



**“RETOS QUE ENFRENTA EL PUERTO MARÍTIMO
DE BUENAVENTURA EN RELACIÓN CON EL
TRATADO DE LIBRE COMERCIO FIRMADO
ENTRE COLOMBIA Y COREA DEL SUR”**

Juan Fernando Arcila
Juan Sebastián Arredondo Burgos
Juan Esteban Vanegas

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín - Colombia
Año 2013

RETOS DEL PUERTO MARÍTIMO DE BUENAVENTURA FRENTE AL TRATADO DE LIBRE COMERCIO FIRMADO ENTRE COLOMBIA Y COREA DEL SUR

Juan Fernando Arcila
Juan Sebastián Arredondo Burgos
Juan Esteban Vanegas

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Profesional en Negocios Internacionales
Código SNIES: 51624

Director (a):
Mg. Lisbeth K. Duarte Herrera

Línea de Investigación:
Línea de Logística y Gestión de la cadena de abastecimiento

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín - Colombia
Año 2013

Resumen

El Puerto de Buenaventura actualmente mueve más del 60% de la carga que entra o sale del país siendo el principal puerto sobre el Océano Pacífico. Tras la firma del TLC con Corea del Sur se espera un incremento en la demanda de servicios logísticos que deberá ser absorbido por el puerto por lo que en el presente trabajo el objetivo definido fue el de establecer los retos que debe enfrentar el puerto para satisfacer dicho incremento; para cumplir con este objetivo, se recurrió a la utilización de fuentes secundarias y los aportes de expertos en logística y negocios internacionales que fueron entrevistados para este estudio. Los hallazgos efectuados muestran que el puerto aún no está preparado para asumir este importante reto debido a deficiencias en las vías de acceso al puerto, falta de profundidad en el canal de acceso que no permite barcos de gran calado, demoras en las inspecciones de aduana que retrasan hasta en 40 horas el traslado de la carga hasta los camiones, servicios públicos deficientes y, el desempleo y la pobreza en la región como factores que contribuyen a la inseguridad en la administración de la cadena logística.

Palabras clave: canal de acceso, infraestructura, logística, Tratado de Libre Comercio, terminal portuaria.

Abstract

The Port of Buenaventura currently moves more than 60% of cargo entering or leaving the country is the main port on the Pacific Ocean. After signing the FTA with South Korea is expected to increase in demand for logistics services that must be absorbed by the port so in this paper the defined objective was to establish the challenges facing the port to meet this increase, to meet this goal, we resorted to the use of secondary sources and input from experts in logistics and international business who were interviewed for this study. The findings show

that the port made is not ready to take on this important challenge due to deficiencies in the port access roads, lack of depth in the access channel that does not allow large ships, delays in customs inspections delay up to 40 hours to transfer the load to the truck, and poor public services, unemployment and poverty in the region as factors contributing to insecurity in the logistics chain management.

Keywords: channel access, infrastructure, logistics, Free Trade Agreement, port terminal.

Contenido

	<u>Pág.</u>
Lista de figuras.....	VIII
Lista de tablas	X
Introducción.....	11
1. Formulación del proyecto.....	13
1.1 Antecedentes.....	13
1.1.1 Estado del arte.....	14
1.2 Planteamiento del problema.....	16
1.3 Justificación	17
1.4 Objetivos	18
1.4.1 Objetivo general.	18
1.4.2 Objetivos específicos.....	18
1.5 Marco metodológico	18
1.5.1 Método.....	18
1.5.2 Metodología.	19
1.6 Alcances.....	20
2. Ejecución del proyecto	21
2.1 Marco teórico.....	21
2.1.1 Los puertos.....	21
2.1.1.1 Definición.....	21
2.1.1.2 Tipos de puertos.	21
2.1.1.3 Estructura general de un puerto.	23
2.1.1.4 Importancia del transporte marítimo en el comercio internacional....	23
2.1.1.5 Factores de competitividad de un puerto.	25

2.1.2 Los Tratados de Libre Comercio (TLC)	26
2.1.2.1 Definición.....	26
2.1.2.2 Importancia de los TLC.....	26
3. Hallazgos	28
3.1 Generalidades	28
3.1.1 El Puerto de Buenaventura	28
3.1.1.1 Antecedentes históricos del puerto.....	28
3.1.1.2 Ubicación geográfica del puerto.....	29
3.1.1.3 Canal de acceso.	31
3.1.1.4 Servicios.	31
3.1.1.5 Movimiento de carga.....	33
3.1.1.6 Líneas navieras.	34
3.1.1.7 Navieras que transportan carga desde o hasta Corea del Sur.....	35
3.1.2 El TLC Colombia-Corea del Sur	35
3.1.2.1 Condiciones de acceso previstas en el TLC.....	36
3.1.2.2 Principales productos de intercambio comercial entre Corea del S. y Colombia en 2012.....	38
3.1.3 Logística portuaria de Corea del Sur	39
3.2 Análisis de la situación actual del Puerto de Buenaventura de cara al TLC con Corea del Sur	43
3.2.1 Concesionarios portuarios	43
3.2.1.1 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN)	43
3.2.1.2 Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A (TCBUEN)	49
3.2.1.3 Grupo Portuario S.A.....	51
3.2.1.4 COMPAS S.A.....	52
3.2.2 Obras e inversiones realizadas en el puerto de Buenaventura	54
3.2.2.1 Dragado del canal de acceso	55
3.2.2.2 Inversión en equipos.....	58

3.2.2.3 Inversión en infraestructura portuaria.....	59
3.2 Falencias del terminal marítimo en temas como la infraestructura y los procedimientos logísticos.....	62
3.2.1 Falencias de infraestructura.....	62
3.2.1.1 Canal de acceso	62
3.2.1.2 Vías de acceso al puerto.....	64
3.2.1.3 Eficiencia aduanera.....	67
3.2.1.4 Servicios públicos.....	68
3.2.1.5 Situación social	69
3.3 Alternativas de solución a las fallas que se puedan presentar en el despacho y recepción de mercancías en el Puerto de Buenaventura.	70
3.3.1 Profundizar aún más el canal de acceso.....	70
3.3.2 Mejoramiento de las vías de acceso al puerto.....	71
3.3.3 Mejoramiento de la eficiencia aduanera mediante la obtención del certificado de Operador Económico Autorizado OEA	72
3.3.4 Mejoramiento de la red de servicios públicos	74
3.3.5 Inversión social	74
4. Conclusiones y recomendaciones	75
4.1 Conclusiones.....	75
4.2 Recomendaciones.....	77
Referencias Bibliográficas	79
ANEXOS	86
Anexo A. Formato de entrevista a expertos	86
Anexo B. Resultados entrevistas a expertos.....	87

Lista de figuras

	<u>Pág.</u>
Figura 1. Evolución de los buques cargueros	25
Figura 2. Muelle Renjifo, 1921	29
Figura 3. Ubicación geográfica del Puerto de Buenaventura	30
Figura 4. Ubicación geográfica de Corea del Sur con respecto a Buenaventura	30
Figura 5. Canal de acceso al Puerto de Buenaventura	31
Figura 6. Balanza comercial Colombia-Corea del S.	38
Figura 7. Puerto de Pusan	41
Figura 8. Puertos que conforman el complejo portuario de Pusan	42
Figura 9. SPRBUN	44
Figura 10. Área y muelles de la SPRBUN	45
Figura 11. Muelles TCBUEN	49
Figura 12. Muelle Grupo Portuario S.A.	51
Figura 13. Muelle de COMPAS en Buenaventura	53

Figura 14. Tráfico de carga por el Puerto de Buenaventura (2005-2012) en miles de toneladas	54
Figura 15. Dragado interno del canal de acceso	56
Figura 16. Obras de dragado en el Puerto de Buenaventura	56
Figura 17. Dragado en franja de atraque y zona de maniobra de SPRBUN	57
Figura 18. Grúas Pórtico New-Panamax de la SPRBUN	58
Figura 19. Obras en la bodega E	60
Figura 20. Comparativo entre buques portacontenedores Panamax y Pospanamax	63
Figura 21. Costo promedio de transporte en contenedor (cifras en dólares, promedio)	66
Figura 22. Estado actual obras de la doble calzada Buga–Loboguerrero–Buenaventura	67

Lista de tablas

	<u>Pág.</u>
Tabla 1. Servicios del Terminal Marítimo de Buenaventura	32
Tabla 2. Consolidado de Toneladas por Tipo de Carga (2011-2012)	33
Tabla 3. Consolidado de Unidades de Contenedores (2011-2012)	33
Tabla 4. Consolidado de Naves (2011-2012)	33
Tabla 5. Líneas navieras que recalán en el Puerto de Buenaventura	34
Tabla 6. Navieras que transportan carga desde o hacia Corea del Sur	35
Tabla 7. Cronograma de las negociaciones del TLC	36
Tabla 8. Condiciones de acceso previstas en el TLC firmado con Corea del S.	37
Tabla 9. Principales exportaciones e importaciones colombianas hacia y desde Corea del Sur en el 2012	39
Tabla 10. Índice de Desempeño logístico (LPI) de Corea del S. 2010	40
Tabla 11. Descargadores de gráneles	46

Introducción

Uno de los temas o quizás el de mayor importancia en los últimos años en materia de infraestructura para Colombia tanto a nivel nacional como internacional y el cual resulta de vital importancia para el país de cara al futuro inmediato es: la red portuaria. Gracias a características como la ubicación geográfica, infraestructura actual, tamaño y volúmenes de carga que allí se manejan, el puerto de Buenaventura, situado en el Pacífico colombiano, se ha consolidado como el principal puerto multipropósito del país, pues la mayor parte de las exportaciones e importaciones de productos tradicionales y no tradicionales salen o ingresan por dicho puerto.

Colombia posee una ubicación geográfica y geoestratégica clave, ya que al contar con salida tanto al océano pacífico como al océano atlántico se convierte en un aliado estratégico importante para otros países, pero la historia muestra que esta ventaja no se ha explotado adecuadamente ya que el país ha privilegiado la integración comercial con sus aliados estratégicos tradicionales (Estados Unidos y países de la región), sin que se presente un esfuerzo equivalente para el intercambio comercial con los países asiáticos.

No obstante lo anterior, la historia está cambiando tras la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) suscrito entre Corea del Sur y Colombia a principios del 2013, el cual está pendiente de aprobación por parte de los congresos de ambos países. Este tratado ha despertado el interés de otros países de la región de Asia como Japón que ha expresado su interés en negociar un TLC con Colombia.

Ahora bien, lo más probable es que por cuestiones logísticas el Puerto de Buenaventura, por ser el principal puerto sobre el Pacífico, sea el que se encargue de movilizar la mayor parte de la carga que se registre como parte del intercambio comercial entre ambas naciones, en este sentido, este proyecto

investigativo se ha desarrollado con el objetivo de dar a conocer y entender los principales desafíos que debe superar el puerto colombiano de Buenaventura para hacer frente al acuerdo comercial firmado con Corea del Sur.

Con el fin de darle respuesta a la pregunta de investigación que refiere a ¿Cuáles son los retos que debe enfrentar el puerto marítimo de Buenaventura frente al TLC firmado entre Colombia y Corea del Sur?, el presente trabajo de investigación está dividido en tres capítulos a saber: el primer capítulo sienta las bases metodológicas del trabajo, es decir se formula el proyecto con los antecedentes, el estado del arte, el planteamiento del problema, justificación, objetivos y metodología.

En el segundo capítulo el lector se encontrará con la ejecución del proyecto donde se consigna el marco teórico y el marco contextual del trabajo, allí se abordan temas generales tales como una reseña sobre los puertos, su importancia, su tipología, estructura, factores de competitividad, entre otros, así como una breve reseña del puerto de Buenaventura, los servicios que ofrece, su ubicación, etc. además de una breve reseña del TLC firmado con Corea del Sur.

El tercer capítulo está relacionado con los hallazgos del estudio, donde además de profundizar en el tema del puerto se hace un análisis pormenorizado del terminal marítimo y se citan además las apreciaciones de los expertos entrevistados en la presente investigación.

Finalmente, se presentan las conclusiones del estudio, las recomendaciones y se anexa la información relacionada con el formato utilizado para la entrevista y las respuestas ofrecidas por los expertos ante las preguntas efectuadas con ocasión de tales entrevistas.

1. Formulación del proyecto

1.1 Antecedentes

A continuación, se presentan una serie de investigaciones efectuadas en torno a la problemática del Puerto Marítimo de Buenaventura, la cuales abarcan desde el año 2006 y comprenden diferentes aspectos que se han analizado sobre este importante puerto marítimo de la Costa Pacífica colombiana.

De acuerdo con una investigación realizada por Sebastián Londoño (2006) se encontró que las principales características de la Sociedad Portuaria de Buenaventura corresponden a prácticas logísticas muy básicas comparadas con lo que exige el Instituto de Automatización y Codificación de Colombia (IAC), en este sentido, el autor señala la existencia de una crisis en el manejo logístico que se viene dando y que podría empeorar con la nueva firma de Tratados de Comercio. También se concluye en el estudio que el movimiento de contenedores en el puerto de Buenaventura está muy por debajo del que se registra en otros puertos del Pacífico como el del Callao (Perú) o Guayaquil (Ecuador), donde existe un atraso de casi ocho años con respecto a los volúmenes que manejan estos puertos.

En otra investigación efectuada por Oscar Meza Aguirre (2008) se señala que el comercio exterior de Caldas se hace en un 60,2% por el Puerto de Buenaventura, sin embargo, el autor del estudio señala que existe un riesgo palpable para las empresas de que se presenten demoras en el puerto, tanto en la exportación, como en la importación; esta situación, afecta a los empresarios económicamente y los obliga a adoptar planes de contingencia, donde muchas empresas de Manizales utilizan puertos alternativos como el de Cartagena por lo que deben asumir los sobrecostos logísticos con tal de no incumplirle a sus clientes en el

extranjero o para evitar que se vea frenada la producción de sus empresas por falta de una materia prima importada.

Natalia Llanos y Carlos Andrés Mejía Rivera (2011) por su parte, abordan las diferentes fases que se surten en el procedimiento de importación en el Puerto de Buenaventura y señalan algunas deficiencias que hacen que los procesos en el terminal marítimo sean más prolongados, entre estas deficiencias, los autores mencionan que pese a que se han implementado algunos programas informáticos como el SYGA (Sistema informático de Gestión Aduanera) que contribuyen a agilizar el proceso de importación, aún persisten problemas relacionados con los procedimientos diferenciados de importación dependiendo del producto; la falta de coordinación entre las entidades que intervienen en el proceso; la asimetría de información entre los demandantes así como ofertantes de los servicios logísticos y la deficiencia estructural del terminal marítimo.

1.1.1 Estado del arte

A continuación se desarrolla el Estado del Arte donde se relacionan algunas investigaciones que muestran el estado actual en el que se encuentra la temática relacionada con el objeto de estudio.

Jahir A. Gutiérrez Ossa (2009) docente e investigador del programa de Negocios Internacionales de la Universidad de Medellín, señala que tras la inversión en costosos proyectos de infraestructura tiende a pensarse que sobrevienen mejores condiciones para los lugares que los desarrollan, cuando lo cierto es que, como en el caso del Puerto de Buenaventura, subsisten problemas de tipo social para la comunidad que vive allí, de ahí que el autor señale que el modelo de inversión en infraestructuras está agotado y la tendencia es aportarle a la calidad antes que a la cantidad, donde a la inversión en costosa infraestructura le deben anteceder esfuerzos orientados a mejorar el servicio de transporte y optimizar la

infraestructura existente, teniendo en cuenta el factor social donde el territorio no puede ser visto sólo como un lugar de donde se extraen recursos.

Lina Marcela Colorado (2010) plantea que los puertos de Colombia se encuentran estancados y el gobierno nacional no ha incentivado al sector privado para que lleve a cabo una estrategia orientada a que se aprovechen las ventajas comparativas del país y se fortalezca la infraestructura.

Enoe Leandra Sánchez Mejía, Mauricio Andrés Tello Ruiz y Rocío Carolina Díaz Parra (2011), por su parte, realizan un análisis de la influencia que tienen los puertos en Asia, Europa y Latinoamérica donde relacionan la calidad de las terminales marítimas con el crecimiento económico citando el caso de China con puertos como el de Shanghái o Alemania con el puerto de Hamburgo que han contribuido a generar buenos ingresos al Estado, generar empleo y crecimiento económico. La principal conclusión a la que llegan los autores es que el mejoramiento de la logística y la modernización en los puertos debe ser una política estatal pues está probado que generan desarrollo y crecimiento económico en aquellos países que cuentan con buena infraestructura de puertos.

En síntesis, de acuerdo a lo consultado, es posible advertir que sobre el tema objeto de estudio se han realizado algunas investigaciones orientadas más que nada a señalar la importancia de los puertos en el desarrollo económico del país. Sobre el Puerto de Buenaventura específicamente, las investigaciones se han encargado de señalar los problemas que aquejan a la comunidad del puerto y se plantea la necesidad de modernizarlo.

La presente investigación por otra parte, ofrece un panorama más actual pues se centra en el análisis de los retos que deberá afrontar el puerto tras la firma del TLC firmado recientemente con Corea del Sur, en este sentido, las investigaciones analizadas no realizan un análisis desde esta perspectiva, pues particularmente este TLC es un hecho muy reciente que aún se está analizando

desde la academia. De esta forma, se contribuirá enormemente al debate que muy seguramente se dará con respecto al tema.

1.2 Planteamiento del problema

El Tratado de Libre Comercio (TLC) firmado a comienzos de 2013 entre Colombia y Corea del Sur impone al país un enorme reto pues en un plazo de diez años se eliminará los aranceles del 96,1% de los productos colombianos en Corea del Sur y del 96,7% de los bienes surcoreanos en Colombia. Este tratado no sólo estrecha los vínculos comerciales con un país que tiene peso en la economía mundial, sino que abre las puertas para que en el futuro se firmen otros tratados similares con países asiáticos, entre ellos China y Japón (Revista Semana, 2013 a.).

Corea del Sur es la cuarta economía de Asia y hogar de grandes conglomerados como Hyundai, Samsung o LG que actualmente exporta al país vehículos, autopartes, maquinaria y productos tecnológicos principalmente, mientras que las ventas de Colombia hacia ese destino están representadas fundamentalmente por carbón, café y metales.

Ahora bien, con la entrada en vigencia del TLC con Corea del Sur se generará un mayor volumen en el flujo de mercancías desde Colombia hacia el país asiático y desde ese país al nuestro, ese mayor volumen recaerá en gran medida sobre el Puerto de Buenaventura debido a que es el principal puerto en el océano Pacífico, de ahí entonces que la principal incógnita es la de saber si esa terminal marítima está en condiciones de atender el reto que representa ver incrementado el tránsito de mercancías entre los dos países.

En este contexto, la pregunta que guía la presente investigación está relacionada con saber: ¿Cuáles son los retos que debe enfrentar el puerto marítimo de Buenaventura frente al TLC firmado entre Colombia y Corea del Sur?

1.3 Justificación

La importancia del presente estudio se ve reflejada por el peso que ha ido adquiriendo con el pasar de los años el Puerto de Buenaventura como eje dinamizador de las relaciones comerciales con otros países, especialmente aquellos que se ubican en la Cuenca del Pacífico, entre ellos Corea del Sur.

Por otra parte, la realización del presente estudio está justificada por la información que provee para determinar si el terminal marítimo se encuentra preparado actualmente para atender un incremento en el flujo de buques desde y hacia el puerto a raíz del TLC firmado con Corea del Sur.

El estudio se convierte además en una importante herramienta para los operadores logísticos y aquellas personas interesadas en advertir los retos que el terminal marítimo deberá afrontar en el futuro como consecuencia de los TLC que se firmen con otros países, especialmente los países asiáticos que conforman la Cuenca del Pacífico.

A nivel académico, el presente trabajo de investigación es pertinente y relevante con el perfil de la carrera de Negocios Internacionales y con la línea de investigación de logística y gestión de la cadena de abastecimiento, donde tradicionalmente los puertos marítimos han jugado un importante papel en el dinamismo de las relaciones comerciales y el mayor intercambio que se da entre los países. En un mundo globalizado, donde la mayor parte del comercio internacional se hace a través del transporte marítimo, la infraestructura de los puertos es fundamental en la competitividad de las naciones.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general.

Establecer los retos que deberá enfrentar el Puerto de Buenaventura- Valle del Cauca tras la firma del TLC entre Colombia y Corea del Sur.

1.4.2 Objetivos específicos.

- Realizar un análisis de la situación actual del Puerto de Buenaventura de cara al TLC con Corea del Sur.
- Identificar las falencias del terminal marítimo en temas como la infraestructura y los procedimientos logísticos.
- Proponer alternativas de solución a las fallas que se puedan presentar en el despacho y recepción de mercancías en el Puerto de Buenaventura.

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método.

La presente investigación es de tipo descriptiva y el método que se utilizó para abordar el objeto de estudio consistió en analizar cada una de las variables del servicio que presta el puerto de Buenaventura, donde se incluyeron la infraestructura, los procedimientos, los tiempos entre cargue y descargue, almacenamiento, canal de acceso, entre otras variables.

Con el fin de determinar qué tanto se vería incrementado el flujo de mercancías en el Puerto a raíz de la firma del TLC con Corea del Sur, se consultó a expertos en el tema y adicionalmente se realizó un análisis del Tratado, los resultados así obtenidos, se contrastaron con la capacidad actual del puerto para establecer si el

TLC con Corea del Sur es capaz de desbordar la capacidad del puerto o si por el contrario no lo afectará demasiado.

1.5.2 Metodología.

La metodología propuesta para desarrollar la investigación, se desarrolló en dos fases a saber:

1. Recolección de información secundaria. La información secundaria se tomó a partir de la consulta de libros, artículos de revistas especializadas, periódicos, estadísticas, bases de datos e internet donde se analizaron aspectos relacionados con el objeto de estudio, esta información sirvió para hacer un diagnóstico actual del Puerto de Buenaventura.

Con el fin de evitar el sesgo, se recurrió a la utilización de fuentes secundarias de reconocida seriedad y experiencia en el manejo de la información como fueron revistas y periódicos de circulación nacional e internacional con amplia trayectoria (Semana, Portafolio, Diario la República, etc.) y libros especializados en el tema objeto de estudio escritos por expertos.

Las fuentes de internet fueron objeto de un cuidadoso análisis y para la recopilación de información de este tipo de fuentes se recurrió preferentemente a la utilización de información consignada en las páginas web de organismos gubernamentales o de los operadores portuarios, en todo caso, se evitó utilizar la información consignada en redes sociales, blogs u otros sitios que podrían ofrecer datos sesgados y/o poco fiables.

2. Recolección de información primaria. Para la recolección de la información primaria se recurrió a la elaboración de una entrevista guiada que se aplicó entre los días 24 y 29 de octubre de 2013 a expertos en Negocios internacionales y Logística internacional con el fin de establecer aspectos claves del trabajo, como

son el incremento en la capacidad del terminal marítimo como consecuencia del TLC con Corea del Sur y las falencias que presenta para atender dicho incremento.

1.6 Alcances

Este estudio abarca la recopilación de datos, estadísticas e información actualizada del Puerto de Buenaventura del año 2012 y en la medida de lo posible de lo que va corrido del 2013.

El trabajo estuvo centrado en determinar qué tan preparado está el puerto marítimo para atender el incremento en la demanda que le significará la entrada en vigencia del TLC con Corea del Sur, adicionalmente, a partir de los resultados obtenidos se formularon una serie de propuestas orientadas a que las condiciones de operación de este importante puerto sean mucho mejores, todo ello con miras a que la eficiencia y capacidad del terminal marítimo no se vea afectada o rebasada por el TLC.

2. Ejecución del proyecto

2.1 Marco teórico

En el presente apartado se abordan los aspectos claves relacionados con los puertos en general (tipos, estructura, importancia, factores de competitividad, entre otros) y se proporciona una definición de lo qué es un TLC y su importancia en el comercio internacional.

2.1.1 Los puertos

2.1.1.1 Definición.

El puerto es “un conjunto de elementos físicos sobre los que se desarrolla una serie de actividades que permiten al hombre realizar trasvases o transferencias de carga entre mar y tierra. Así el puerto constituye el eslabón de la cadena de transporte entre sistema de transporte terrestre y marítimo” (Chapapría, 2004. p. 25).

2.1.1.2 Tipos de puertos.

Existen numerosas clasificaciones para determinar los tipos de puertos, de acuerdo a su funcionalidad y características intrínsecas, Carmona (2005) señala la existencia de los siguientes tipos:

- **Puertos de tránsito.** Son puertos pequeños que actúan como centros recolectores y distribuidores para mercancías que van con destino a puertos más grandes y mejor dotados.

- **Puertos naturales.** Son aquellos en los cuales la costa les provee de una protección natural para el tráfico de mercancías.
- **Puertos comerciales.** Son los empleados para el comercio de mercancías disponiendo de diversos aparatos para cargue y descargue como pueden ser: grúas y aparatos de succión.
- **Puertos militares.** Son los utilizados para la construcción y aprovisionamiento de buques de guerra, deben estar construidos en lugares apropiados que permitan la concentración de los buques formando flotas.
- **Puertos transportables.** Son prefabricados, como el concebido por los norteamericanos en la Segunda Guerra Mundial para garantizar el desembarco en Normandía.
- **Puertos francos.** Están destinados a ser utilizados para la descarga y almacenamiento de mercancías –sin pago de derechos arancelarios- que van con destino a otros países. Constituyen un concepto intermedio entre el depósito franco y la zona franca.
- **Puertos exteriores.** Son los ganados al mar.
- **Puertos interiores.** Los escavados en tierra.
- **Puertos de recreo.** Destinados a embarcaciones deportivas y de recreo.

No obstante, hoy en día la mayoría de los puertos comerciales son de tipo mixto donde sus muelles o dársenas desempeñan diversas actividades especializadas, sólo los puertos más pequeños, de recreo o pesqueros y las bases militares se diseñan con un único fin específico (Rúa, 2006).

2.1.1.3 Estructura general de un puerto.

Según Chapapría (2004), en un puerto se pueden distinguir claramente tres zonas: la zona marítima, la zona terrestre y las zonas industriales. La zona marítima comprende todas aquellas obras y espacios destinados al buque como son las obras de abrigo, para proteger la embarcación del oleaje; las obras de acceso, que incluyen los canales navegables y la señalización; las obras de atraque, destinadas al atraque y amarre de la embarcación y; dársenas, que son las superficies de agua destinadas a operaciones con los barcos.

La zona terrestre comprende el espacio y las obras destinadas fundamentalmente a la mercancía como son los muelles, los depósitos y la zona de evacuación destinada al transporte terrestre.

Finalmente, el autor identifica una tercera zona que es la industrial, la cual se caracteriza por ser de gran extensión y estar destinadas a industrias básicas como por ejemplo, astilleros, siderúrgicas, refinerías, etc. Algunos puertos han sido construidos específicamente para atender a alguna de estas industrias, en el caso colombiano por ejemplo, Puerto Bolívar en la Guajira atiende casi que exclusivamente la demanda relacionada con la exportación de carbón de las minas del Cerrejón.

2.1.1.4 Importancia del transporte marítimo en el comercio internacional.

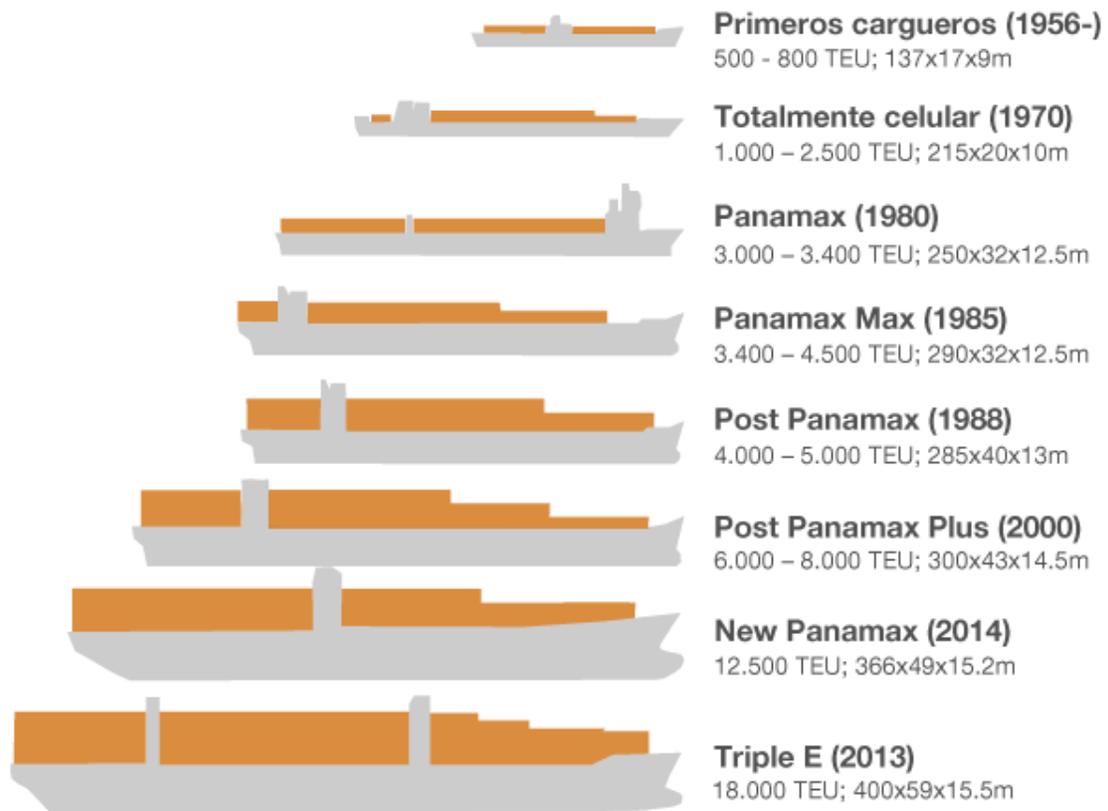
Freire y González (2009) plantean que con la globalización, los puertos marítimos han adquirido una enorme importancia que está dada por la mayor utilización del transporte marítimo por ser más económico y permitir un mayor movimiento en volumen de mercancías, se calcula que este transporte mueve entre el 90 y el 95% de todo el comercio internacional.

Los autores señalan además que el transporte marítimo viene presentando una evolución que se caracteriza por unas tendencias claramente orientadas a mejorar el servicio y ahorrar costos. En primer lugar, la tendencia actual es la de construir barcos de mayor tonelaje con el fin de bajar los costos por carga muerta; en segundo lugar, se ha tratado de aprovechar la rentabilidad de los barcos grandes y el uso de rutas especiales que permiten mayores calados; en tercer lugar, la especialización de los buques por tipo de mercancía con el fin de mejorar la manipulación y el transporte; por último, la adaptación de los buques a la cadena logística de los cargadores, facilitando el empleo de unidades logísticas de carga y, de fácil uso en los almacenamientos.

En lo relativo al transporte marítimo utilizando barcos de dimensiones superiores, los autores señalan que esta tendencia se está dando especialmente en los buques portacontenedores donde los denominados Panamax están siendo desplazados por los buques Post-Panamax con el fin de lograr mayores economías de escala en el transporte de mercancías.

Los buques Panamax corresponden a los de tamaño estándar y se caracterizan por ser construidos ajustándose a las medidas máximas de las esclusas del Canal de Panamá que tiene 33,53 metros de ancho por 320 metros de longitud, el tonelaje típico de este tipo de buques contenedores es de 65.000 toneladas, aunque la cifra puede variar ligeramente. Los buques Post-Panamax por otra parte, son construidos con unas dimensiones que superan las del canal de Panamá y por lo tanto no pueden transitar por allí, no obstante, muchos transportadores han optado por este tipo de buques pues pueden llevar un mayor volumen de carga lo que representa mayores economías de escala, así por ejemplo, los autores señalan que mientras en los Panamax el flete es superior a 10 centavos de dólar TEU¹/milla; en los Post-Panamax, se reduce hasta 2 centavos de dólar TEU/milla.

¹ Un TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) o unidad equivalente a veinte pies, es la unidad que se utiliza en transporte marítimo para expresar el volumen de carga de un contenedor de 20 pies (6.1 m.) de largo, 8

Figura 1. Evolución de los buques cargueros

Fuente: (BBC Mundo, 2013)

2.1.1.5 Factores de competitividad de un puerto.

Para que un puerto marítimo sea competitivo, es necesaria la confluencia de una serie de factores que según Rúa (2006) son los siguientes:

- Situación geográfica próxima a los mercados, centros de producción, consumo o nudos de comunicación importantes.
- Amplio espacio para las operaciones.
- Infraestructura adecuada para las nuevas necesidades del tráfico marítimo.
- Accesos terrestres y marítimos que garanticen la conexión con las grandes rutas de transporte con el fin de tener una buena eficiencia intermodal.
- Bajos costes.

pies (2,4 m.) de ancho y 8,5 pies (2,6 m.) de altura. La carga que puede transportar un contenedor de estas dimensiones es de aproximadamente unos 21.600 kg.

- Rapidez, fiabilidad y seguridad en la operación.
- Autoridad con procedimientos de control y supervisión ágiles.
- Grúas y equipamientos modernos.
- Buenos sistemas de información (infoestructura) que permitan un trámite ágil y oportuno de la documentación relacionada con la mercancía.
- Buenas capacidades de trasbordo.

2.1.2 Los Tratados de Libre Comercio (TLC)

2.1.2.1 Definición.

Es el acuerdo en que dos o más países deciden por medio de un tratado eliminar las trabas al comercio de mercancías, es importante anotar que aunque los países que firman el acuerdo liberalizan su comercio de manera recíproca, mantienen su autonomía en cuanto a la política comercial frente a terceros países, entender este aspecto es fundamental porque la liberalización sólo se extiende a los productos de origen de los países beneficiarios del tratado (Herrera, 2002). En este sentido, se debe señalar que un tema central dentro de este tipo de acuerdos “es el control del origen de los bienes para evitar que productos ajenos al área entren a la misma por un país miembro que tenga bajos aranceles extrazona y pasen así a otro de altos gravámenes” (Guajardo, 1999, p. 43).

2.1.2.2 Importancia de los TLC

El fenómeno de la globalización de los mercados ha provocado que en el seno de las naciones exista una constante preocupación por la firma de tratados comerciales que incrementen las exportaciones de los países y contribuyan a mejorar la balanza comercial, esta tendencia de los mercados internacionales se ve además reforzada por el crecimiento que genera en las naciones, estudios realizados muestran que aquellos países que son más abiertos al comercio

internacional crecieron a una tasa promedio de 4,4% anual en el periodo 1999-2001, mientras que los países menos abiertos lo hicieron a una tasa de tan sólo el 0,9% anual (Dollar y Collier, 2001 citados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, 2005).

La firma de TLC con otros países contribuye además a aumentar las exportaciones que son un motor de crecimiento para las naciones, lo que a su vez contribuye notoriamente a mejorar el ingreso per cápita, el incremento de las exportaciones en países como China e Irlanda por ejemplo, se ha traducido en un incremento constante del ingreso per cápita real, lo mismo ha sucedido con otras economías latinoamericanas como las de Costa Rica y México (Ministerio de Industria Comercio y Turismo, 2005).

Por otra parte, los consumidores también se ven beneficiados con la firma de un TLC pues al eliminarse aranceles, los productos importados del país o países con los cuales se negoció el tratado, llegan a más bajo costo y tienen mayor diversidad de productos para elegir.

3. Hallazgos

3.1 Generalidades

Con el fin de ubicar en el contexto al lector, el presente apartado está destinado a realizar una reseña general del Puerto de Buenaventura (antecedentes históricos, ubicación geográfica y canal de acceso), reseñar los aspectos claves del TLC Colombia-Corea del Sur y hacer una breve descripción de la logística portuaria de Corea del Sur.

3.1.1 El Puerto de Buenaventura

El puerto comercial de Buenaventura es un puerto de tipo mixto donde sus muelles o dársenas desempeñan diversas actividades especializadas, a continuación se presentan los aspectos más relevantes de este importante puerto colombiano sobre el océano Pacífico.

3.1.1.1 Antecedentes históricos del puerto.

En el avance del Puerto de Buenaventura mucho tuvo que ver el desarrollo de las vías de comunicación, especialmente la construcción de la carretera al mar obra que fue iniciada en 1926 y que fue finalizada en la década de los cuarenta, en 1945 se hizo el primer viaje completo por carretera entre Cali y Buenaventura, aunque la construcción del primer muelle del terminal marítimo denominado Muelle Renjifo (ver figura 2) se llevo a cabo años antes, entre 1919 y 1922. Posteriormente, entre 1926 y 1930 se construyó un nuevo muelle, se dragó el canal de acceso y se construyeron nuevas bodegas, lo cual sumado a otras obras de infraestructura, permitió que el puerto clasificado como de tercera, pasara a ser de primera categoría (Ocampo y Montenegro, 2007).

Figura 2. Muelle Renjifo, 1921



Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN)

En las décadas siguientes el Puerto de Buenaventura siguió creciendo con las obras de dragado, ampliación de bodegas, construcción de muelles, etc. que se llevaron a cabo de manera más o menos continua, sin embargo, el principal impulso que recibió el puerto provino de su cercanía a la zona cafetera lo que hizo que gran parte de las exportaciones de café del país salieran por dicho puerto.

En los años cuarenta y cincuenta, el Puerto de Buenaventura se consolidó como el más importante del país y ya en la década del sesenta llegó a concentrar más del 50% de las importaciones del país, un poco más del 60% de las exportaciones totales y 84% de las exportaciones de café (Ocampo y Montenegro, 2007) que para esa época era el principal renglón de la economía colombiana.

3.1.1.2 Ubicación geográfica del puerto.

El Puerto de Buenaventura se encuentra ubicado en el Valle del Cauca, específicamente en la ciudad de Buenaventura en la Costa Pacífica colombiana (ver figura 3). Se encuentra cerca al canal de Panamá y es el puerto

suramericano que se haya más cerca a los países asiáticos que conforman la Cuenca del Pacífico, en este sentido, el puerto tiene una excelente ubicación geográfica con respecto a Corea del Sur (ver figura 4) ubicándose a 8.036,04 millas náuticas (14.892,63 kilómetros) del puerto de Bausán en Corea del S. con un tiempo de transito de aproximadamente 24 días.

Figura 3. Ubicación geográfica del Puerto de Buenaventura



Fuente: SPRBUN

Figura 4. Ubicación geográfica de Corea del Sur con respecto a Buenaventura



Fuente: SPRBUN

3.1.1.3 Canal de acceso.

El canal de acceso del Puerto de Buenaventura (ver figura 5) tiene una Longitud 31.5 Kilómetros equivalente a 17 millas náuticas. La profundidad es 9.1 metros con marea baja (Igual Cero) en la parte exterior (De boya de mar a Punta soldado) y en la bahía interior (Boyas 23 -24 a boya 40 diagonal esquina muelle No.2) la profundidad es de 12.5 metros en marea baja = 0. (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., 2013)

Amplitud del canal de acceso 200 mts en la parte exterior (Boya de mar a punta soldado) y 160 metros en la parte interior (Boyas 23 - 24 a Boya 40 diagonal esquina muelle No.2).

Figura 5. Canal de acceso al Puerto de Buenaventura



Fuente SPRBUN

3.1.1.4 Servicios.

Los servicios que se prestan en el Puerto de Buenaventura se presentan en la tabla 1.

Tabla 1. Servicios del Terminal Marítimo de Buenaventura

Servicios	Contenedores	Granel Solido	Granel Liquido	Carga General Fraccionada - Multiproposito	Naves
Llenado	✓				
Vaciado	✓				
Reparacion de contenedores secos y refrigerados	✓				
Almacenamiento	✓	✓	✓	✓	
Suministro de energia	✓				
Manipulacion	✓				
Porteo de Carga	✓			✓	
Inspecciones: zoonosanitarias, fitosanitarias, antinarcotico y aduanales	✓	✓		✓	
Control portuario	✓				
Pesaje	✓		✓		
Diligenciamiento de comodatos	✓				
Cargue		✓	✓	✓	
Descargue		✓	✓	✓	
Empaque		✓			
Toma de muestras			✓		
Suministro de estibas				✓	
Consolidación y Desconsolidación	✓				
Control de vectores	✓	✓		✓	
Servicios logísticos	✓				
Servicios de bascula	✓	✓			
Trinca y destrinca					✓
Pilotaje					✓
Remolcadores					✓
Muellaje					✓
Tratamiento de desechos solidos y liquidos					✓
Suministro de agua y combustible					✓
Lubricantes y avituallamiento					✓

Fuente: SPRBUN

Por otra parte, al transporte marítimo, conformado por los buques de línea regular y tramp², se les ofrecen los siguientes servicios:

- Pilotaje.
- Remolcadores.
- Suministros de agua, combustibles, lubricantes y avituallamiento.
- Muellaje.
- Servicio a las naves: reparación de sistemas mecánicos, eléctricos, hidráulicos y de refrigeración.
- Manipuleo (cargue y descargue de motonaves).
- Servicios médicos, odontológicos y migratorios a la tripulación de los buques.
- Servicios de almacenamiento a la línea naviera almacenaje LCL.

² Es la navegación realizada sin itinerario fijo “buques a la orden” ya que reciben las órdenes directamente de sus brokers. Es la modalidad usual para el transporte a granel a través de buques graneleros de carga masiva. En este tipo de buques es común que se contrate el flete sin incluir los gastos de carga, estiba, desestiba y descarga. Se determina quién será el responsable de pagar esos gastos operacionales.

- Monitoreo y control de contenedores de transbordo.
- Transbordo.
- Consolidación y desconsolidación de contenedores LCL.
- Tratamiento de desechos sólidos y líquidos.
- Uso de grúas (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., 2013).

3.1.1.5 Movimiento de carga

En las tablas que se presentan a continuación se presenta el movimiento de carga del terminal marítimo en los últimos dos años.

Tabla 2. Consolidado de Toneladas por Tipo de Carga (2011-2012)

Tipo de Carga	Comercio Exterior						En	
	Importación		Exportación		Total		Tránsito	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Carga General	721.827	714.829	175.735	101.151	897.562	815.980	-	-
Granel Sólido	3.420.589	3.513.843	28.909	33.116	3.449.498	3.546.959	-	-
Granel Líquido	412.438	413.200	21.650	3.580	434.088	416.780	-	-
Carbón al Granel	-	-	317.015	212.997	317.015	212.997	-	-
Cont. 20 Ll.	1.537.754	1.450.015	988.889	773.234	2.526.643	2.223.249	95.171	247.414
Cont. 40 Ll.	1.552.028	1.559.410	585.475	567.014	2.137.503	2.126.424	87.466	348.752
Cont. 20 Va.	7.397	4.172	96.743	108.614	104.140	112.786	902	2.297
Cont. 40 Va.	1.016	184	246.204	241.056	247.220	241.240	8.642	16.466
Total	7.653.049	7.655.653	2.460.620	2.040.762	10.113.669	9.696.415	192.181	614.929

Fuente: SPRBUN

Tabla 3. Consolidado de Unidades de Contenedores (2011-2012)

Tipo de Carga	Año	Comercio Exterior		Transborde	Restiba	Total	Total TEUSI
		Importación	Exportación				
Contenedores de 20 Llenos	2011	76.836	40.071	3.713	771	121.391	121.391
	2012	72.158	31.571	11.653	926	116.308	105.710
Contenedores de 20 Vacíos	2011	2.671	38.668	4	214	41.557	41.557
	2012	1.425	43.863	523	94	45.905	49.517
Contenedores de 40 Llenos	2011	88.623	29.011	3.329	1.145	122.108	244.216
	2012	87.590	27.777	15.371	1.838	132.576	238.478
Contenedores de 40 Vacíos	2011	202	54.889	760	1.088	56.939	113.098
	2012	32	53.957	1.334	926	56.249	104.104

Fuente: SPRBUN

Tabla 4. Consolidado de Naves (2011-2012)

Tipo de Naves	Número de Naves		Eslora (Mts)		Calado (Mts)	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Pasajeros	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00
Carga General	129	107	150.54	163.42	7.82	8.05
Granelero	191	191	170.08	170.62	9.14	9.15
Tanquero	84	88	141.61	142.33	8.09	7.85

Portacontenedores	517	475	205.29	228.47	9.33	9.77
Refrigerado	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00
Ro - Ro	126	111	190.01	191.07	8.38	8.44
Otros	0	1	0.00	11.87	0.00	0.49
Total	1.047	973	142.92	129.68	7.13	6.25

Fuente: SPRBUN

3.1.1.6 Líneas navieras.

Las líneas navieras portacontenedores que recalán en el Puerto de Buenaventura se describen en la siguiente tabla.

Tabla 5. Líneas navieras que recalán en el Puerto de Buenaventura

Servicio Naviero del Pool	Líneas Navieras	Servicio Naviero Interno de la Línea Naviera	Agentes Marítimos	Ruta	Conexión	Recalada	Cantidad de Naves	Capacidad Nominal en Teus
NEW ACSA	CSAV	Andes Sling 2	Navenal	Lejano Oriente-Centroamérica Pacífico-Suramérica Pacífico	Directo	1 Semanal (Lunes P.M)	10 Naves	5.500 - 8.500
	CMA-CGM	ACSA 2	Maritrans					
	MSC	ALPACA SERVICE	MSC Colombia					
WSA Service	Wan Hai Lines	WSA Service	Naves	Lejano Oriente-Centroamérica Pacífico-Suramérica Pacífico	Directo	1 Semanal (Domingo)	10 Naves	4.500
	EVERGREEN		Global Shipping Agencies					
	PIL Lines		Maritrans					
	Cosco Line		Oceánica					
ASA	Wan Hai Lines	ASA	Naves	Lejano Oriente-Centroamérica Pacífico-Suramérica Pacífico	Directo	1 Semanal (Domingo)	9 Naves	4.500
	EVERGREEN	WSA 2 Service	Global Shipping Agencies					
	PIL Lines	WSA 2 Service	Maritrans					
	Cosco Line	WSA 2 Service	Oceánica					
PAX	APL	PAX	FAM (Frontier Agencia Marítima)	Centroamérica Pacífico-Suramérica Pacífico	Vía Balboa (Panamá)	1 Semanal Ruta Sur (Martes A.M.) 1 Semanal Ruta Norte (Viernes A.M.)	3 Naves	2.556
	MOL	ACW service	Gerleinco					
PWS Service	EVERGREEN	PWS Service	Global Shipping Agencies	Centroamérica Atlántico-Suramérica Pacífico	Vía Colón (Panamá)	1 Semanal Ruta Sur (Miércoles P.M.) 1 Semanal Ruta Norte (Domingo P.M.)	4 Naves	2.500
MXP	Hapag Lloyd	MXP	Cía Transportadora	Lejano Oriente Centroamérica Suramérica Pacífico	Vía Manzanillo (MX)	1 Semanal (Jueves P.M)	3 Naves	2.127
	NYK Line	Alex 2	Navenal					
	K-Line	Andes Service	Cía Transportadora					
	MOL	MSX	Gerleinco					
WCSA	MSC	String 1	MSC Colombia	Centroamérica Pacífico-Suramérica Pacífico	Vía Balboa Vía Cristóbal Vía Freeport	1 Semanal (Viernes P.M)	6 Naves	4.500 - 5.000
INCA SHUTTLE	CMA-CGM	INCA SHUTTLE	Maritrans	Suramérica Pacífico	Directo	1 Semanal Ruta Sur (Martes A.M.) 1 Semanal Ruta Norte (Viernes A.M.)	4 Naves	1.600

Fuente: SPRBUN

3.1.1.7 Navieras que transportan carga desde o hasta Corea del Sur.

Existen tres compañías navieras que recalcan en el Puerto de Buenaventura y se encargan de transportar la carga desde o hacia Corea del Sur, en la siguiente tabla se presentan los datos más relevantes de dichas compañías.

Tabla 6. Navieras que transportan carga desde o hacia Corea del Sur

Naviera	Zona Geográfica	País	Puerto	Viaje	Importación (días)	Exportación (días)
New ACSA	Lejano Oriente	Corea del Sur	Busan-Pusan	Directo	24	
PWS	Lejano Oriente	Corea del Sur	Busan-Pusan	Vía Colón	31	31
MXP	Lejano Oriente	Corea del Sur	Busan-Pusan	Vía Manzanillo	28	

Fuente: elaborado con base en información de Fuente: SPRBUN

3.1.2 El TLC Colombia-Corea del Sur

Las negociaciones para el TLC entre Colombia y Corea del Sur iniciaron en 2009, tras varios años de negociaciones (ver cronograma). El Tratado fue firmado por los Ministros de Comercio de ambos países en febrero de 2013 y actualmente se encuentra en proceso de aprobación por parte de los Congresos de ambas naciones (Revista Semana, 2013 a.).

El acuerdo TLC elimina los aranceles del 96,1% de los productos colombianos en Corea del Sur y del 96,7% de los bienes surcoreanos en Colombia en un plazo de diez años, lo que significa un estímulo para los productos colombianos que actualmente se venden en Corea del Sur, pues pasaran de tener aranceles que actualmente están entre el 15 y 20% a 0% una vez que el TLC entre en vigencia (Revista Semana, 2013 a.).

Actualmente, la balanza comercial con Corea del Sur es deficitaria para el país, pues en 2012 el intercambio comercial entre ambas naciones fue de 1890 millones de dólares de los cuales 1500 fueron exportaciones desde Corea de Sur con destino a Colombia, donde los renglones más importantes fueron vehículos, autopartes, maquinaria y productos tecnológicos. Colombia, por otra parte, exporta al país asiático carbón, café y metales (Revista Semana, 2013 a.).

Tabla 7. Cronograma de las negociaciones del TLC

Descripción	Sitio	Fecha
Primera ronda de negociaciones: aspectos referidos al marco general del acuerdo, al ámbito y a la estructura de las negociaciones.	Seúl (Corea)	7-9 dic./2009
Segunda ronda de negociaciones: se lograron cerrar los temas de competencia, comercio electrónico, transparencia y servicios transfronterizos	Bogotá (Colombia)	1-6 mar./2010
Mini ronda de negociaciones entre ambos países.	Los Ángeles EE.UU.	7 may./2010
Tercera ronda de negociaciones: se cerraron las negociaciones sobre obstáculos técnicos al comercio, telecomunicaciones y solución de controversias	Seúl (Corea)	14-18 jun./2010
Segunda mini ronda de negociaciones	Washington EE.UU.	6-10 sept./2010
Cuarta ronda de negociaciones: se negocia acceso a mercados para productos agrícolas e industriales, defensa comercial, inversión, entrada temporal de personas, medidas sanitarias y fitosanitarias, propiedad intelectual, compras públicas, aduanas y reglas y procedimientos de origen.	Cali (Colombia)	4-8 oct./2010
Tercera mini ronda de negociaciones	Los Ángeles EE.UU.	7-9 feb./2011
Quinta ronda de negociaciones: se cierra negociación sobre facilitación de comercio y procedimientos aduaneros.	Seúl (Corea)	10-14 oct./2011
Cuarta mini ronda de negociaciones	Chicago EE.UU.	27-29 mar./2012
Sexta ronda de negociaciones: se incluyen los asuntos pendientes de negociación	Cartagena (Colombia)	23-27 abr./2012
Séptima ronda de negociaciones	Seúl (Corea)	11-13 jun./2012
Colombia y Corea anuncian oficialmente la conclusión de las negociaciones para un TLC.	Bogotá (Colombia)	25 jun./2012
Colombia suscribe el Tratado de Libre Comercio (TLC) con Corea.	Seúl (Corea)	21 feb./2013

Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Colombia

3.1.2.1 Condiciones de acceso previstas en el TLC

El TLC firmado con Corea del Sur proporciona unas condiciones en materia de reducción y eliminación de aranceles que se van a ir implementando

gradualmente, en la tabla que se presenta a continuación se hace un breve recuento de algunos de los productos incluidos en el tratado y la manera como se irán desregulando.

Tabla 8. Condiciones de acceso previstas en el TLC firmado con Corea del S.

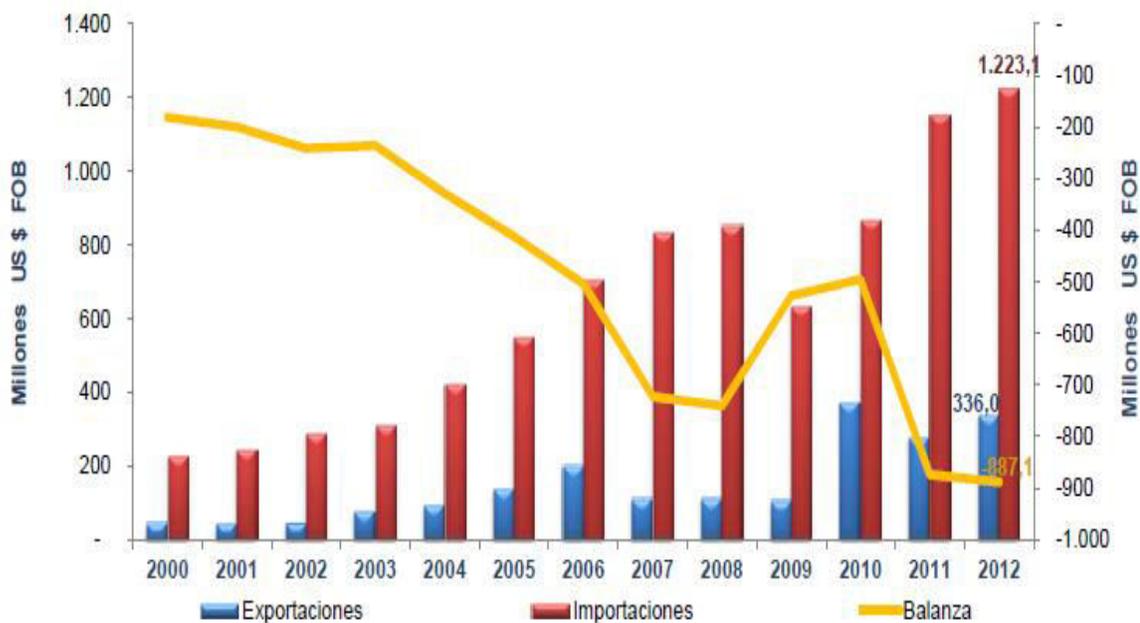
SECTOR INDUSTRIAL	
CONDICIONES DE ACCESO PARA COLOMBIA	CONDICIONES DE ACCESO PARA COREA DEL S.
<ul style="list-style-type: none"> • 98% de los bienes industriales estarán exentos de impuestos durante la implementación del tratado. • El 2% restante será exento en máximo 5 años. 	<p>De acuerdo a las importaciones colombianas procedentes de Corea en 2011:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 26% será libre de impuestos sobre la implementación del TLC. • 18% será libre de impuestos 5 años después de la implementación del TLC. • 6% será libre de impuestos 7 años después de la implementación del TLC. • 44% será libre de impuestos 10 años después de la implementación del TLC (automóviles, camiones y algunos productos de electrodomésticos). • El 3% restante será libre de impuestos 12 años después de la implementación del TLC.
OTROS PRODUCTOS, ESPECIALMENTE AGRÍCOLAS	
<p>Términos de reducción arancelaria y algunos bienes agrícolas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Libre impuestos para café verde. • Preparaciones de café: 2 y 3 años. • Flores (rosas, crisantemos, claveles): 3 y 5 años. • Bananos: 5 años. • Frutas: 5, 7, y 10 años. • Verduras: 5, 7, y 10 años. • Tabaco: 10 años. • Cigarrillos: términos de 10 y 15 años. • El azúcar y alcohol etílico: 16 años. • Etanol: 5 años. • Carne: 19 años, con cita del primer año; 9,900 toneladas y un 2% de aumento anual para cortes finos. • Cerdo: 10 y 16 años. • Avicultura: 10, 12 y 16 años. <p>Productos lácteos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Queso, crema de caramelo, leche desnatada: 10 y 16 años. • Bebidas lácteas: inmediato. • Leche en polvo: 100 Cuota fija. 	<ul style="list-style-type: none"> • 95% de los productos agrícolas coreanos serán libres de impuestos sobre la implementación del TLC

Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

3.1.2.2 Principales productos de intercambio comercial entre Corea del S. y Colombia en 2012

Como ya se había señalado antes, la balanza comercial de Colombia con Corea del Sur es deficitaria ya que el país importa muchos más bienes, de los que exporta hacia ese destino (ver figura 6).

Figura 6. Balanza comercial Colombia-Corea del S.



Fuente: DANE-DIAN

Las exportaciones colombianas hacia Corea del Sur han estado representadas especialmente por materias primas (café, carbón, minerales), mientras que las importaciones desde ese mercado han estado representadas básicamente por productos manufacturados (vehículos y maquinaria) tal y como se expone en la siguiente tabla.

Tabla 9. Principales exportaciones e importaciones colombianas hacia y desde Corea del Sur en el 2012

Exportaciones	miles US \$	Partic. %
Carbón	174.798	52,0
Café	56.425	16,8
Ferróniquel	43.406	12,9
Metalurgia	35.275	10,5
Química Básica	7.239	2,2
Resto	18.842	5,6
Total exportado a República De Corea (FOB)	335.985	100,0
Importaciones	miles US \$	Partic. %
Automotor	583.362	44,4
Maquinaria Y Equipo	297.842	22,7
Química Básica	254.613	19,4
Metalurgia	96.092	7,3
Textiles	31.979	2,4
Resto	49.188	3,7
Total importado desde República De Corea (CIF)	1.313.075	100,0
Importaciones (FOB)	1.223.087	
Balanza comercial (FOB)	-887.102	

Fuente: DANE-DIAN

Como se puede apreciar en la tabla 9 las exportaciones más representativas del país hacia Corea del Sur son las de carbón y café que juntos representan el 68,8% del total de las exportaciones realizadas en 2012. El país asiático por su parte, tiene como renglones más representativos en sus exportaciones hacia Colombia automotores y, maquinaria y equipos, que juntos tienen una participación del 67,1% en el volumen total de las exportaciones.

En lo relativo al volumen del comercio bilateral, se tiene que en el 2012 a través del modo marítimo ingresaron al país 381.912 toneladas de productos y 3.699.957 bultos de carga procedentes de Corea del Sur, mientras que en ese mismo año, el país exportó hacia ese destino (modo aéreo y marítimo) 1.940.449 toneladas de productos y 100.832 bultos de carga (DIAN, 2013).

3.1.3 Logística portuaria de Corea del Sur

Corea del Sur es un país de Asia oriental, ubicado en la parte sur de la Península de Corea, limitando al norte con la República Democrática Popular de Corea. Al

este con el Mar del Japón, y al oeste con el mar Amarillo. La superficie total de su territorio es de 98.480km² (PROEXPORT, 2012 a.).

Posee un mercado de 48 millones de habitantes y un tamaño 10 veces menor a Colombia, con un ingreso per cápita de US\$23,320, es el séptimo y quinto exportador e importador mundial de bienes, respectivamente. En Corea hay más de 9 ciudades con una población superior a 1 millón de habitantes y la densidad demográfica es de 493 personas/km² (PROEXPORT, 2012 b.).

En 2010 el LPI (*Logistics Performance Index*) del Banco Mundial, ubicó a Corea del Sur en la posición 23, entre 150 países, subiendo 3 puestos con respecto al reporte anterior elaborado en el 2007, con una calificación promedio de 3.64 (siendo 1 la peor calificación y 5 la mejor) durante el periodo evaluado. El desempeño presentado por Corea del Sur, en cada uno de los diferentes aspectos que componen el LPI, fue el siguiente:

Tabla 10. Índice de Desempeño logístico (LPI) de Corea del S. 2010

<i>Aspecto Evaluado</i>	<i>Puntaje</i>	<i>Puesto</i>
<i>La eficiencia aduanera</i>	<i>3.33</i>	<i>26</i>
<i>La calidad de la infraestructura</i>	<i>3.62</i>	<i>23</i>
<i>La competitividad de transporte internacional de carga</i>	<i>3.47</i>	<i>15</i>
<i>La competencia y calidad en los servicios logísticos</i>	<i>3.64</i>	<i>23</i>
<i>La capacidad de seguimiento y rastreo a los envíos</i>	<i>3.83</i>	<i>23</i>
<i>La puntualidad en el transporte de carga</i>	<i>3.97</i>	<i>28</i>

Fuente: *The World Bank* (2011)

Corea del Sur posee una infraestructura portuaria con más de 25 puertos que se extienden a lo largo de sus costas. Sin embargo, desde Colombia la mayoría del tráfico marítimo se concentra en Pusan (Busan). El puerto se encuentra en la parte Sur de la península, juega un rol estratégico en el comercio del país, ya que conecta el Océano Pacífico con el continente Asiático considerándolo la puerta de entrada a la República de Corea (PROEXPORT, 2012 a.).

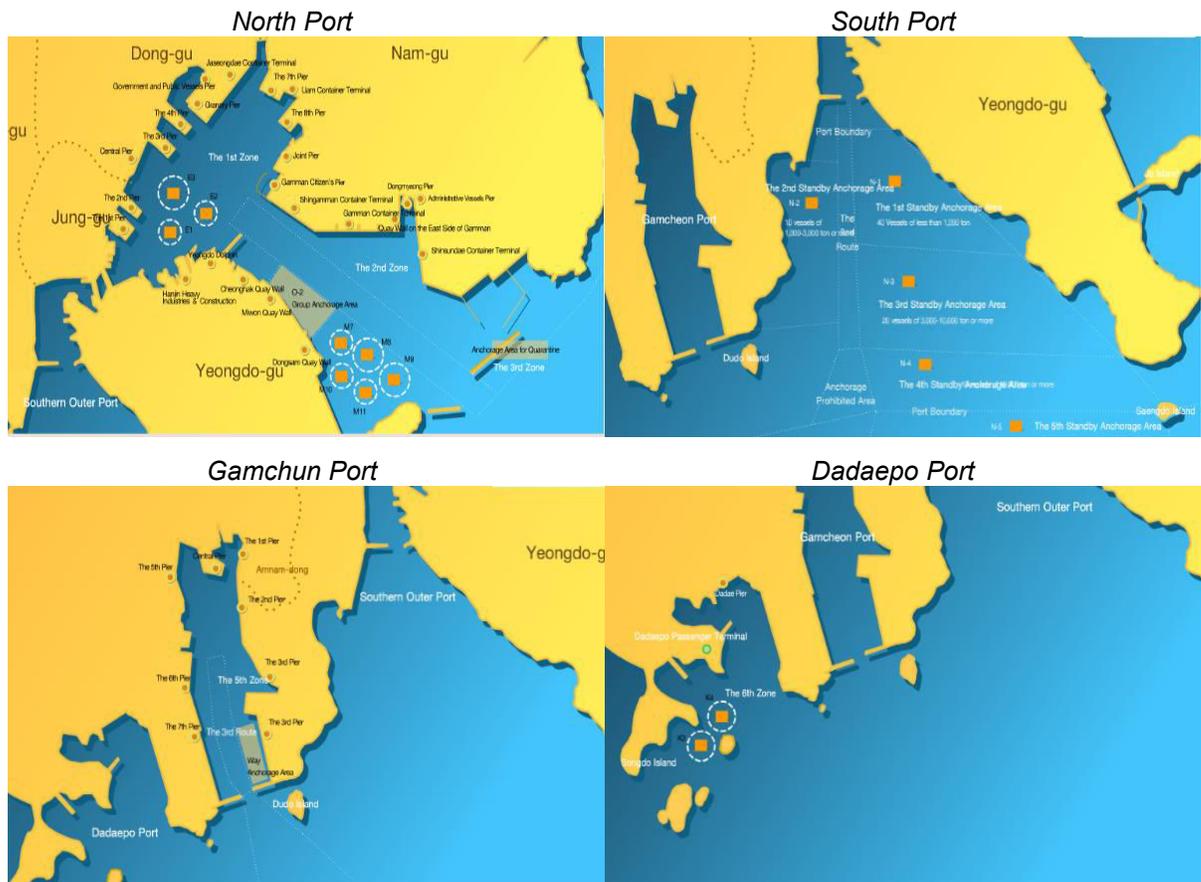
Figura 7. Puerto de Pusan

Fuente: Wikipedia (2013)

El puerto de Pusan, ocupa el quinto lugar en el mundo y es el mayor puerto de transbordo en el noreste de Asia, maneja más de 17 millones de TEU al año, y se posiciona como un puerto súper hub a través del intercambio dinámico con 500 puertos en 100 países.

Este puerto ofrece notable profundidad para dar cabida a buques de gran tamaño con más de 10.000 TEU de capacidad, y ofrece un servicio de primera clase a los clientes, con instalaciones de última generación y mano de obra cualificada.

El Puerto de Pusan es en realidad un complejo portuario compuesto por cuatro puertos: *North Port*, *South Port*, *Gamchun Port* y *Dadaepo Port* (ver figura 8). Con una capacidad de carga que permite el manejo de 91 millones de toneladas al año (Legiscomex, 2011), el puerto maneja cerca del 45% de la carga marítima de exportación y el 95% del total en contenedor, el canal de acceso al puerto de Pusan tiene una profundidad de 12,2 metros admitiendo buques de gran calado. La carga procesada en el puerto subió en 2012 un 5,2% interanual hasta más de 17 millones de TEUs. El volumen de carga de transbordo que pasa por ahí aumentó un 10,2% hasta los 8,1 millones de TEUs (RMF, 2013).

Figura 8. Puertos que conforman el complejo portuario de Pusan

Fuente: *Busan Port Authority*

Con el fin de ponderar los hallazgos realizados mediante la consulta en fuentes secundarias, dentro de este trabajo de investigación se recurrió además a fuentes primarias donde fueron entrevistados tres expertos en logística y Negocios Internacionales (ver anexos), en los siguientes apartados se procederá a dar cumplimiento a los objetivos planteados inicialmente dentro de la investigación citando la opinión de dichos expertos y recurriendo a otras fuentes.

3.2 Análisis de la situación actual del Puerto de Buenaventura de cara al TLC con Corea del Sur.

Como señalan los expertos entrevistados, la infraestructura portuaria del país no es la más adecuada, viéndose afectada por la falta de inversión en muelles apropiados para el arribo de grandes embarcaciones, una infraestructura de acceso vial deficiente que incrementa los costos logísticos y la ausencia de bodegas de almacenaje de clase mundial, a lo cual se suma la inseguridad en tanto generalmente en cercanía a los puertos, se instalan grupos armados de diversa índole para cometer ilícitos (narcotráfico, extorsión, piratería, etc.). En el presente aparatado, se realiza una descripción lo más detallada posible de la situación actual del puerto, donde se tienen en cuenta los concesionarios del puerto y las obras que han venido realizando para que el puerto sea más competitivo.

3.2.1 Concesionarios portuarios

Debido a la mala gestión de Puertos de Colombia entidad estatal que lo administraba, en la década de los noventa el gobierno nacional privatizó el puerto entregándolo bajo la modalidad de concesión a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN). Actualmente, hay otros tres concesionarios que operan en el Puerto de Buenaventura, ellos son: TCBUEN, Grupo Portuario y COMPAS. A continuación se ofrece un panorama actual de dichos concesionarios.

3.2.1.1 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN)

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. es una empresa de economía mixta, regida por el derecho privado. El 83% de su participación accionaria pertenece a empresarios privados conformados por importadores,

exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex trabajadores portuarios y personas naturales. El 15% restante está en manos del sector público integrado por la Alcaldía de Buenaventura y el 2% para el Ministerio de Transporte (SPRBUN, 2013).

Sin lugar a dudas, SPRBUN es el que mayor volumen de carga maneja y quien opera el terminal más grande, de ahí que más del 66% de la carga que pasa por la bahía de Buenaventura es manejada por la SPRBUN.

Figura 9. SPRBUN



Fuente: Unipymes

La distribución que presenta el puerto para atender la demanda se presenta en la siguiente figura donde se puede observar la distribución de los muelles del terminal marítimo, cada uno de estos muelles ha sido acondicionado para ofrecer la posibilidad de manejar carga de diferente tipo. La SPRBUN posee dos terminales especializados: el primero está especializado en el manejo de contenedores y el segundo en gráneles sólidos. Además de estos dos terminales

especializados se cuenta con dos terminales multipropósito, cada uno de estos terminales se describe a continuación.

Figura 10. Área y muelles de la SPRBUN



Fuente: SPRBUN

- **Terminal especializado de contenedores.** El terminal especializado de contenedores comprende los muelles del 2 al 8 (ver figura 10), la línea de atraque es de 1050 metros y está equipado con seis (6) grúas pórtico sobre rieles *post-panamax ship to shore* y tres grúas móvil multipropósito, cuya capacidad Máxima de Carga es la siguiente:

- Dos (2) Grúas Pórtico marca ZPMC:
 - Bajo Spreader 51.0 Toneladas.
 - Bajo Head Block 62.0 Toneladas.
 - Con Twin Lift 51.0 Toneladas
- Dos (2) Grúas Pórtico marca ZPMC:
 - Bajo Spreader 40.6 Toneladas.

Bajo Head Block 50.8 Toneladas.

- Dos (2) Grúas Pórtico marca NOELL

Bajo Spreader 41.6 Toneladas

Bajo Head Block 60.0 Toneladas

Con Twin Lift 50.0 Toneladas

- 1 Una Grúa Gottwald: 100 Toneladas
- 2 Dos Grúas Liebherr: 104 Toneladas

Eficiencia:

- Grúa Pórtico ZPMC #s 5 y 6: 35 Contenedores/Hora.
- Grúa Pórtico NOELL #s 3 y 4: 32 Contenedores/Hora.
- Grúa Pórtico ZPMC #s 1 y 2: 28 Contenedores/Hora.
- Grúa Móvil Gottwald: 18 Contenedores/Hora.
- Grúa Móvil Liebherr: 20 Contenedores/Hora.

Lo anterior, ofrece a la terminal de contenedores de la SPRBUN una capacidad de almacenaje de hasta 19.298 Teus diarios con 384 tomas para refrigerados. Esta terminal posee además 22 Grúas Pórtico de patios sobre neumáticos RTG'S para traslado, arrume y entrega de contenedores, además de ReachStaker y montacargas de diferentes capacidades para movimiento de contenedores (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., 2013).

- **Terminal especializado gráneles Sólidos.** Este terminal comprende los muelles del 10 al 12 (ver figura 10) con una línea de atraque de 525 metros, cuenta con descargadores de gráneles mecánicos y neumáticos.

Tabla 11. Descargadores de gráneles

Marca	Eficiencia
Siwertel	700 toneladas/hora
Vigan	300 toneladas/hora
Buhler	300 toneladas/hora
Miag	220 toneladas/hora

La eficiencia total de este terminal es de 1.520 toneladas de transferencia/hora con una capacidad de almacenaje en silos para más de 172.500 toneladas.

- **Terminal multipropósito.** Ubicado en el muelle 9, con una línea de atraque de 204 metros está equipado con tres grúas móviles multipropósito con capacidad para manipular hasta 104 toneladas.

Eficiencia:

- Grúa móvil multipropósito Gottwald: 18 contenedores/hora.
- Grúa Móvil Liebherr: 20 contenedores/hora.

Capacidad de almacenaje:

- Bodegas 26.653 M2
- Bodega para el almacenamiento de café 8.682 M2
- Bodega para el almacenamiento de Azúcar 20.835 M2

Capacidad de almacenaje sector externo:

- Cobertizo sector externo 8.452 M2 para inspecciones DIAN, ICA e INVIMA.
- Bodega sector externo 5.826 M2, cuenta con 7600 posiciones de estantería para consolidar y desconsolidar la carga y 10 equipos especializados.
- Zelsa sector externo 34.000 M2 incluyendo patio acondicionado para el almacenamiento de vehículos con 20.000 M2 (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., 2013).

- **Terminal multipropósito gráneles sólidos, líquidos y carga general.** Ubicado en el muelle 12 y con una línea de atraque de 190 metros, en este terminal multipropósito se hace manejo de gráneles sólidos (Carbón), gráneles líquidos y carga General.

Para el manejo de carbón el área de apilamiento es de 4.500 M² y 16.800 toneladas de peso. Para el manejo de gráneles líquidos está equipado con 14

líneas independientes y segregados para el bombeo simultáneo, con un moderno sistema contra incendio y una eficiente grúa para la manipulación de todo tipo de ductos.

- Eficiencia: 5.500 toneladas día promedio. Depende del tipo de producto y de la capacidad de bombeo del buque.
- Capacidad de almacenaje: Más de 230.000 metros cúbicos (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., 2013).

Por otra parte, a los transportadores terrestres que llegan a la SPRBUN se les ofrecen los siguientes servicios:

- Centro de Programación Terrestre – CPT: Es una alternativa por medio de la cual una empresa de transporte solicita a la SPRBUN por medios electrónicos el cargue de contenedores con cargas de importación indicando la fecha y la hora estimada. Permite una planificación y programación de los recursos para el ingreso de los camiones al terminal marítimo sin tiempos de espera confirmando la prestación del servicio también por medios electrónicos.
- Servicio de báscula: Para el pesaje de los camiones cargados y vacíos.
- Creación de visitas A-check: Realizada por las Empresas de transporte para el ingreso de los camiones al Terminal marítimo.
- Parqueadero de camiones: Interno para camiones con cargas de exportación y externo en colfecar.
- Servicio de restaurante: Localizado externamente en las instalaciones de Colfecar.
- Inspección de contenedores: Se realiza esta actividad a camiones que movilizan contenedores llenos y vacíos.
- Equipos operativos: Elevadores frontales, reachstaker y RTG para el cargue y descargue de camiones.
- SISE: Sistema Integrado de Seguridad electrónico para la trazabilidad del camión.

El puerto está dotado además de un parqueadero de exportaciones el cual cuenta con diez bahías para la inspección simultánea de igual número de camiones y con 82 bahías para parqueo de camiones. Cada bahía dispone de dos cámaras de televisión que permiten la grabación en video de la inspección que se realiza a la carga (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., 2013).

3.2.1.2 Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A (TCBUEN)

La sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A (TCBUEN) es una de las 13 terminales marítimas en las que el *Grup Maritim TCB* participa como inversionista y gestor. Este grupo es el primer operador marítimo español de terminales portuarias que opera en Colombia al igual que el Grupo GEPSA, importante inversionista y promotor de este terminal.

Figura 11. Muelles TCBUEN



Fuente: skyscrapercity.com

TCBUEN Ofrece los servicios de cargue y descargue en patio; Sistema de pesaje con básculas dinámicas y equipos de reconocimiento óptico; Almacenamiento de contenedores; Inspección de carga; Traslados de cargas a zonas aduaneras a solicitud del cliente y; manejo de carga refrigerada.

TCBUEN dispone de un muelle de atraque de 440 mts de longitud que permite alojar 2 buques feeder simultáneamente ó un buque tipo Panamax. Cuenta con una profundidad de atraque de 14 mts. en marea mínima, con una capacidad de almacenar hasta 8000 TEUS simultáneamente y para atender hasta 260,000 TEUS al año, lo que puede significar participar del 30% del mercado de contenedores de Buenaventura (TCBUEN, 2013 a.).

En el último año TCBUEN movilizó más de 2.4 millones de toneladas de carga constituyéndose en el segundo puerto en importancia de Buenaventura. En lo relativo al equipo portuario, TCBUEN cuenta con los siguientes equipos:

- 2 Grúas pórtico de muelle Post Panamax
- 7 Grúas de patio RTG
- 14 TTs Terminal Tractors
- 6 Reachstackers
- 3 ECH Empty Container Handlers
- 2 Bodegas para realizar operaciones logísticas. (Café, Carga Suelta y Azúcar)
- 2 Bodegas de Inspección de carga.
- 20 Elevadores de 6.000 y 15.000 Lb
- 150 Tomas para contenedores refrigerados.
- 19 Hectáreas para el almacenamiento de los contenedores (TCBUEN, 2013 d.).

3.2.1.3 Grupo Portuario S.A.

El Grupo Portuario S.A. es el tercer concesionario de importancia en el Puerto de Buenaventura, hace parte de la Sociedad portuaria colombiana privada de uso público, administradora del muelle 13 de la Armada Nacional en el terminal marítimo de Buenaventura.

Grupo Portuario, en su patio de contenedores y multipropósito realiza operaciones con sus empresas asociadas *BGP Containers and Logistics S.A.* e *Inatlantic S.A.*, donde presta el servicio como: Almacenamiento de contenedores llenos o vacíos; Movilización y Distribución de Mercancías; Transporte de contenedores llenos o vacíos; Reparación de contenedores; Control e inspección de contenedores y; Plataformas logísticas para todo tipo de carga. Adicionalmente la infraestructura de sus patios permite ofrecer un servicio integral a los contenedores refrigerados y Gensets entre los que se encuentran la inspección, asistencia técnica, *Pre-Trip Inspection* (Grupo Portuario, 2013). En 2012 el grupo movilizó más de 1.3 millones de toneladas de carga.

Figura 12. Muelle Grupo Portuario S.A.



Fuente: Grupo Portuario (2013)

El Grupo Portuario, opera en un área total de 42.000 mts², posee 200 metros de línea de muelle con 6 piñas de amarre y un área de 10.435 metros cuadrados en bodegas para el almacenamiento de grano sólido. Posee además un área de 8.700 mts² para acopio de carbón, 5.000 mts² de cobertizos para el almacenamiento de carga general y contenedores, y 600 mts² destinados al área de oficinas

A 500 metros del muelle, en la antigua zona franca, el Grupo Portuario posee un área de almacenamiento adicional de 37.000 mts² acondicionado para el manejo de contenedores llenos y vacíos y, para el almacenamiento de minerales sólidos como carbón. Su condición de Muelle multipropósito le permite atender las diversas actividades de la Operación Portuaria, especialmente: Gránulos Sólidos, Carga General, Carbón, Minerales, Carga Suelta, Automóviles y Contenedores (Grupo Portuario, 2013).

Su canal de acceso tiene 33.6 kms de longitud, totalmente señalizado, con una profundidad promedio de 12.5mt dependiendo de la marea, con zonas de maniobras amplias y una zona de fondeo con una profundidad variable entre 12mts y 14mts (Grupo Portuario, 2013).

3.2.1.4 COMPAS S.A.

Dentro del grupo de concesionarios del puerto el cuarto lugar lo ocupa COMPAS S.A. que es una sociedad conformada por el Grupo Argos y Southern Port Holding Inc. siendo la única red de puertos públicos multipropósito de Colombia. Con dos terminales portuarios en Cartagena, uno en Buenaventura, uno en Barranquilla, uno en Tolú y dos más, Panamá y Houston (ambas en alianza con Cementos Argos).

El terminal de COMPAS en Buenaventura ocupa el muelle 1 de la terminal de Buenaventura, con una línea de muelle de 120 metros se especializa en el

manejo de carga a granel y está localizado en Isla Cascajal, con 15.806 metros cuadrados de área, calado de 10.5 metros y capacidad de almacenamiento de 47.200 toneladas. Cuenta con sistema de transferencia mecanizado y posible acceso a la vía férrea del corredor del Pacífico (COMPAS, 2013). Con 974.000 toneladas de carga movilizadas en 2012 COMPAS ocupa el 4º lugar como puerto de importancia en la bahía de Buenaventura.

Figura 13. Muelle de COMPAS en Buenaventura



Fuente: COMPAS S.A.

El muelle de COMPAS posee la siguiente infraestructura y maquinaria

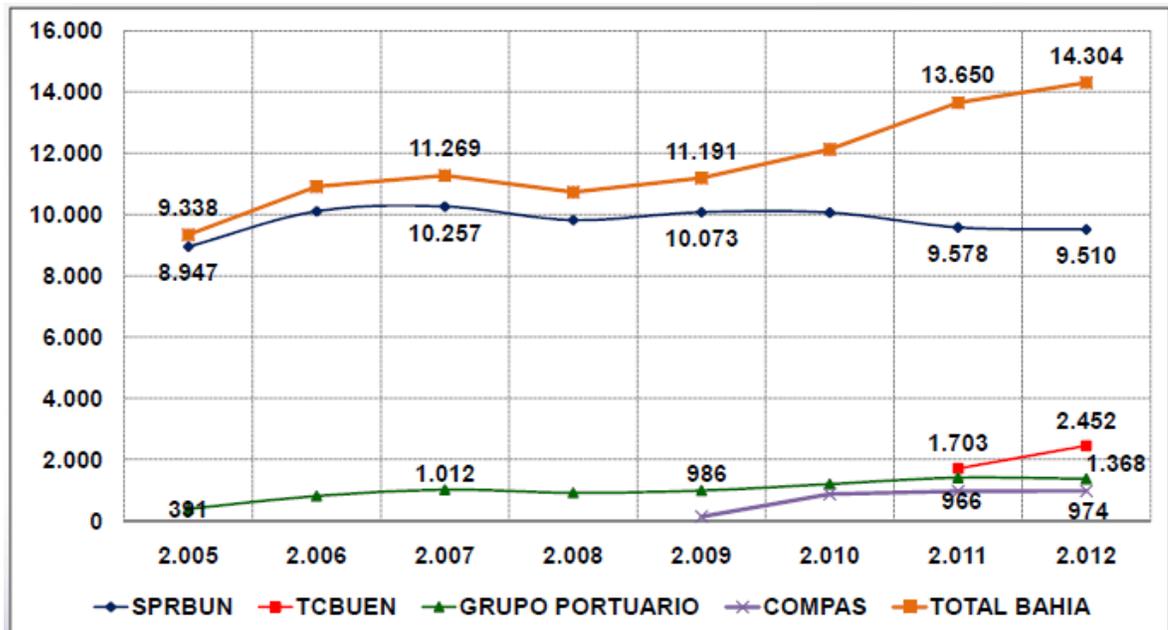
- 1 Bodega silo, con 4 divisiones, con capacidad de almacenamiento de 5.000 toneladas cada una, para un total de 20.000 toneladas.
- 4 Silos verticales, con capacidad de almacenamiento de 6.800 toneladas cada uno, para un total de 27.200 toneladas.
- 3 Bandas transportadoras de descargue con una capacidad de 300 toneladas/hora, cada una.
- 3 Básculas de paso para recibo de producto, cada una con capacidad de 300 toneladas/hora.

- 4 Básculas de paso para despacho.
- 2 Básculas camioneras de 100 toneladas de capacidad cada una (COMPAS, 2013).

3.2.2 Obras e inversiones realizadas en el puerto de Buenaventura

Sin lugar a dudas, tras la llegada del capital privado a la concesión, el puerto ha logrado avances significativos, así por ejemplo, si en 1994 el terminal marítimo movía cuatro millones de toneladas de carga al año, en 2010 empezó a mover más de 10 millones de toneladas (Revista Portafolio, 2011) y en el 2012 se movilizaron más de 14 millones, cifra que ha registrado un crecimiento constante del 7% anual en los últimos años (Legiscomex, 2013).

Figura 14. Tráfico de carga por el Puerto de Buenaventura (2005-2012) en miles de toneladas



Fuente: SPRBUN

Ahora bien, aunque como ya se ha anotado, el Puerto de Buenaventura posee cuatro concesionarios, en el presente apartado se hará especial referencia a los avances logrados por la SPRBUN, no sólo porque es la mejor dotada y la que moviliza la mayor cantidad de carga, sino porque la sociedad portuaria se ha convertido en referente del desempeño del Puerto de Buenaventura a nivel nacional y es la que actualmente está jalonando la competitividad de la región en el comercio internacional, especialmente en el intercambio con los países de la Región de Asia Pacífico donde está incluido Corea del Sur.

Para triplicar la capacidad de la terminal marítima, la SPRBUN ha realizado inversiones por más de 280 millones de dólares desde 1994 año en que recibió la concesión y en los próximos dos años realizará una inyección de capital adicional por 70 millones de dólares más. Las otras tres concesiones del puerto también han financiado obras y maquinaria por USD200 millones cada una; hasta el momento la suma del dinero dispuesto para las ampliaciones y compra de equipos por parte de los concesionarios portuarios gira alrededor de los 1.000 millones de dólares (Legiscomex, 2013).

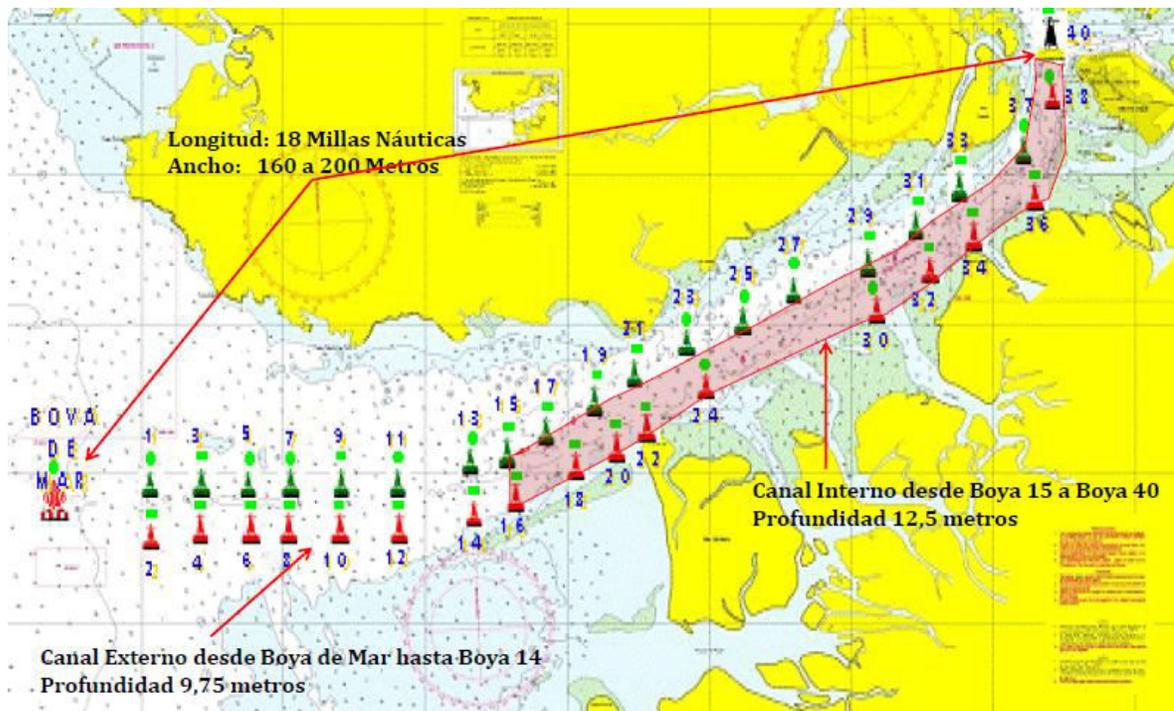
En el informe de gestión presentado a los accionistas por Domingo Chinea Barrera, Gerente General de la SPRBUN en marzo de 2013, se consignan las inversiones realizadas por el puerto para mejorar su competitividad de cara a los TLC firmados, teniendo como base dicho informe e información de los demás concesionarios, se presentan a continuación los avances más relevantes registrados por el puerto en la materia.

3.2.2.1 Dragado del canal de acceso

En 2012 la SPRBUN efectuó obras destinadas a la profundización de las vías de acceso al canal, logrando profundizar el sector externo del canal de acceso hasta 13,5 metros (marea baja) entre las abscisas K15+000 a K31+500. En el sector interno del canal de acceso al puerto de Buenaventura, localizado entre las

abscisas K0+000 a K15+000, se realizó a plenitud un dragado de mantenimiento hasta 12,5 metros (marea baja). Con esta obra, se mejoran sustancialmente los niveles de competitividad del puerto de Buenaventura “al permitir el arribo de motonaves de última generación con eslora hasta de 350 metros y calado de hasta 13.5 metros, aprovechando las ventanas de marea” (China, 2013, p. 11).

Figura 15. Dragado interno del canal de acceso



Fuente: SPRBUN (2012)

Figura 16. Obras de dragado en el Puerto de Buenaventura

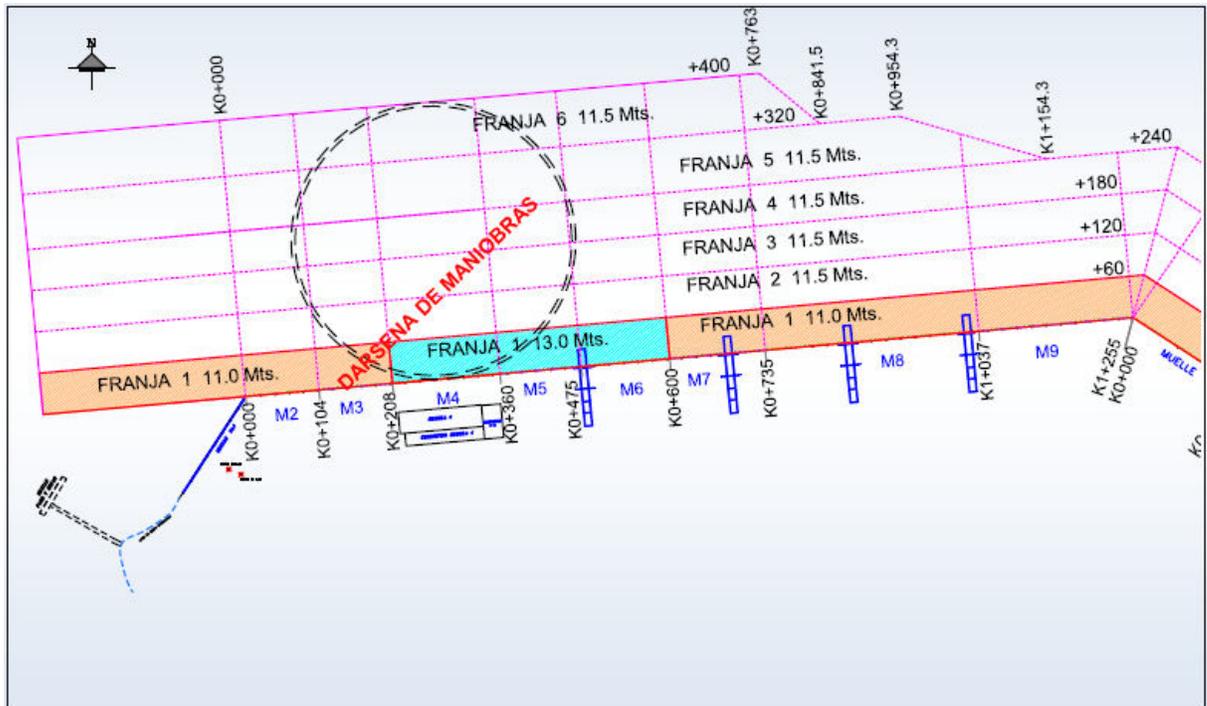


Fuente: Gerencia general SPRBUN (2013)

Entre julio y diciembre de 2012 se efectuaron además obras de dragado en franja de atraque y zona de maniobra lográndose la ampliación y profundización de la dársena de giro en el sector de los muelles 4, 5 y 6 especializados en el manejo de la carga contenerizada y algunos buques con carga general y gráneles hasta 12,5 metros en marea cero; y también la restitución de las profundidades de servicio en la Franja N° 1 entre los muelles del dos (2) al doce (12) y el muelle 14 y la recuperación de las profundidades en las franjas de maniobra hasta 11,5 metros en marea baja en el sector de los muelles graneleros.

En los atraques 4, 5 y 6 especializados en el manejo de la carga de contenedores, se recuperó la profundidad hasta 12,5 metros en marea baja, lo que hace posible atender de manera segura y sin restricciones naves portacontenedores de última generación con esloras hasta de 350 metros y calados hasta de 12 metros (Chinea, 2013, p. 12).

Figura 17. Dragado en franja de atraque y zona de maniobra de SPRBUN



Fuente: SPRBUN (2012)

Los demás concesionarios del puerto también han llevado a cabo obras de dragado, especialmente en sus zonas de atraque, la Terminal de Contenedores de Buenaventura TCBUEN por ejemplo, estuvo llevando a cabo este tipo de labores en junio de 2013 para garantizar una profundidad de 14 metros en su zona de atraque (TCBUEN, 2013 b.).

3.2.2.2 Inversión en equipos

En 2012 la SPRBUN realizó inversiones destinadas a la compra de un equipo *Ship-loader* y Bandas Transportadoras para cargue de carbón, esto con el fin de fortalecer y ampliar los servicios del recién construido muelle 14 y mejorar su operatividad actualmente, el equipo se encuentra ensamblado y a la fecha en que fue presentado el informe se hallaba en proceso de puesta en marcha.

Figura 18. Grúas Pórtico New-Panamax de la SPRBUN



Fuente: skyscrapercity.com

En febrero de 2013 el puerto adquirió dos grúas Pórtico New-Panamax en la planta del fabricante ZPMC de la CHINA (China, 2013), con un costo de 16,7 millones de dólares y una vida útil de más de 30 años, estas grúas con sus 61

metros de alcance son capaces de movilizar 45 contenedores por hora (Mundo Marítimo, 2013).

TCBUEN S.A. por otra parte, ha invertido en software para la administración de la operación, en febrero de 2013 se convirtió en el primer terminal marítimo en Latinoamérica en implementar el uso completo de la tecnología OCR y DGPS en las grúas de Muelle, grúas de Patio y Procesos de entrada y salida por Puerta, la inversión hasta la fecha asciende a USD\$3.5 Millones. La Terminal Marítima TCBUEN S.A., es una de las 10 terminales marítimas en el mundo en contar con tecnología de punta, sistema óptico de caracteres OCR y DGPS en grúas pórtico (STS), grúas de patio (RTG) y puertas (Gates) de ingreso y salida de la terminal que proporcionan seguridad a los usuarios del comercio exterior y a las instalaciones portuarias ofreciendo una mayor productividad, eficiencia y rentabilidad (TCBUEN, 2013 c.).

3.2.2.3 Inversión en infraestructura portuaria

En el segundo semestre del 2012 la empresa OPP Graneles S.A., arrendataria del Terminal Especializado de Graneles Sólidos y principal operador de productos a granel en el Terminal Marítimo que administra la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., continuó con la construcción y mecanización de la bodega “E” en la retaguardia del muelle de gráneles. Con esta obra, “se prestará una operación mecanizada de cereales con una capacidad de almacenamiento de 40,000 toneladas de gráneles sólidos y con una inversión aproximada de 8.5 millones de Dólares” (Chinea, 2013, p. 13).

Adicionalmente, se han venido realizando adecuaciones a las zonas del puerto con el fin de mejorar el servicio, en este sentido, la SPRBUN realizó en el 2012 las siguientes inversiones:

- Construcción de la viga riel lado mar, lado tierra, reforzamiento del Muelle 3, y prolongación de la viga riel lado tierra del muelle 2.
- Compra e Instalación de Bitas y Defensas en el Terminal Marítimo.
- Sustitución de losas por nuevas de mejor especificación técnica.
- Inversiones en demarcación y señalización terrestre y aérea en el terminal marítimo.

Figura 19. Obras en la bodega E



Fuente: meisa.com

TCBUEN por su parte, con una inversión de 110 millones de dólares inició obras para ampliar la capacidad de la terminal marítima a 600.000 teus las cuales se tiene previsto estarán listas para el primer trimestre de 2014 (La Republica, 2012).

En este apartado se concluye que si bien se han efectuado obras tendientes a mejorar la competitividad del puerto, es necesario ampliar la capacidad de bodegas disponibles de cara al TLC con Corea del Sur pues la carga que se espera entre al país proveniente de ese mercado es en su mayoría carga

voluminosa (maquinaria pesada y vehículos) que exigen del puerto una excelente capacidad de almacenamiento y bodegaje.

Según señala uno de los expertos entrevistados para el presente estudio, cuando entre en vigencia el TLC entre Colombia y Corea del Sur “Sumando las operaciones de importaciones y exportaciones se espera que el flujo de carga aumente alrededor del 35% para 2015”. De resultar esto cierto, para el 2015 el Puerto de Buenaventura estaría movilizandando alrededor de 19 millones de toneladas de carga, a esto se le debe sumar el 7% anual que se calcula está creciendo el flujo de carga en el puerto, la pregunta es si realmente se está preparado para estos notables incrementos.

Según los expertos, el puerto está respondiendo por ahora con la demanda, no obstante, en estos momentos si se llegara a presentar un aumento como el que se espera por la entrada en vigencia del TLC con Corea del S. lo más probable es que el puerto colapse. Para poder evitar esto, los entrevistados señalan que se debe mejorar más la infraestructura logística y aduanera.

Por otra parte, frente a la problemática de la infraestructura vial, consideran que el sistema férreo es un gran aporte para el movimiento intermodal de mercancías, de todos modos, corresponde al gobierno entrar a estudiar más a fondo este tema de vital importancia para Colombia. Lo importante en este punto, es entender que según la opinión de los expertos el puerto no se encuentra preparado para atender un incremento en el flujo de carga como el que se espera y que para conjurar la crisis, es indispensable que se tomen medidas para mejorar las vías de acceso al puerto, de lo contrario, lo más probable es que la carga que llegue al terminal marítimo se empiece a represar en las bodegas y almacenes de la terminal sin poder salir de allí por problemas con el transporte terrestre.

3.2 Falencias del terminal marítimo en temas como la infraestructura y los procedimientos logísticos.

3.2.1 Falencias de infraestructura

3.2.1.1 Canal de acceso

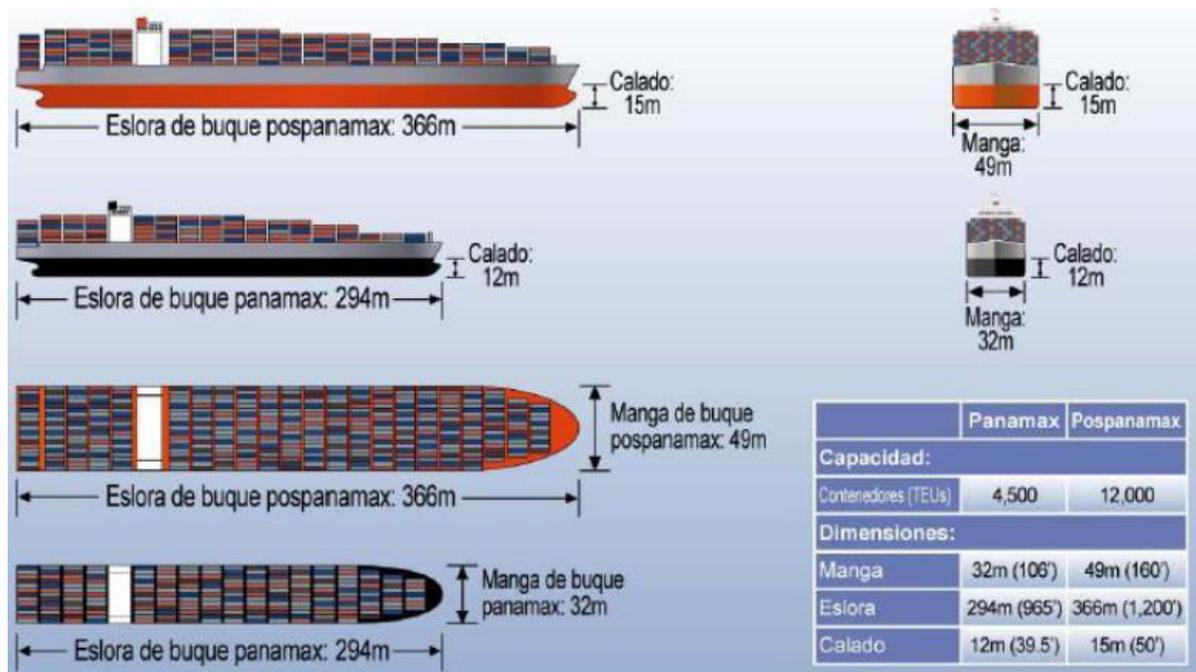
Por parte de los entrevistados consultados, no se encontró uniformidad en cuanto a la idoneidad del canal de acceso al puerto incluso uno de ellos señaló que el “Puerto de Buenaventura es de los que mejor acceso tiene para los buques a nivel internacional en Colombia”. Los otros dos expertos por su parte, no están muy de acuerdo con esta apreciación, pues consideran que pese a las obras de dragado que se han realizado en el puerto, hace falta una mayor profundidad para permitir el acceso de buques de mayor calado.

No obstante, la divergencia en la opinión de los expertos consultados es sólo aparente, pues si bien el canal de acceso al Puerto de Buenaventura después de las obras de dragado es uno de los que mejores condiciones ofrece a nivel nacional, también es cierto que la profundidad del canal no es suficiente para que en el puerto atraquen buques de mayor calado y esto es una de las falencias del puertos ya que los transportadores marítimos están inclinándose cada vez más por buques de carga de mayor calado.

En efecto, con el ánimo de alcanzar economías de escala, los transportadores marítimos están recurriendo cada vez más a la utilización de buques Pospanamax que tienen una capacidad de carga mucho mayor que la de los buques Panamax (ver figura 20). Durante mucho tiempo, los constructores navales estuvieron limitados por el tamaño Panamax, que es el buque más grande que puede cruzar el Canal, (los buques Pospanamax debido a su tamaño no pueden transitar por este canal), pero esta situación cambió radicalmente a

partir de la década de los 90 cuando la competencia en el transporte marítimo se hizo más dura y los transportistas debieron bajar costos movilizando mayores volúmenes de carga en un solo viaje. De ahí que actualmente los fletes hayan bajado y los buques más pequeños difícilmente estén registrando ganancias.

Figura 20. Comparativo entre buques portacontenedores Panamax y Pospanamax



Fuente: SPRBUN

Ahora bien, ante el inmenso volumen de buques Pospanamax que están surcando los mares del mundo y para mantenerse competitivo, el Canal de Panamá está desarrollando obras por valor de 5.250 millones de dólares para ampliar el cauce de navegación y permitir que estas embarcaciones mucho más grandes transiten por allí, este proyecto contempla además la construcción de un tercer juego de esclusas, una al lado del Atlántico y otra, al lado del Pacífico, estas obras comenzaron en 2007 y se espera que estén listas el 15 de agosto de 2014 (Revista Semana, 2013 c.).

El Puerto de Buenaventura por otra parte, a pesar de las obras de dragado que viene desarrollando, sólo alcanza una profundidad en su canal de acceso de 13,5 metros y en otros tramos de 12,5 metros, lo cual no es suficiente ya que los Pospanamax tienen un calado de 15 metros (ver figura 20) y requieren de una profundidad en el canal de acceso marítimo de por lo menos 16 metros. En este sentido, el canal de acceso aún no permite que el puerto sea competitivo, máxime cuando una de las ventajas que ofrece Buenaventura al transporte de carga marítima internacional es su cercanía al Canal de Panamá que, como ya se anotó, está ampliando el canal para permitir el tránsito de los Pospanamax.

Actualmente, la nueva generación de portacontenedores como los Pospanamax Plus, New Panamax y Triple E, tienen calados mayores de 15 metros y la tendencia es a construir cargueros cada vez más grandes, a modo de ejemplo, el porta contenedores más grande del mundo (*el Majestic*) mide casi 400 metros de largo (equivalente a cuatro canchas de fútbol), con una capacidad para transportar 18.000 contenedores de 33 metros cúbicos y pese a que solo puede atracar en un puñado de puertos de todo el mundo, las excelentes economías de escala que se logran con la embarcación han hecho que la empresa mercante danesa *Maersk* propietaria del *Majestic* haya encargado la construcción de 19 naves de este tipo que casualmente se construyen en un astillero de Corea del Sur (BBC Mundo, 2013).

3.2.1.2 Vías de acceso al puerto

Los tres expertos entrevistados para este trabajo coincidieron en señalar que las vías de acceso son el principal problema de infraestructura del Puerto de Buenaventura. En efecto, este es un problema de marca mayor para el puerto pues como señala Andrés Felipe Santos, director del Programa de Logística y Producción de la Universidad del Rosario “enviar una tonelada de carga desde Buenaventura a los Ángeles, Estados Unidos cuesta 30 dólares, mientras que el transporte de esa carga desde el mismo puerto a Bogotá cuesta 34 dólares,

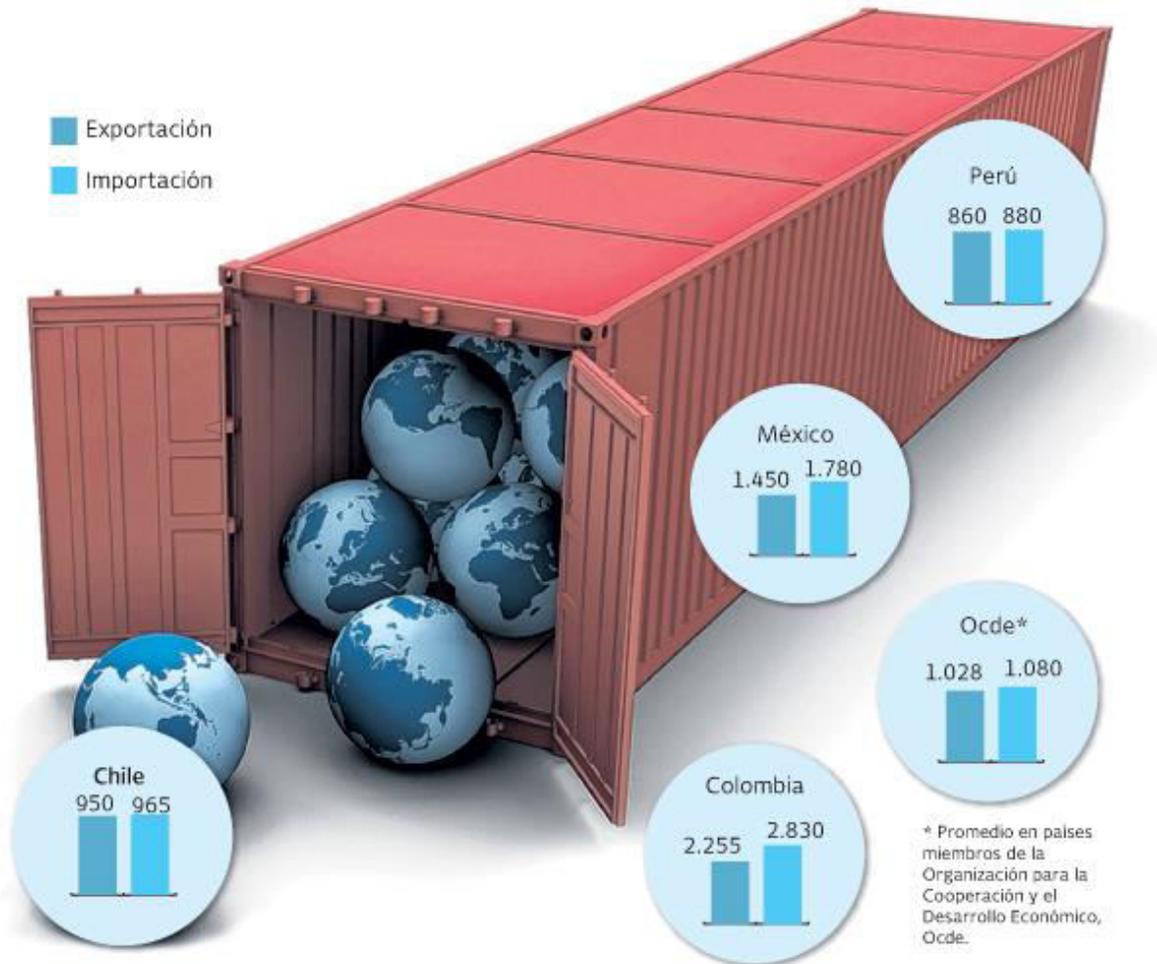
según la Asociación Nacional de Exportadores (ANALDEX)” (Revista Semana, 2013 b., p. 117). Asimismo uno de los entrevistados argumentó que “Las concesiones viales no han dado los resultados proyectados”.

Debido a las pesimas condiciones de las vías, un camión tarda aproximadamente 20 horas en llevar una carga desde el Puerto de Buenaventura hasta Bogotá, esto encarece los fletes del transporte terrestre que incluso superan los fletes del transporte marítimo, de ahí que sea más costoso llevar un contenedor de Buenaventura a Bogotá que traerlo de China, Japón o Corea al puerto del Pacífico, pues debido a que los buques son tan grandes los fletes están a muy bajos precios (Legiscomex, 2013).

Actualmente, se vienen desarrollando varias obras para mejorar la comunicación vial desde el interior hasta el Puerto de Buenaventura, no obstante dichas obras avanzan muy lentamente y en otros casos las obras ni siquiera se han contratado, como por ejemplo, el tramo de Mediacanoa a Buga, que aún no está contratado y cuya adjudicación se realizará para el año 2015, por lo que no hay esperanza de que la doble calzada esté lista antes del 2020 (Diario El País, 2013).

Los altos fletes debido al mal estado de las vías, hacen que el puerto no sea competitivo, incluso frente a países de la región como Chile y Perú, que tienen unos fletes mucho menores (ver figura 21). Los recursos destinados a infraestructura vial en los últimos 10 años no superan el 0,7% del PIB y para el presente año serán aproximadamente del 1,1% por ciento del PIB, cifra que se encuentra por debajo de la media de América Latina. Adicionalmente, un informe reciente del Foro Económico Mundial del 2012-13 sitúa a Colombia en el puesto 126 en infraestructura vial frente a un total de 144 países lo que refleja la magnitud del problema (Revista Portafolio, 2013).

Figura 21. Costo promedio de transporte en contenedor (cifras en dólares, promedio)



Fuente: Diario El País, 2013

La doble calzada Buga-Buenaventura que es un proyecto que se inició desde el 2007 presenta retrasos, hasta hace poco (2012) la obra sólo estaba ejecutada en un 50% y las condiciones del terreno dificultaban el tránsito de camiones, adicionalmente, otras vías, como la Buenaventura – Buga – Bogotá presenta falta de mantenimiento y es objeto de derrumbes que dificultan el transporte de contenedores por esa carretera. En 2006 por ejemplo, se presentó un derrumbe que cerró la vía durante 46 días en el kilómetro 26 y en 2011 otro derrumbe taponó la vía (Echeverri, 2012).

Figura 22. Estado actual obras de la doble calzada Buga–Loboguerrero–Buenaventura



Fuente: (Echeverri, 2012)

3.2.1.3 Eficiencia aduanera

En materia de logística, además de las vías, el puerto de Buenaventura tiene algunos problemas relacionados, ya no con las plataformas tecnológicas para agilizar el tránsito de la carga en el puerto, sino con las excesivas inspecciones que realizan las autoridades de aduanas y la policía antinarcoóticos que hacen que un transportador permanezca hasta 40 horas esperando que termine la inspección. Sobre las deficiencias en la aduana de Buenaventura y en general en los puertos colombianos, en el Informe Nacional de competitividad 2013-2014 se señala lo siguiente:

Aunque la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) ha buscado agilizar las autorizaciones y facilitar los trámites de comercio, ésta no se ha traducido del todo en una integración operacional de las entidades para la realización de un solo procedimiento de inspección. Si bien el proceso de inspección simultánea para la exportación de carga contenedorizada se estableció de manera obligatoria, aún no se ha implementado al 100%. Por ejemplo, no se están cumpliendo con todos los pasos que exige el sistema y en muchos casos la inspección se programa de forma manual. Igualmente, varias inspecciones no se pueden realizar el mismo día por falta de coordinación entre las entidades, lo que obliga a las empresas a almacenar la mercancía con algunos días de anticipación y genera sobrecostos a la misma. En relación con el otro tipo de carga, este requerimiento aún no se ha sistematizado. Para el caso de la inspección simultánea en importación, la legislación actual sigue sin permitir este proceso (Consejo Privado de Competitividad, 2013, p. 114).

Por otra parte, no existe un trabajo conjunto entre las entidades gubernamentales que operan en Buenaventura para extender sus horarios a 24 horas diarias, los 7 días a la semana y la agilización en los trámites exigidos por los entes de control como la DIAN, INVIMA y Policía Antinarcóticos, en muchos casos se hace manualmente y no cuentan con equipos de última tecnología como escáneres especializados que permitan hacer una revisión de la carga menos intrusiva y más ágil (Cámara de comercio de Cali, 2013).

3.2.1.4 Servicios públicos

En lo relativo al tema de los servicios públicos, Domingo Chinaa, Gerente General de la SPRBUN señala: “Es un tema muy complicado, a veces resulta difícil venderle agua a los buques que llegan porque no hay suficiente. Es poco

probable hablar de desarrollo de una ciudad cuando no hay ni agua y con una sola red de energía eléctrica, lo que detiene la inversión” (Camara de Comercio de Cali, 2012).

En efecto, el problema con el suministro de agua es el que más afecta al puerto, este servicio es prestado por la empresa Hidropacífico quien ha debido reconocer que el promedio de horas agua por día no pasa de diez y que estos problemas se vienen agudizando desde el mes de octubre cuando se presentó un derrumbe cerca a la bocatoma del río Escalerete (de donde se surte el agua) que no ha sido superado en su totalidad, de acuerdo con la entidad, se requieren por lo menos 150.000 millones de pesos para lograr mejorar las condiciones de prestación del servicio (Diario el País, 2013).

3.2.1.5 Situación social

Si bien los diferentes concesionarios del Puerto de Buenaventura desarrollan programas de inversión social, el fenómeno de la pobreza en Buenaventura es uno de los más difíciles de manejar, se considera que la tasa de desempleo es del 63% y que un 80% de la población está en situación de pobreza (Diario de Occidente, 2012). Obviamente, la situación de pobreza y desempleo generalizado que vive el puerto, contribuye a que los índices de inseguridad se disparen y terminen por afectar la actividad portuaria, especialmente al tener que incurrir en sobrecostos por la operación, además de la desconfianza que se genera en los inversores.

Aunque por el Puerto de Buenaventura entra y sale el 60% del comercio marítimo del país, lo cual le representa al municipio ingresos por más de 2 billones de pesos al año, la situación social en el puerto es bastante difícil para sus habitantes y además de la pobreza y el desempleo que deben soportar, la violencia se ha tomado la ciudad, entre 2006 y 2012 los homicidios suman más de 1.400, mientras que en el 2012 la cifra de desaparecidos fue de 113 todo ello

en el marco de la batalla que libran las Bacrim por el control de las riquezas del puerto (Molano, 2013).

3.3 Alternativas de solución a las fallas que se puedan presentar en el despacho y recepción de mercancías en el Puerto de Buenaventura.

Existen algunas alternativas que podrían contribuir a solucionar la situación del puerto de cara al TLC con Corea del Sur, a continuación se reseñan tales alternativas.

3.3.1 Profundizar aún más el canal de acceso

Se requiere que antes del 15 de agosto del 2014, cuando se estima que finalizan las obras de adecuación del canal de Panamá, el Puerto de Buenaventura haya alcanzado una profundidad de por lo menos 16,5 metros para satisfacer la demanda del mercado que se caracteriza por la utilización de unos buques mucho más grandes y con un calado de entre 15,2 y 15,5 metros.

Se resalta que debe ser antes del 15 de agosto de 2014 porque los buques más grandes (Pospanamax) que quedarán habilitados para utilizar el canal después de esa fecha, no podrán utilizar el Puerto de Buenaventura si el canal de acceso no cumple con las expectativas del buque, al respecto, es necesario señalar que si no se hace esta adecuación el puerto perdería volumen de carga pues los buques más grandes buscarán otro puerto que tenga canales de acceso más profundos.

En el último dragado que se le hizo al canal de acceso interno, se detectó que entre los kilómetros 17 y 18, hay aproximadamente 35.000 M³ de material duro en el costado Norte a partir de los 12,6 metros de profundidad de ahí que en el futuro

dragado se requerirá de la utilización de un equipo de corte de alta capacidad para su remoción.

3.3.2 Mejoramiento de las vías de acceso al puerto

Se deben mejorar las vías existentes y construir nuevas vías que permitan acceder al puerto desde cualquier departamento del interior, que son, además de grandes centros poblados, los principales clientes del puerto, donde los tiempos de tránsito no son competitivos, así por ejemplo: de Buenaventura a Bogotá o Medellín son entre 16 y 20 horas, a Cali entre 5 y 6 horas, a Manizales y Pereira entre 8 y 9 horas. En este sentido, uno de los expertos entrevistados señala que el sistema férreo resulta ser un gran aporte para el movimiento intermodal de mercancías.

Actualmente, se están realizando esfuerzos para reactivar el ferrocarril y el gobierno entregó en concesión esta vía férrea en 2012 al Ferrocarril del Pacífico (FDP) el cual ya se encuentra operando parcialmente desde Buenaventura hasta Palmira, se espera que para junio de 2014 llegue a hasta Pereira. Al finalizar el presente año, la concesión tiene proyectado mover unas 250.000 toneladas de carga y para finales del 2015 un millón, no obstante, para alcanzar esa meta es necesario que la concesión recupere una parte importante de la vía afectada por la ola invernal de 2010 y 2011, empiece a ofrecer precios competitivos y adquiera por lo menos cuatro locomotoras más (Revista Semana, 2013d.).

Colombia debe agilizar y profundizar las obras destinadas a reparar las vías férreas existentes y ampliar su cobertura donde se dé prioridad a la adecuación y construcción de la vía estándar, pues las vías férreas colombianas son angostas, lo que limita la cantidad de carga, además, en la mayoría de los países la vía angosta está en desuso, siendo reemplazada por la estándar que permite mayor velocidad y carga. Por otra parte, aunque el gobierno es consciente de que el ferrocarril es el medio ideal para transportar carga de industria pesada y alto

volumen, el país presenta un importante atraso en la materia y actualmente “hay 1.194 kilómetros de vías férreas operativas; cifra irrisoria si se compara con la de países como Argentina, que con el mismo número de habitantes, tiene más de 40.000 kilómetros” (Revista Semana, 2013 e., p. 137).

Con el mejoramiento y construcción de malla vial en comunicación con el puerto se logran dos propósitos importantes: primero, mejorar el flujo de carga que entra y sale del país a través del puerto de Buenaventura, y segundo, reducir los tiempos de tránsito lo que contribuye a disminuir los fletes y mejorar la competitividad frente a países como Perú y Chile que han logrado ventajas importantes en la región.

3.3.3 Mejoramiento de la eficiencia aduanera mediante la obtención del certificado de Operador Económico Autorizado OEA

Si bien los terminales y sociedades marítimas del Puerto de Buenaventura no tienen la facultad de cambiar las inspecciones aduaneras para hacerlas más ágiles, pueden obtener la calificación de Operador Económico Autorizado OEA, que es otorgada por la DIAN previo cumplimiento de los requisitos de ley previstos en las Resoluciones 011434 y 011435 del 31 de Octubre de 2011. Las ventajas de obtener la calificación de OEA son las siguientes:

1. Disminución del número de reconocimientos, inspecciones físicas y documentales para las operaciones de exportación, importación y tránsito aduanero por parte de la DIAN, y disminución de inspecciones físicas para las operaciones de exportación por parte de la Dirección de Antinarcóticos de la Policía Nacional.
2. Utilización de procedimientos especiales y simplificados para el desarrollo de las diligencias de reconocimiento o de inspección, según sea el caso.

3. Actuación directa de exportadores e importadores como declarantes ante la DIAN en los regímenes de importación, exportación y tránsito.
4. Reducción del monto de las garantías globales constituidas ante la DIAN.
5. Reconocimiento como un operador seguro y confiable en la cadena de suministro por parte de las autoridades de control.
6. Autorización para llevar a cabo la inspección de mercancías objeto de exportación ordenada por la DIAN y el ICA, en las instalaciones del exportador y depósito habilitado, cuando a ello hubiere lugar (Ramírez, 2013). Es de resaltar que:

Tal vez, el beneficio que mayor impacto brindará en el mediano plazo es el Reconocimiento Mutuo. Con esta figura, una empresa calificada como OEA por la Aduana de Colombia, será reconocida como tal por parte de las Aduanas con las cuales la DIAN haya realizado procesos de reconocimiento mutuo. Así las cosas una empresa OEA de Colombia que exporte a una empresa C-TPAT en los Estados Unidos, tendrá un perfil de riesgo bajo a su ingreso a territorio aduanero de ese país, traduciéndose esta situación en un menor nivel de revisiones, en un paso rápido y ágil y sobre todo en menores costos que harán más atractivo el producto Colombiano (Revista Global Trade Security, 2012, p. 5).

Hasta el mes de octubre de 2013 se habían presentado ante la DIAN 14 solicitudes para ser OEA, pero hasta el momento, en Colombia ninguna empresa está calificada como OEA, no obstante, en otros países las empresas que han logrado ser calificadas disfrutaban de múltiples beneficios que les ha representado reducir costos en la operación, durante el 2013 por ejemplo, la Unión Europea (UE) ha tenido menos controles físicos y documentales a quienes se acreditaron como OEA.

3.3.4 Mejoramiento de la red de servicios públicos

Es fundamental para asegurar la competitividad del puerto que el gobierno nacional, la Alcaldía de Buenaventura y los organismos competentes, realicen las adecuaciones necesarias para mejorar la red de servicios públicos domiciliarios.

Un puerto de talla internacional, ventana de Colombia hacia el Pacífico y que se está preparando para atender los incrementos en el flujo de carga que se generarán tras la entrada en vigencia del TLC con Corea del Sur no puede darse el lujo de no tener disponibilidad de agua para atender los buques que atracan en sus muelles, esa es una mala carta de presentación para los futuros socios comerciales asiáticos.

3.3.5 Inversión social

Con un desempleo del 63% en 2013, el Puerto debe enfocar sus esfuerzos de inversión social en proporcionar a los habitantes de Buenaventura las herramientas para que puedan salir adelante, en este sentido, la educación y el emprendimiento deberían ser las bases para mejorar las condiciones de vida de la comunidad, obviamente, esta labor también le compete al gobierno, de ahí que dichos esfuerzos deban estar articulados para lograr un mayor impacto.

Todo aquello que contribuya a mejorar las difíciles condiciones de vida de la población, redundará sin lugar a dudas en beneficio del puerto pues se está contribuyendo de paso a acallar la violencia en el puerto y disminuir los costos de seguridad.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

- Sin lugar a dudas, en el Puerto de Buenaventura se han realizado fuertes inversiones para mejorar su capacidad y lograr posicionar al puerto como uno de los más importantes del Pacífico, prueba de ello son las obras de dragado del canal de acceso, la adquisición de maquinaria y tecnología modernas, las mejoras en los muelles y bodegas, entre otros.

No obstante lo anterior, frente a la creciente importancia que ha ido adquiriendo el puerto, la firma del TLC con Corea del Sur y el énfasis que el gobierno le ha puesto a las relaciones comerciales con los países de Asia Pacífico, se deben acometer otras obras orientadas a fortalecer la logística portuaria donde la adecuación y construcción de vías serán fundamentales a la hora de asegurar la competitividad del puerto.

- En el competitivo contexto del comercio internacional, algunas de las obras desarrolladas en el puerto han sido insuficientes para asegurar su competitividad. Las principales falencias del puerto están relacionadas con el canal de acceso y zonas de atraque pues aunque en el presente año se llevaron a cabo obras de dragado, la profundidad alcanzada aún no da para atender la creciente demanda de los buques cargueros más grandes que requieren de profundidades en canales de acceso superiores a los 16 metros (el canal en estos momentos sólo llega a 13,5 metros en la parte más profunda).

Otra de las falencias detectadas está relacionada con un factor que es externo y escapa al control del puerto como son las vías de acceso y conexiones viales con las ciudades del interior, este factor es preponderante porque de ello depende en gran medida la competitividad del puerto, en este estudio estamos de acuerdo

con la opinión de los expertos entrevistados que coinciden en señalar que la principal falencia del puerto son las vías de acceso y mientras no se solucione este problema las obras que se han llevado a cabo y las que se realizarán en el futuro servirán de poco frente a la carga represada en los terminales marítimos.

Los fuertes controles a los que se ve sometida la carga en el puerto son otro factor que afecta su eficiencia, pues un camión esperando 40 horas para cargar mientras inspeccionan la carga es un exabrupto.

Las redes de servicios públicos y la difícil situación social son factores que también merecen ser atendidos puesto que de una u otra manera están ligados a la operación del puerto y afectan su competitividad.

- Las propuestas para solucionar las falencias detectadas en el puerto están orientadas a incrementar la profundidad del canal de acceso a 16,5 metros, calificar a los operadores portuarios como Operadores Económicos Autorizados, mejorar la malla vial existente y construir nuevas vías, desarrollar la infraestructura de servicios públicos con apoyo del gobierno y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Buenaventura.
- Los equipos que está adquiriendo el puerto y los que ya ha adquirido son adecuados para atender los incrementos esperados en la demanda de servicios del puerto, pero de igual forma, es necesario comprar más grúas del tipo New-Panamax para atender a los cargueros más grandes que con seguridad van a llegar de Corea del S.
- En síntesis, los dos grandes desafíos que enfrenta el puerto de Buenaventura son: aumentar la profundidad del canal de acceso y zonas de atraque, y mejorar la infraestructura vial que conecta al puerto con las ciudades del interior, esto último es fundamental ya que el mayor volumen de las exportaciones de Corea del Sur están dirigidas hacia esos mercados.

- La opinión de los expertos y la conclusión a la que llega este estudio es la de que el Puerto de Buenaventura no se encuentra preparado para asumir el reto que representa un incremento en el flujo de carga tras la entrada en vigencia del TLC con Corea del Sur. El principal inconveniente está ligado a la falta de vías de acceso al puerto, además de las falencias relacionadas con el canal de acceso al puerto, los servicios públicos, las demoras en la inspección de la carga y la problemática social de Buenaventura.

4.2 Recomendaciones

- Aumentar la profundidad del canal de acceso a 16,5 metros.
- Coordinar con el gobierno nacional para la realización de las obras de infraestructura vial que requiere el puerto.
- Llevar a cabo los ajustes necesarios para que los operadores portuarios califiquen como OEA y destrabar de esta manera, el pesado tránsito de las mercancías en el puerto.
- Articular esfuerzos con el gobierno para que en desarrollo de la política de responsabilidad social empresarial se contribuya a mejorar los servicios públicos y brindar una mejor calidad de vida a los habitantes.
- Frente a la problemática de la malla vial, se recomienda ampliamente la puesta en marcha de otras alternativas como el desarrollo de vías férreas que comuniquen el terminal con las ciudades del interior.
- Para superar el reto que representa el incremento en el flujo de carga a raíz de la entrada en vigencia del TLC con Corea del Sur, es imprescindible que además de mejorar las vías de acceso, los cuatro operadores del puerto sumen esfuerzos

para mejorar el canal de acceso al puerto y lleven a cabo ampliaciones y mejoras en las bodegas y sitios dedicados al almacenamiento de carga.

La ampliación y mantenimiento de la malla vial que comunica al Puerto de Buenaventura con las demás ciudades y la ampliación de bodegas, es fundamental en este caso debido a la naturaleza de la carga, recuérdese que las mayores exportaciones provenientes de Corea del Sur hacia Colombia estarán representadas por vehículos y maquinaria que son productos de gran volumen y que requieren de amplios espacios para el tránsito, en otras palabras, el manejo logístico de este tipo de productos es más complicado por su volumen y requiere de una mejor infraestructura.

Referencias Bibliográficas

BBC Mundo. (9 de octubre de 2013). *El problema de ser el buque más grande del mundo*. Recuperado el 28 de octubre de 2013, de Sitio web de BBC Mundo: http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/10/131008_buque_carga_majestic_dimension_wbm.shtml

Camara de Comercio de Cali. (8 de junio de 2012). *El reto de Colombia frente al TLC es la infraestructura*. Recuperado el 7 de noviembre de 2013, de sitio web de la Camara de Comercio de Cali: <http://www.ccc.org.co/articulos-revista-accion/en-primer-plano/9966/el-reto-de-colombia-frente-al-tlc-es-la-infraestructura.html>

Cámara de comercio de Cali. (3 de abril de 2013). *En busca de una mejor plataforma logística*. Recuperado el 27 de noviembre de 2013, de sitio web de la Cámara de Comercio de Cali: <https://www.ccc.org.co/revista-accion-ccc/14364/en-busca-de-una-mejor-plataforma-logistica.html>

Carmona Pastor, F. (2005). *Manual del transportista*. España: Ediciones Díaz de Santos.

Chaparría, V. E. (2004). *Obras marítimas*. España: Editorial Universidad Politécnica de Valencia.

China Barrera, D. (2013). *Informe Ejecutivo de Gestión, segundo semestre de 2012*. Buenaventura, Colombia: Gerencia General Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Colorado, L. M., & Montoya, M. (2010). *Puertos en Colombia ¿puerta o "cerca" al comercio mundial?* Bogotá: Repositorio Universidad Militar.

COMPAS. (1 de noviembre de 2013). *Terminal de Buenaventura*. Recuperado el 5 de noviembre de 2013, de Sitio web de COMPAS S.A.: <http://www.compas.com.co/es-co/instalaciones/terminalbuenaventura.aspx>

Consejo Privado de Competitividad. (2013). *Informe Nacional de Competitividad 2013-2014: Infraestructura, transporte y logística*. Bogotá: CPC.

DIAN. (2013). *Anexos estadísticas de carga de las importaciones y exportaciones en Colombia enero-diciembre y diciembre 2012/2011*. Bogotá: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Coordinación de Estudios Económicos .

Diario de Occidente. (8 de junio de 2012). *El reto de Colombia frente al TLC es la infraestructura*. Recuperado el 6 de noviembre de 2013, de Sitio web del Diario de Occidente: <http://www.ccc.org.co/articulos-revista-accion/en-primer-plano/9966/el-reto-de-colombia-frente-al-tlc-es-la-infraestructura.html>

Diario El País. (26 de Febrero de 2013). *Buenaventura, un puerto que se mueve entre dos realidades opuestas*. Recuperado el 6 de noviembre de 2013, de Sitio web del Diario El País: <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/buenaventura-puerto-mueve-entre-dos-realidades-opuestas>

Diario el País. (15 de noviembre de 2013). *Recogen firmas para que Hidropacífico mejore servicio de agua en Buenaventura*. Recuperado el 27 de noviembre de 2013, de sitio web del Diario El País de Cali: <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/recogen-firmas-para-obligar-hidropacifico-mejorar-servicio-agua-buenaventura>

Echeverri, A. (2012). *Experiencia y perspectivas de los terminales marítimos de contenedores en Colombia. La SPRBUN como facilitador de los TLC para la competitividad del país*. Bogotá: SPRBUN.

Freire, M. J., & González, F. (2009). *Tráfico marítimo y economía global*. España: Netbiblo.

Grupo Portuario. (4 de noviembre de 2013). *Servicios*. Recuperado el 4 de noviembre de 2013, de Sitio web del Grupo Portuario: <http://www.grupoportuario.com.co/index.php?seccion=servicio>

Guajardo, C. A. (1999). *Comercio internacional y globalización*. Argentina: Ediciones Jurídicas Cuyo.

Gutiérrez, J. A. (2009). Infraestructura Territorial, Economía y Negocios Internacionales en Colombia. *Revista Cuadernos de Administración* , 97-123.

Herrera, D. (2002). *Diseño de estrategias de negociación comercial para productos agroalimentarios sensitivos*. Costa Rica: IICA.

La Republica . (9 de julio de 2012). *Tcbuen invertirá US\$100 millones para ampliar su capacidad a 600.000 teus*. Recuperado el 5 de noviembre de 2013, de Sitio Web del Diario La Republica: <http://www.larepublica.co/node/14865>

Legiscomex. (17 de junio de 2013). *“El problema no está en el puerto, sino en cómo entrar y salir de él”: Domingo Chinea*. Recuperado el 1 de noviembre de 2013, de Sitio web de Legiscomex: <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/P/puerto-buenaventura-2013/puerto-buenaventura-2013.asp>

Legiscomex. (15 de enero de 2011). *Estos son los principales puertos en el manejo de contenedores*. Recuperado el 2 de noviembre de 2013, de Sitio web de Legiscomex: <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/P/Principales-puertos-manejo-contenedores/Principales-puertos-manejo-contenedores.asp?Si gaPaisExterno=Corporativo>

Llanos, N., & Mejía, C. A. (2011). *Caracterización de los procesos y procedimientos de importación en los terminales marítimos de Buenaventura*. Cali: Universidad ICESI.

Londoño, S. (2006). *Diagnostico del Puerto Marítimo de Buenaventura basada en las mejores prácticas logísticas del instituto de automatización y codificación de Colombia (IAC)*. Bogotá: Universidad de la Sabana.

Meza, Ó. E. (2008). *Puerto Buenaventura: problemas estructurales y coyunturales y su influencia en la competitividad para las empresas de la ciudad de Manizales*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia sede Manizales.

Ministerio de Industria Comercio y Turismo. (2005). ¿Por qué negociar tratados de libre comercio? En J. C. Ramírez, *Las negociaciones comerciales de Colombia; del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) a un Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos* (págs. 13-24). Chile: Publicación de las Naciones Unidas.

Molano, A. (23 de febrero de 2013). *Buenaventura, entre la pobreza y la violencia*. Recuperado el 28 de noviembre de 2013, de sitio web del diario El Espectador: <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/articulo-406499-buenaventura-entre-pobreza-y-violencia>

Mundo Marítimo. (25 de febrero de 2013). *Dos nuevas grúas arribaron a puerto colombiano de Buenaventura*. Recuperado el 3 de noviembre de 2013, de Sitio web de MundoMarítimo.com: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/dos-nuevas-gruas-arribaron-a-puerto-colombiano-de-buenaventura>

Ocampo, J. A., & Montenegro, S. (2007). *Crisis mundial, protección e industrialización*. Colombia: Editorial Norma.

PROEXPORT. (2012 a.). *Perfil de logística desde Colombia hacia Corea del Sur*. Bogotá: PROEXPORT Colombia.

PROEXPORT. (2012 b.). *Oportunidades Comerciales en Corea*. Bogotá: PROEXPORT, Colombia.

Ramírez, R. (19 de junio de 2013). *Operador Económico Autorizado*. Recuperado el 7 de noviembre de 2013, de Sitio web de la Revista Portafolio: <http://www.portafolio.co/columnistas/operador-economico-autorizado>

Revista Global Trade Security. (2012). Los beneficios del Operador Económico Autorizado en Colombia. *Revista Global Trade Security* , 4-7.

Revista Portafolio. (24 de febrero de 2013). *Sistemas de concesión vial, cuellos de botella para el TLC*. Recuperado el 7 de noviembre de 2013, de sitio web de la Revista Portafolio: <http://www.portafolio.co/economia/vias-cuellos-botella-tlc>

Revista Portafolio. (2 de abril de 2011). *Un puerto renovado, de cara a reto exportador*. Recuperado el 4 de noviembre de 2013, de sitio web de la Revista Portafolio: <http://www.portafolio.co/economia/buenaventura-se-abre-al-mundo>

Revista Semana. (21 de febrero de 2013 a.). *Colombia y Corea del Sur firman TLC*. Recuperado el 20 de octubre de 2013, de sitio Web de publicaciones Semana: <http://www.semana.com/economia/articulo/colombia-corea-del-sur-firman-tlc/334089-3>

Revista Semana. (2013 b.). El mar de leva. *Revista Semana* , 117-118.

Revista Semana. (2013 c.). Un desafío a dos océanos. *Revista Semana* , 120-121.

Revista Semana. (2013 d.). Más cerca de Asia. *Revista Semana* , 136.

Revista Semana. (2013 e.). Preparando el camino. *Revista Semana* , 137.

RMF. (11 de enero de 2013). *Tráfico de contenedores en los puertos marítimos surcoreanos aumenta a un número récord en 2012*. Recuperado el 31 de octubre de 2013, de sitio web de RM Forwarding: <http://rm-forwarding.com/2013/01/11/trafico-de-contenedores-en-los-puertos-maritimos-sur-coreanos-aumenta-a-un-numero-record-en-2012/>

Rúa Costa, C. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. España: Universitat Politècnica de Catalunya.

Sánchez, E. L., Tello, M. A., & Díaz, R. C. (2011). *¿Es el desarrollo portuario una alternativa para el crecimiento económico de las naciones?*. Bogotá: Repositorio Universidad Militar.

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (8 de octubre de 2013). *información para navieras*. Obtenido de sitio web Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. SPRBUN: <http://www.sprbun.com/>

SPRBUN. (10 de octubre de 2013). *Información corporativa: Historia*. Recuperado el 1 de noviembre de 2013, de sitio web de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura: <http://www.sprbun.com/informacion-corporativa/corporativa/historia.php>

TCBUEN. (3 de mayo de 2013 a.). *Ubicación*. Recuperado el 4 de noviembre de 2013 , de Sitio web de la Terminal de contenedores de Buenaventura: <http://www.tcbuen.com.co/es/acerca-de/ubicacion/>

TCBUEN. (2013 b.). *Informe de avance Nª 005 dragado de mantenimiento y ampliación del canal de acceso y darsena de giro de TCBUEN*. Buenaventura, Colombia: TCBUEN.

TCBUEN. (2013 c.). *Comunicado de Prensa Nª 118*. Buenaventura, Colombia: TCBUEN.

TCBUEN. (26 de noviembre de 2013 d.). *Infraestructura*. Recuperado el 26 de noviembre de 2013, de sitio web de TCBUEN: <http://www.tcbuen.com.co/es/servicios-2/equipos/>

ANEXOS

Anexo A. Formato de entrevista a expertos

Nombre Entrevistador:	Fecha:
Nombre Entrevistado:	Especialidad:

I. ESTRUCTURA PORTUARIA SOBRE EL PACÍFICO

1. ¿Cree usted que el país goza de buena infraestructura portuaria en el pacífico?

Si No ¿Por qué?

II. PUERTO DE BUENAVENTURA

2. ¿Cree usted, a grandes rasgos, que el Puerto de Buenaventura está preparado para recibir el volumen de carga que recibirá el país producto del TLC Colombia-Corea del Sur?

Teniendo en cuenta lo anterior, considera usted:

2.1 ¿es adecuado el canal marino de acceso para los buques al puerto de Buenaventura?

Si No ¿Por qué?

2.2. ¿El área y los muelles cumplen con los requerimientos?

Si No ¿Por qué?

2.3. ¿Los servicios que se prestan en el puerto son eficientes?

Si No ¿Por qué?

2.4. ¿La capacidad portuaria es la adecuada?

Si No ¿Por qué?

2.5. ¿Existe un buen manejo de los diferentes tipos de carga?

Si No ¿Por qué?

2.6. ¿Es adecuada la capacidad de almacenaje del puerto?

Si No ¿Por qué?

2.7. ¿La infraestructura vial para acceder al puerto es buena?

Si No ¿Por qué?

2.8. ¿Los equipos con que cuenta el puerto (grúas, remolcadores, balanzas, elevadores, etc.) son idóneos?

Si No ¿Por qué?

2.9. ¿Cómo considera usted que está el puerto de buenaventura comparado con otros puertos de América Latina sobre el Pacífico como son los puertos de San Antonio (Chile), Guayaquil (Ecuador)

Anexo B. Resultados entrevistas a expertos

Nombre Entrevistador:	Fecha: 28/10/2013
Nombre Entrevistado: Andrés Felipe Murillo R.	Especialidad: Logística Colcafe

I. ESTRUCTURA PORTUARIA SOBRE EL PACÍFICO

1.1. ¿Cree usted que el país goza de buena infraestructura portuaria en el pacífico?
 Si No ¿Por qué? La capacidad, la infraestructura es muy limitada y el aspecto de seguridad afectan el proceso portuario

II. PUERTO DE BUENAVENTURA

2.1. ¿La infraestructura vial para acceder al puerto es buena?
 Si No ¿Por qué? Las concesiones viales no han dado los resultados proyectados

2.2. ¿es adecuado el canal marino de acceso para los buques al puerto de Buenaventura?
 Si No ¿Por qué? Deben ampliar la profundidad para permitir el ingreso de buques de mayor calado.

2.3. ¿El área y los muelles cumplen con los requerimientos?
 Si No ¿Por qué? Tienen que ampliar la capacidad para recibir más barcos en el muelle.

2.4. ¿Los servicios que se prestan en el puerto son eficientes?
 Si No ¿Por qué? Los costos y eficiencia operativa no es acorde con los ofrecidos en otros puertos.

2.5. ¿La capacidad portuaria es la adecuada?
 Si No ¿Por qué? La capacidad actual con la que cuenta las instalaciones del puerto de Buenaventura no son adecuadas.

2.6. ¿Existe un buen manejo de los diferentes tipos de carga?
 Si No ¿Por qué? Granel y Contenedores pueden tener más espacio.

2.7. ¿Es adecuada la capacidad de almacenaje del puerto?
 Si No ¿Por qué? Suplen la demanda actual del puerto.

2.8. ¿Los equipos con que cuenta el puerto (grúas, remolcadores, balanzas, elevadores, etc.) son idóneos?
 Si No ¿Por qué? Con la llegada de las nuevas grúas la operación puede mejorar mucho mas el descargue.

2.9. ¿Cómo considera usted que está el puerto de buenaventura comparado con otros puertos de América Latina sobre el Pacífico como son los puertos de San Antonio (Chile), Guayaquil

(Ecuador) y el Callao (Perú)?

El puerto de Buenaventura con una infraestructura muy similar a la del puerto de San Antonio en Chile es un puerto de vanguardia.

III. TLC COLOMBIA-COREA DEL SUR

Teniendo en cuenta lo anterior, considera usted:

3.1. ¿Cree usted, a grandes rasgos, que el Puerto de Buenaventura está preparado para recibir el volumen de carga que recibirá el país producto del TLC Colombia-Corea del Sur?

El puerto de Buenaventura debe acondicionarse para mejorar los procesos portuarios acordes con los productos que potencialmente nos pueden exportar desde Corea. (Químicos, Autopartes, Acero, etc.)

4.1. ¿Considera usted que se verá incrementado el flujo de carga en el terminal marítimo de Buenaventura cuando entre en vigencia el TLC entre Colombia y Corea del Sur.

Gran volumen de mercancía. El puerto de Buenaventura es clave en la operación de intercambio comercial con el país asiático.

5.1. ¿Cree usted, a grandes rasgos, que el Puerto de Buenaventura está preparado para recibir el volumen de carga que recibirá el país producto del TLC Colombia-Corea del Sur?

Debe mejorar más en su infraestructura logística, aduanera. El sistema férreo es un gran aporte para el movimiento intermodal de mercancías.

Nombre Entrevistador: Juan Sebastián Arredondo Burgos	Fecha: 24/10/2013
Nombre Entrevistado: Alexander Restrepo García	Especialidad: Negocios Internacional / Logística Empresarial
I. ESTRUCTURA PORTUARIA SOBRE EL PACÍFICO	
1.1. ¿Cree usted que el país goza de buena infraestructura portuaria en el pacífico?	

Si No x ¿Por qué? Falta inversión en muelles apropiados para el arribo de grandes embarcaciones. Falta infraestructura de acceso vial al puerto que permita disminución de costos, además de Bodegas que permitan tener almacenaje de clase mundial.

II. PUERTO DE BUENAVENTURA

2.1. ¿La infraestructura vial para acceder al puerto es buena?

Si No x ¿Por qué? Se requiere vías más amplias con menos tiempo de tránsito.

2.2. ¿Es adecuado el canal marino de acceso para los buques al puerto de Buenaventura?

Si No x ¿Por qué? Falta más Calado en el puerto y hay mucha sedimentación.

2.3. ¿El área y los muelles cumplen con los requerimientos?

Si No x ¿Por qué? No si lo comparamos con otros puertos, Si, cuando miramos lo que tenemos y lo usamos en el momento.

2.4. ¿Los servicios que se prestan en el puerto son eficientes?

Si No x ¿Por qué? Hace falta que mejoren los sistemas informáticos.

2.5. ¿La capacidad portuaria es la adecuada?

Si No x ¿Por qué? Teniendo en cuenta el incremento en el flujo de comercio previsto para los próximos años especialmente de lejano oriente la capacidad portuaria no es la adecuada.

2.6. ¿Existe un buen manejo de los diferentes tipos de carga?

Si x No ¿Por qué? En las diferentes áreas de almacenamiento de carga dependiendo de su naturaleza le dan un adecuado uso a la carga.

2.7. ¿Es adecuada la capacidad de almacenaje del puerto?

Si No x ¿Por qué? Falta Mas estructura he inversión de la empresa privada.

2.8. ¿Los equipos con que cuenta el puerto (grúas, remolcadores, balanzas, elevadores, etc.) son idóneos?

Si X No ¿Por qué? Para la carga que actualmente es recibida por el puerto el equipamiento con el que se cuenta son los adecuados, y para los próximos años se espera modernizarlos aun más.

2.9. ¿Cómo considera usted que está el puerto de buenaventura frente a otros puertos de América Latina sobre el Pacífico como son los puertos de San Antonio (Chile), Guayaquil (Ecuador) y el Callao (Perú)?

Se han realizado trabajos importantes y se ha posicionado la operación en la rapidez de descargas y cargas de contenedor por hora, pero debemos ser más eficientes si queremos ser los mejores.

III. TLC COLOMBIA-COREA DEL SUR

Teniendo en cuenta lo anterior, considera usted:

3.1. ¿Cree usted, a grandes rasgos, que el Puerto de Buenaventura está preparado para recibir el

volumen de carga que recibirá el país producto del TLC Colombia-Corea del Sur? Para contar con la infraestructura necesaria va a ser necesario realizar unas adecuaciones que permitan poder soportar el incremento en las operaciones que va a sufrir este puerto.

4. ¿En qué porcentaje considera usted que se verá incrementado el flujo de carga en el terminal marítimo de Buenaventura cuando entre en vigencia el TLC entre Colombia y Corea del Sur.

Sumando las operaciones de importaciones y exportaciones se espera que el flujo de carga aumente alrededor del 35% para 2015.

5. ¿Cree usted, a grandes rasgos, que el Puerto de Buenaventura está preparado para recibir el volumen de carga que recibirá el país producto del TLC Colombia-Corea del Sur? Teniendo en cuenta que para los próximos años se espera que el volumen de las operaciones se incremente no solo con Corea del Sur sino con otros países de oriente medio, no estaría en las condiciones necesarias para poder soportar este incremento en el flujo de importaciones como de exportaciones, por lo que el gobierno deberá entrar a estudiar más a fondo este tema de vital importancia para Colombia.

Nombre Entrevistador: Juan Sebastián Arredondo Burgos	Fecha: 29/10/2013
Nombre Entrevistado: Gustavo Londoño Ossa	Especialidad: Docente Negocios Internacionales
<p>I. ESTRUCTURA PORTUARIA SOBRE EL PACÍFICO</p> <p>1.1. ¿Cree usted que el país goza de buena infraestructura portuaria en el pacífico? Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> ¿Por qué? Ha existido un abandono sobre la malla vial que viene desde tiempo atrás y que por supuesto hoy representa costos exorbitantes.</p> <p>II. PUERTO DE BUENAVENTURA</p> <p>2.1. ¿La infraestructura vial para acceder al puerto es buena? Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> ¿Por qué? Demasiados espacios que no permiten el tránsito de vehículos de carga bien por su poco espacio o por falta de pavimento.</p> <p>2.2. ¿Es adecuado el canal marino de acceso para los buques al puerto de Buenaventura? Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> ¿Por qué? El puerto de Buenaventura es de los que mejor acceso tiene para los buques a nivel internacional en Colombia.</p> <p>2.3. ¿El área y los muelles cumplen con los requerimientos?</p>	

Si No ¿Por qué? Por lo menos lo básico para atender la demanda actual.

2.4. ¿Los servicios que se prestan en el puerto son eficientes?

Si No ¿Por qué? Porque no presenta mayores dificultades desde el punto de vista operativo ni logístico.

2.5. ¿La capacidad portuaria es la adecuada?

Si No ¿Por qué? Para la demanda actual responde sin mayores dificultades.

2.6. ¿Existe un buen manejo de los diferentes tipos de carga?

Si No ¿Por qué? Es un puerto que atiende los diferentes tipos de carga con eficiencia.

2.7. ¿Es adecuada la capacidad de almacenaje del puerto?

Si No ¿Por qué? Porque la demanda actual es cubierta.

2.8. ¿Los equipos con que cuenta el puerto (grúas, remolcadores, balanzas, elevadores, etc.) son idóneos?

Si No ¿Por qué? Se ajustan a lo requerido.

2.9. ¿Cómo considera usted que está el puerto de Buenaventura frente a otros puertos de América Latina sobre el Pacífico como son los puertos de San Antonio (Chile), Guayaquil (Ecuador) y el Callao (Perú)? Un puerto competitivo pero con dificultades de acceso.

III. TLC COLOMBIA-COREA DEL SUR

Teniendo en cuenta lo anterior, considera usted:

3.1. ¿Cree usted, a grandes rasgos, que el Puerto de Buenaventura está preparado para recibir el volumen de carga que recibirá el país producto del TLC Colombia-Corea del Sur? Si bien existen estadísticas que presumen un incremento notable, de ser acertadas, el Puerto no estaría preparado

4.1 ¿Considera usted que se verá incrementado el flujo de carga en el terminal marítimo de Buenaventura cuando entre en vigencia el TLC entre Colombia y Corea del Sur. Esa es la idea, de lo contrario no tendría razón de ser asumir este tipo de compromisos

5.1 ¿Cree usted, a grandes rasgos, que el Puerto de Buenaventura está preparado para recibir el volumen de carga que recibirá el país producto del TLC Colombia-Corea del Sur? Por ahora responde a la demanda, pero de presentarse un incremento no.