

INCIDENCIA DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL DESARROLLO PRODUCTIVO DE LA SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. (CONTECAR)

INCIDENCE OF FOREIGN INVESTMENT IN THE PRODUCTIVE DEVELOPMENT OF THE TERMINAL CONTAINER COMPANY OF CARTAGENA S.A. (CONTECAR)

Lorenzo Yances Córdoba¹

Ingrid Paola Lozano Leiva²

Juan Sebastián Rodríguez Ramírez³

Elkin Roperó Fernández⁴

Geraldine Solar Manjarrez⁵

Resumen

El presente trabajo investigativo se refiere a la incidencia de la inversión extranjera en el desarrollo productivo de la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A (CONTECAR), donde se reitera de que la inversión de las empresas extranjeras es un factor importante que incide en el crecimiento de las economías emergentes como una fortaleza para el desarrollo productivo con fuentes extensas para el país.

El objetivo principal de esta investigación es identificar la participación que ha tenido la inversión extranjera en las empresas del sector portuario de la ciudad de Cartagena, el cual se desarrolló, llevando a cabo una investigación de tipo documental, donde se hizo necesaria la elección de un puerto para limitar la información, es por ello que, consecuentemente, mediante el desarrollo del objetivo se pudo identificar el impacto del desarrollo tecnológico que ha tenido la inversión extranjera y se indica de qué manera las reformas tributarias disminuyen o incentivan la inversión en Cartagena, en este último de acuerdo con la temática abordada se relacionó con las normas legales de Colombia.

De igual forma se hizo pertinente, citar de manera directa los términos con relación al tema, para una mejor comprensión del proyecto, que permita la interpretación práctica del mismo, por otra parte, se consolidó la información encontrada mediante un criterio de “análisis y discusión”, logrando así poder llegar a una conclusión que migre a unas recomendaciones acertadas.

Palabras clave: Sector Portuario, Crecimiento, Empresas extranjeras.

¹ Especialista en Gestión Gerencial. Docente de Administración de Empresas de la Corporación Universitaria Rafael Núñez. E-mail: lorenzo.yances@curnvirtual.edu.co

² Estudiante de Administración de Empresas. Corporación Universitaria Rafael Núñez. E-mail: ilozanol2@curnvirtual.edu.co

³ Estudiante de Administración de Empresas. Corporación Universitaria Rafael Núñez. E-mail: jrodriguezr2@curnvirtual.edu.co

⁴ Estudiante de Administración de Empresas. Corporación Universitaria Rafael Núñez. E-mail: eroperof02@curnvirtual.edu.co

⁵ Estudiante de Administración de Empresas. Corporación Universitaria Rafael Núñez. E-mail: gsolarm2@curnvirtual.edu.co

Fecha de recepción: Abril de 2017 / Fecha de aceptación en forma revisada: Octubre 2017

Abstract

The present investigative work refers to the incidence of foreign investment in the productive development of the Container Terminal of Cartagena SA (CONTECAR), where it is reiterated that the investment of foreign companies is an important factor, which affects the growth of emerging economies as a strength for productive development with extensive sources for the country.

The main objective of this research is to identify the participation that foreign investment has had in the companies of the port sector of the city of Cartagena, which was developed, carrying out a documentary research, where it was necessary to choose a port to limit information, that is why, consequently, through the development of the objective it was possible to identify the impact of the technological development that foreign investment has had and indicate how tax reforms diminish or encourage investment in Cartagena, in the latter, according to the subject matter dealt with, was related to the Colombian legal norms.

In the same way it became pertinent to quote directly the terms in relation to the subject, for a better understanding of the project, which allows the practical interpretation of it, on the other hand, the information found was consolidated through a criterion of "analysis and discussion". Thus being able to reach a conclusion that migrates to sound recommendations.

Keywords: Port Sector, Growth, Foreign Companies.

Generalidades

La inversión de empresas extranjeras es un factor importante que incide en el crecimiento de las economías emergentes; estudios demuestra, que el mayor grado de competencia de empresas extranjeras genera incentivos para que las empresas locales optimicen sus procesos de producción, aumentando la eficiencia. Para la ciudad de Cartagena, las inversiones extranjeras han tenido un comportamiento notable en todos los sectores más específicamente en el portuario.

Por otra parte, múltiples razones conllevan a que un país reciba capital extranjero; tales como, apertura económica, liberación comercial, acuerdos bilaterales, reorganización en temas de seguridad, factores importantes para inversionistas extranjeros. Para el caso de la ciudad de Cartagena la posición geográfica y la excelencia operativa crean un entorno atractivo para que inversionistas decidan importar y exportar sus productos.

Por esto, es necesario mejorar temas de personal, por ejemplo el no saber formular proyectos que impacten la competitividad se perderán las regalías que el país adopta para financiar tipo de proyectos que impacten la competitividad, la corrupción desestimula la inversión, es el factor más problemático para hacer negocios en Colombia, en cuanto a servicios públicos si no se fortalece el suministro eléctrico se deteriora la confiabilidad de empresas que desarrollen actividades intensas en energía provocando así demoras.

Siendo pues Cartagena el puerto más dinámico del país es necesario proporcionar soluciones para atraer al inversionista extranjero; como el mejoramiento en competitividad, esto es desarrollar ambientes para los negocios y atracción de inversión, estimular el respeto por el medio ambiente, calidad en los servicios públicos, fortalecer la vocación del trabajador, apoyar la innovación y recibir más financiación por parte del distrito de Cartagena.

La globalización propone un ambiente acelerado donde las economías emergentes deben estar acordes a este nuevo escenario económico en el mundo, por ello, se toma en cuentas la inversión extranjera como una herramienta muy importante ya que desencadenan todo factor

que ayuda a aumentar la competitividad y la productividad mejorando el nivel de vida de las personas, haciendo uso de la teoría del conocimiento desarrollada se exponen los siguientes conceptos: Rojas en su cuaderno de trabajo de estudios económicos (2006), analiza las generalidades de la inversión extranjera y las define como:

Es aquella que se realiza como contribución al capital de una empresa constituida en el país o que se establezca en él. Estos aportes pueden realizarse de diferentes formas, especie, en dinero, adquisición de derechos en patrimonios autónomos constituidos mediante contrato de fiducia mercantil como medio para desarrollar una empresa, capitalización de recursos en moneda nacional con derecho de giro al exterior, inversiones en sucursales constituidas en Colombia por personas jurídicas extranjeras. (p, 6).

Hace algunos meses, Michael George - gran, consejero delegado del gigante financiero HSBC, acuñó el acrónimo de países CIVETS (Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía y Sudáfrica) para caracterizar las economías emergentes intermedias con mayores expectativas de crecimiento en la próxima década. Según un reporte reciente de The Economist, las economías Civets se perfilan como destinos atractivos para los inversionistas y reportarán un incremento del Producto Interno Bruto (PIB) del 4,5 por ciento en los próximos 20 años. (p.37).

Encaminado esto con relación al puerto de Cartagena, este ha generado cambios en su entorno desde 1993, cuando aceptó el reto de crear ventajas competitivas para el comercio y contribuir al progreso nacional, y en consecuencia tomo un compromiso voluntario que le llevó a tomar como punto de partida el desarrollo de su talento humano y el de sus proveedores, integrando las expectativas de múltiples grupos. Por eso quienes hoy conforman su capital humano y los proveedores de la Comunidad Portuaria son los primeros beneficiarios de las prácticas responsables de la empresa.

Conjuntamente vemos como el puerto de Cartagena con sus inversiones tecnológicas entre otras ha sido factor importante para lograr ser hoy día uno de los mejores puertos del Caribe por su alto nivel competitivo porque tiene los más modernos y productivos terminales marítimos logrando así conectar a Colombia con el mundo y poder movilizar hasta 4.5 millones de contenedores anuales. Revista Pórtico (2012) afirma: “El puerto ha tenido una inversión de más de \$290 millones de dólares en sus terminales de Contecar y SPRC, adquiriendo equipos de superestructura que incrementan su capacidad anual” (p. 23). Para facilitar el acceso cuenta con 32 muelles de carga, puertas eléctricas y niveladoras, entre otras innovaciones tecnológicas que garantizan la mayor flexibilidad y densidad de almacenamiento”.

La Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. (Contecar) cuenta con una plataforma ideal para acceder en términos competitivos a los mercados, productos y servicios del comercio internacional.

Recientemente se terminó su tercera fase de desarrollo, con importantes inversiones en infraestructura y adquisición de equipos, pretendiendo así ubicar a Cartagena entre los 30 puertos más importantes del mundo. Bajo el Plan de Desarrollo que inició en 2008 y que tiene previsto finalizar entre 2017 y 2018, Contecar tendrá la capacidad de movilizar 3.2 millones de TEUs al año, más del doble de su capacidad actual, del mismo modo gracias a la expansión realizada, la Organización Puerto de Cartagena estará próximamente en capacidad de mover 5.2 millones de TEUs anuales.

Contecar cuenta con infraestructura y equipos de última tecnología para ofrecer servicios de altísima calidad, del mismo modo cuenta con la infraestructura para movilizar carga autorodante (Ro-Ro) y es especialista en carga de automóviles para el mercado nacional y regional, también maneja cargas de proyecto: piezas pesadas o extradimensionadas y adicionalmente cuenta con su Centro de Entrenamiento Logístico y Portuario, único en Latinoamérica, la formación de sus empleados se convierte en un factor diferencial en la prestación de servicios portuarios y logísticos

La Organización Portuaria de Cartagena dispone hoy de una gran infraestructura demostrado su gran capacidad de atención de barcos de carga y pasajeros, la transformación del puerto se ha ido mejorando a través de las inversiones que originan modernización en las instalaciones. El sector portuario de Cartagena tiene grandes ventajas en la capacidad empresarial y tecnológica, lo cual les permiten establecer perfiles diferenciados al momento de adelantar innovaciones, lo que la hace atractiva a la inversión extranjera.

La inversión extranjera incide de cierta manera en el sector portuario de Cartagena ya que permite alcanzar los estándares aceptables en los procedimientos constructivos, diseño de infraestructura y de material móvil, pues esta ha abierto paso también a los campos de la planificación estratégica, el marketing, el desarrollo logístico y la gestión empresarial, siguiendo la misma evolución de los sistemas productivos de mercados internacionales. En definitiva, la inversión extranjera en los puertos constituye nodos estratégicos para facilitar los flujos de mercancías formando parte de una extensa red logística sobre la cual se establecen los intercambios comerciales entre puntos y/o zonas geográficas distantes.

Pero no todo es positivo, si analizamos uno de los determinantes de la inversión extranjera como es la carga tributaria, el incentivo fundamentado en una política estable, es estrategia importante para atraer inversiones extranjeras. Prakash Loungani & Assaf Razin (2001). Afirman que: “Las ganancias que produce la IED incrementan el ingreso obtenido de los impuestos a las sociedades en el país. Por supuesto, los países a menudo prefieren renunciar a parte de este ingreso y reducir las tasas del impuesto sobre las sociedades a fin de atraer la IED” (p. 7). La firma holandesa Maritime & Transport Business Solutions (Mtbs), realizó un estudio donde afirma que: “El transporte del interior de los países hacia los mayores puertos regionales sigue siendo ineficiente y costoso, elevando los costos de comercio. Y la competencia entre puertos de un mismo país se convierte en una desventaja que se suma a la ya difícil competencia con estructuras portuarias de otros países”,

Dicho estudio concluyó que los gobiernos de los países del Caribe, como Colombia, deben desarrollar una estrategia nacional de puertos para invertir o adjudicar los recursos en la mejora de las conexiones desde las zonas de interior hasta las costas y evitar la competencia.

Otro informe realizado en el 2015 por el diario El Nuevo Siglo dice: “La carga tributaria en Colombia muestra un sistema complicado, de acuerdo con el informe de Competitividad Global, es el cuarto país de mayor carga tributaria con impuestos altos”.

Termina afirmando que las tres cuartas partes de las ganancias de las empresas se destinan al pago de impuestos. Las sociedades colombianas receptoras de inversión extranjera, se grava la renta de fuente nacional y extranjera obtenida por la sociedad, con una tarifa del 35%. En el caso de sucursales de sociedades extranjeras, se grava la renta de fuente nacional obtenida por la sucursal.

Así mismo las empresas deben pagar otro impuesto aparte del impuesto que pagan sobre las utilidades como lo menciona la ley impuesto a la riqueza La ley 1739 del estatuto tributario establece la creación de impuesto a la riqueza para Las sociedades y entidades

extranjeras respecto de su riqueza poseída directamente en el país, impuesto que regirá durante los próximos 4 años salvo las excepciones previstas en los tratados internacionales y en el derecho interno. Las sociedades y entidades extranjeras respecto de su riqueza poseída indirectamente a través de sucursales o establecimientos permanentes en el país, salvo las excepciones previstas como a los inversionistas extranjeros de portafolio.

Los artículos 21 a 24 de La ley 1739 de diciembre del 2014 crearon el nuevo tributo de la sobretasa al CREE, (impuesto a las utilidades), el cual se causa desde al año 2015 hasta el 2018 la cual empezaría en 5% De esta manera por ejemplo la tarifa haría que una empresa vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte realice una contribución que en promedio es 1.140% superior a la que realizaría a la Superintendencia de Sociedades. Es tos cambios dejan en jaque a la competitividad y en desigualdad a las empresas colombianas frente a la de otros países.

Además de acuerdo con el banco mundial, Colombia ocupa el puesto 146 en el ranking que mide el atractivo del sistema tributario combinando tarifas y facilidades de pago. En el país una empresa paga una tasa del 75,4% sobre la utilidad neta. Mientras que en México alcanza el 52%. (Muñoz, 2015).

La sociedad portuaria terminal de contenedores Cartagena - Contecar

Para la década de los 90, Cartagena recibe su primera inversión extranjera en puerto la firma Frederick Snare Corporación construye la terminal marítima y fluvial de manga. A partir de allí transcurre dos décadas de transformaciones para los puertos de la ciudad estos cambios se ven reflejados en su capacidad de almacenamiento y su rapidez en procesos, obteniendo un simulador de grúas de altísimas tecnologías desarrollado en Suecia.

La Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena “CONTECAR”, Conformada por Sociedad Portuaria Regional Cartagena y Contecar. Reconocido por 7° vez en el año 2015 como el mejor puerto del Caribe por la Caribbean Shipping Association (CSA). Tecnología de punta y altos estándares de calidad para atender buques de última generación y las naves más grandes del mundo. Brinda servicios de cargue y descargue de contenedores, tanto de carga doméstica como en tránsito internacional. También, moviliza carga general y de vehículos, carga especial y de proyectos.

Ha tenido desde su creación importantes inversiones, la SPRC ha invertido más de US\$145 millones en equipos, desarrollando el terminal con el objeto de alcanzar una capacidad anual de 1.2 millones de TEUS. En el 2005 invirtió \$24 millones para asegurar su futuro a largo plazo con la adquisición de Contecar, la cual era propiedad de la Federación Nacional de Cafeteros y del Grupo Mexicano TMM.

De la misma manera, todo el esfuerzo que hace la región en inversiones, le dio a la sociedad puerto de Cartagena el reconocimiento como mejor puerto de caribe en el año 2007, por su mejoramiento en procesos, infraestructura y tecnología.

Para el tema de competitividad el tiempo es pieza clave, para esto la sociedad portuaria adquiere un sistema que permite manejar la información en tiempo real y de manera sincronizada, de esta manera se puede saber la ubicación exacta del contenedor reduciendo las pérdidas de tiempo.

Recientemente se terminó su tercera fase de desarrollo, con importantes inversiones en infraestructura y adquisición de equipos. Así pretende ubicar a Cartagena entre los 30 puertos más importantes del mundo. Bajo el Plan de Desarrollo que inició en 2008 y que tiene previsto

finalizar entre 2017 y 2018, Contecar tendrá la capacidad de movilizar 3.2 millones de TEUs al año, más del doble de su capacidad actual.

Contecar para el año 2012 junto con la SPRC, realizaron inversiones por \$160 millones de dólares consiguiendo equipos de alta lo que tuvo origen a contratar nuevo personal durante ese año, logrando duplicar su capacidad, de operación todo esto con el fin de atender los nuevos retos que trae la ampliación del canal de panamá.

En materia de infraestructura, la obtención de equipos modernos maximiza las toneladas movilizadas, en el 2000 y 2015 el crecimiento es notable para el primer año mencionado se movilizaban 3.807.387 para el 2015 paso a 22.696.317 (página web Contecar). También su capacidad de almacenamiento y logística con bodegas y patios amplios divididos para cada operación.

También, en temas de información manejan herramientas que logran eficiencia en las gestiones de procesos portuarios lo cual permite tomar decisiones con información real, beneficiando al trabajador volviéndolo más eficiente.

La Organización Puerto de Cartagena ha invertido alrededor de \$290 millones de dólares en sus terminales de Contecar y SPRC, dicha inversión se traduce en CONTECAR en grúas pórticos, muelles flotantes, camiones, almacenamientos de patios, celdas para vacíos, y refrigerados. (Revista pórtico, 2011, pág. 23)

Cabe anotar, los puertos deben implementar estrategias que permitan una adecuada movilidad en lo que se refiere a conexiones desde la zona interior hasta las costas y también evitar la competencia entre puertos de un mismo país.

En la actualidad, se impone la multimodalidad, el País se interesa por invertir más en el sector puertos, prueba de ello son los US \$200 millones de inversión para los puertos colombianos la Sociedad Portuaria de Cartagena (SPC) tiene dos terminales y ahora se realizará una inversión de APM con Compas. Eso significa más opciones en Cartagena convirtiéndola en unas de las más competitivas en el sur del caribe.

En lo relacionado con la legislación de puertos, como conexión entre dos países, es importante señalar que hay un gran despliegue de normas que aportan a que se de las inversiones extranjeras de manera organizada, sin embargo, existen un barreras que impiden un buen funcionamiento, existe una delimitación de la de la legislación tributaria que se ocupa más por temas funcionales que por temas ambientales, el otro inconveniente que se presenta es la privatización que se presenta en el estatuto portuario; sin embargo, la Ley 01 del 91 representó un avance significativo, se estableció un ente regulador, se reglaron las formas de funcionamiento estructural de la práctica entre otro número de beneficios.

Frente a lo anterior, unas de las dificultades para atraer IED es el marco institucional que origina inseguridad jurídica, falta de transparencia en las reglas y procedimiento, regímenes legales y alto costos tributarios; que genera una desventaja comparativa originada por una política fiscal con objetivos únicamente de corto plazo, que ha engendrado un régimen complejo, con tasas nominales altas y efectivas bajas y una gran dispersión en las tarifas.

El proyecto de ley originalmente presentado por el gobierno para la última reforma tributaria realizada en 2006 intentó heroicamente simplificar el Estatuto Tributario, reducir la dispersión de tarifas de IVA y disminuir la tasa para renta. De estos objetivos se logró reducir la tasa del impuesto de renta y se eliminó el impuesto de remesas. Además, el gobierno introdujo el Marco Fiscal de Mediano Plazo, que extendió el horizonte de la política fiscal.

Aunque el tema tributario no es el único factor en la atracción de inversión extranjera, si tiene efectos, para el año 2013 la reforma tributaria realizo cambios, desde el punto de vista de

las inversiones, los principales cambios se traducen en beneficios para el inversionista extranjero. “el impacto más importante de la reforma tributaria fue en la renta fija. El impuesto a la Inversión Extranjera Directa (IED) de portafolio, que antes era de 33% se redujo a 14% y con eso se aumentó el apetito y la demanda por estos productos, lo que ha llevado a una valorización más fuerte de los mismos”.

La mini reforma aprobada a finales del 2014, desestimulo la inversión extranjera al crear el nuevo impuesto de la riqueza. Vemos pues como el esquema tributario carece de principios de eficiencia y equidad y un sistema de recaudo no consolidado.

Conclusiones y Recomendaciones

De acuerdo a la información y el análisis de los datos recopilados, en base a los objetivos planteados de la investigación se concluye lo siguiente:

Se tiene que para el mejoramiento y aumento de la economía de un país debe adoptarse medios que impulsen la productividad y mejoren la calidad de vida del ciudadano, países subdesarrollados han adoptado la inversión extranjera directa como jalonador de la economía y como impulsador de la productividad atrayendo nuevas tecnologías e innovación.

Para el caso de la ciudad de Cartagena, los puertos como principal sector de la competitividad, necesitan de inversión para estar a acordes al nuevo escenario global. Teniendo en cuenta que el transporte por carretera genera altos costo por la débil infraestructura que tiene el país, es preciso colocar la mirada al sistema fluvial que apenas maneja el 1% de la carga del país.

Actualmente, el país ha hecho esfuerzos por mantener eficaz los puertos, pero aún falta mejorar otros factores que inciden en la IED, como la inseguridad, el tema de servicios públicos, educación, mano de obra calificada, temas tributarios, que sean más consistentes y equitativas; aunque los impuestos no están entre los factores más importante de decisión de inversión. No se debe descuidar la ley impositiva a la hora de liquidar el impuesto.

Referencias bibliográficas

- Alonso. (Julio de 2006). Inversión Extranjera y Empresas Multinacionales. Obtenido de Universidad de las Palmas de Gran Canaria: http://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/47/47010/tema_9.pdf
- Colombia, C. d. (15 de Julio de 2009). Régimen de Protección al Consumidor Financiero (Ley 1328 de 2009). Obtenido de Actualícese: <http://actualicese.com/normatividad/2009/07/15/ley-1328-de-15-07-2009-ley-de-reforma-financiera/>
- García Gutiérrez, J. F., García Trujillo, C., & Hommes Rodríguez, R. (10 de Enero de 1991). Estatutos de Puertos Marítimos (Ley 01 de 1991). Obtenido de Banco de La Republica: [file:///C:/Users/je/Downloads/Ley_01_1991%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/je/Downloads/Ley_01_1991%20(1).pdf)
- Hernández Corzo, D. A. (12 de Mayo de 2015). Concepto de Impuesto a la Riqueza. Obtenido de Dian: http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2015/Conceptos/Concepto_Impuesto_a_la_Riqueza_Ley_1739_2014_11052015.pdf
- Marca Colombia. (2012). Beneficios Tributarios Para inversionistas en Colombia. Obtenido de Colombia: <http://www.colombia.co/inversion/informacion-para-inversionistas/beneficios-tributarios-para-inversionistas-en-colombia.html>

- Muñoz, G. (23 de Septiembre de 2015). Los Países y las Regiones También Compiten. Obtenido de Comunicaciones Multisectorial: <http://comunicaciones.grupomultisectorial.com/2015/09/los-paises-y-las-regiones-tambien.html>
- Ordoña Rojas, R. O. (Marzo de 2006). Generalidades de la Inversión Extranjera y Tributaria en Colombia. Obtenido de Dian: <http://www.dian.gov.co/descargas/servicios/OEE-Documents/Cuadernos/InversionExtranjeraYTributacionEnColombia.pdf>
- Procolombia. (S.F). Otros Incentivos para Invertir. Obtenido de Portal Oficial de Inversión de Colombia: <http://www.inviertaencolombia.com.co/zonas-francas-y-otros-incentivos/otros-incentivos.html>
- Revista Semana. (23 de Mayo de 2015). Revista Semana. Obtenido de Porqué se Van las Grandes Multinacionales: <http://www.semana.com/economia/articulo/por-que-se-van-las-grandes-multinacionales-de-colombia/428733-3>.
- SPRC. (2016). El Terminal de Hoy. Obtenido de Sociedad Portuaria Regional del Caribe: <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/58319A1A99908EAB052573B5004AD389>
- Villazón de Armas, C., Igorri Hormanza, A., Salcedo Mosquera, S., & Gaviria Trujillo, C. (17 de Enero de 1991). Nuevo Estatuto Cambiario (Ley 9 de 1991. Obtenido de Banco de la Republica: <http://www.banrep.gov.co/economia/pli/LEY09DE1991CONHIPERVINCULOS-1.pdf>
- Yépez, C. (2016). Análisis del control interno administrativo de la empresa Inversiones Pintacolor ca, San Felipe Yaracuy. *Conocimiento Global*, 1(1), 37-54. Recuperado a partir de <http://conocimientoglobal.org/revista/index.php/cglobal/article/view/23>