

24 de julio de 2007



## **El Puerto de Cartagena se le mide al reto, proyectándose en el caribe como un modelo de competitividad ante las nuevas exigencias del comercio mundial**

*La coyuntura actual marcada por un gran dinamismo del comercio internacional y la ampliación del Canal de Panamá es una inmensa oportunidad para la competitividad de Colombia que implica grandes retos en materia de inversiones en infraestructura adecuada, y además el riesgo de no estar a la altura de la competencia en el Caribe.*

La reunión que se extendió durante el 23 y 24 de julio contó con la asistencia del Presidente Álvaro Uribe y de importantes líderes internacionales, nacionales y locales, además de presentaciones de expertos de talla mundial en temas de comercio internacional, navegación comercial, puertos y sistemas de información.

Todos coincidieron en que la ampliación del Canal de Panamá, que estará lista en 2014, implicará una total transformación en la navegación comercial mundial e implicará mayores retos en términos de productividad y servicios de valor agregado para los puertos del Caribe. "Todo lo que pase en Panamá es bueno para Colombia. Cartagena puede aprovechar las ventajas competitivas que le da su cercanía al Canal", dijo el Capitán Alfonso Salas Gerente General de la Sociedad Portuaria de Cartagena.

Hay conciencia de que ante un reto tan inmenso, ningún puerto puede lograr por si mismo resultados competitivos en un entorno internacional muy agresivo. Se requiere del compromiso y el trabajo mancomunado de los diferentes actores que componen la cadena logística del comercio exterior colombiano.

Al respecto, las Directivas del Puerto llamaron la atención sobre la importancia de aplicar las mismas reglas de juego con las que cuentan otros puertos importantes de la región como Panamá, Jamaica, República Dominicana, donde se ofrecen estímulos fiscales a quienes acogen inversiones de esta naturaleza. "No se trata de obtener ventajas particulares, sino de que nos quiten las desventajas que hoy tenemos frente a nuestra directa competencia en el Caribe", afirma el Capitán Salas.

A juicio de los expertos internacionales, Colombia debe decidir qué quiere, cuánto cuesta, cómo lo debe pagar y evaluar qué pasa si no asume una nueva renovación de la infraestructura. : "Si Cartagena no se adelanta a estas necesidades el comercio exterior colombiano, pasará a ser atendido por buques de segunda línea (barcos pequeños denominados alimentadores) y la logística del comercio exterior perderá competitividad".

El Caribe pasará a ser atendido por buques de gran tamaño, que recalarán sólo en los puertos que tengan las condiciones de desarrollo en su infraestructura para hacerlo. "Solo los puertos más eficientes podrán atraer los grandes buques. Los demás tendrán un rol alimentador de los grandes puertos", comentaron. Así mismo, únicamente los puertos que puedan atender estos grandes portacontenedores tendrán la oportunidad de beneficiarse de bajos fletes y buenas condiciones que permiten las nuevas rutas marítimas.

Carlos Urriola, ejecutivo de Manzanillo International Terminal – Panamá, resaltó "los puertos tenemos que entender que hacemos parte de una gran cadena logística que cobra mayor importancia y por ende, debemos mejorar los estándares de productividad y diseñar nuestros servicios bajo la perspectiva de servicios de valor agregado a la carga".

Asaf Ashar, gran visionario y estratega en materia de navegación mundial, enfatizó en que "la navegación comercial en el mundo tendrá grandes transformaciones y los puertos como Cartagena afrontan una gran competencia internacional a la vez que tienen la oportunidad de convertirse en un gran HUB o centro de transbordo de carga".

Michael G. Horton ingeniero civil y planificador portuario de Estados Unidos, describió que para estar a la altura de las nuevas tendencias internacionales, los puertos deben hacer grandes inversiones de manera que pongan su infraestructura a la altura de las nuevas necesidades.

En conclusión, la ampliación del Canal de Panamá implica un cambio estructural en la manera como se atiende el transporte marítimo en el Caribe. Los buques serán muchos mas grandes y los puertos deberán ajustarse. Esto implica una infraestructura portuaria completamente diferente, y el puerto de Cartagena ha decidido asumir ese reto en la búsqueda de proporcionar al país una herramienta para que su comercio exterior pueda competir en los mercados internacionales. De no hacerlo, se corre el riesgo de que quedar relegados a tener puertos de segunda, orientados a atender buques alimentadores (feeders), con costos de fletes mas elevados, y menores posibilidades de conexión directa con el resto del mundo.