

Programa de
Estudios de la
Alianza del
Pacífico



UNIVERSIDAD
ICESI

DISEÑO DEL PLAN MAESTRO DEL DESARROLLO PORTUARIO Y LOGÍSTICO DE BUENAVENTURA

Alexander Micolta Sabid y Roberto Carlos Granados del Castillo

SERIE DOCUMENTOS DE TRABAJO DEL PEAP

ISSN-e 2462-8905
Número 4 | Octubre 2016

Rector: Francisco Piedrahita Plata
Secretaría general: María Cristina Navia Klemperer
Director académico: José Hernando Bahamón Lozano

Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias sociales: Jerónimo Botero Marino
Decano de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas: Hector Ochoa Diaz
Decano de la Facultad de Ingeniería: Gonzalo Vicente Ulloa Villegas

Director del Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico: Vladimir Rouvinski
Director del Consultorio de Comercio Exterior: Jose Roberto Concha Velasquez
Director Centro de Investigación en Economía y Finanzas: Julio Cesar Alonso Cifuentes
Directora de la Oficina de Relaciones Internacionales: Piedad Gomez Franco

Universidad Icesi

Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico (PEAP)
Calle 18 No. 122-135 (Pance), Cali - Colombia
Teléfono: +57 (2) 555 2334
Fax: +57 (2) 555 1441
www.icesi.edu.co/peap

Comité Editorial

Adolfo Jerónimo Botero Marino	Julio Cesar Alonso Cifuentes
Francisco Hector Ochoa Diaz	Natalia Rodríguez Uribe
Gonzalo Vicente Ulloa Villegas	Piedad Gomez Franco
Jose Roberto Concha Velasquez	Uram Anibal Sosa Aguirre
Juan Pablo Milanese	Vladimir Rouvinski

Edición

Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico (PEAP)

Coordinación editorial

José Miguel Terán | jmteran@icesi.edu.co

Diseño editorial y Diseño Portada

Johanna Trochez
LaDeLasVioletas | ladelasvioletas@gmail.com

El Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico (PEAP) no se hace responsable de las ideas expuestas bajo su nombre, las ideas publicadas, los modelos teóricos expuestos o los nombres aludidos por el(los) autor(es) de los artículos. El contenido es responsabilidad exclusiva del(los) autor(es), y no reflejan la opinión de las directivas de la Universidad Icesi, del Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico (PEAP), de las Facultades de Derecho y Ciencias Sociales, Ciencias Administrativas y Económicas, Ingeniería o de los editores de la SERIE DOCUMENTOS DE TRABAJO DEL PEAP.

Contenido

Introducción	4
Marco Conceptual	5
Estructura portuaria	7
Contexto global	7
Mercado Internacional del Transporte por Contenedores	7
Mercado del transporte por Buque	7
Mercado del Transporte Marítimo de Contenedores-Operadores	8
Contexto Regional	10
Contexto Nacional	11
Costa Pacífica	13
Diagnóstico Portuario de Buenaventura	13
Infraestructura Portuaria	13
Accesibilidad	14
Vía Férrea	14
Red de Carreteras	15
Vía Marítima	15
Vía Aérea	16
Desarrollo Portuario en la Bahía de Buenaventura	16
Expansión SPRBUN	16
Proyecto de Agua Dulce	16
Desarrollo Logístico en Buenaventura	17
Conclusiones y recomendaciones	18
Conclusiones	18
Recomendaciones	20
Lineamientos para Plan Maestro del desarrollo portuario y logístico de Buenaventura	21
Reordenamiento del uso del suelo en materia portuaria y logística	22
Optimización de la condición ciudad-puerto	23
Optimización de los recursos provenientes de la actividad portuaria	23
Creación de una dependencia al interior de la administración pública local que coordine y gestione el desarrollo portuario y logístico	23
Competitividad portuaria y logística	23
Plan de expansión portuario	23
Bibliografía	24

La serie de DOCUMENTOS DE TRABAJO DEL PEAP son informes o avances que documentan la actividad realizada por académicos, estudiantes y otros actores que comparten el interés común de estudiar los aspectos sociales, económicos, políticos y naturales que acontecen en la zona geográfica conformada por la Alianza del Pacífico con el propósito de consolidar un trabajo investigativo de carácter multidisciplinar para comprender y aprovechar las oportunidades que ofrece la región en un lenguaje sencillo y accesible.

Programa de
Estudios de la
Alianza del
Pacífico



Diseño del plan maestro del desarrollo portuario y logístico de Buenaventura

Alexander Micolta Sabid es economista, especialista en Finanzas; con maestrías en Logística y Comercio Internacional; Negocios, Derecho Marítimo y Gestión Portuaria y, en Gobierno, con amplia experiencia en empresas e instituciones nacionales e internacionales.

Correo electrónico:
almisa4@yahoo.com

Roberto Carlos Granados del Castillo es abogado con maestría en Gobierno de la Universidad Icesi, programa poder Pacífico-Corporación Manos Visibles. Asesor jurídico sector privado y Dirección General Marítima – DIMAR (Autoridad Marítima Colombiana).

Alexander Micolta Sabid y
Roberto Carlos Granados del Castillo

Introducción

Los puertos son eslabones básicos de la cadena de suministro de las mercancías. Se han convertido en elementos esenciales para el desarrollo del comercio internacional e impulsan nuevas formas de hacer eficiente el proceso del comercio exterior, mencionando entre ellas la intermodalidad, multimodalidad y la comodidad.

La importancia de un puerto no se encuentra en su posición estratégica o por condiciones naturales; su capacidad de competitividad para la prestación de servicios tanto a las mercancías como a las embarcaciones, se fundamenta en: infraestructuras (portuarias, marítimas, de servicios públicos, accesibilidad terrestre), sistemas de información, equipos de manipulación de carga, recursos humanos, capacidad instalada para almacenamiento de mercancías, precio y calidad de los servicios portuarios, gestión y finalmente organización de toda una comunidad portuaria que complementa la prestación de los servicios dentro de un marco normativo nacional e internacional.

Los puertos han evidenciado una serie de transformaciones que han estado relacionadas con procesos de privatización, y en ese sentido, con grandes inversiones. De esta forma, se encuentran en el mundo enclaves portuarios que buscan niveles competitivos capaces de ofrecer al comercio exterior y a las líneas navieras que hacen escalas en sus muelles, servicios eficientes, rápidos, fiables y seguros.

En este sentido, el Puerto de Buenaventura (Colombia) ha tenido transformaciones similares a las del sistema portuario internacional. A inicios de los años 90's, Colombia entra en un proceso de integración económica, y entre las distintas reformas políticas establece la Ley 01 de 1991 "Estatuto de Puertos Marítimos", originando cambios al manejo portuario de lo público a lo privado. De esta forma aparecen las Sociedades Portuarias Regionales¹ y

¹ Las Sociedades Portuarias son sociedades anónimas, constituidas con capital público, privado o mixto cuyo objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Estas sociedades pueden también prestar servicios

se crea la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. en el año 1993.

El panorama favorable de la economía colombiana y la importancia de la ubicación del puerto de Buenaventura, llevaron a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura a iniciar una prórroga de concesión por 30 años a partir del 2014, concesión que a su vez incluye proyectos como Muelle 13, COMPAS y Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBuen), los cuales forman el nodo portuario de Buenaventura.

Este trabajo propone entonces un Plan Maestro Portuario y Logístico para Buenaventura, que se convierta en una herramienta de planificación que guíe el futuro del desarrollo portuario y logístico. Para esto, el documento se divide en 5 partes posteriores a esta introducción. En la segunda parte se desarrolla el marco conceptual; en la tercera parte se describe la estructura portuaria en el contexto global, regional y nacional, enfatizando en la costa del Pacífico; en la cuarta parte se realiza un diagnóstico portuario de Buenaventura; en la quinta parte se presentan una serie de conclusiones y recomendaciones, para finalmente, en la sexta parte, proponer los lineamientos para el Plan Maestro del desarrollo portuario y logístico de Buenaventura.

Marco Conceptual

En esta sección se definen algunos conceptos clave para analizar la evolución de la organización, planificación, desarrollo tecnológico e informático y normatividad de los sectores logístico, portuario y marítimo.

El comercio internacional ha tendido a estimular el desarrollo económico y ha impulsado el transporte, actividad que se ha dinamizado en el marco de la globalización.

Por su parte, el mercado marítimo ha vivido fuertes cambios, reflejo de la mayor producción de productos manufacturados, el incremento de la demanda de materia prima y productos intermedios, la deslocalización de la producción, nuevas técnicas de manejo de stock de inventarios y una mayor referencia de productos. Estos cambios han permitido desarrollar economías de escala para disminuir costos, disminuir a mínimos el stock de inventarios y satisfacer rápidamente la demanda. A la par de estos cambios, el tamaño de los buques aumentó y se consolidaron nuevas rutas del comercio marítimo internacional.

Ahora bien, en cuanto al sector portuario, es necesario hacer referencia a una serie de conceptos, con el fin de tener una mejor comprensión del proceso de perfeccionamiento de la gestión de los puertos. Hacemos referencia entonces a los tipos de modelos de gestión portuaria: puerto instrumento (*tool port*), puerto propietario (*landlord port*) o puerto explotador (*comprehensive*

de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (art.5.20)

Los puertos son eslabones básicos de la cadena de suministro de las mercancías. Se han convertido en elementos esenciales para el desarrollo del comercio internacional e impulsan nuevas formas de hacer eficiente el proceso del comercio exterior.

port). También hay que mencionar que los puertos son clasificados según los servicios prestados.

En el contexto del estudio se tuvo en cuenta el proceso de privatización que vivieron los puertos colombianos. Es necesario entonces considerar tres elementos esenciales dentro de las privatizaciones de los puertos: la entidad reguladora del puerto (*port regulator*), el puerto gestor del dominio público (*port landowner*) y los operadores portuarios (*port operator*).

Es necesario entonces considerar tres elementos esenciales dentro de las privatizaciones de los puertos: la entidad reguladora del puerto (*port regulator*), el puerto gestor del dominio público (*port landowner*) y los operadores portuarios (*port operator*).

La logística completa los sectores que involucra el análisis. La logística está relacionada con el conjunto de actividades involucradas en el aseguramiento de las mercancías desde un origen y destino. La logística incluye aspectos como: recepción, almacenamiento, planificación de volúmenes, planificación de red de orígenes y destinos (flujos), empaquetado, etiquetados, retractilados y distribución.

En el desarrollo de la logística se conjugan tres grandes elementos: el transporte, los procesos de producción y la distribución. A partir de éstos se han configurado múltiples conceptos de la logística. En este sentido, aparece el nodo o plataforma logística, definida por algunos expertos e instituciones² del sector como aquellos puntos o áreas de ruptura de las cadenas de transporte y logística, en los que concentran actividades y funciones técnicas y de valor añadido.

Actualmente las plataformas logísticas se organizan en función de los modos de transporte y presentan dos grandes tipos, las mono modales y las multimodales. Las primeras involucran un solo modo de transporte, que habitualmente es el carretero; en las segundas, confluyen dos o más modos de transporte: carretera, ferrocarril, vía fluvial, marítimo o aéreo. En este grupo se hallan los centros de carga aérea, las zonas de actividades logísticas portuarias y los puertos secos.

Adicionamos, que para el logro de los niveles de competitividad, los puertos han basado sus estrategias, con base en otro concepto fundamental como lo es el *hinterland*. El *hinterland* se establece como un componente fundamental en el sector portuario y marítimo. Se define como el espacio terrestre en el que se localizan los lugares de origen y destino de los flujos portuarios. Los *hinterland* pueden distinguirse entre principal y competitivo.

El *hinterland* principal (*main hinterland*) está relacionado con el área exclusiva donde el puerto tiene una posición de monopolio frente a la carga. Es tradicionalmente la zona principal de mercado de un puerto (se denomina también como carga cautiva). Por su parte, el *hinterland* de carácter competitivo (*competition margin*), es aquel que representa un área donde el puerto puede estar sujeto a un nivel de competencia con otros puertos. En éste, existen elementos

² Instituciones como el Instituto Logístico Internacional (ILI), Fundación ICIL, Europlatforms y Centro Español de la Logística

que se convierten en diferenciales de competencia, como lo son la accesibilidad, costos, calidad y seguridad en el servicio. Tratado lo anterior, se prosigue con un análisis de la estructura portuaria partiendo de una mirada global para luego concentrarse en la costa pacífica colombiana.

Estructura portuaria

Contexto global

Los puertos están llamados a re-direccionar su papel respondiendo a los cambios y desafíos del nuevo entorno económico. Hoy, más del 80% del comercio internacional de mercancías se realiza por vía marítima; porcentaje que al finalizar el año 2013 representó 9.6 billones de toneladas (UNCTAD, 2014), de aquí que los puertos sean puntos estratégicos para el crecimiento económico de los países.

Mercado Internacional del Transporte por Contenedores

Dentro del marco global del sector portuario, es importante resaltar el incremento en la carga contenerizada durante los últimos años, lo cual ha generado un desarrollo especializado tanto en los medios de transporte como en los puertos. Según el informe anual de transporte marítimo de la UNCTAD (2014), el crecimiento promedio anual desde 2003 hasta el año 2013 del comercio por contenedor (en TEU)³, fue del 5.9% (UNCTAD, 2014).

En el año 2013, el comercio global contenedorizado fue estimado en 160 millones de TEU, 4.6% más que en el 2012 (ver gráfico 1). Además, de acuerdo con las proyecciones de Drewry Shipping Consultants (2014), el comercio por contenedores será el doble en el año 2016, es decir más de 287 millones de TEU, llegando en 2020 a una cifra record de 371 millones de TEU. Este aumento en el comercio por contenedores implicará grandes inversiones en las instalaciones portuarias y fomentará la intermodalidad en el transporte y el desarrollo de estrategias para establecer tanto la conexión como la ampliación del *hinterland*.

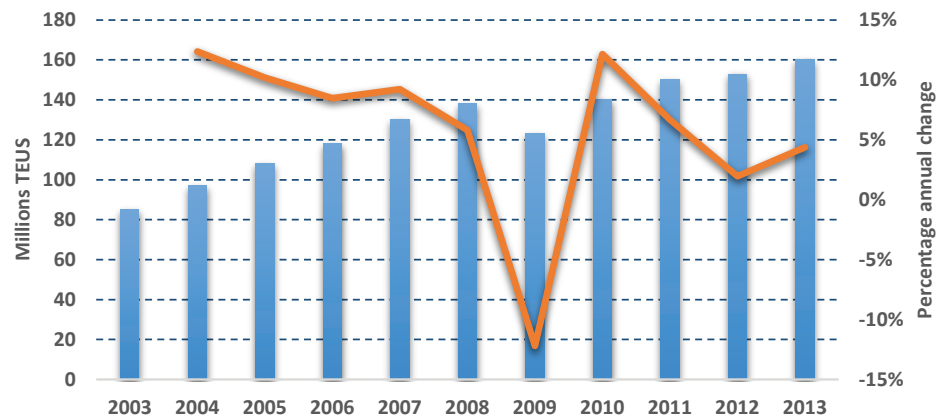
Mercado del transporte por Buque

Una de las grandes características que refleja el transporte marítimo, es el tamaño de los buques. Éstos cada día son de una mayor dimensión. Durante los últimos años este medio de transporte ha tenido una evolución importante para el comercio internacional. Hacia finales de los años 80's, el promedio de tamaño de un buque era más o menos de 1.000 TEU (slots), y el buque utilizado más grande tenía una capacidad nominal de unos 4.258 TEU. Para los años noventa se introdujeron buques de más de 6.500 TEU, llegando a nuestros días buques construidos y en servicio de más de 13.000 TEU.

Hoy, más del 80% del comercio internacional de mercancías se realiza por vía marítima; porcentaje que al finalizar el año 2013 representó 9.6 billones de toneladas (UNCTAD, 2014), de aquí que los puertos sean puntos estratégicos para el crecimiento económico de los países.

3 Twenty Foot Equivalent Unit (Contenedor de 20')

Gráfico 1: Crecimiento del Comercio Mundial Contenerizado, 2003-2013



Fuente: Elaborado por los autores, con base en el Review of Maritime Transport, 2014. UNCTAD

Hacia finales de los años 80's, el promedio de tamaño de un buque era más o menos de 1.000 TEU (slots), y el buque utilizado más grande tenía una capacidad nominal de unos 4.258 TEU.

Para los años noventa se introdujeron buques de más de 6.500 TEU, llegando a nuestros días buques construidos y en servicio de más de 13.000 TEU.

Mercado del Transporte Marítimo de Contenedores-Operadores

El mercado del transporte marítimo de contenedores representa más de una cuarta parte del total del volumen del transporte de carga por vía marítima. Las principales cargas están representadas en productos de consumo y productos manufacturados, entre los cuales mencionamos los televisores, ropa, alimentos, entre otros.

La dinámica del comercio internacional y los desarrollos de las estructuras de los buques, puertos y equipos, ha generado que los operadores del mercado del transporte marítimo de contenedores adelanten procesos que conduzcan a una mayor eficiencia operativa de los buques y por tanto, satisfagan la demanda del mercado.

Drewry, en su edición anual del 2012 sobre el Estudio Global de los Operadores de Terminales Portuarias⁴, relaciona los diez principales operadores por movimiento de TEU (ver tabla 1).

Los sectores marítimo y portuario se encuentran entonces determinados por una gran concentración de la carga y la contenerización de la misma. Actualmente, los operadores globales de terminales manejan aproximadamente el 71% del volumen portuario del mundo, el 68% en Norteamérica, 72% en Europa, 40% en Sudamérica y 65% en Oriente, en donde se encuentran los principales puertos (ver tabla 2).

⁴ El estudio hacen referencia a estadísticas del año 2012.

Tabla 1: Top 10 de los Operadores de Terminales Portuarios

Top 10 global terminal operators, 2012 (TEUS and market share)

Rank	Operator	Million TEU	% share
1	PSA	50,9	8,2
2	HPH	44,8	7,2
3	APMT	33,7	5,4
4	DPW	33,4	5,4
5	Cosco	17,0	2,7
6	Terminal Investment Ltd.	13,5	2,2
7	China Shipping Terminal Developm.	8,6	1,4
8	Hanjin	7,8	1,3
9	Evergreen	7,5	1,2
10	Eurogate	6,5	1,0

Fuente: Elaborado por los autores, con base en el Review of Maritime Transport, 2014. UNCTAD. Pág.67.

Tabla 2: Principales 10 Puertos en Movimiento de Contenedores en TEUS

Top 20 Cotaainer terminals and their thruhtput for 2011, 2012 and 2013 (TEUS)

Port Name	2011	2012	2013*
Shanghai	31.700.000	32.529.000	36.617.000
Singapore	29.937.700	32.649.000	32.600.000
Shenzhen	22.569.800	22.940.130	23.279.000
Hong Kong (China)	24.384.000	23.117.000	22.352.000
Busan	16.184.705	17.046.177	17.686.000
Ningbo	14.686.200	15.670.000	17.351.000
Qingdao	13.020.000	14.503.000	15.520.000
Guangzhou	14.400.000	14.743.600	15.309.000
Dubai	13.000.000	13.270.000	13.641.000
Tianjin	11.500.000	12.300.000	13.000.000
Rotterdam	11.876.921	11.865.916	11.621.000
Port Klang	9.603.926	10.001.495	10.350.000
Dalian	6.400.000	8.064.000	10.015.000
Kaohsiung	9.636.289	9.781.221	9.938.000
Hamburg	9.014.165	8.863.898	9.258.000
Long Beach	6.061.099	6.045.662	8.730.000
Antwerp	8.664.243	8.635.169	8.578.000
Xiamen	6.460.700	7.201.700	8.008.000
Los Angeles	7.940.511	8.077.714	7.869.000
Tanjung Pelepas	7.500.000	7.700.000	7.628.000
Total top 20	274.540.260	284.005.080	299.350.000

Fuente: Elaborado por los autores, con base en el Review of Maritime Transport, 2014. UNCTAD. Pág. 66.

Ilustración 1: Ubicación Principales Puertos de Latino América, México y el Caribe



Fuente: ALG Infraestructura Portuaria y Logística del Transporte Intraoceánico Regional, 2007.

El incremento en la movilidad de buques a través del Canal, genera grandes cambios en la dinámica marítima y portuaria en la región. En este marco, Buenaventura jugará un papel muy importante, por lo que se requieren inversiones en el dragado del canal de acceso, así como la adecuación de los terminales portuarios a las exigencias de las mayores capacidades de los buques.

Contexto Regional

Entendiéndose como contexto regional la zona que incluye América Latina, México y el Caribe, referenciamos su comercio marítimo internacional y principales puertos en la siguiente ilustración (Ilustración 1).

Frente al comercio marítimo internacional, la zona de referencia participa con aproximadamente el 13.4% del total mundial (2014), tomando como medida de carga el tonelaje. Frente al flujo de TEU la participación llega a los 6.6% del total.

Es de gran importancia en este contexto regional hacer mención especial al Canal de Panamá. Éste se encuentra en un punto estratégico de las rutas de comercio internacional, por lo que termina siendo trascendental en el desarrollo del comercio, influyendo además en los puertos de la región⁵. El incremento en la movilidad de buques a través del Canal, genera grandes cambios en la dinámica marítima y portuaria en la región. En este marco, Buenaventura jugará un papel muy importante, por lo que se requieren inversiones en el dragado del canal de acceso, así como la adecuación de los terminales portuarios a las exigencias de las mayores capacidades de los buques, lo cual implica grandes inversiones en equipos, tanto en mar como en tierra, sumando inversiones para el desarrollo tecnológico y de capital humano.

⁵ Se debe resaltar que recientemente la Autoridad Portuaria del Canal de Panamá inauguró la tercera esclusa que da paso a los buques nuevos post panamax, con capacidad de más de 9.600 TEU.

Tabla 3: Ranking principales Puertos de América Latina y el Caribe, 2012 - 2014

Movimiento de contenedores en puertos de América Latina y el Caribe, Ranking 2012 - 2014

Ranking	Puerto/Port	País/Country	2012 (TEU)	2013 (TEU)	2014 (TEU)	Variación % 2014/2013
1	Balboa	Panamá	3,304,499	3,187,387	3,468,283	9%
2	Colón	Panamá	3,518,669	3,356,060	3,286,736	-2%
3	Santos	Brasil	2,961,426	3,221,348	3,040,231	-6%
4	Manzanillo	México	1,992,176	2,118,186	2,368,741	12%
5	Cartagena	Colombia	2,205,948	1,987,864	2,236,551	13%
6	Callao	Perú	1,817,663	1,856,020	1,992,473	7%
7	Kingston	Jamaica	1,855,425	1,703,949	1,638,113	-4%
8	Guayaquil	Ecuador	1,448,687	1,519,059	1,621,381	7%
9	Buenos Aires	Argentina	1,656,428	1,784,800	1,400,760	-22%
10	Freeport	Bahamas	1,202,000	1,500,000	1,400,000	-7%
11	San Juan	Puerto Rico	1,423,192	1,269,902	1,319,961	4%
12	San Antonio	Chile	1,069,271	1,196,844	1,093,625	-9%
13	Limón-Moin	Costa Rica	1,045,215	1,053,734	1,089,518	3%
14	Valparaíso	Chile	942,647	910,78	1,010,202	11%
15	Lázaro Cárdenas	México	1,242,777	1,051,183	996,654	-5%
16	Caucedo	Republica Dominicana	1,153,787	1,083,208	915,101	-16%
17	Buenaventura	Colombia	850,385	851,101	855,404	1%
18	Veracruz	México	806,047	866,966	847,37	-2%
19	Montevideo	Uruguay	753,889	826,962	775,997	-6%
20	Puerto Cabello	Venezuela	845,917	766,813	-	-

Fuente: Elaborado por los autores con base en el Perfil Marítimo y Portuario para América Latina y el Caribe. CEPAL. 2015

El total de TEU movilizados en la región asciende a 40.5 millones, correspondientes a un 6.6% del total mundial. En este mismo sentido, los 10 primeros puertos de la región movilizan más del 50% del total.

Al establecer el ranking portuario de América Latina y el Caribe, se pueden identificar características de cada uno de los puertos, relacionándolos entre otros con su nivel de importancia en las rutas del comercio internacional y la relación con el desarrollo y crecimiento económico del país.

En la tabla 3 se muestra el ranking de los principales puertos de contenedores en la región en mención. Panamá es el país con el mayor número de TEUS movilizados (aproximadamente 6.8 millones), seguido de Brasil con 3 millones aproximadamente y México con más de 1.9 millones. El total de TEU movilizados en la región asciende a 40.5 millones, correspondientes a un 6.6% del total mundial. En este mismo sentido, los 10 primeros puertos de la región movilizan más del 50% del total.

Contexto Nacional

La Ley 1ra de enero 10 de 1991 trajo un reordenamiento de la actividad portuaria en Colombia, logrando hacia el inicio del Siglo XXI un posicionamiento de sus terminales marítimas, reflejando mejores niveles de productividad en los diferentes servicios prestados tanto a la carga como a los buques. En este sentido, hoy los puertos colombianos han aumentado su competitividad frente a los puertos de la región.

Los mayores niveles de productividad de los puertos se han traducido en una reducción de tarifas, menores tiempos de espera de las naves, y en general, los

costes del transporte asociados en la cadena de suministro tanto en los productos de importación y exportación han visto una reducción considerable.

Al analizar la composición del comercio exterior colombiano en el año 2014, se observa que el total de la carga por toneladas asciende a más de 185 millones de toneladas y por movimiento de carga por contenedores llega a los 3.336.280 mil de TEU. El movimiento por transbordo en TEU equivale a un 55% aproximadamente.

La Ley 1ra de enero 10 de 1991 trajo un reordenamiento de la actividad portuaria en Colombia, logrando hacia el inicio del Siglo XXI un posicionamiento de sus terminales marítimas, reflejando mejores niveles de productividad en los diferentes servicios prestados.

En la tabla 4 se observan las estadísticas consolidadas por la Superintendencia de Puertos. Es importante resaltar que para ese año, el comercio exterior de hidrocarburos (principalmente petróleo) y carbón ascendía a más del 65% del total de toneladas movilizadas por los puertos, y estas exportaciones representaban el 88% del total.

Igualmente, en la tabla 5 se puede observar cómo evoluciona el tráfico portuario por las diferentes zonas del país. Entre 2013 y 2014 el total movilizado presenta un incremento moderado del 1.33%, muy inferior al crecimiento entre los años 2012 y 2013, que representó un 5.5%. Entre las sociedad portuarias concesionadas por el Estado, Cartagena representa un 46.8% del total de la carga

Tabla 4: Tráfico Marítimo por Zonas Portuarias 2014 (en toneladas).

Tráfico Portuario por Zonas Portuarias 2014										
Zona Portuaria	Exportación	Importación	Comercio Exterior	Cabotaje	Fluvial	Movilizaciones a Bordo	Transbordo	Transito Intern.	Transitoria	Total General
Ciénaga	41.889.554	-	41.889.554	-	-	-	-	-	-	41.889.554
Golfo de Morrosquillo	38.980.484	116.973	39.097.457	197	-	-	-	-	-	39.097.654
Guajira	34.548.794	512.232	35.061.026	-	-	-	-	-	-	35.061.026
Cartagena	6.717.757	7.496.717	14.214.474	435.555	4.730	79.264	-	17.037.875	6.214	31.778.112
Buenaventura	3.976.017	11.643.829	15.619.846	525	-	-	378.117	-	57.563	16.056.051
Barranquilla	3.733.709	6.549.145	10.282.854	24.502	12.028	-	1.436	43.493	55.948	10.420.261
Santa Marta	1.884.039	6.438.205	8.322.244	13.251	-	-	15.389	-	-	8.350.884
Z.P. Río Magdalena	30.625	157.092	187.717	12.721	-	-	-	1.262.071	-	1.462.509
Tumaco	1.170.583	-	1.170.583	26.391	1.307	-	-	-	-	1.198.281
San Andres	141	124.417	124.558	107.604	-	-	-	-	-	232.162
Total	132.931.703	33.038.610	165.970.313	620.746	18.065	79.264	394.942	18.343.439	119.725	185.546.494

Fuente: Elaborada por los autores con base en el Informe anual 2014, Superintendencia de Puertos y Transporte.

Tabla 5: Evolución Tráfico Portuario por Zonas Portuarias 2014 (en toneladas).

Evolución Tráfico Portuario por Zonas Portuarias (2014 - 2012)						
Zonas Portuarias	2014	%	2.013	%	2.012	%
Ciénaga	41.889.554	22,6%	32.731.103	17,9%	23.838.603	13,7%
Golfo de Morrosquillo	39.097.654	21,1%	36.999.982	20,2%	34.502.859	19,9%
Guajira	35.061.026	18,9%	33.671.073	18,4%	32.927.748	19,0%
Cartagena	31.778.412	17,1%	32.597.275	17,8%	30.826.356	17,8%
Buenaventura	16.056.050	8,7%	16.248.184	8,9%	15.072.938	8,7%
Barranquilla	10.420.260	5,6%	9.778.364	5,3%	7.965.653	4,6%
Santa Marta	8.350.884	4,5%	18.759.434	10,2%	25.868.320	14,9%
Z.P. Río Magdalena	1.462.509	0,8%	1.206.963	0,7%	1.123.453	0,6%
Tumaco	1.198.281	0,6%	881.867	0,5%	1.183.282	0,7%
San Andres	232.162	0,1%	214.228	0,1%	179.121	0,1%
Turbo	-	0,0%	13.953	0,0%	10.862	0,0%
Total	185.546.792	100,0%	183.102.426	100,0%	173.499.195	100,0%

Fuente: Elaborado por el autor con base al Informe anual 2014, Superintendencia de Puertos y Transporte.

movilizada en el 2014, seguida de Buenaventura con 23.8%. Es necesario resaltar que en las Sociedades Portuarias de Cartagena, el 53.6% del total movilizado, corresponde a transbordos internacionales, y solamente el 44.7% es carga de comercio exterior (importaciones y exportaciones). En el caso de las Sociedades Portuarias de Buenaventura, el 97% de la carga movilizada es de comercio exterior, donde sobresalen las importaciones, con 74.54% del total.

Costa Pacífica

La oferta portuaria de la Costa Pacífica Colombiana se encuentra en Buenaventura y Tumaco. La característica distintiva del primero es que cuenta con una terminal de carga polivalente⁶, mientras que el segundo se especializa en granel líquido.

El Puerto de Buenaventura es el principal recinto portuario de Colombia en relación con el comercio exterior (exportaciones e importaciones), con una participación de más del 31.48%, sin contar hidrocarburos y carbón; Cartagena participa con el 28.65%. La posición geoestratégica del primero ha permitido dinamizar el comercio internacional del país con regiones como Asia y la Costa Pacífica de América Latina.

En el ranking de puertos suramericanos, Buenaventura se ubicó en el año 2014 en el 17° puesto, con un movimiento de contenedores en TEU de 950.252. No obstante, las principales restricciones que tiene Buenaventura son la poca profundidad de su canal de acceso marítimo y la accesibilidad terrestre (cuenta con una única vía de acceso con el interior del país).

El Puerto de Buenaventura es el principal recinto portuario de Colombia en relación con el comercio exterior (exportaciones e importaciones), con una participación de más del 31.48%, sin contar hidrocarburos y carbón; Cartagena participa con el 28.65%.

Diagnóstico Portuario de Buenaventura

Infraestructura Portuaria

Denominaremos como infraestructura portuaria a toda aquella construcción, equipamiento y servicios que están relacionadas con la actividad marítima y portuaria. La infraestructura portuaria de Buenaventura ha evolucionado de forma favorable para el comercio exterior del país, a partir de la privatización del sistema portuario, Ley 1 de 1991.

En la actualidad, la infraestructura portuaria está conformada por los recintos de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura⁷, los de la Sociedad Portuaria Grupo Portuario S.A. (Muelle 13),⁸ Terminal de Contenedores de Buenaventura⁹

6 Hace referencia tanto a carga a granel sólido y líquido, suelta y contenerizada.

7 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., empresa de carácter público (17%) – privado (83%) que desde 1993 tiene concesionada las instalaciones del Terminal Marítimo por un período de 20 años. En el año 2008 se le prorrogó la licencia de concesión por 30 años más.

8 Sociedad Portuaria Grupo Portuario S.A. Empresa privada que administra y opera el muelle número 13 del Terminal Marítimo de Buenaventura. Muelle concesionado al Fondo Rotatorio de la Armada Nacional de Colombia.

9 Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A - TCBUEN. Empresa

El calado en los muelles en su zona de mayor profundidad llega en marea mínima a los 12.5 metros, convirtiéndose, dependiendo del buque y su carga abordo, en un condicional para las operaciones portuarias.

y Muelle COMPAS.¹⁰ Igualmente, existe un Terminal de cabotaje continental (hidrocarburos), un apostadero Naval y once muelles de cabotaje menor, relacionados con la madera, pesca y carga general (mercancía movilizada a diferentes municipios de la costa Pacífica colombiana de los departamentos de Nariño, Valle y Choco).

Dentro del análisis a la infraestructura del puerto, es necesario destacar el canal de acceso a las terminales. Su principal aspecto es la poca profundidad para el arribo y zarpe de los buques porta-contenedores de gran capacidad como los post-panamax; incluso algunos panamax presentan dificultad para su ingreso y salida del puerto.

Seguido al canal de acceso, aparecen los muelles existentes en el puerto. Su mantenimiento tanto de las zonas de maniobra y muelles corresponden a las empresas concesionarias. El calado en los muelles en su zona de mayor profundidad llega en marea mínima a los 12.5 metros, convirtiéndose, dependiendo del buque y su carga abordo, en un condicional para las operaciones portuarias. Es decir, impide la escala de gran parte de los buques graneleros y porta-contenedores, cuyos calados de operación a plena carga supera al existente en Buenaventura. Por este motivo, ha sido necesario que el puerto realice obras de dragado, con el fin de adecuar las instalaciones a la realidad operativa del tráfico marítimo internacional.

Accesibilidad

Las vías de accesibilidad con las que se encuentra el puerto de Buenaventura se configuran a través de la vía férrea, carretable, aérea y marítima.

Vía Férrea

La vía de ferrocarril conecta a Buenaventura con Cali, Cartago, la Felisa y la Tebaida. En la actualidad el sistema se encuentra concesionada a la empresa Ferrocarril del Pacífico S.A. este corredor férreo tiene los siguientes tramos útiles: Buenaventura – Cali (174 Km), Cali – Cartago (173 Km), Cartago – La Felisa (111 Km) y Zarzal – La Tebaida (40 Km).

El principal tramo utilizado por el sistema férreo interconectado con Buenaventura es Buenaventura – Yumbo – Cali, caracterizado por un tráfico de exportación e importación con orígenes y destinos nacionales, principalmente con el Departamento del Valle. Los principales productos transportados por esta vía son: Azúcar, láminas de acero, trigo y café. Hay que manifestar que los volúmenes de tráfico son mínimos y han estado por debajo de las expectativas del concesionario ferroviario.

privada con inversión colombo – española (Grupo TCB de Barcelona). Inicio operaciones en el año 2011.

¹⁰ Sociedad Portuaria COMPAS. Empresa privada de inversión del grupo Argos de Colombia.

Algunos de los factores que han influido en la poca utilización de éste medio de transporte son: tramo de muy alta pendiente entre Buenaventura y Cali y equipo rodante potente e insuficiente. Igualmente, presenta una característica técnica negativa como lo es su vía de trocha angosta. De acuerdo con el concesionario, la capacidad total instalada del tren es de un millón de toneladas por año.

Red de Carreteras

La red vial de carreteras que conecta a Buenaventura y el interior del país, está conformada por tres tramos importantes: Buenaventura – Loboguerrero (52 km), Loboguerrero – Dagua (10 km) y Loboguerrero – Mediacanoa (30 km).

El primer tramo es alimentado por los dos siguientes y conforma la única vía de enlace entre Buenaventura y el interior del país, lo cual introduce un factor de riesgo para el transporte y el puerto. Regularmente este tramo presenta cierres por derrumbes debido a la topografía de la región.

El tráfico diario promedio de ingreso de tracto-camiones al puerto de Buenaventura asciende a unos 5.150, convirtiéndolo en el puerto colombiano con mayor frecuencia de tráfico al día para este tipo de vehículo.

El tráfico diario promedio de ingreso de tracto-camiones al puerto de Buenaventura asciende a unos 5.150, convirtiéndolo en el puerto colombiano con mayor frecuencia de tráfico al día para este tipo de vehículo.

Vía Marítima

Buenaventura ha sido considerada como la capital del Pacífico Colombiano por ser centro de comercio de una gran cantidad de ciudades o pueblos localizados a lo largo de la costa. En muchas ocasiones solamente comunicadas por mar.

La principal característica del acceso marítimo a Buenaventura es su canal. Éste presenta:

K 0+000 = frente al Terminal Marítimo

K 30+000 = frente a la boya No.1

Longitud = 30 Km.

Dimensiones: anchura de diseño en la base del canal, 160 m en el sector interior y 200 m en el sector exterior, con taludes laterales 1:6.

Profundidad: actual 12.5 m zona interna y de 13.5 en la zona externa.

Máxima profundidad que puede tener a pie de muelle, 14 m.

Se deja de presente que las mareas en Buenaventura cambian cada 6 horas aproximadamente. Los rangos promedio van de 2 m en mareas de quiebra (pequeñas) hasta 5 m en mareas de puja (alta).

Vía Aérea

Buenaventura cuenta con el aeropuerto “Gerardo Tobar” de categoría público para pasajeros, con una pista de 1.200 metros. En la actualidad operan compañías aéreas como Satena que cubre el trayecto Bogotá – Buenaventura – Bogotá.

Desarrollo Portuario en la Bahía de Buenaventura

Con el objetivo de lograr la prórroga de la concesión, la SPRBun preparó un nuevo Plan Maestro desde el 2007 al 2034, el cual planteaba las diferentes fases de expansión de la Terminal.

Expansión SPRBUN

Partiendo de que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. finalizó su contrato de concesión en el año 2013 y teniendo en cuenta los resultados positivos de su gestión del puerto y la necesidad de continuar con el mejoramiento de las operaciones, inicio un proceso de negociación de prórroga de concesión desde el año 2006. El 30 de mayo de 2008 finalmente se logró la firma del Otrosí del contrato de Concesión Portuaria del Terminal Marítimo de Buenaventura hasta el año 2034.

Con el objetivo de lograr la prórroga de la concesión, la SPRBun preparó un nuevo Plan Maestro desde el 2007 al 2034, el cual planteaba las diferentes fases de expansión de la Terminal.

Con la aprobación de la prórroga de Concesión, la SPRBun ha configurado su expansión en 7 grandes fases que buscan, en base a las necesidades del tráfico de carga, niveles de productividad más competitivos frente a sus principales competidores y de esta forma posicionarse entre los mejores del ranking regional y mundial.

Proyecto de Agua Dulce

Ubicado en la Península de Aguadulce frente a la actual Terminal marítima de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

La Sociedad Portuaria Agua Dulce S.A. es la empresa que tiene como objetivo desarrollar el proyecto portuario en la Península de Agua Dulce en un área total de 275 Hectáreas. Sociedad que en el año 2007 fue adquirida en un 70% por el grupo filipino International Container Terminal Services (ICTS) y hacia el 2013 consolidó un joint venture con la empresa de Singapur - PSA, principal operador de contenedores en el mundo.

El área para ubicación del proyecto es de 84 hectáreas (207.5 Acres). Contará además con 30 hectáreas para el almacenamiento de contenedores.

Finalmente, esta Terminal tendrá diferentes tipos de carga: contenedores, carbón, granel líquido, granel sólido y carga general. Frente a los trámites de licencias, cuenta con contrato de concesión y licencia ambiental. Esta terminal entrará en operación en el segundo trimestre del año 2016.

Desarrollo Logístico en Buenaventura

Con la evolución del comercio y del transporte, entra en el escenario mundial la logística. Su importancia radica en el conjunto de actividades involucradas en el aseguramiento de las mercancías, desde un origen y destino. Por lo tanto involucra aspectos importantes en la cadena de suministro, tales como la recepción, almacenamiento, planificación de volúmenes, planificación de red de orígenes y destinos (flujos), empaquetado, etiquetados, retractilados y distribución.

En este marco, el desarrollo de la logística conjuga tres grandes elementos: el transporte, los procesos de producción y la distribución. A partir de la interrelación de éstos, la logística se ha considerado como un factor clave de éxitos de los negocios.

A nivel nacional, Colombia cuenta con una Política de Competitividad y Productividad¹¹, que avanzó en el año 2008 hacia la definición de una Política Nacional Logística¹². Esta política busca “lograr un sistema logístico nacional que integre las cadenas de abastecimiento, con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la intermodalidad, apoyada en tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado mediante la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística y transporte”. Según el Banco Mundial, Colombia ocupa el puesto 82 de una muestra de 150 países en el ranking mundial de la logística.

El puerto de Buenaventura actualmente se encuentra en una etapa de desarrollo logístico básico, relacionado principalmente con las actividades portuarias dentro del contexto de un puerto de Tránsito, es decir, relacionado con la existencia de operaciones en el cambio del modo de transporte (marítimo/terrestre/marítimo - mar/tierra/mar).

En las actividades de transporte, se evidencian ineficiencias en las operaciones de entrega y recibo de la carga de un modo de transporte a otro. Aparecen diferentes factores causantes de esta ineficiencia: accesibilidad de los camiones a la zona portuaria y la disponibilidad de estacionamientos para los mismos. En la actualidad se realiza el tránsito por la zona urbana, con la presencia del transporte liviano y de los transeúntes, que en últimas conjuntamente con los camiones generan una congestión de las vías.

También es notable en esta relación con el transporte terrestre de carga, la falta de información en el mercado de contratación de cargas, el cual genera distorsiones al mercado y conlleva a una poca transparencia en esta actividad.

Como indica el desarrollo de las plataformas logísticas, deben existir actividades conexas al servicio de los diferentes actores de la cadena. En ese

A nivel nacional, Colombia cuenta con una Política de Competitividad y Productividad, que avanzó en el año 2008 hacia la definición de una Política Nacional Logística

11 Documento CONPES 3527. Política Nacional de Competitividad y Productividad, 23 de Junio de 2008.

12 Documento CONPES 3547. Política Nacional Logística, 27 de Octubre de 2008.

Con la Encuesta Nacional Logística de 2015, iniciativa del Departamento Nacional de Planeación, fue posible comprender el desempeño, las necesidades y perspectivas que tienen las empresas en su gestión logística para Colombia.

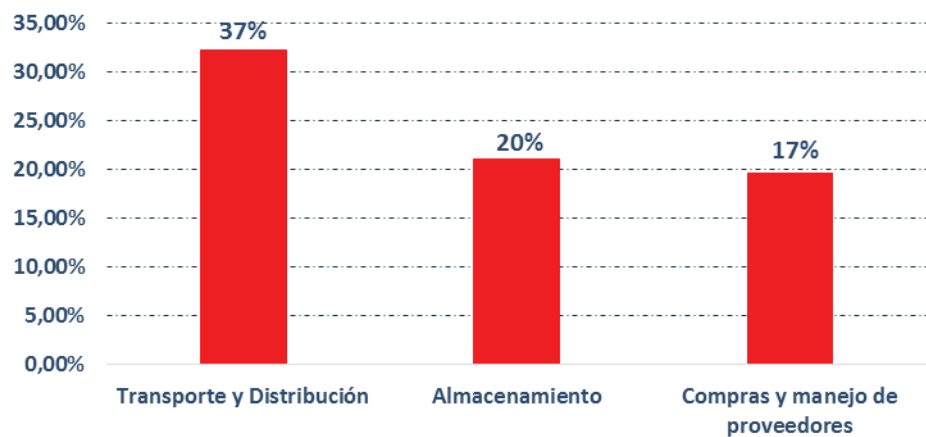
orden, es necesario que haya centros de servicios básicos para las diferentes necesidades de los transportistas; alimentación, alojamiento, comercio, entre otros. En Buenaventura es evidente la falta de uno de estos centros.

Otro de los aspectos fundamentales en el desarrollo de la logística o plataformas logísticas, está relacionada con la disponibilidad de zonas para la consolidación y desconsolidación de la carga. De acuerdo con la investigación, se pudo constatar que en Buenaventura existen pocas zonas que realicen estas actividades. En ese sentido, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en agosto del 2008, dispuso en los recintos de la antigua zona franca de un espacio para el almacenamiento de carga en estanterías, con 6.688 posiciones.

Una de las salidas a estas insuficiencias logísticas, fue la elaboración del estudio en el año 2005 del “Plan Maestro del Montaje de un Parque Industrial y de Actividades Logísticas Buenaventura”¹³, llevado a cabo con el aporte del Gobierno Español. Al final, el Gobierno Colombiano incorporó en los documentos CONPES 3342 y 3355 – Política Nacional Portuaria, como estrategia el desarrollo de una Zona de Actividad Logística en Buenaventura. Sin embargo, en la actualidad este proyecto no ha podido encontrar una decidida apuesta por parte del Gobierno Nacional y del sector privado. En general, el desarrollo del tema logístico en el puerto de Buenaventura es incipiente y se convierte en un elemento decisivo para la competitividad del puerto.

Con la Encuesta Nacional Logística de 2015, iniciativa del Departamento Nacional de Planeación, fue posible comprender el desempeño, las necesidades y perspectivas que tienen las empresas en su gestión logística para Colombia. En el siguiente gráfico, se puede observar que los principales rubros que afectan los costos logísticos en Colombia son: transporte y distribución (37%), almacenamiento (20%) y compras y manejo de proveedores (17%). Finalmente, se destaca en la Encuesta Logística las principales barreras que impactan la logística de los usuarios en Colombia (ver gráfico 3).

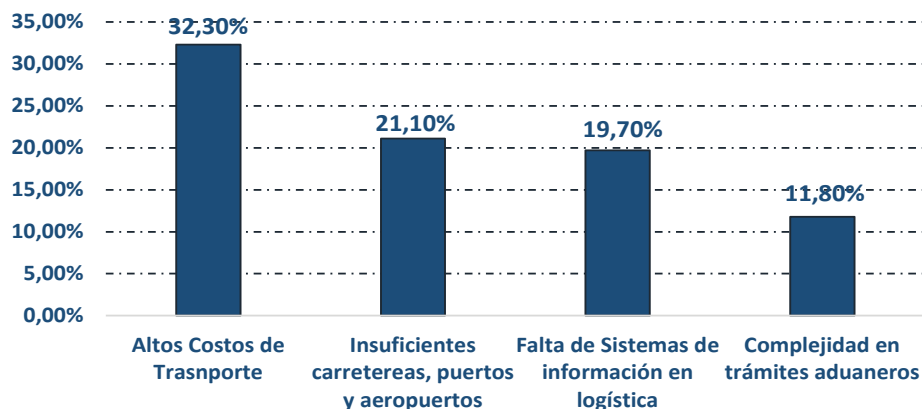
Gráfico 2: Rubros más importantes en el Costo Total de la Logística



Fuente: Elaborado por los autores, con base en la Encuesta Logística Nacional – Colombia. DNP

13 Documento CONPES 3547. Política Nacional Logística, 27 de Octubre de 2008, p. 9.

Gráfico 3: Principales barreras que impactan la Logística de los usuarios Logísticos



Fuente: Elaborado por los autores, con base en la Encuesta Logística Nacional – Colombia. DNP

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

- Con la evolución del comercio y el transporte, los puertos se han convertido en uno de los principales eslabones de la cadena de suministro. El Puerto de Buenaventura no fue ajeno a esta tendencia. Inmerso en un proceso de privatización, hoy después de 20 años ha pasado de movilizar 3 millones de toneladas a 16 millones de toneladas al año. Durante los últimos 10 años ha tenido un crecimiento promedio anual de 6.7%.
- En el contexto global y de interés para el puerto de Buenaventura, se espera que el mercado asiático continúe creciendo, al igual que el flujo comercial hacia la región. Esto convierte a Buenaventura y la región Suramericana en actores importantes en las relaciones comerciales con Asia, lo cual deberá traducirse en un mayor flujo de carga por los puertos. El análisis del comercio exterior de Colombia demuestra que, de acuerdo al origen y destino de los flujos, la región del Asia Pacífico crece a una tasa promedio anual del 19% entre el 2004 y 2013.
- Como corolario de fondo, la demanda de buques de mayor tamaño por los grandes armadores, supone estrategias de operación de rutas con grandes volúmenes, menos escalas para reducir costos de operación y menos costo por TEU transportado; el Puerto de Buenaventura deberá realizar los correspondientes dragados al canal de acceso para jugar en primera línea a favor de la recalada de los principales armadores internacionales y de esta manera beneficiarse de esas economías de escala. Los resultados se fundamentarán en la reducción de los costos de financiación, la disminución del tiempo de estadía de los buques y un rápido retorno de la inversión. Las inversiones de dragado deben estar acompañadas con inversión en equipos especializados y un mayor espacio para el manejo de la carga.

En el contexto global y de interés para el puerto de Buenaventura, se espera que el mercado asiático continúe creciendo, al igual que el flujo comercial hacia la región. Esto convierte a Buenaventura y la región Suramericana en actores importantes en las relaciones comerciales con Asia

Los costos logísticos de Colombia (20%) se encuentran por encima del promedio Latinoamericano (18%) y de la región Andina (13.9%). Por lo tanto, existe mucho trabajo tanto a nivel público como privado para llegar a estar en los primeros puestos del ranking de la región.

- Los puertos colombianos, y especialmente Buenaventura, quedan fuera de los flujos tradicionales del transporte marítimo y únicamente pueden aspirar a constituirse como nodos de transbordo de contenedores en las rutas especificadas de Asia-costa oeste sudamericana y Europa-costa oeste sudamericana. Sin embargo, la dinámica de tratados comerciales suscritos por parte del gobierno colombiano con Estados Unidos, Unión Europea, Canadá y Chile, presenta una oportunidad para los puertos del país. Sobre el eje Asiático, Colombia aspira al año 2019 hacer parte de la Asian Pacific Economic Cooperation (APEC), convirtiendo a Buenaventura en la principal entrada y salida del flujo de comercio entre Colombia y esta región del mundo. Destacamos igualmente, la configuración de la Alianza del Pacífico entre México, Perú, Chile y Colombia.
- Desde el punto de vista logístico, se puede decir que el puerto no ha realizado grandes inversiones y desarrollos en plataformas logísticas. La Sociedad Portuaria desde el 2008 inició actividades de consolidación y desconsolidación de carga en un espacio ubicado en la antigua área de la zona franca.
- Hay que mencionar que Colombia no logra los niveles de competitividad de sus productos, debido a que los mayores centros de producción y consumo están en el interior del país, a más de 400 Km de los puertos. La ubicación de éstos impone altos costos de operación.
- Los costos logísticos de Colombia (20%) se encuentran por encima del promedio Latinoamericano (18%) y de la región Andina (13.9%). Por lo tanto, existe mucho trabajo tanto a nivel público como privado para llegar a estar en los primeros puestos del ranking de la región.
- Los servicios portuarios en Buenaventura son básicos, y no existe valor agregado a la carga que se moviliza por estos recintos.

Recomendaciones

- Buenaventura debe definir una política de desarrollo logístico, con la participación de los sectores público y privados. En este sentido, una primera fase sería la de desarrollar servicios básicos de la logística, ofertando servicios a contenedores, bodegaje de carga suelta, servicios de consolidación y desconsolidación, servicios a transportistas, organizar una bolsa de carga, entre otros. Una segunda fase, se dirigiría al desarrollo de instalaciones para operadores que oferten servicios logísticos avanzados. Deberá configurarse al final, una Zona de Actividad Logística Portuaria, donde se establezca un nodo logístico con cadenas de transporte, servicios logísticos y actividades de valor agregado. Se puede generar plataformas adecuadas a diversos tráfico o mercados.

- Buenaventura debe mejorar la capacidad y productividad de sus operaciones portuarias, buscando atender los nuevos flujos de carga.
- El puerto deberá dirigirse hacia la especialización de sus terminales por el tipo de carga, buscando una mayor productividad y competitividad de todo el puerto. Pensando igualmente en mercados de destino y tipos de tráfico.
- La ciudad deberá apostar por la capacitación del recurso humano local. Así mismo, mejorar las condiciones laborales de los trabajadores portuarios temporales.
- Definir las inversiones en el dragado del canal de acceso al puerto por parte del sector privado. Sería en un primer análisis, negociando con el gobierno nacional una reducción de las contraprestaciones de las Sociedades Portuarias, correspondiente al costo del dragado.
- Es imprescindible articular el transporte ferroviario en la dinámica de las actividades de comercio exterior por el puerto, mejorando el desarrollo intermodal en el puerto.
- Las diferentes políticas de gobierno, tanto regional como nacional, deben empezar a incluir de manera más decidida el tema logístico en procura de un desarrollo competitivo del país. Igualmente desarrollar estrategias para Buenaventura desde una perspectiva de ciudad–puerto, recordando que los puertos son potenciadores del desarrollo económico.

La ciudad deberá apostar por la capacitación del recurso humano local. Así mismo, mejorar las condiciones laborales de los trabajadores portuarios temporales.

Lineamientos para Plan Maestro del desarrollo portuario y logístico de Buenaventura

Los elementos esenciales sobre los cuales se proyecta el diseño de un Plan Maestro del Desarrollo Portuario y Logístico de Buenaventura se basan en el marco normativo relacionado con la Ley 1 de 1991, Ley 856 de 2003, Ley 1617 de 2013, Documentos CONPES - Consejo Nacional de Política Económica y Social sobre Política Portuaria para un país más moderno y Política Nacional Logística. Adicionalmente se deben tener en cuenta variables tales como: crecimiento económico y de comercio exterior, firma de tratados comerciales, nuevos proyectos portuarios y nivel de inversiones tanto en infraestructura como en equipos por parte de la comunidad portuaria de Buenaventura, como también las obras de infraestructura que adelanta el gobierno nacional para conectar a Buenaventura con el interior del país.

En este orden de ideas, las potencialidades portuarias y logísticas de Buenaventura requieren de un ordenamiento territorial planificado, de acuerdo con las necesidades de infraestructura, uso de suelos, el tamaño de las inversiones y sus fuentes de financiación.

Para el caso particular de Buenaventura los principales criterios a tener en cuenta son:

- Buenaventura posee áreas marítimas que se enmarcan en un recurso natural que conviene preservar, mejorar y potencializar teniendo en cuenta aspectos sociales, económicos, ambientales y demográficos.
- El nodo portuario de Buenaventura ha sido y deberá continuar siendo el principal desarrollo portuario del pacífico colombiano y del país, hoy cuando se proyectan las relaciones comerciales con los países de la cuenca del pacífico.
- El potencial para el desarrollo portuario y logístico de Buenaventura ha sido establecido en estudios y proyecciones de intercambios comerciales y en la necesidad de mejorar los niveles de competitividad a través de la relocalización y asentamientos de empresas con potencial exportador.

Se deben tener en cuenta variables tales como: crecimiento económico y de comercio exterior, firma de tratados comerciales, nuevos proyectos portuarios y nivel de inversiones tanto en infraestructura como en equipos por parte de la comunidad portuaria de Buenaventura, como también las obras de infraestructura .

Los beneficios comprobados en el desarrollo de las ciudades puertos internacionales con este tipo de políticas comprenden; la consolidación de áreas similares compatibles entre mar y tierra; maximización de facilidades con las que cuenta el territorio para el desarrollo de estas actividades; mejoramiento de la movilidad de la ciudad; desarrollos de medios de transporte multimodales; garantiza el mejoramiento de la seguridad en las operaciones marítimas y portuarias; define el desarrollo futuro de las nuevas áreas portuarias y las actividades conexas a la misma y establece normas que minimizan los efectos ambientales en estas áreas. Su finalidad principal es conducir a mejorar la competitividad de la región.

La implementación de esta política requiere, para su éxito, la iniciativa y voluntad de la autoridad distrital y el apoyo decidido de la o las autoridades nacionales y del fortalecimiento de la alianza público privada.

Así, el diseño del Plan Maestro de desarrollo portuario y logístico de Buenaventura debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

Reordenamiento del uso del suelo en materia portuaria y logística

Objetivo: Redefinir el uso del suelo en materia portuaria y logística establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, aplicando requisitos razonables, facilitando las inversiones en estas dos actividades económicas.

Optimización de la condición ciudad-puerto

Objetivo: Establecer un estrecho vínculo entre los sectores portuarios, logísticos y la ciudad misma, que permitan aprovechar estas actividades como desencadenantes de desarrollo económico y social, procurando un mejor nivel de vida para quienes habitan en la ciudad y en el puerto, logrando un ambiente propicio para los negocios y el mejor estar para la comunidad.

Optimización de los recursos provenientes de la actividad portuaria

Objetivo: Reorientar las contribuciones que recibe el distrito en materia de contraprestaciones portuarias, focalizándolas en la infraestructura básica que se requieren para el fortalecimiento de las actividades portuarias y logísticas. Es de suma importancia establecer una priorización de obras e inversiones, así como también otras fuentes de financiación, como pueden ser las regalías portuarias.

Creación de una dependencia al interior de la administración pública local que coordine y gestione el desarrollo portuario y logístico

Objetivo: La dependencia local tendría como función y como responsabilidad la coordinación y gestión para el funcionamiento del puerto y su organización, cuyo alcance sería el de establecer las áreas para el desarrollo de los proyectos portuarios y logísticos dentro de su jurisdicción y que implica mantener un contacto y una coordinación permanente con todas las terminales, parques y operadores logísticos y la autoridad nacional.

Competitividad portuaria y logística

Objetivo: Cumplir con eficiencia operativa que garanticen niveles de productividad y competitividad de talla mundial. Se debe adelantar gestión para incentivar las inversiones en estos sectores a través de, una política fiscal con exenciones fiscales y tributarias.

Plan de expansión portuario

Objetivo: Adoptar dentro de las especificaciones técnicas para nuevos proyectos portuarios el modelo hidráulico de la bahía de Buenaventura.

Finalmente, para la realización de esta política se deben seguir los siguientes pasos:

- Elaboración de pliegos de licitación y disponibilidad presupuestal.
- Licitación Pública a Nivel Nacional e Internacional.
- Selección y Contratación.
- Elaboración e Implementación.

El presupuesto inicial de acuerdo a referentes internacionales para la elaboración del Plan Maestro es de USD6.0 Millones, y para el desarrollo de esta primera etapa se prevé un tiempo de 12 meses.

El presupuesto inicial de acuerdo a referentes internacionales para la elaboración del Plan Maestro es de USD6.0 Millones, y para el desarrollo de esta primera etapa se prevé un tiempo de 12 meses.

Bibliografía

- ALG (2007). Infraestructura Portuaria y Logística del Transporte Intraoceánico Regional.
- Cepal (2015). Perfil Marítimo y Portuario para América Latina y el Caribe.
- CONPES 3342 (2005). Plan de expansión portuaria 2005-2006. Bogotá, DNP.
- CONPES 3527 (2008). Política Nacional de Competitividad y Productividad. Bogotá, DNP.
- CONPES 3547 (2008). Política Nacional Logística. Bogotá, DNP.
- Departamento Nacional de Planeación (2015). Encuesta Nacional Logística. Bogotá, DNP.
- Drewry Consultants (2014). Estudio Global de los Operadores de Terminales Portuarias.
- Ley 1 de 1991. Estatuto de Puertos Marítimos. Bogotá, Ministerio de Transporte.
- Ley 1617 de 2013. Régimen para Distritos Especiales.
- Ley 856 de 2003. Por el cual se modifica el artículo 7° de la Ley 1 de 1991.
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (2014). Estadísticas Portuarias, Plan de Expansión 2007-2034.
- Superintendencia de Puertos (2014). Estadísticas Portuarias, Informe Anual. Bogotá, Ministerio de Transporte.
- UNCTAD (2014). Review of Maritime Transport.

OTROS DOCUMENTOS DE LA SERIE DOCUMENTOS DE TRABAJO DEL PEAP

1. Carolina Urrego-Sandoval --- *Alianza del Pacífico: realidad y retos para Colombia.*
2. Anibal Sosa and Jorge Mejía --- *Understanding seismic risks: implications for members of the Pacific Alliance.*
3. Daniel Rojas Lozano --- *Las implicaciones de la Alianza del Pacífico sobre la evolución de la desigualdad en los países miembros.*



Programa de
Estudios de la
Alianza del
Pacífico





Universidad Icesi

Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico (PEAP)
www.icesi.edu.co/peap

Calle 18 No. 122-135 (Pance), Cali - Colombia
Teléfono: +57 (2) 555 2334 - Ext. 8558
Fax: +57 (2) 555 1441