuaria Valparaiso. (2011). Contenido-Desarrollo de proyectos . Recuperado de: http://www.epv.cl/contenido/desarrollo_proyectos/xtra03.asp Consultado en: Enero de 2012.

Página web: Contraloriagen.gov.co. Desarrollo de las concesiones Portuarias de Colombia – Sociedades Portuarias regionales- Recuperado de: http://www.contraloriagen.gov.co/c/document_library/get_file?&folderId=15848373&name=DLFE-21149.pdf.

Página web: Portafolio.com.co. Radiografía de un atraso que frena a Colombia. Recuperado de: <http://www.portafolio.co/economia/radiografia-un-atraso-que-frena-colombia>

Rojas, Wilson Andrés. 2007 .Logística Portuaria: Clave para la competitividad internacional. Zona logística. Vol 36. Pags 30-36.

Chipateuca, Alejandra.2010.Infraestructura y transporte: el reto logístico del país. Revista de Logistica.Vol7.Pags 30-33.

Long, Douglas. LOGISTICA INTERNACIONAL Administración de la cadena de abastecimiento global. Primera Edición .Mexico; Editorial Limusa,2006,p.237-272.