



**APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA
ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES 2010-2014**

Karen Clavijo Sandoval

Lorena Mazo Osorno

Federico Osorio Duque

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín - Colombia

2016 - 1

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA
ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

**APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A
LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES. 2010-2014**

Karen Clavijo Sandoval

Lorena Mazo Osorno

Federico Osorio Duque

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:

Negociador Internacional

Director (a):

Juan Camilo Mesa Bedoya

Doctorando en Relaciones Internacionales

Línea de Investigación:

Comercio Internacional

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín - Colombia

2016 - 1

Institución Educativa ESUMER

Agradecimientos

El agradecimiento es para todas las personas que con su ayuda han contribuido en la realización del presente trabajo, en especial a nuestro asesor de grados el docente Juan Camilo Mesa Bedoya, por la orientación, el seguimiento y la supervisión continua de la misma.

Especial reconocimiento y gratitud para nuestro equipo de investigación que contribuyó a lograr los objetivos propuestos al inicio de la realización del trabajo de este trabajo de grado.

También queremos agradecer la comprensión, paciencia y ánimo por parte de nuestros familiares y amigos.

A todos ellos, muchas gracias.

Resumen

Las plataformas logísticas son la mezcla de tecnología, infraestructura, aporte de capital humano especializado y no especializado y la estructura de procesos; con estos elementos se llega a tener un perfecto movimiento y almacenamientos de bienes y servicios entre los mercados internacionales.

Este trabajo de investigación contempla un análisis comparativo entre los puertos de Colon en Panamá y Buenaventura en Colombia para identificar los aportes que hacen al crecimiento económico de sus países. Dicha información se contrasta con la situación logística tanto en tamaño, capacidad de almacenamiento, factores sociales y tributarios y la participación que tiene a nivel internacional.

Es importante tener en cuenta que el puerto de Colon cuenta con un círculo virtuoso que beneficia su desarrollo económico; y el puerto de Buenaventura se ubica en una región rezagada donde no se tiene el mismo fortalecimiento en materia logística.

Palabras clave: Puertos, Colón, Buenaventura, comparativo, economía.

Abstract

The logistics platform are a mix of technology, infrastructure and provide specialized human capital, a not specialized, and the process infrastructure; with this element achieve perfect movement and handling of goods and services into international markets.

This investigation is a comparative analysis between the Panama's Colon port and Colombia's Buenaventura port in order to identify the contribution to every economic growth. The information involves the logistics situation in terms of sizes, storage, capacity social and taxation facts are its participation worldwide.

It's important to take into account that the Colon port has a virtuous cycle that encourages its economic growth and the Buenaventura port it is located in a lagging zone in which doesn't have the same logistic strength

Keywords:Port, Colón, Buenaventura, comparative, economy.

Contenido

Lista de tablas

Lista de gráficas

Lista de abreviaturas

Introducción	1
1. Formulación del proyecto.....	2
1.1. Antecedentes.....	2
1.1.1. Estado del Arte.....	7
1.2. Planteamiento del problema.....	8
1.3. Justificación.....	11
1.3.1. Justificación teórica.....	12
1.3.2. Justificación social.....	12
1.4. Objetivos.....	13
1.4.1. Objetivo general.....	13
1.4.2. Objetivos específicos.....	13
1.5. Marco metodológico.....	13
1.5.1. Método.....	13
1.5.2. Metodología.....	14
1.6. Alcances.....	15

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA
ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

2. Ejecución del proyecto.....	16
3. Hallazgos.....	42
4. Conclusiones y recomendaciones.....	45
4.1. Conclusiones.....	45
4.2. Recomendaciones.....	47
Referencias bibliográficas.....	50

Lista de tablas

Pág.

Tabla 1: Numero de tránsitos por el Canal de Panamá.	21
Tabla 2: Principales puertos en el manejo de contenedores.	36

Lista de gráficas

Gráfica 1: Desempleo en Panamá 2006 - 2013..	20
Gráfica 1: Participación del PIB..	24
Gráfica 1: Crecimiento económico de transporte, almacenamiento y comunicaciones..	25
Gráfica 1: Movimiento de TEUs por año..	29
Gráfica 2: Productos exportados año 2013.	30
Gráfica3: Productos exportados año 2014..	31
Gráfica 2: Sectores generadores en Buenaventura 2010.	34
Gráfica4: Movimiento de contenedores en países Latinoamericanos y del Caribe.....	37

Lista de símbolos y abreviaturas

Lista de símbolos

Tn: Tonelada

TEUs: Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores

Usd: Dólar Estadounidense

Lista de abreviaturas

SPRBUN: Sociedad portuaria regional de Buenaventura.

TEU: capacidad de carga de un contenedor

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

ZLC: Zona libre de Colón

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística

ANIF: Asociación Nacional de Instituciones Financieras

PIB: Producto Interno Bruto

Introducción

La siguiente investigación se refiere al tema de la comparación económica del puerto de Buenaventura y el puerto panameño Colon, donde se puede identificar el alcance, infraestructura y aporte que generan ambos puertos para cada uno de los países pertenecientes.

La característica principal de estos dos puertos es la alta capacidad de ingreso y salida de mercancías; su infraestructura ha permitido este reconocimiento a nivel nacional e internacional. Sin embargo a lo largo de la investigación, se identifican diversas problemáticas reflejadas por variables como lo son el desempleo, la poca inversión por parte del estado y la falta de capacitación para los empleados de los puertos.

La investigación comparativa en el aspecto económico de los puertos de Buenaventura y Colon, se realiza por el interés de conocer cuál es el aporte que generan ambos puertos en la economía de cada uno de los países. Al profundizar la indagación desde el interés académico y profesional, se hace con el objetivo de identificar cada uno de los aspectos tanto negativos como positivos.

1. Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

A continuación se referencian estudios respecto a los puertos de Buenaventura (Colombia) y Colón (Panamá). Serán presentados en primer lugar los relacionados con el primer puerto en mención.

Carlos Humberto Ortiz y José Ignacio Uribe en el año 2006 desarrollaron el trabajo “Hacia un modelo de desarrollo incluyente para el Valle del Cauca” en el cual identificaron los factores por los que se está disminuyendo la competitividad económica de Colombia y particularmente del Valle del Cauca. De esta manera encuentra que todas las partes de la población no disfrutaban de los beneficios económicos y que para cambiar esto y hacer del Valle del Cauca un lugar más competitivo en el ámbito económico es necesario desarrollar obras de industrialización que involucren el capital humano y la infraestructura, al igual que la participación del estado (Ortiz & Uribe, 2007).

Nayibe Jiménez Pérez y Wilson Delgado Moreno en el año 2008 realizaron el trabajo “La política de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura”, en este se desarrollaron

las condiciones para la privatización y modernización del sector portuario, además del modelo de gestión, el cual estaba basado en la reducción de costos y la generación de empleos en el puerto de Buenaventura. Con la privatización portuaria se conseguiría disminuir los índices de desempleo, pobreza, marginalidad y violencia (Jiménez Pérez & Delgado Moreno, 2008).

En la investigación de “Los puertos públicos colombianos ante los retos del TLC” elaborado por José Barbero en el año 2006 se planteó que los costos logísticos que están implícitos en las rutas navieras de Colombia, son elevados debido a las distancias de los centros de producción y consumo, las cuales son menores para los competidores como Panamá, Ecuador y Perú brindándoles una ventaja en su cadena productiva. El puerto de Buenaventura es poco eficiente frente a los competidores, por esta razón es necesario realizar ajustes en el nivel de servicio, ampliar los accesos al puerto, incluyendo los pasos terrestres y mitigar los problemas sociales de la zona (Barbero, Mundial, & Roda, 2006).

En el análisis sobre “Buenaventura: Una Ciudad-Puerto, Globalizante, Diversa y Multicultural”, efectuado por Félix Suarez Reyes en el año 2010 se explica que Buenaventura debe ser proyectada como una ciudad del siglo XXI, convirtiéndola en la capital económica, social y cultural del Pacífico, con esto se

obtendrían beneficios urbanísticos, sociales, tecnológicos y educativos que permitan la explotación y preservación de los recursos naturales de la zona (Félix Suárez Reyes, 2010).

Alonso Valencia Llano en el año 2014 trabajó en la investigación “Los orígenes coloniales del puerto de Buenaventura”, en la cual se estudió la historia del puerto, mostrando que inicialmente fue tomado como un puerto fluvial y posteriormente paso a ser un puerto marítimo. Esta transformación tuvo implicaciones sociales y económicas, que al ser superadas hicieron del puerto de Buenaventura el único puerto del Pacífico colombiano (Valencia Llano, 2014).

Jorge Cavallazzi Vargas realizó el estudio de la situación actual de los puertos en Colombia dentro de su contexto latinoamericano y mundial mediante una “evaluación de la infraestructura logística en puertos colombianos para la importación de materia prima”, con el fin de conocer la capacidad instalada, los principales tipos de carga y sus tarifas. Teniendo en cuenta la importancia de la inversión como fuente para el desarrollo de nuevos proyectos, se profundizó en los principales proyectos tanto privados como estatales. Con la anterior información se realizó el análisis de la capacidad de los puertos colombianos y se confirmó la necesidad de realizar inversiones que permitan ampliar la capacidad de los

centros logísticos en Colombia para mantener su posición estratégica como actor en el comercio mundial (Cavallazi Vargas, 2010).

Maybe Caballero Gamez, examinó la condición portuaria de Colombia y analizar los principales puertos en el mundo como punto de comparación para sugerir posibles soluciones en las áreas más críticas y susceptibles de mejoramiento para los puertos colombianos. A su vez estudió cómo los tratados de libre comercio que tiene Colombia pueden beneficiar y afectar a los principales puertos, con el fin de conocer más afondo cada uno de los beneficios y contraindicaciones que tiene la infraestructura logística, especialmente la situación portuaria de Colombia (Caballero, 2013).

A continuación se relacionan las investigaciones encontradas a cerca del puerto de Panamá. En 2014, Pedro Heilbron desarrolló el trabajo “Logística, El poder del canal” en donde se evalúan los impactos que tendrá la ampliación del canal de Panamá. La ampliación del puerto cambiará principalmente la cara del país, modificando aspectos del transporte marítimo; esto se logrará aprovechando el sistema de puertos del país el cual es el más moderno de América Latina. Por otra parte se pretende atender buques de mayor capacidad (4.600 TEUs) y

terminar con la construcción de la Autopista Panamá-Colón, logrando así la ampliación de los servicios del portuarios (Heilbron, 2011).

El licenciado Fernando Carreira Pitti en el año 2012, desarrollo el análisis de “la ampliación del canal de Panamá y sus efectos en América Latina”. El cual tenía como objetivo principal, examinar de los efectos tanto positivos como negativos que tiene la ampliación del canal, teniendo en cuenta las consecuencias para los demás puertos del país panameño y a su vez para los puertos colombianos y los países vecinos. Además en esta investigación se estableció claramente la inversión y la cantidad en la expansión que genera la ampliación del canal, donde también se analizaron los principales componentes para la realización de estas estrategias por parte de Panamá (Carreira, 2012).

Pablo Antonio Worrell Jordan en el año 2010, estudio y desarrollo la investigación sobre “las medidas en frontera de la propiedad intelectual en la zona libre de colon”. En el cual el problema de estudio consistió en que existe una dualidad de funciones entre la Autoridad Nacional de Aduanas y la Dirección de Propiedad Intelectual de la Zona Libre de Colón, sobre quién debe aplicar los procedimientos para hacer respetar las medidas en frontera de la propiedad intelectual en la Zona Libre de Colon. Además el creciente auge económico que se

ha dado en los últimos años en Panamá, la creación de zonas procesadoras e industriales, la reversión de las áreas adyacentes al canal, así como las diversas modificaciones hechas en las leyes aduaneras y económicas dan como resultado que el incremento en el volumen de mercancía vaya en aumento tanto en importación como en mercancías en tránsito. Este último tópico da como resultado el incremento de delitos de falsificación, donde la Autoridad nacional de Aduanas canaliza todos sus esfuerzos para contrarrestar estas irregularidades (Worrell, 2010).

El programa de alcance positivo, realizó la investigación sobre “el diagnóstico del municipio de Colon” en el año 2010, donde la formulación tuvo como objetivo principal la indagación del comportamiento de la región de Colon como municipio importante del país de Panamá, a su vez se estudió claramente el porcentaje de desempleo que tiene éste, ya que es tan conocido y significativo puede ser el puerto de colon a nivel de latino América, además la infraestructura con la que cuenta este municipio panameño (USAID, 2010).

El Viceministro de comercio exterior de Panamá Pacheco Tejeira, diseño y realizó el análisis de cómo se puede ir “construyendo una plataforma logística global” donde se observó claramente la cantidad de colaboradores que

actualmente tiene este puerto. Puesto que el puerto tiene tres muelles con una capacidad de mover anualmente 2 millones de TEU'S, desde el proceso de privatización portuaria, las diferentes compañías como Hutchinson Port Holdings, MIT, Colon Container Terminal y La Autoridad del Puerto de Singaporte, han invertido más de 2 billones de USD en nueva infraestructura y mejoras. Igualmente se estudia los principales productos utilizados y manejados en este puerto (Tejeira, 2010).

1.1.1 Estado del Arte

A continuación se mencionan los estudios que relacionan el puerto de Panamá con el puerto de Buenaventura:

Jan Hoffman en el año 2000 desarrolló el artículo "El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacifico Sudamericano "en este trabajo se menciona que los países que están ubicados en la costa sudamericana del Pacifico podrían manejarse como puertos pivotes, allí es posible concentrar toda la carga proveniente del mismo país y de países vecinos, vía terrestre y marítima, gracias a esto se llevaron a cabo programas de inversión pública en infraestructura portuaria y de transporte terrestre, las cuales influyeron directamente sobre la privatización portuaria. Buenaventura gracias a su ubicación geográfica representa una

expectativa para el transporte marítimo proveniente del mercado Europeo convirtiéndose en uno de los puertos más fuertes del pacífico. Por otra parte el canal de Panamá es el principal ya que cuenta con alta cantidad de conexiones internas y alto tráfico marítimo de buques provenientes de otras partes del mundo (Hoffmann, 2000).

Juan José Bernal et al. en el año 2015 desarrollaron el trabajo de grado “Análisis comparativo del puerto de Barranquilla, Buenaventura en relación con los puertos de Chile y Colon en Panamá” En este trabajo se hace referencia a los problemas de acceso con los que cuenta el puerto de Buenaventura en los diferentes modos de transporte como el marítimo y el terrestre pero a su vez, el crecimiento en los volúmenes de mercancía trabajados para dicho puerto y el problema que esto ocasiona en cuanto a la logística de almacenamiento, al no poder contar con espacios más dimensionados para la carga y que la cercanía con la población hace que no se pueda expandir en mayor proporción . Por otro lado se analizan las variables que afectan el puerto respecto a la agilidad en sus operaciones, como lo son los documentos requeridos, infraestructura, demoras en los trámites que retrasan la operación de entrada y de salida de mercancías, haciendo alusión a la agilidad y las interconexiones que presta el puerto de Colon

en Panamá al contar con el ferrocarril, la zona libre e infraestructura que permite mayor competitividad para este puerto (Bernal, Mena, & Villalba, 2015).

1.2 Planteamiento del problema

Se desea realizar la comparación del principal puerto Colombiano ubicado en Buenaventura, con el puerto de Colón en el canal de Panamá. En ese sentido, se quiere identificar el flujo de cada uno de los puertos, el nivel de exportaciones que circulan por ellos, las materias o el tipo de mercancía que frecuentan y el crecimiento que han tenido. Se espera también comprender la razón por la cual el puerto de Colón se ha convertido en uno de los más importantes en Latinoamérica y el de Buenaventura, a pesar de ser uno de los más utilizados en Colombia en la entrada y salida de mercancías, continúa rezagado.

Es importante resaltar que el puerto de Buenaventura cuenta con graves estándares de infraestructura, debido a temas de conflicto interno del país y expropiación de bienes, situaciones que han generado inestabilidad económica y social; sin embargo, es indispensable mencionar que es el principal e importante puerto en Colombia, puesto que geográficamente es el mejor ubicado. Adicionalmente cuenta con mayores índices de ingreso y salida de mercancías tanto para la exportación e importación, a comparación de los demás puertos

colombianos, como Barranquilla, Cartagena y Santa Marta. Pero a su vez sus tiempos de tránsito y cargue son lentos.

El puerto de Buenaventura cuenta con alta capacidad de almacenamiento, y admisión de buques de todas las clases, lo cual es una variable muy llamativa para los compradores y vendedores. Sin embargo los costos de estos servicios son altos llevando al cliente a analizar su poder económico. A su vez las demoras en los tiempos de tránsito y cargue de la mercancía, es debido a que el puerto actualmente no cuenta con maquinaria de alta tecnología, el personal encargado de los procesos logísticos no se encuentra altamente calificado, lo que conlleva a la disminución en la calidad en el servicio, y al disminuir los ingresos económicos y la movilidad de mercancías. En cuanto a los altos costos de los almacenamientos, se refleja por diversas variables como lo son la volatilidad del peso frente al dólar, y los altos costos que se generan al momento de realizar las inspecciones por parte de las entidades reguladoras.

Por otro lado, el puerto de Colon en el canal de Panamá cuenta con una infraestructura sólida, puesto que es uno de los más importantes a nivel mundial. Es un puerto de alto flujo de mercancías, un punto diferenciador clave es que este puerto cuenta con personal altamente capacitado, variable diferenciadora en

cuanto al puerto de Buenaventura. Pero sus servicios cuentan con altas remuneraciones, afectando variables económicas y sociales.

Es de suma importancia tener en cuenta que el puerto de Colón tiene una gran capacidad de recibir cualquier tipo de busques, pero funciona como un puerto de tránsito, donde el almacenamiento de mercancías es escaso y no es el principal objetivo del puerto. En este las operaciones se trabajan de forma tercerizada, puesto que al contar con altos flujos de movimiento, deben contar con apoyos de otras empresas, para cumplir con cada uno de los objetivos, tanto de los empresarios como la responsabilidad del puerto. Al contar con una infraestructura de alta capacidad, con maquinaria tecnológica y personal capacitado, los servicios del puerto cuentan con costos altos, ya que estas variables son de suma importancia para el país, los usuarios y el estado, sin embargo, es importante resaltar que esto lleva a que el cliente piense claramente si es la mejor opción para el tránsito de mercancías.

Si bien ambos puertos tienen similitudes y diferencias, el interés fundamental de este trabajo es ¿conocer los aportes que realizan cada uno, a pesar de tener condicionantes en su diaria actividad logística, a la economía de

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA
ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

sus países?, toda vez que ambos son los puertos más importantes de Colombia y Panamá.

1.3 Justificación

Justificación Teórica

El fin de la investigación es la comparación del puerto de Buenaventura con el puerto de Colón, para desarrollar y establecer estrategias utilizadas por los gobiernos de cada país, para determinar por qué actualmente los mismos son considerados como los puertos más llamativos y competitivos a nivel mundial.

Esta comparación entre los dos puertos, es con el fin de identificar las diferencias existentes entre ambos puertos para así formular estrategias convenientes para el funcionamiento y competitividad de estos.

Justificación Social

Analizar cómo las estrategias utilizadas por el puerto de Buenaventura y el puerto de Colón aportan al desarrollo de la comunidad, tales como generación de empleo, el cuidado del medio ambiente y el crecimiento económico de la ciudad, país y región, teniendo en cuenta las problemáticas políticas y financieras actuales a nivel mundial.

Es importante resaltar que mediante esta investigación se quiere proponer y gestionar tácticas diferentes a las actualmente encontradas en cuanto al desarrollo social que ayuden al fortalecimiento de los puertos analizados.

Justificación Personal

Con el desarrollo de este trabajo se busca incrementar el conocimiento adquirido durante el transcurso de los estudios profesionales, para así aplicarlos a los aprendizajes en la investigación tanto para el crecimiento personal como para el laboral y formativo, aprovechando al máximo de la información recolectada. Para ponerla en práctica en el día a día laboral y cotidiano.

1.4 Objetivos

1.4.1 *Objetivo general*

Analizar el aporte del puerto de Colón (Panamá) y el puerto de Buenaventura (Colombia) a la economía de sus respectivos países en el periodo 2010-2014.

1.4.2 *Objetivos específicos*

- Identificar el aporte del puerto de Colón a la economía panameña en el periodo 2010-2014.
- Identificar el aporte del puerto de Buenaventura a la economía colombiana en el periodo 2010-2014.
- Contrastar el aporte económico que generaron ambos puertos a la economía de sus respectivos países.

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método

Para la presente investigación se emplea el método de investigación exploratorio y descriptivo, ya que se hace un razonamiento de lo particular a lo general, tomando los aportes que hacen los puertos de Colón y Buenaventura para luego obtener conclusiones sobre los impactos en su respectivas economías.

El método exploratorio se realiza cuando existe poca información o se desconocen datos sobre el objeto de estudio, lo que ayudará a definir mejor las preguntas de la investigación. Mientras el método descriptivo tiene como finalidad hacer un diagnóstico del tema que se está indagando por medio de la interpretación y el análisis de texto o teorías.

1.5.2 Metodología

Recolección de información Secundaria:

Este trabajo está planteado como un análisis documental para comparar las repercusiones en la economía que tienen los puertos de Colon y de Buenaventura en sus respectivas regiones. Se recolectará información de internet y libros, y adicionalmente se investigara en tesis académicas, informes y contenidos históricos, que permitan brindar los datos suficientes para dar respuesta al enfoque de estudio.

Recolección de información Primaria:

A razón de que no se tiene un trabajo de campo concreto, la fuente principal será la información de estudios y estadísticas recientes de las autoridades gubernamentales de cada país, al igual que se tendrán en cuenta diferentes gráficas, listas y tablas que ayuden a interpretar los datos de manera cuantitativa y cualitativa para lograr una correcta interpretación de las contribuciones que hacen los puertos de Colon y de Buenaventuras a sus mercados.

1.6 Alcances

La delimitación de esta investigación parte de la realización de un análisis sobre los aportes del puerto de Colon en Panamá y el puerto de Buenaventura en Colombia a la economía de sus respectivos países, dicho estudio estará comprendido entre los periodos del 2010 al 2014, situando indicadores que permitan la interpretación de la información de un año a otro.

Se efectuará una comparación entre los dos puertos teniendo en cuenta su infraestructura logística y el flujo de mercancías, al igual que la importancia que tienen a nivel mundial para la competitividad en los mercados, tomando los impactos más relevantes para el crecimiento de sus economías.

Este investigación se llevó a cabo durante aproximadamente cinco (5) meses durante los cuales se trató de identificar las contribuciones que cada centro logístico le hace a la economía de su nación.

2. Ejecución del Proyecto

Partiendo desde la comprensión sobre puertos marítimos, se puede entender qué son nodos de transporte que representan los patrimonios logísticos y que se encuentran ubicados estratégicamente para favorecer el intercambio internacional de bienes. De esta manera se conciben como un espacio específico permitiendo la conectividad entre el medio marítimo y el terrestre, obviamente entre uno y el otro se alberga ciertas zonas de operaciones que ayudan a una eficiente gestión (Trade & Logistics Innovation Center, 2011).

No todos los puertos marítimos cuentan con las mismas capacidades en infraestructura, tecnología y potencial humano, lo que presenta diferencias en cuanto a la capacidad de almacenaje, competitividad en fletes (costos y garantías) y tiempos de trayectos, estabilidad y flexibilidad de materias transportables. Por esto es que algunos puertos alcanzan un crecimiento más sostenible en el tiempo, promovido por diferentes factores (Cousteau, Jack, 2013).

Ahora se analizará los efectos en las economías panameñas y colombianas, con relación a sus principales puertos.

2.1 El puerto de Colón y la economía panameña

El sector portuario se ha convertido en uno de los influyentes más importantes en el crecimiento de Panamá, siendo así uno de los eslabones en el sector logístico internacional.

La historia del puerto de Colón se inicia en el año 1994, cuando el Grupo Evergreen decidió apostarle a un moderno centro logístico y planteó un proyecto estratégico y viable al gobierno de Panamá; donde en el año de 1997 se inicia las operaciones Colon Container Terminal S.A. ofreciendo al comercio internacional una nueva plataforma para la distribución de carga. Este proyecto se ejecutó en tres (3) fases en las cuales buscan la ampliación por medio de la construcción de muelles que pudieran almacenar un área más grande de contenedores y mercancías (Colon Container Terminal, 2009).

En el informe de la pasantía acerca de la “Zona Libre de Colon, Referente Comercial de América” (2014), los autores hacen referencia que desde que se hizo la construcción del puerto de Colon esta terminal se ha convertido en un lugar fundamental para el transbordo de carga entrante y saliente hacia y desde la zona libre de colon. Esta zona tiene una cantidad de acceso de rutas marítimas lo que le otorga gran privilegio para el comercio internacional y al igual que el Canal de

Panamá, son plataformas que impulsan el desarrollo creciente y sostenido de la economía de este país, facilitando y garantizando las transacciones del comercio exterior con el resto del mundo; adicional tienen una disposición logística que garantiza sus operaciones y proyecta una imagen de confianza y seguridad para la atracción de los inversionistas extranjeros, brindándoles beneficios tributarios y aduaneros, que se ven representados en mejores costos. (Mercado, Quintero & Quintero, 2014)

Contar con este privilegio al tener una economía abierta al comercio internacional le permite a Panamá fortalecer diferentes sectores que se apoyan en la inversión extranjera, como es el caso del sistema financiero, comercio de bienes y servicios, transporte y almacenamiento, tecnología y comunicación, industria manufacturera y servicios públicos; fenómeno que es promovido por las políticas de incentivos y zonas económicas especiales. (Proinvex Panamá, 2015)

Desde que se empezaron a otorgar las concesiones para inversiones privadas la actividad económica del Puerto de Colon ha tenido un crecimiento sostenible en la movilización de TEUs¹ anuales, en promedio de 21%, donde con las inversiones privadas han llevado a hacer del puerto uno de talla mundial,

¹TEUs: Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores

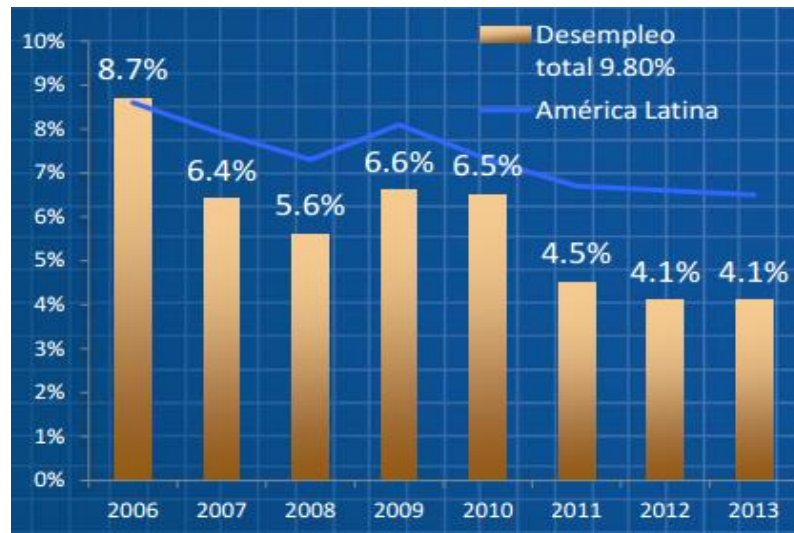
dinamizando el sector logístico panameño, teniendo el canal como su base principal, donde hay una completa logística en transportes y sus conexiones como lo son sus carreteras, ferrocarril, aeropuertos y la capacidad para atender cualquier tamaño de buques (Rodríguez, 2011).

Otra fuente de crecimiento que ha tenido se basa en la zona libre de Colon que es la segunda con mayor área del mundo y que ha llevado a que se instalen grandes empresas de todas partes convirtiendo este puerto como un punto de distribución para América Latina. Esta instalación se interpreta como inversión de empresas privadas que hacen en este país, así lo explica el Banco Mundial al expresar que Panamá se mantiene como líder en crecimiento económico interno donde la IED creció en un 26% durante el primer semestre del 2014 en comparación al mismo periodo del año 2013, lo que se traduce en la confianza de los inversionistas y el buen desempeño que tiene la economía panameña (Secretaría de Asuntos Económicos y Competitividad, 2014)

El aporte que el puerto de Colon genera para la economía panameña se basa en mantener lo que ha logrado hasta ahora, el convertirse en un gran centro logístico. Sus zonas libres atraen inversión extranjera y altos niveles de consumo para el país, pero lo que más se resalta es el empleo que genera. Lo que se

puede evidenciar con los índices de desempleo presentado por el director de programación de inversiones Norman Luis Arauz (2014), en su informe sobre “La Brecha de infraestructura en Latinoamérica y el Caribe Caso de Panamá”

Gráfica 1: Desempleo en Panamá 2006 - 2013



Fuente: Contraloría General de la República y OIT

En la gráfica 1 se logra interpretar que el desempleo en Panamá va disminuyendo presentando niveles de “pleno empleo”, teniendo en cuenta el periodo abarcado para esta investigación donde en el año 2010 se observa un nivel de desempleo del 6,5% pero para los años siguientes se da un descenso presentando niveles inferiores al 4,6%. Lo que se puede asociar con que en el

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

país gracias al dinamismo de sus sectores económicos se logra combatir este factor.

Las zonas libres ofrecen ventajas para los que se desean establecer allí como lo son los beneficios fiscales en el 0% de impuestos, 0% impuesto en la facturación, 0% en aranceles y cuotas, el encontrar todo en un mismo punto, agilidad para el despacho, la accesibilidad con la cuenta para lugares como Asia, África, Europa, Australia (Zonalibreinfo, n.d.).

El gobierno durante el periodo de los años 2010 a 2014, explica que la ZLC tiene un impacto favorable en la generación de empleo proporcionando 30 mil empleos directos y más de 60 mil indirectos, lo que ayuda al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes; zona franca que también se encuentra ligada al incremento de las importaciones y exportaciones, a la participación del producto interno bruto en la economía nacional y a la dinamización de las actividades de construcción con el fin de ampliar la capacidad física para el desarrollo de las operaciones logísticas (Colón Free Zone, 2010).

Para el año 2014, el Canal de Panamá registró un total de 13,482 tránsitos de naves de alto y pequeño calado comercial, que transportaron 225.0 millones de

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

toneladas de carga larga y generaron peajes totales que alcanzaron los USD 1,910.3 millones (Logistics Innovation & Research Center, 2012) .

Tabla 1. Numero de tránsitos por el Canal de Panamá 2010-2014

Año fiscal	Número de tránsitos	Peajes	Toneladas largas de carga
2014	13,482	1,910,256,973	224,884,091
2013	13,660	1,849,679,052	209,884,569
2012	14,544	1,852,409,775	218,054,902
2011	14,684	1,730,052,192	222,357,111
2010	14,230	1,481,962,773	204,854,465

Fuente: (Logistics Innovation & Research Center, 2012)

Para el año 2012 obtuvo un 24% de crecimiento en la cantidad de TEUs manejados donde el 69.0% de esta cantidad fue trasbordada y 10.3% se quedaron en la zona libre de colon.

En el año 2013 creció la cantidad de TEUs trasbordados al 71 % mientras que para el año 2014 tuvo un crecimiento en la cantidad de TEUs de 18.8% donde el 64.2% de la mercancía fue trasbordada (Logistics Innovation & Research Center, 2012).Lo cual es algo de suma importancia para la economía del país y el reconocimiento a nivel mundial.

El centro de trasbordo de las Américas, el puerto de Colon, tiene implementado una política de calidad que se refleja en el aumento de sus operaciones como bien lo detalló Logistics Innovation & Research Center; política que actúa en pro de responder la demanda de los clientes y los capitalistas que ejecutan sus transacciones por medio de Colon Container Terminal, quienes promueven un servicio de primera categoría en el transporte de carga internacional, fundamentándose, satisfacción de clientes, mejoras continuas, operaciones seguras, optimización de la productividad, promoción del entrenamiento en tecnología, minimizar los daños en la carga al igual que los tiempos entre los procesos y los accidentes laborales. Con esta política de calidad el puerto de Colón llega a alcanzar un alto nivel de competitividad con las demás terminales encargados del transporte marítimo, que también cuentan con estándares ideales para responder a las necesidades de los capitalistas.(Colon Container Terminal, 2009).

Agregando a su estrategia de calidad, los estudiantes (Calle, Castañeda & Galvis, 2015) en su trabajo sobre el “Estado de la infraestructura logística del Puerto de Buenaventura en relación al puerto de Colón”, exponen que el puerto de Colón integra un sistema de seguridad sistemático que permite manejar su propios infraestructura de seguridad, con personal idóneo para desempeñar estas

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA
ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

funciones y que mantengan esta terminal al margen de las actividades ilegales; un circuito cerrado de televisión que monitorean constantemente la zona portuaria, complementado con un sistema ciclístico y un bote de patrullaje que protege todos sus alrededores.

En Panamá una de las actividades con mayor participación en el PIB es el transporte y las comunicaciones, para el 2013 la participación de cada sector se representaba de la siguiente manera:

Grafica 2: Participación del PIB a 2013



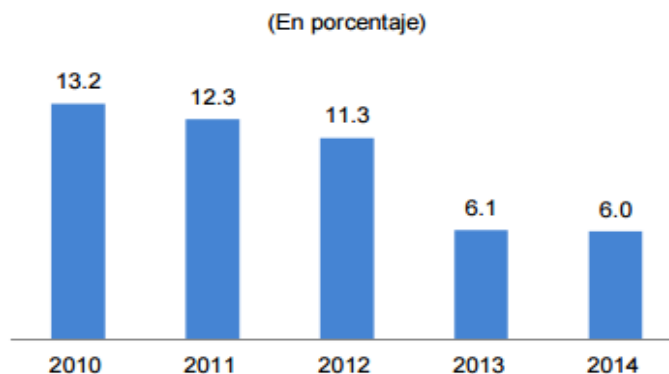
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo de Panamá

Con relación a esta información económica el Ministerio de Economía y Finanzas en su informe Económico y Social (2014), indican que el crecimiento económico de Panamá para el año 2014 fue del 6,2%, donde las actividades con mayor crecimiento fueron la pesca (19,6%), la construcción (14,9%), la explotación de minas y canteras (12,5%), actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler

(9,7%) y el transporte, almacenamiento y comunicaciones (6,0%) donde se incluye el tránsito aéreo, los puertos marítimos y el Canal (MEF, 2014, p.24).

A continuación, se expone la evolución en materia de transporte donde están incluidos los puertos marítimos:

Grafica 3: Crecimiento económico de transporte, almacenamiento y comunicaciones



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo.

Se observa una disminución durante los últimos años, que obedece a la interrupción de los servicios en la ruta Asia – Costa Este de Estados Unidos. Mas sin embargo el puerto en último periodo analizado movilizó 82.5 millones de toneladas incrementando la carga a granel en un 10,6% y contenedorizada en 2,6%.

2.2 El puerto de Buenaventura y la economía colombiana

En la actualidad el transporte marítimo de Colombia está integrado por tres tipologías de plataformas logísticas: los muelles privados, estos realizan actividades de comercio exterior; los especializados, que se encargan de las exportaciones de bienes como el petróleo, el carbón y el banano; y las sociedades portuarias regionales son para la movilización dentro y fuera del país. En este último se ubica el puerto de Buenaventura y Barranquilla que cuentan con terminales multipropósito, y Cartagena con el transporte de contenedores (Pérez, 2007, p.15).

La sociedad portuaria regional de Buenaventura es considerada como la terminal marítima más importante del Pacífico de Colombia que conecta al nororiente de la bahía con el canal de Panamá. La actividad portuaria de esta plataforma se constituyó a finales del año 1993 como una empresa de economía mixta, donde la mayor parte pertenece a capital privado; el 83% es de empresarios privados, el 15% está a cargo del sector público administrado por la Alcaldía de Buenaventura y el 2% en manos del Ministerio de Transporte. A raíz de su dimensión en infraestructura es el puerto con mayor participación en el comercio exterior en Colombia y representa el 50% de la carga del territorio nacional (SIC, 2014, p.29).

Pero aunque el puerto de Buenaventura es una de las plataformas marítimas realmente significativa en el país, este presenta ciertas desventajas con los puertos del pacífico, al tener deficiencias en el movimiento interno de bienes al no contar con la capacidad adecuada para responder a la demanda de sus clientes a causa de problemas como la poca profundidad del puerto para el ingresos de buques con volúmenes, y a su capacidad de movilización y almacenaje (Calle, Castañeda & Galvis, 2015).

Teniendo en cuenta de que la terminal de Buenaventura cuenta con serios problemas en la región, las inversiones de recursos privados y públicos han logrado que este duplique el tráfico de carga empezando así con un aporte al país en el tema de impuestos, sumando la competitividad y la atracción que genera este puerto en el litoral pacífico. Claramente lo explican las administradoras de la Universidad del Rosario en su “Diagnóstico de la situación Portuaria de Buenaventura para realizar Comercio Asia Pacifico”: Hoy por hoy el puerto moviliza cuarenta (40) contenedores por hora, lo que indica que se ha presentado un desarrollo en la infraestructura y la tecnología con el fin de mejorar la eficiencia en que cada uno de los procesos logísticos que se ejecutan dentro de instalaciones de la zona; esto complementado con la reducción de costos que se

ha presentado del 52% en sus tarifas, trasmite un entorno de mejora en productividad y competitividad. (Escobar, Suarique & Sotelo , 2012, p.108)

Para fortalecer el crecimiento económico en la región el Puerto de Buenaventura se enfrenta a significativos cambios con los tratados de libre comercio, como es el caso del acuerdo con Estados Unidos, donde la Sociedad Portuaria se ve obligada a implementar estrategias enfocadas al fortalecimiento de la competitividad a nivel regional, ya que este convenio ocasiona un crecimiento en las importaciones y exportaciones y en la capacidad actual del tránsito de mercancía, para lo cual deben incluir proyectos que contengan las siguientes tácticas: “crecimiento en el tráfico portuario de carga contenerizada y de grandes sólidos; competitividad en las importaciones desde Estados Unidos; incremento de las exportaciones de productos manufactureros colombianos hacia Estados Unidos”. Dichas estrategias deben ir organizadas por dos puntos clave para el desarrollo del puerto “Capacidad y Eficiencia” (Escobar, Suarique & Sotelo , 2012, p.108).

Al enlazarse con los aspectos de la globalización y de las relaciones internacionales, Colombia experimenta una competitividad donde para Buenaventura ha sido complejo ya que es 30% exportaciones y 70%

importaciones, actividad generada por los TLC, pero si no hubieran estos acuerdos no se contaría con suficiente dinamismo para tener un progreso en la región y para llegar a estar en los mismos niveles de capacidad frente a puertos de otras naciones (García, 2013).

Según el Banco de la Republica, las actividades que mueven la economía en la ciudad de Buenaventura son las actividades agropecuarias, servicios, comercio, industria, turismo y la portuaria, siendo esta ultima la que mayores recursos le genera a la región (Pérez, 2007, p.23). Atendiendo lo expresado por Pérez, se valida gracias a la actividad portuaria, ésta ha generada gran atracción de la población disponiendo de su mano de obra para el sostenimiento de esta zona franca, convirtiéndose a partir del siglo XX en el mayor empleador en la ciudad (Fedesarrollo-Cerac, 2013, p.72).

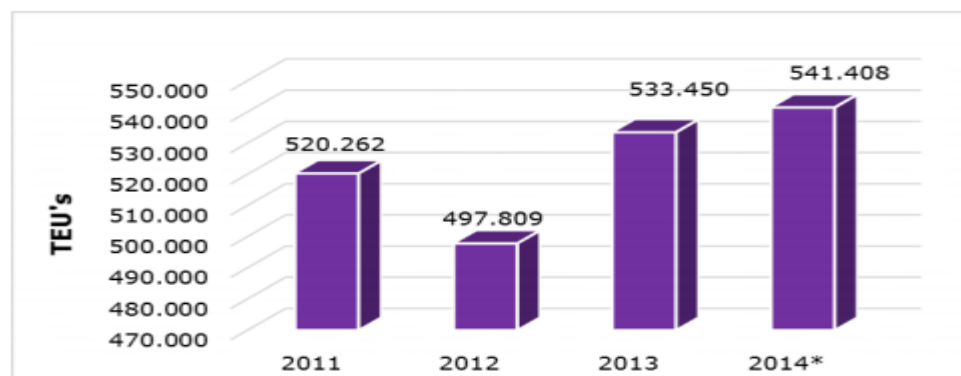
Lastimosamente, la privatización de las empresas es una de las medidas que le permiten a determinada región fortalecer su economía, y como consecuencia de la privatización de puerto se ha obtenido dotación en cuestión de grúas y equipos para su modernización, aportando a la nación durante el año 2012 un valor de \$4,2 billones con el tráfico y movilización de mercancía por medio

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

marítimo, un aporte importante en comparación con el que hicieron los demás puertos del país. (Collazos & Borrero, 2006).

A continuación, se evidencia el crecimiento del movimiento de la capacidad de carga.

Gráfica 4. Movimiento de TEUs por año



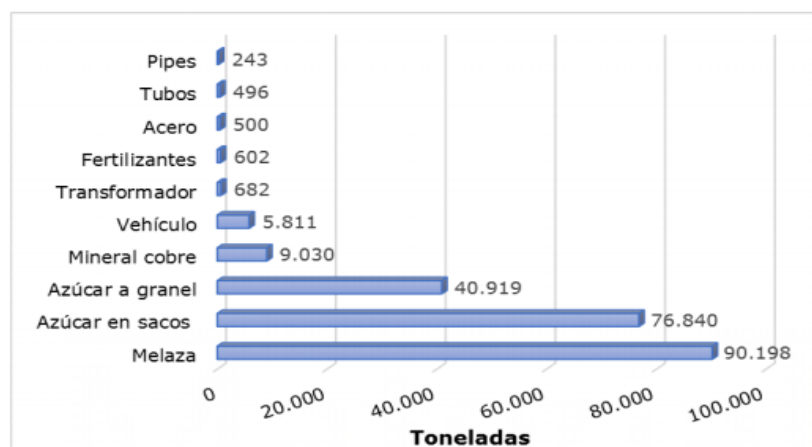
Fuente: (LEGISCOMEX.COM, 2014)

Se puede observar el crecimiento que ha tenido desde el año 2011 en el movimiento de TEUs donde del año 2011-2013 tuvo un aumento del anual del 1,4% de acuerdo al periodo 2012-2013 tuvo un aumento del 7,2%, tanto así que se puede ver reflejada la inversión y el desarrollo que ha venido sosteniendo este puerto con respecto al aumento de movimiento lo que a su vez genera un beneficio económico para la región.

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

De igual forma la variación en los productos exportados para los periodos en los cuales tuvo mayor movimiento causa dinamismo en la economía de la región y del país, incentivando de esta manera la inclusión de nuevos productos como lo veremos a continuación

Gráfica 5. Productos exportados año 2013



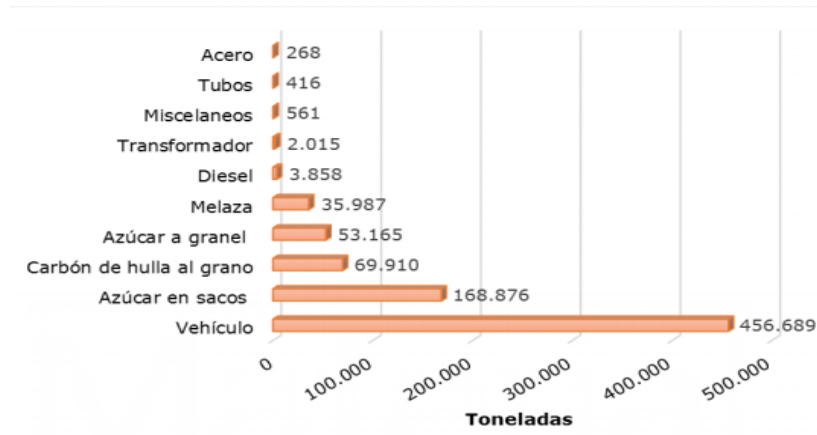
Fuente:(LEGISCOMEX.COM, 2014)

Para el año 2014 el producto con mayor índice de exportación fue la melaza, concentrando de esta forma el 40% del mercado que corresponden a 90.189 Tn, luego le siguen los sacos de azúcar con el 34 % del mercado, luego está el azúcar a granel con 18,1% de participación en el mercado, también encontramos el mineral de cobre con el 4% y por ultimo encontramos los vehículos

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

con un 2,6% siendo estos los productos más significativos, así mismo podemos observar la variación para el año anterior.

Gráfica 6. Productos exportados año 2014



Fuente:(LEGISCOMEX.COM, 2014)

Se observó que para el año 2013 existió una variación en los productos exportados, empezando por los vehículos que representaron el 57,7% de participación en el mercado, equivaliendo a 456.689 Tn, luego encontramos los sacos de azúcar con 168.876 Tn, seguido por el carbón de hulla al grano con 69.910 Tn teniendo participación del 21,3%, después está el azúcar a granel con 53.165 Tn con una participación del 8,8% y por último encontramos la melaza con 35.987 Tn lo que significó una participación del 6,7%(LEGISCOMEX.COM, 2014).

Podemos observar que para el año 2014 existió una variación en los productos más exportados con un alza en los productos que eran menos exportados, otros que se mantienen estables y otros productos que ingresan a la cadena de exportación, convirtiéndose así en una economía más dinámica y con nuevos retos en materia de crecimiento para la región, generando mayor atracción para inversión extranjera e interna en infraestructura y tecnología.

Con relación a la economía de Buenaventura, en el informe diseñado por el Oleoducto del Pacífico en el año 2014, cita al puerto y al comercio como uno de los componentes económicos de la zona donde se ubican las diferentes actividades, “Productivo, Macro-Proyectos, Generación de Capacidades” donde se encuentran oportunidades para realizar actividades que giran alrededor del puerto gracias a los servicios asociados. Pero en cuanto al nivel educativo y de servicios públicos la región presenta grandes problemas, con altos niveles de analfabetismo por la parte urbana el 9% y en lo rural el 20%; en servicios públicos no se cuenta con un servicio de acueducto y alcantarillo de trabajo de manera constante y sin interrupciones. (Oleoducto del Pacífico, 2014).

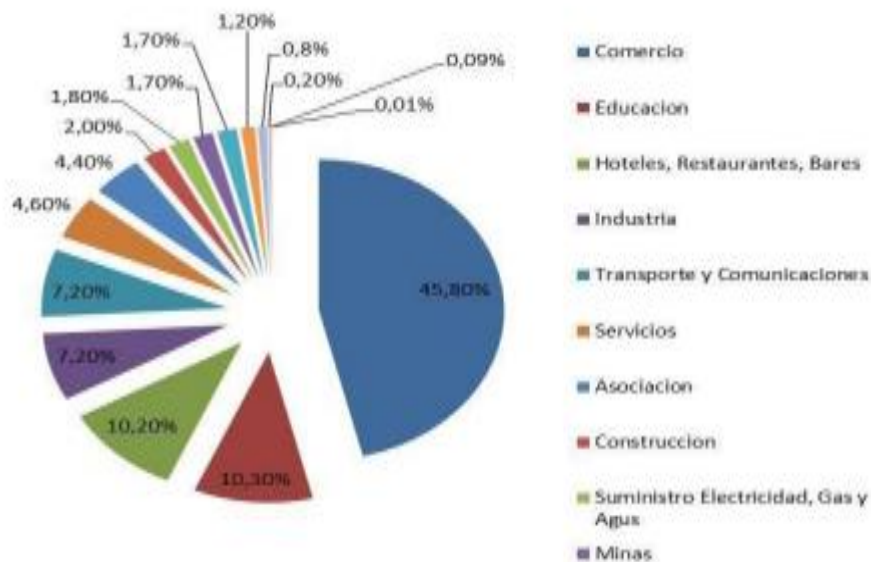
En el estudio del año 2015 de la Universidad ICESI “Buenaventura como Puerto”, citan cifras tomadas del Dane donde plasman la actual realidad de

algunos sectores: la ciudad del puerto de Buenaventura, presenta dificultades en temas de salud y educación; la tasa de analfabetismo llegan al 62%, mientras que en materia de cobertura de salud al 38%. A lo que también explican que durante el año 2014 el incremento de la población fue del 5% en comparación al año 2013 que solo contaba con 384.402 habitantes. Teniendo una población del 80% que vive en condiciones de pobreza.

Retomando la historia, en el informe “Perfil Productivo Municipio de Buenaventura” del año 2010, hacen referencia a los sectores que generan un aumento en la productividad y el empleo, el transporte de carga por medio de las sociedades portuarias y logísticas generan 4.080 empleos, de los cuales 180 son directos y 3.000 indirectos, mientras que los agentes marítimos de alto abordaje generan unos 300 empleos que son considerados directos.

Si bien estas son cifras de hace algunos años, en relación con los niveles de educación se podría considerar no haber las suficientes oportunidades para la población. En el grafico 7 se detalla los diferentes sectores generadores de empleo durante el mismo mencionado.

Gráfica 7: Sectores Generadores de Empleo en Buenaventura 2010



Fuente: Cámara de comercio – Registro Mercantil

En cifras por sectores se evidencia que el comercio tiene la mayor actividad en el puerto, impulsado en buena medida por las operaciones del puerto, pero no se puede dejar a un lado el alto nivel que la misma zona genera de empleos indirectos o subcontratados en la región un 73% que son trabajos que a su vez activa la economía de otras regiones (MinTrabajo, 2013).

Actualmente, y aunque no se tienen datos concretos oficiales de población desocupada, la Cámara de Comercio de Buenaventura promedia estos niveles de desempleo alcanzaron para el año 2014 62%. Por su lado la Anif indicó que el desempleo en el puerto llega al 40% (El País, 2015).

Durante el año 2014 la economía de Colombia en general creció en un 4,6% del cual el departamento Valle del Cauca tuvo una participación en el PIB del 9.3%, lo que indica que la participación de esta zona del pacifico se está presentando gracias a las regiones del Valle y del Cauca (DANE, 2015).

2.3 Contraste de los aportes económicos de cada puerto a su economía

Claramente la actividad comercial de ambos puertos analizados, gira alrededor de la circulación de TEUs y no solo en estos puertos latinoamericanos, según información de la UNCTAD más del 80% de comercio internacional de mercancías se da por vía marítima (UNCTAD, 2015). Dicha circulación se enfoca a la capacidad que tiene cada zona franca para movilizar y almacenar en óptimas condiciones la mercancía, que traduciéndolo se convierte en un tema de competitividad y capacidad de infraestructura.

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

Teniendo presente lo anterior y como base los datos enunciados, se hace necesario hacer un análisis comparando la productividad, ganancias y beneficios que dichos puertos (Colón-Panamá y Buenaventura-Colombia) generan a las economías de sus países.

En el siguiente grafico se muestra cómo la relación productiva entre Colón y Buenaventura es poco comparable debido a las condiciones de cada uno, la operación de puerto Colón desfasa evidentemente a la del puerto colombiano lo que se traduce en que el primero tiene unas mejores condiciones comerciales, técnicas y operativas que se suman a los problemas del puerto valluno donde intervienen otro tipo de factores como el orden público, el abandono estatal y la falta de condiciones.

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

Tabla 2. Principales puertos en el manejo de contenedores

Ranking	Puerto	País	Volumen (TEUs)	
			2009	2010
1	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	2.210.720	2.810.657
2	Balboa	Panamá	2.011.778	2.758.506 *
3	Santos	Brasil	2.255.862	2.715.568
4	Kingston	Jamaica	1.728.042	1.891.770
5	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1.412.462	1.730.831
6	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia	1.237.873	1.581.401
7	Manzanillo	México	1.110.356	1.509.378
8	Callao	Perú	1.089.838	1.346.186
9	Freeport	Bahamas	1.297.000	1.125.000
10	Guayaquil	Ecuador	884.100	1.093.349
11	Caucedo	Rep.Dominicana	906.279	1.004.901
12	Itajai (inc.Navegantes)	Brasil	593.359	957.130
13	Valparaíso	Chile	677.432	878.787
14	San Antonio	Chile	729.033	870.719
15	Limón - Moin	Costa Rica	748.029	858.176
16	Lázaro Cárdenas	México	591.467	796.011
17	Puerto Cabello	Venezuela	790.000	...
18	Veracruz	México	564.315	677.596
19	Montevideo	Uruguay	588.410	671.952
20	Buenaventura (inc. SPR y ZP)	Colombia	647.323	662.821
21	Rio Grande	Brasil	629.586	647.188
22	Paranaguá	Brasil	630.597	546.564
23	Puerto Cortes	Honduras	484.148	538.853

Fuente: (LEGISCOMEX.COM, 2012)

Esta posición del puerto colombiano para los años 2009 y 2010, y no solo el puesto que ocupó sino también su capacidad de cargue y descargue demuestran una clara desventaja frente al puerto comparado y a muchos otros puertos de la región.

Para los años siguientes el panorama no ofreció grandes avances no solo en Colombia sino también en la región, donde se nota una suerte de desaceleración de la capacidad portuaria de toda Latinoamérica, De hecho, el informe de la CEPAL para el 2014 explica que esta tendencia está determinada

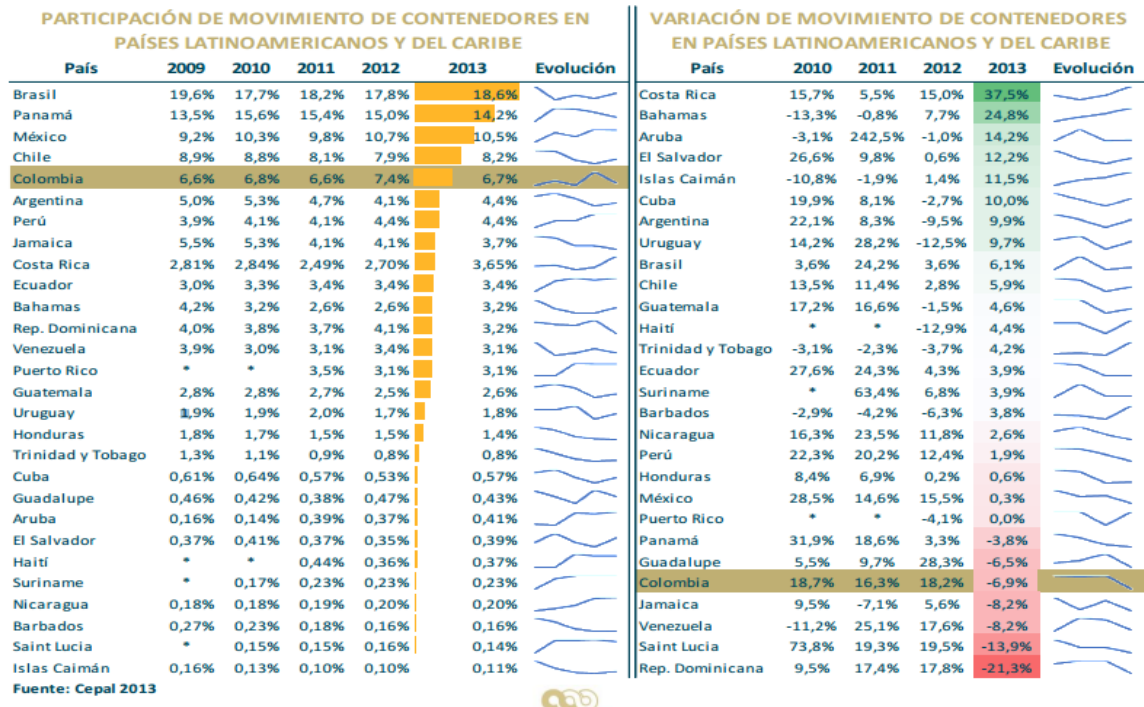
Institución Educativa ESUMER

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

principalmente por 5 países ubicados en la cuenca del Caribe, donde por un lado Colombia y Jamaica registraron una caída anual de -6,9% y -8,2%, respectivamente; y por otra parte, Venezuela (-8,2%), Panamá (-4,3%) y República Dominicana (-21.7%) también tuvieron resultados negativos causando un estancamiento en el crecimiento de la región. No obstante, a pesar de no jalonar los resultados regionales, hay otros países que repuntaron en el tráfico de contenedores, en donde Costa Rica se posiciona en primer lugar con un crecimiento del 37.5%, seguido por Bahamas (24.8%) y Aruba (14.2%).

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

Gráfica 8. Movimiento de contenedores en países Latinoamericanos y del Caribe



Fuente: (ANDI, 2014)

Esta situación puede explicarse bajo diversas lupas y debe mirarse con detenimiento, ya que los contextos, entornos e historias de los puertos aquí comparados son completamente diferentes y han pasados por procesos económicos, políticos, administrativos, temporales, entre otros. Que al final de cuentas han modificado ampliamente su esencia.

El puerto de Buenaventura (que en esta comparación resulta en completa desventaja) posee ciertas características y tiene ciertas falencias que lo hacen inferior frente a los grandes recibidores que hay en la región, pero dichos problemas no son solo un asunto del puerto de Buenaventura, muchos otros puertos nacionales se muestran en condiciones no tan ideales para dicha labor.

Los grandes buques demandan profundidades, en su canal de acceso, de más de 17 – 19 metros de profundidad. Buenaventura por ejemplo, solo ofrece 10 metros y con recientes dragados ha llegado a 14 metros pero esto ha sido muy transitorio toda vez que la Bahía de entrada al puerto tiene una gran vulnerabilidad en este sentido por el altísimo fenómeno de sedimentación originada por los ríos Anchicayá, Dagua y Calima. Retomando algunas cifras, se observa que en Buenaventura se pasó de 9.8 metros a 12.5.- En Cartagena de 11.5 a 14.5.- En Barranquilla de 7.5 a 12.2 y Tumaco de 4.5 a 7.5 metros de profundidad. Frente a los estándares internacionales requeridos, estamos muy distantes. Pero aun así en la actualidad estamos incapacitados para que un mega- buque moderno llegue a los puertos ya que estos exigen 17.5 metros de profundidad como mínimo de profundidad (Caballero, 2013).

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

Una de las razones para ser apreciado como obsoleto es porque cuenta con solo 17 hectáreas, en las cuales no tiene posibilidad de extensión según el crecimiento de las operaciones y tampoco cuenta con una Plataforma Logística para sus actividades extra portuarias, que descongestione el puerto en sí.

Ilustración 1. Puerto de Buenaventura



Fuente: (Caballero, 2013)

Estas características antes mencionadas, sumadas a los altos precios de los aranceles en Colombia y los impuestos en cargue y descargue hacen que el puerto de Buenaventura no tenga una actividad comercial tan amplia que le permita contribuir de manera activa a la economía del país,

Por el contrario, el puerto de Colon, cuenta con una amplia logística marítima en lo que respecta al comercio de TEUs, donde además se han aprobado nuevas intervenciones y proyectos de expansión para ampliar la capacidad de recibida de carga internacional para el beneficio del país.

Pese a este contraste, se logran obtener puntos en los que se identifican impactos positivos para sus regiones. Como es el tema del empleo, estas zonas portuarias mejoran la economía de las personas en términos monetarios ya que proporcionan una serie de ocupaciones, contando con mano calificada y no calificada; lo que hace que las poblaciones mejoren su calidad de vida y por ende el de la región. Lo que no logran otros sectores como la agricultura, el comercio, la minería, el turismo en el caso de Colombia o como la manufactura, la construcción, el turismo, servicios financieros, en relación a Panamá.

Adicionalmente se debe tener en cuenta la cantidad de tecnología que se logra transferir por medio de los acuerdos de libre comercio y de la inversión

extranjera que le aporta una modernización y altos estándares de calidad a estos puertos, y a la ciudad.

A lo anterior se le anota que aunque ambos puertos tienen una ubicación geográfica favorable, el puerto de Colon tiene una conectividad con la ZLC, donde se accede a una cantidad de áreas comerciales que incrementan el dinamismo de los mercados y a su vez el turismo. El puerto de Buenaventura por su parte, solo se enfoca al tránsito de bienes y no encuentra una complementariedad con otras actividades. No se puede dejar de mencionar que Colon tiene una infraestructura más amplia que Buenaventura, con mejores capacidades logísticas y absorción de la inversión extranjera que le facilita tecnología y conocimientos.

Un evidente contraste entre el puerto de Colon y el puerto de Buenaventura se encuentra en términos del empleo, se analizó que para Panamá el desempleo va en descenso lo que el puerto no solo de Colon si no también otras zonas portuarias como el Canal le ofrecen pleno empleo al país. Mientras que el puerto de Buenaventura no se tiene un consenso claro de la magnitud de población desempleada, las autoridades regionales estiman que ha llegado al 62% durante el último periodo de esta investigación.

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA
ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

El crecimiento del PIB de ambas regiones obviamente no tiene la misma participación, a razón de que Panamá es una zona que impulsa en gran parte a la economía gracias a las actividades de Transporte y Comunicación, donde se encuentran los servicios marítimos y Buenaventura es movido por el comercio. Por lo cual el aporte que le hace la zona marítima a Colombia no es tan representativa como las de otras departamentos, inclusive regiones que se encuentran en el mismo Pacífico.

3. Hallazgos

Los efectos que tiene el puerto de Colon en la economía Panameña se evidencian en los aumentos anuales que se identifican en los indicadores históricos, donde se muestran los volúmenes de navegación desde y hacia los diferentes comercios internacionales.

Gracias a los atractivos que tiene el puerto de Colon, como lo es ubicación geográfica, el manejo de su moneda dolarizada, los beneficios jurídicos y tributarios que se ven representados en menores costos para los clientes permite la absorción de inversionistas extranjeros abarcando diferentes mercados, lo cual le aporta un significativo crecimiento económico al país impulsado por el sector de transporte y de comunicación con una participación del 19% en comparación con las demás actividades.

Panamá sigue siendo un líder en el crecimiento económico ubicándose para el año 2014 en el 6,2%, promovido por los sectores construcción con un aporte del 15,5%, transporte y comunicaciones del 7,7% y el comercio con una participación del 3.3. %

Panamá a causa de sus estrategias políticas y nacionales logra competir a nivel internacional con otras zonas portuarias similares al puerto de Colon el cual

le aporta a la economía de su ciudad acceso al empleo donde se evidencian una disminución en los últimos de esta tasa ubicándose por debajo del 4,6%. Esto viene acompañado de capital humano capacitado, mejoramiento de la calidad de vida de la población, operaciones con tecnología avanzada y disposiciones de grande infraestructura para responder a la demanda de los comerciantes.

A razón de que el puerto de Buenaventura es 30% de exportaciones y 70% de importaciones no ha logrado el suficiente crecimiento económico, sumándole los problemas sociales que presenta la región, la limitación del acceso de buques de carga que solo permite el ingreso de barcos con ciertos metros de profundidad, y la poca presencia del gobierno, estancan el desarrollo de la zona portuaria y deja sin oportunidades competitivas para hacer frente al comercio y la demanda de los clientes. Sin embargo con la firma de los tratados de libre comercio se abre una puerta a miras de obtener un dinamismo en las operaciones con mercados internacionales reflejándose en el aumento del tránsito de flujos de mercancías.

Buenaventura no cuenta con cifras exactas que permitan identificar cuál es el aporte que le hace a la economía de Colombia, por ser una región rezagada y donde sus indicadores económicos no se miden con claridad por las autoridades, como es el caso del desempleo donde se estima que se encuentra en un nivel del

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

62% de la población; adicional a esto se debe tener presente que la actividad con más participación en la esta región es el comercio mas no las operaciones portuarias. Por lo anterior se encuentra que las regiones que fortalecen la economía desde el Pacifico son el Valle y Cauca con una participación del 4,2%.

Es claro que existe altas diferencias entre el puerto de Colon y el de Buenaventura, el primer es considerado el centro logístico más importante en Latinoamérica con altos niveles de operaciones, con infraestructura tecnológica que optimiza las transacciones y que se encuentra ubicado en un país que promueve la inversión extranjera, fenómeno que facilita el acceso a los comercios internacionales; mientras que el puerto de Buenaventura pese a que se ha trabajado para fortalecer su infraestructura y servicios logísticos no iguala el puerto de Colon en el volumen de cargas que se hacen por vía marítima por factores como los desórdenes públicos, apoyo estatal y problemas sociales.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1. Conclusiones

Del contraste planteado para este trabajo de investigación, se puede deducir que en materia de competitividad el puerto de Colon es más competente al contar con factores como la inversión extranjera, la intervención del estado y su infraestructura, con los cuales se fortalecen las operaciones de transito; mientras que el puerto de Buenaventura pese a que tiene un alto porcentaje de capital privada, no llega a ser tan competitivo como el de Panamá presentando insuficiencias en su infraestructura para el ingreso y salida de mercancías, su capacidad de almacenamiento y la poca participación del estado y de la inversión.

Por su lado Colombia es un país que tiene deficiencias en aspectos logísticos y de capacidad, ya que no cuenta con una infraestructura que logre impactar incisivamente la economía del país llegando a necesitar de otros fenómenos para promoverla, como es el caso de los TLC que impregnan un grado de competitividad y eficiencia en los procesos para responder a las exigencias de los mercados internacionales.

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

En cuanto a materia económica Buenaventura continúa presentando problemas en lo relacionado a la educación, servicios públicos y salud, lo que entiende que el puerto a pesar de que activa el comercio incide representativamente en temas de ciudad ni en la calidad de vida de los habitantes, ya que las insuficiencias desde hace algunos años se siguen presentando.

Con relación al Puerto de Colon, se puede concluir que gracias a su plataforma portuaria, no solo de esta terminal sino también de otras zonas francas, se alcanza un alto grado de desarrollo de la economía Panameña, al articular aspectos de infraestructura y tecnología, capacidad para movilizar la mercancía, logística en los procesos, beneficios tributarios y fiscales, el fomento del comercio y sus inversiones extranjeras, en beneficio de la población y la región.

Uno de los elementos donde impacta el puerto de Colon es en el acceso al pleno empleo donde se presenta una disminución de población desocupada, lo que se puede concluir es que las operaciones que generan estas terminales permiten emplear a mas habitantes y ofrecerles niveles de educación, a razón de la trasferencia de conocimiento que logra haber a través de estos canales.

En un país con adecuados planes territoriales y nacionales, con estrategias favorables no solo para los clientes sino también para la población, se logra mayor

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA
ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

crecimiento económico. Por su parte Buenaventura no experimente un alta evolución aun teniendo de donde ser un gran participe, ya que solo buscan estar al mismo nivel en cuanto a plataformas marítimas para poder competir con las demás zonas que conectan con el pacifico. El desarrollo debe abarcar todos los aspectos territoriales para fortalecer los sectores que contribuyen a la ciudad y así tener una participación dinámica en la economía, como lo logra Panamá con sus puertos.

4.2. Recomendaciones

Desde el crecimiento económico para cada País, se pensaría en el caso de Colombia en más intervención del estado con planes estratégicos de gobierno que sean ejecutables y que incentiven el transporte marítimo de mercancías y a la inversión extranjera, a fin de tener condiciones favorables para las personas, las empresas y el comercio internacional, al igual que contenga propuestas que mitiguen toda problemática social.

Para aquellos países que alcanzan niveles positivos de desarrollo como Panamá, seguir haciendo lo que hacen correctamente con el propósito conservar sus niveles de crecimiento y evidenciar un aprovechamiento en sus ventajas territoriales. Al igual que seguir incentivando a los capitalistas a tener una mayor participación de sus inversiones en los diferentes sectores que activan esta economía.

A nivel educativo se debe pensar en un trabajo de campo que permita la complementación de esta investigación donde se pueda extraer información estratégica para el análisis de los diferentes factores que llegan a impactar positiva y negativamente a las regiones donde se encuentran ubicados los diferentes puertos examinados en este trabajo.

Referencias bibliográficas

ANDI. (21 de Junio de 2014). *Ranking Movimiento de Contenedores CEPAL*.

Retrieved from http://www.andi.com.co/glti/BOLETINES2014/Bolet%C3%ADn_06-174. [Se desacelera tr%C3%A1fico de contenedores en Am%C3%A9rica Latina y el Caribe.pdf](http://www.andi.com.co/glti/BOLETINES2014/Bolet%C3%ADn_06-174)

Arauz, N. (2014). *La brecha de infraestructura en Latinoamérica y el Caribe Caso de Panamá*. Retrieved from

http://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/9/53319/16_4to_Panel_Norman_Arauz_Panama.pdf

Barbero, E. S. de T. del, Mundial, B., & Roda, P. (2006). Los puertos públicos colombianos ante los retos del TLC. *Revista de Ingeniería*, (24), 101–103.

Retrieved from <http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n24/n24a15.pdf>

Bernal, J. J., Mena, S., & Villalba, M. C. (2015). *Análisis Comparativo del Puerto de Barranquilla y el Puerto de Buenaventura en Relación con Los Puertos de Chile y Panamá*. Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín.

Caballero, M. (2013). *Una infraestructura portuaria eficiente y competitiva en Colombia. Diagnóstico y perspectivas*. Universidad militar nueva granada.

Calle, K., Castañeda, S. & Galvis, J. (2015). *Trabajo de investigación Estado de la Infraestructura logística del Puerto de Buenaventura en relación con el Puerto de Colón* (Panamá). Institución Universitaria Esumer, Medellín.

Carreira, F. (2012). *La ampliación del canal de Panamá y sus efectos comerciales*.

Retrieved from

[http://www.fitac.net/documents/Docspag/4_LAAMPLIACIONDELCANALDE
PANAMAYSUSEFECTOSENAMERICALATINA_Dr.FernandoCarrei.pdf](http://www.fitac.net/documents/Docspag/4_LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFECTOSENAMERICALATINA_Dr.FernandoCarrei.pdf)

Colón Free Zone. (2014). *Plan de acción Zona libre de Colón*. Retrieved from

[http://www.zolicol.gob.pa/imagenes/pdf/plan_de_acciOn_zona_libre_de_oIo
n.pdf](http://www.zolicol.gob.pa/imagenes/pdf/plan_de_acciOn_zona_libre_de_oIo_n.pdf)

Cousteau, J. (2013). *Ventajas y desventajas del transporte marítimo*. Retrieved

from [http://www.seguridadnautica.es/ventajas-y-desventajas-del-transporte-
maritimo](http://www.seguridadnautica.es/ventajas-y-desventajas-del-transporte-maritimo)

El País. (2015). ¿Cuántos desempleados hay en Buenaventura?. *El País*.

Retrieved from [http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/cuantos-
desocupados-hay-buenaventura](http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/cuantos-desocupados-hay-buenaventura)

Escobar, Suarique & Sotelo, (2012). *Diagnóstico de la situación Portuaria de Buenaventura para realizar Comercio Asia Pacífico*. Universidad del Rosario, Bogotá. Retrieved from <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/3726/1020736014-2012.pdf?sequence=1>

Félix Suárez Reyes. (2010). Buenaventura: Una Ciudad Puerto, Globalizante, Diversa Y Multicultural. *XIV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles*.

García, A. (2013). Buenaventura aporta \$4,2 billones y solo recibe el 3%: gerente de Sociedad Portuaria. *El País*. Retrieved from <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/buenaventura-aporta-42-billones-y-solo-recibe-3-gerente-sociedad-portuaria>

Heilbron, P. (2011). Logística: el poder del canal. *Latin Trade*.

Hoffmann, J. (2000). *El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano*. Retrieved from <http://archivo.cepal.org/pdfs/revistaCepal/Sp/071121143.pdf>

Jiménez P. N. & Delgado M. W. (2008). La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de

Buenaventura. *Pensamiento y Gestión*. (25), p.178–213. Retrieved from

<http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/3462>

LEGISCOMEX.COM. (2012). *Estos son los principales puertos en el manejo de contenedores*. Retrieved from

<http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/P/Principales-puertos-manejo-contenedores/Principales-puertos-manejo-contenedores.asp?SigaPaisExterno=Corporativo>

LEGISCOMEX.COM. (2014). *Estadísticas del Puerto de Buenaventura*. Retrieved from

<http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos>

[PDF/estadisticas-puerto-buenaventura-rci292.pdf](http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos/PDF/estadisticas-puerto-buenaventura-rci292.pdf)

Logistics Innovation & Research Center. (2012). *Canal de Panamá*. Retrieved from

<http://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/statistics>

Logistics Innovation & Research Center. (2012b). *Colon Container Terminal*.

Retrieved from <http://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/colon-container-terminal>

Mercado, K., Quintero, D. & Quintero, D., (2014). *Pasantía Panamá Zona Libre de Colón, referente Comercial de América*. Institución Universitaria Esumer, Medellín.

Ministerio de Trabajo. (2013). *Perfil Productivo Municipio de Buenaventura*. Retrieved from www.mintrabajo.gov.co/.../1600-perfilproductivobuenaventura.html

Oleoducto del Pacifico. (2014). *Hacia un desarrollo integral de la ciudad de Buenaventura y su área de influencia*. Retrieved from <http://intergremialbuenaventura.org/phocadownloadpap/2014/edicin%204.pdf>

Ortiz, C. H., & Uribe, J. I. (2007). Hacia un modelo de desarrollo incluyente para el valle del cauca. *Estudios Gerenciales*, 23 (102), 13–62. Retrieved from http://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/estudios_gerenciales/article/view/214/212

Pérez, G., (2007). *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Retrieved from http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-91.pdf

APORTES DEL PUERTO DE COLON Y EL PUERTO DE BUENAVENTURA A LA ECONOMÍA DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES

Proinvex Panamá (2015). *Perspectivas Económicas y de Inversión Extranjera directa en Panamá*. Retrieved from [http://www.portugalexportador.pt/wp-](http://www.portugalexportador.pt/wp-content/uploads/2016/01/PANAMA- -PROINVEX.pdf)

[content/uploads/2016/01/PANAMA- -PROINVEX.pdf](http://www.portugalexportador.pt/wp-content/uploads/2016/01/PANAMA- -PROINVEX.pdf)

El País. (2014). Más plata para doble calzada al pueblo de Buenaventura. *El País*.

Retrieved from <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/plata-para-doble-calzada-puerto-buenaventura>

Rodríguez, M. (2011). *Los puertos y su gran potencia de desarrollo*. Retrieved

from <https://www.bgeneral.com/Revista/articulos/2011/2011-06/Puertos.asp>

SIC, (2014). *Sector Portuario de Colombia e incidencias de las Políticas en la*

SPRBUN. Retrieved from

http://www.sic.gov.co/drupal/recursos_user/documentos/promocion_competencia/Estudios_Economicos/Estudios_Economicos/Estudios_Mercado_Puertos.pdf

Tejeira, J. P. (2010). *PANAMÁ: Construyendo una Plataforma logística Global*.

Retrieved from <http://casamericalatina.pt/wp-content/uploads/2014/02/panama3.pdf>

Trade & Logistics Innovation Center, (2011). *Puertos Marítimos*. Retrieved from

<http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos-maritimos>

UNCTAD. (2015). *El transporte marítimo y la política climática en un momento decisivo, según un informe de la UNCTAD*. Retrieved from <http://unctad.org/es/Paginas/InformationNoteDetails.aspx?OriginalVersionID=66>

USAID. (2010). *Diagnóstico del Municipio de Colón*. Retrieved from http://www.alcancepositivo.org/Documentos/Diagn%C3%B3stico_Col%C3%B3n_Panam%C3%A1_version_final.pdf

Valencia Llano, A. (2014). Los orígenes coloniales del Puerto de Buenaventura. *Historia y Memoria*, (9), 221–246. Retrieved from <http://www.redalyc.org/pdf/3251/325132510008.pdf>

Worrell, P. A. (2010). *Las medidas en frontera de la propiedad intelectual en la zona libre de Colón. PhD Proposal*.

Zonalibreinfo. (n.d.). *Ventajas de la Zona libre de Colón*. Retrieved from <http://www.zonalibreinfo.com/zonalibre-ventajas.html>