

Inversión en los Puertos de Colombia y su Impacto en el Aparato Productivo Nacional

*Investment in the Ports of Colombia and its Impact on the National
Productive Apparatus*

Sara García Sierra

Sarigarcia1994@gmail.com

Catherine Giraldo Beltrán

caterinegiraldo@hotmail.com

Negocios Internacionales

Institución universitaria ESUMER

Medellín - Colombia

Resumen

Entre los años 2007 al 2018 los puertos marítimos de Colombia han sido objeto de grandes inversiones en infraestructura para hacerlos atractivos en el negocio del tráfico internacional de mercancías en un negocio altamente competitivo y que ha escalado a otro nivel con la aparición de buques de carga cada vez más grandes. La investigación realizada tuvo como objetivo determinar cuál ha sido el impacto de esa inversión en el aparato productivo nacional a través de las exportaciones para lo que se utilizó una metodología mixta, cualitativa describiendo el destino de las inversiones en los puertos marítimos de Buenaventura, Santa Marta y Cartagena como ejemplos de la generalidad de las inversiones en todos los puertos marítimos nacionales y cuantitativa al hacer una correlación con la balanza exportadora del país en tres rubros agrícolas representativos de diferentes sectores como son el café, las hortalizas y los productos terminados en cuero. El principal resultado es que existe poca relación entre las inversiones realizadas en los puertos y las exportaciones del aparato productivo nacional.

Palabras clave

Puertos, Inversión, Exportaciones, Desarrollo, Negocios

Abstract

Between 2007 and 2018, Colombian seaports have undergone infrastructure investments to make them attractive in the international merchandise traffic business in a highly technified, competitive business that has escalated to another level with the appearance of cargo ships getting bigger. The research carried out was aimed at determining how the impact of this investment has been on the national productive apparatus for which the generality of the investments was compared, in all seaports, with the country's export balance and it was determined through the object of investments in the three paradigmatic ports of Colombia, such as Buenaventura, Santa Marta and Cartagena, the business model that is pursued with the master plans of the corresponding Regional Port Societies.

Keywords

Ports, Investment, Exports, Development, Business

Introducción

Los puertos marítimos forman parte de las cadenas de suministro internacionales e internas de cada nación. En una economía globalizada, las reglas han cambiado y esto obliga a reinventar la forma de gerenciarlos para no quedar en desventaja en una industria de transporte marítimo altamente competitiva. En ese contexto

internacional, en las dos primeras décadas del siglo XXI, Colombia ha firmado importantes acuerdos comerciales en tratados bilaterales de libre comercio y con organizaciones de países como MERCOSUR y el CARICOM, para lo cual necesita una infraestructura portuaria marítima exportadora como apoyo estratégico en el desarrollo del aparato productivo del país.

Se necesitan puertos marítimos modernos, con tecnología de punta para afrontar la cada vez más creciente movilización de mercancías en barcos de mayor tamaño y calado, cadenas de suministro internacional, shipping y robotización hacia las que se dirige la industria del transporte mundial de mercancías, como lo demuestran las proyecciones de las organizaciones mundiales. En la economía moderna, un puerto dejó de ser el muelle de embarque y desembarque de mercancías para convertirse en una unidad económica con peso propio dentro de la cadena productiva de un país. Para Rúa (2006) es acertada la definición de la United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

La definición que da la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) muestra claramente este carácter multifuncional: “Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado, y con mano de obra motivada y entrenada”. (pág. 2)

La investigación tiene como objeto el análisis de las políticas de inversión en infraestructura de puertos marítimos en Colombia y cómo esta ha impactado en el desarrollo del aparato productivo nacional, en función de la exportación de productos y aprovechamiento de la ventaja comparativa, al tratarse del único país de Sudamérica con presencia de puertos de gran importancia en el Caribe y el Pacífico: Buenaventura y Cartagena, décimo noveno y quinto en el ranking de puertos movilizados de contenedores de América según la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) en el año 2017. De igual forma se incluye el puerto de Santa Marta como principal puerto de salida del carbón y hecho comparativo del desarrollo de la inversión en puertos con características físicas que son resultado de las condiciones geográficas de su ubicación.

Se realizó también un análisis correlacional entre la inversión en los puertos y las exportaciones del país soportado en la premisa de que, la inversión impactará positivamente en el aparato productivo nacional y por ende en la oferta internacional y los volúmenes de exportación del país.

1. Marco teórico

Los puertos marítimos son esenciales en la economía de una nación y revelan el carácter de su producción y de sus políticas de desarrollo económico. Su principal función es servir de puerta de salida para la producción nacional y de entrada para los productos que se necesitan para el sostenimiento y desarrollo de la nación en el marco de la evolución mundial. Por ello, el marco teórico de esta investigación se concentró en el desarrollo de la infraestructura de los puertos de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta entre los años 2014 – 2018 como puerta de salida para la producción colombiana.

Para reconocer la evolución de los puertos como activadores del aparato productivo nacional es necesario el conocimiento sobre el aparato productivo de Colombia. Está fundamentado en las actividades extractivas, tanto minerales como vegetales, ya sea para consumo interno como también para su relacionamiento comercial con el mundo. Para Ramoni y Orlandoni (2015), en el país las exportaciones de commodities (bienes básicos como

materias primas esenciales de exportación) imperan por arriba de productos terminados o industrializados pues son idóneos en los mercados internacionales para su comercialización tanto de manera natural como de producto terminado en la industria del país receptor. Aparecen en la oferta exportadora petróleo, carbón, ferromniquel, oro y cobre, entre otros minerales y Café, banano, azúcar, entre los vegetales, aunque son los minerales los que dominan las exportaciones.

Casi el 80% de los productos que Colombia ofrece al mundo corresponden a materias primas, cuya estructura parece moverse hacia el predominio de productos minerales, en desmedro del agro. En efecto, mientras las exportaciones del primer grupo en promedio crecieron 70% entre el 2010 y el 2014, las exportaciones de los rubros agrícolas y pecuarios aumentaron apenas 18% durante el mismo periodo. Por su parte, las exportaciones industriales apenas si lograron crecer 6%. (pág. 28)

En el mundo moderno, la relación entre la infraestructura de puertos marítimos y la balanza del Comercio Internacional (BCI) de un país es natural y se evidencia en su desarrollo. De igual forma, a mayores facilidades portuarias mejores oportunidades de negocios y de inclusión en la cadena global de suministros. Por ello, las políticas de desarrollo de un puerto deben trascender la función meramente de muelle para transformarse en enlace del país con la cadena mundial de comercialización y transporte. Según Sánchez, Jaimurzina, Wilmsmeier, Pérez y Pinto (2015) “Cartagena aumentó su cuota de mercado de 5,5% a 11,6% entre 2005 y 2013, mientras que otros puertos, como Puerto España y Point Lisas, no han logrado aumentar su cuota de mercado, a pesar del crecimiento del tráfico total” (p.75) Es importante, entonces, establecer en qué medida las políticas de desarrollo de los puertos impulsan la dirección globalizadora.

La cadena global de suministros obliga un modelo de negocios que a su vez implica cambios en infraestructura a los que se han visto obligados los puertos. Barcos más grandes y volumen de manejo de toneladas mayor responden a un modelo de negocios en el que, cada vez más, participan inversores privados y cuya gobernanza se dirige a las reformas portuarias necesarias para superar una visión unimodal de los puertos, muy vigente en los países latinoamericanos y de la que se desprenden los problemas que arrastra y hoy enfrenta la región. Para Sánchez & Chauvet (2018) La consecuencia es una desintegración en la cadena productiva hacia lo interno de sus naciones.

Se concibe el puerto no sólo como la puerta de entrada y salida de productos sino como un intercambiador modal de transporte para mercancías en tránsito, ya sea hacia las vías aéreas y/o terrestres como para barcos más pequeños para la misma vía marítima o su componente fluvial. De igual forma, su actividad tiene que ser rentable, por lo que los cambios en su infraestructura son una inversión con miras a un largo horizonte en un mercado competitivo que se está decantando por la integración de navieras y operadores portuarios, a las que se están sumando grandes empresas logísticas.

Castro, Soler, Umaña y Yepes (2015) realizaron un trabajo investigativo, cualitativo, sobre las condiciones de los puertos de Buenaventura y Cartagena en relación a las ventajas competitivas por su área de influencia, tanto en el Pacífico como en el Caribe, a través de la descripción de las condiciones de sus instalaciones y concluyendo que su principal problema es la capacidad con respecto al calado de sus canales de acceso que limita la capacidad de entrada de buques colocando ambos puertos en situación de desventaja con otros de la zona. Ampliar la capacidad de entrada redundaría en la ampliación de la capacidad de comercialización del país y, por ende, sería más competitivo.

En la actualidad, la infraestructura portuaria continúa teniendo problemas debido a su incapacidad de cumplir con las demandas comerciales que se están presentando; sin embargo, es importante reconocer que se han hecho mejoras en los puertos, es decir, existe una infraestructura portuaria en buen estado, aunque sigue siendo insuficiente para las nuevas demandas, (pág. 103)

Hay una relación ciudad-puerto que concibe el puerto como área urbana, como parte importante del desarrollo del área urbana. Según Aguas, Peña, & Ospina (2017) La función de los puertos modernos no puede desprenderse de la influencia social y económica que ejerce en el área en que está ubicado. Un puerto marítimo moderno es una infraestructura compleja conformada por lo que podría llamarse *varias áreas de aproximación*. En una primera área, se puede incluir todo aquello que está en el sitio de ubicación del puerto, como son los muelles, la tecnología de depósito, carga y descarga de rubros que presentan diferentes aspectos desde líquidos y granos hasta rubros terminados, vías de acceso y áreas de seguridad. Una segunda área estaría conformada por la ciudad, o el área geográfica que lo acoge, con facilidades de apoyo, ya sea hoteles y comercios, depósitos alternos, bancos y otros servicios, vías de acceso, astilleros, etc., y una tercera área que tiene que ver con las vías de penetración, o salida, de la región en que está ubicado. Para Bobadilla y Venegas (2018) es importante determinar cuáles son las ventajas de los puertos marítimos colombianos en relación con la geografía de puertos de su área de influencia.

Colombia se encuentra entre los países latinoamericanos que poseen actividad portuaria comercial privilegiada por su ubicación geográfica. Los puertos de Buenaventura y Cartagena le brindan a Colombia un importante aporte para su desarrollo económico, pues ambos se encuentran dentro del ranking de los 20 puertos pertenecientes a América Latina y el Caribe que son publicados por la CEPAL, y que de acuerdo con las cifras del movimiento de contenedores en estos países, ocupan el quinto (5to) y décimo noveno (19no) lugar (respectivamente), representando así un gran logro comercial frente a países fronterizos como un Balboa y Colón, en Panamá; y Santos, en Brasil (Bobadilla & Venegas, 2018, Conclusiones, párr. 2)

Aprovechar al máximo esa ventaja comparativa determina un tipo de gobernanza que implica cambios en la estructura administrativa y legal de los puertos. El puerto, como unidad económica autónoma, necesita de un modelo de gobernanza que incluya los intereses nacionales, el negocio exitoso de las empresas, la estabilidad laboral de los trabajadores y el compromiso social, determinante en el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Un saldo de intercambio comercial deseable es aquel cuya medida, en moneda de pago o cantidad de producto manejado, deja números positivos para la nación. Para que ello ocurra, las exportaciones deben tener un equilibrio o superar las importaciones tanto en la generalidad de todos los productos como en cada rubro en particular. Por lo que es necesario conocer el monto de las exportaciones colombianas para los años estudiados.

El corolario de la actividad productiva exportadora de un país es una Balanza Comercial Internacional (BCI) de signo positivo más allá de la gestión comercial exitosa de sus puertos marítimos en el modelo actual de negocios de la industria. Según la Comisión Económica Para América Latina (CEPAL) en el año 2018 la actividad económica en Colombia mostró signos de recuperación que no se percibían desde el 2015 y *la balanza comercial mejoró en cerca de un punto del PIB en el primer semestre del año*, lo que, en conjunto con otros factores, ayudó a compensar el aumento del déficit de la renta factorial neta. Para la CEPAL (2018) La mejora de la BCI se debió al aumento del valor, en dólares, de las exportaciones de bienes y servicios (14,7%), exportaciones tradicionales (20%) y también por las ventas externas de productos no tradicionales (6,3%), sobresaliendo la industria manufacturera.

Para Rodríguez, Frasser, y Andapiña, (2017) El aparato productivo de Colombia está conformado por un sector primario y agro productor mayoritario que exporta materias primas, por su valor como commodities, como la mayoría de los países de Latinoamérica. De ese sector las exportaciones minerales, especialmente los energéticos, son la columna vertebral de los ingresos por exportación. Según Córdoba & Zapata (2017) para el primer semestre del año 2017 las exportaciones de petróleo y sus derivados presentaban el mayor volumen de ingresos por exportación, seguido del carbón, café, productos industriales y banano.

El incremento presentado en este periodo (enero-junio de 2017), en contraste con el mismo periodo del año anterior, según el informe semestral del Banco de la República, se dio principalmente por las mayores ventas en el exterior de: petróleo y sus derivados (US\$ 1,149 m), de carbón (US\$ 1,105 m), de café (US\$ 143 m), de productos industriales (US\$ 78 m) y de banano y flores (US\$ 55 m). (pág. 8 - 9)

Los productos industriales, con valor agregado por su desarrollo aguas abajo, quedan en un cuarto lugar con un valor de exportación muy alejado de los tres primeros productos. Las exportaciones son un reflejo del desarrollo productivo del país con una visión extractivista y poca inversión en tecnificación y procesos de agregación de valor.

2. Metodología

Se realizó una investigación mixta, con un estudio descriptivo que determinó el volumen de la inversión nacional en el desarrollo de los puertos marítimos del país y el destino, de esa inversión, en la infraestructura de los puertos marítimos de Buenaventura, Santa Marta y Cartagena como un indicador del modelo de negocios planteado por la industria portuaria colombiana pero que influye en la evolución del aparato productivo del país y, por ende, el desarrollo económico.

La investigación se realizó en fuentes documentales primarias como son documentos oficiales del gobierno de Colombia y de los puertos marítimos de Buenaventura, Santa Marta y Cartagena, en los documentos de su respectiva Sociedad Portuaria Regional (SPR), localizables en sus portales electrónicos institucionales, o aquellos que se encuentran en repositorios electrónicos documentales de redes de investigación y/o universidades y cuya fiabilidad pueda ser verificada por la rigurosidad de su políticas de publicación.

De igual forma se consideró necesario un componente cuantitativo haciendo una comparación del volumen de la inversión nacional de los puertos en relación a las exportaciones partiendo del supuesto de que el desarrollo de la infraestructura portuaria marítima nacional impacta positivamente en el volumen de las exportaciones. Para ello se hizo una revisión documental de los datos de diferentes organismos que se encargan de apoyar la producción nacional; como son la Superintendencia de Puertos, el Ministerio de Transporte (Mintransporte), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y la Dirección Administrativa Nacional de Estadística (DANE); tanto en el monto de las inversiones de los puertos como de los montos de las exportaciones. También se hizo una correlación comparativa a través de un análisis de regresión lineal simple, tomando como variables los montos anuales de las inversiones en los puertos marítimos y los montos de las exportaciones de tres productos presentes en las exportaciones de la producción nacional agrícola como son café, hortalizas y productos terminados en cuero, entre los años 2013 y 2018.

Los productos seleccionados están agrupados por categorías de productos por la Organización Mundial de Comercio (OMC) y se encuentran en los datos de su agencia aliada, el Centro de Comercio Internacional (ITC, por sus siglas en inglés) como son: Producto: 07 Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios; Producto 09: Café, té, yerba mate y especias y Producto 4 2 Manufacturas de cuero; artículos de talabartería o guarnicionería; artículos de viaje, bolsos.

El corolario del negocio portuario de una nación es la BCI, a la que se suma de la balanza de cada puerto marítimo. Es el reflejo del comercio exterior entendido actualmente, según Rohde (2015) como “el intercambio de bienes entre dos o más países se ha visto impulsado por el proceso de globalización, el cual a su vez ha

facilitado la creación de bloques comerciales y la liberalización de las economías.” (p.10) Así, los números de Exportación/Importación en sectores determinados de la producción pueden dar luces sobre la evolución tanto de la producción como de la infraestructura, por lo que establecer el signo del saldo comercial internacional de Colombia entre los años 2014 - 2018 de tres rubros determinados : café, hortalizas y productos terminados de cuero, sirve como medida de la relación exportación/importación de la nación y es un indicador válido del comportamiento comercial actual de la nación. El periodo de tiempo se limitó por el acceso a los datos de las inversiones en los puertos marítimos disponibles por la superintendencia de puertos.

Se investigó sobre los volúmenes de importación y exportación del último lustro (2014-2018) ajustándose a la disposición de datos de los montos en las inversiones en los puertos marítimos, en tres rubros elegidos desde portales de organizaciones internacionales de comercio reconocidas por la Organización Mundial De Comercio (OMC) y trabajos de investigación académicos con soporte científico relativos al tema principal de estudio, con el fin de identificar el monto de la inversión en los puertos y de qué manera impacta en la productividad de las exportaciones y el aparato productivo del país. Se realizó la selección y análisis de la información a través de una matriz de sistematización de la información según categorías de análisis determinadas por el diseño de los objetivos del estudio.

Tabla 1. Matriz de Información por Puerto Marítimo.

Objetivo: Determinar los montos anuales y el destino de la inversión en la infraestructura: Puerto de Cartagena				
N°	Año	Destino (tipo de infraestructura)	Monto (usd)	totales
1	2014			
2	2015			
3	2016			
4	2017			
5	2018			

Fuente: Elaboración propia

La matriz de sistematización de los rubros, en los cuales se evaluó hortalizas, plantas, raíces, tubérculos alimenticios, café, yerba mate y especias, artículos de cuero y talabartería, guarnicionería, bolsos; incluyó las variables: Año, monto de las exportaciones, monto de las importaciones y el saldo como diferencial entre las exportaciones y las importaciones, y se determinaron porque cada producto requiere de una condición especial en los puertos para su preservación.

Tabla 2. Matriz de Información por Rubros.

Objetivo: Determinar la Balanza Comercial (usd)				
Rubro:				
N°	Año	Exportaciones	Importaciones	Saldo
1	2014			
2	2015			
3	2016			
4	2017			
5	2018			

Fuente: Elaboración propia

3. Resultados y/o hallazgos

3.1. Inversión en Puertos

Para el año 2017 el 97,7% de las exportaciones de Colombia se realizaban por vía marítima. Según el DIAN (2018) ese porcentaje aumentó para el primer semestre del 2018 siendo el 98,6% la que sale por vía marítima representando 70 millones de toneladas. Ese dato resalta la importancia de contar con una infraestructura portuaria marítima eficiente.

Así también para la ANI (2017), como institución del gobierno colombiano, la capacidad instalada portuaria marítima de Colombia para el movimiento de toneladas aumentó en más de un 55%, entre los años 2010 al 2017. Señalan que, ese crecimiento, alcanzará el 79% para el año 2021, lo que se traduce en 286 millones de toneladas en el 2010 y 514 millones de toneladas para el 2021.

Este crecimiento se logró gracias a las grandes inversiones realizadas en los últimos 6 años, las cuales superan los 2.200 millones de dólares.

Al terminar el periodo entre 2016 y 2021 se espera que las terminales actuales hayan invertido cerca de 276 millones de dólares anuales (ANI, 2017, Cartagena, Bolívar (@ANI_Colombia), párr. 4 y 5).

Para ello se han realizado importantes inversiones determinadas por las necesidades de infraestructura de los puertos que se determina en los planes maestros de inversión. Para el quinquenio 2010 - 2015 la distribución anual de los montos invertidos, según la Superintendencia de Puertos se realizó con los siguientes montos.

Tabla 3. Inversiones en puertos marítimos colombianos por año

Inversión Nacional en Puertos Marítimos	
AÑO	USD
2010	325.512.298
2011	465.980.622
2012	522.569.270
2013	573.379.983

2014	827.681.128
2015	826.450.783

Fuente: Superintendencia de Puertos

Castro, Soler, Umaña y Yepes (2015), en el documento *Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015* ofrecen una descripción de los puertos de Buenaventura y Cartagena a modo de comparación de sus posibilidades de negocios y como activadores de la producción nacional. Sostienen que *Colombia tiene muchos retos por delante* que necesitan una gestión de proyectos de infraestructura de puertos y de las regiones en que están asentados para su desarrollo, este último *entendido en términos comerciales, infraestructurales y sociales*.

Esos retos de transformación se guían por Planes Maestros para cada una de las SPR para los que según el Ministerio de Transporte (2016) las inversiones realizadas desde el año 2010 al 2016 son, en millones de dólares:

- Puerto de Cartagena: 592 USD.
- Puerto de Buenaventura: 986 USD.
- Puerto de Santa Marta: 491 USD (Mintransporte, 2016).

De igual manera para la ANI (2017) las inversiones tienen el objetivo de aumentar la capacidad de movilización de toneladas de los puertos. De 286 millones de toneladas a 444 millones de toneladas entre los años 2010 al 2017 para un aumento del 55%.

Esas inversiones son aprobadas y reciben aportes del Estado colombiano a través de los organismos de gobierno respectivos y con seguimiento de la Agencia. En total, según datos de la ANI los planes maestros para cada puerto están compuestos de la siguiente manera:

- El Puerto de Buenaventura tiene un Plan Maestro de Inversiones por valor de US\$450 millones constantes de 2007 para ser ejecutado en el periodo 2007-2034
- El Puerto de Santa Marta tiene un Plan Maestro por valor de US\$127 millones constantes de 2008 para ser ejecutados entre 2008 a 2033
- La Sociedad Portuaria de Cartagena, posee un Plan Maestro equivalente a US\$653 que debían ser ejecutados a 2017.

Puerto de Cartagena

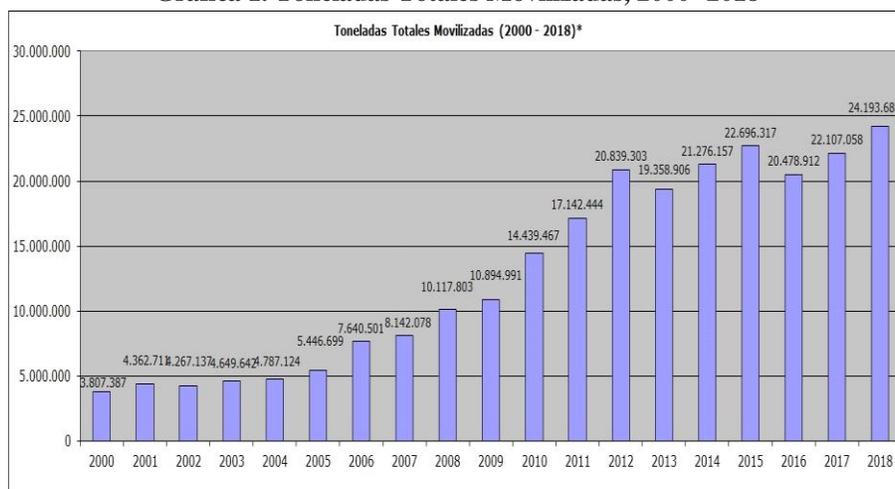
Cartagena es un puerto natural, estratégico, como lo demuestra toda la historia colombiana desde la llegada de los españoles. Ha evolucionado a la par con el país teniendo hitos históricos que cambiaron su desarrollo casi siempre potenciándolo para responder a la demanda internacional más que al desarrollo productivo de la nación. Para 1993, uno de esos hitos fue que su administración pasó a la recién nacida Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC)-Contecar en concesión por cuarenta años y con fundamento en una serie de inversiones como parte de un plan maestro de desarrollo que contemplaba la inversión en infraestructura, adquisición de equipos, capital humano, depuración de procesos y adquisición de tecnología que busca el aumento del volumen de carga y entrar en el mapa regional y mundial de la conectividad formando parte de las cadenas productivas globales.

Para el año 2012, se presenta un segundo hito, la firma del TLC con los E.E.U.U., que incluye el puerto como punto de lanzamiento. Implica que las inversiones deben afrontar el compromiso de acceso y recepción de un volumen mayor de bienes e insumos de consumo ya que, excluyendo carbón y aceites minerales, Cartagena es el primero en exportaciones hacia todos los países, pero especialmente es el principal puerto colombiano para el comercio exterior con Estados Unidos, Canadá y Europa. También es el primero del país en transbordo de cargas hacia otros puertos. Martínez, Malagón, & Muñoz (2014) citan a la SPRC-Contecar (2012)

El Puerto de Cartagena es además el principal puerto de transbordos del país. Para el año 2012, del total de TEUs movilizados, el 68% representaba carga de transbordo, el 14% eran importaciones, el 10% eran exportaciones y el 8% se trataba de contenedores vacíos. (p. 7)

Ese trabajo con contenedores determina que la movilización de carga haya ido en constante aumento desde el año 2000 en una curva ascendente que permite determinar la gestión económica positiva de la SPRC-Contecar. La siguiente gráfica, tomada de su informe del año 2019, muestra un aumento del 500% de movilización en un lapso de 18 años.

Gráfica 1. Toneladas Totales Movilizadas, 2000- 2018



Fuente: SRPC-CONTECAR (2019)

El puerto presta servicios de muelle como: carga y descarga de contenedores, llenado, vaciado y repesaje de barcos de granel, inspección intrusiva y no intrusiva de contenedores, trincado y destrincado de tarja, pilotaje, amarre y desamarre de buques y servicios de lanchas y remolcadoras. Su infraestructura también presta servicios a la carga, marítimos, logísticos y de crucero. Según Granados, Moreno y Segura (2013) su principal problema de competitividad con otros puertos de la región es el bajo calado de su canal de acceso.

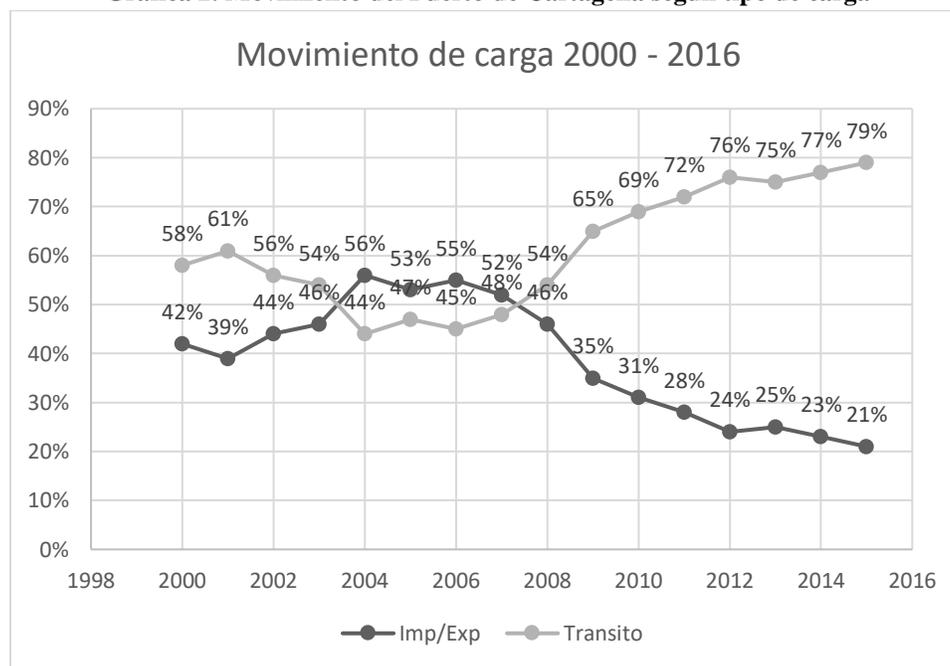
La solución a los problemas de capacidad del canal de acceso a la bahía de Cartagena radica en la construcción de un nuevo canal al Sur de Bocachica. [sic] Ubicado entre la isla Abanico y el norte de Barú el canal de El Varadero es la esperanza del sector portuario para permitir al acceso de buques de mayor capacidad y en mayor cantidad. (p. 54)

El informe *Impacto económico y social del puerto de Cartagena* resalta la importancia de la inversión permanente, y con visión transformadora, para la infraestructura del puerto señalando que entre los años 2013 al 2019 la SPRC-Contecar invirtió cerca de 600 millones de dólares, ampliando la capacidad y la tecnología logística para aumentar el flujo de carga y garantizar el paso de buques de mayor capacidad. Esto señala la disposición de la inversión hacia un modelo de negocios muy específico. Martínez, Malagón, y Muñoz afirman

que “El aumento en la participación de los transbordos en la carga del puerto responde al posicionamiento comercial de Cartagena como importante punto comercial” (p. 33).

Lo reafirma el informe de la SPRC (2018) afirmando que el aumento en el movimiento de contenedores se debe al cambio en el modelo de negocios de la compañía para posicionarse como puerto de transbordo resaltando que entre los años 2006 y 2012 aumentaron cinco veces su volumen de carga pasando de 744.441 unidades a 2.345.132 en el 2016.

Gráfica 2. Movimiento del Puerto de Cartagena según tipo de carga



Fuente: Elaboración propia basado en datos de SPRC (2016)

El plan maestro de inversiones buscó posicionar a Cartagena como ubicación importante del trasbordo de carga desde grandes barcos de 16,000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit, por sus siglas en inglés), para lo que se proyectó una ampliación de la infraestructura en una etapa de tres años, como se describe a continuación.

Tabla 4. Plan de inversiones infraestructura SRPC

Descripción	2014	2017
Atención a buques calado TEUs	6,000	16,000 TEUs
Profundidad de la dársena	14,5 mts	16,5 mts
Número de muelles	8	8
Área marginal de atraque	1,700 mts	1,700 mts
Grúas de muelle	12 tipo pórtico	21 tipo pórtico

	3 grúas tipo MHC	3 grúas tipo MHC
Área de patio (hectáreas)	40	115
Celdas de almacenamiento	53,000	85,000
Grúas RTGs (patio)	55	92
Tomas para refrigerados con sensores de temperatura	2,300	3,900
Tracto camiones	154	200
Carriles puerta tracto camiones	12	18

Fuente: Elaboración propia basado en datos de SPRC (2016)

La inversión determina un modelo de negocios que da preferencia al movimiento de contenedores en tránsito hacia y desde puertos que no aceptan buques de gran calado. Para ello se prevé atender buques que contengan hasta 16.000 TEUs de carga para lo que se necesita profundizar los canales de entrada en dos metros pasando de 14,5 metros a 16,5 metros.

De igual forma se aumenta el número de grúas tipo pórtico que, por su diseño, permiten una rápida descarga. Se aumenta en tres veces el área de los patios y toda su infraestructura de apoyo aumentando en 32.000 las celdas de almacenamiento y casi duplicando el número de grúas de los patios.

Se aumenta en 1.300 las tomas para refrigerados y en 46 los tracto-camiones, así como sus carriles de desplazamiento. Todo el conjunto permite una mayor y más rápida movilización de contenedores.

Puerto de Buenaventura

El puerto de Buenaventura es la principal representación colombiana de la industria en el pacífico y, para el año 2017, movilizó el 71% de la carga operada por el Pacífico colombiano. Para González (2018) citado por El País (2018) el puerto se posicionó entre los 10 primeros puertos latinoamericanos alcanzando un récord de un millón de contenedores movilizados. La región se considera como punto óptimo de entrada hacia el interior del país, lo que hace al puerto uno de los más importantes de la nación.

Según Martínez, López y Ojeda (2015) para el primer cuarto del siglo pasado, el puerto representaba una quinta parte del comercio exterior del país y alrededor del 15% de las exportaciones de café. Para Álvarez, Daza y Gómez (2018) Sus problemas estructurales de exportación están más relacionados con las deficiencias en las vías de acceso en la región que con la infraestructura misma del puerto, considerado un terminal marítimo multipropósito. Entre sus servicios están los de contenedores, como son: llenado y vaciado, reparación de contenedores secos y refrigerados, almacenamiento, manipulación y porteo de carga, suministro de energía, control portuario, inspección no intrusiva, diligenciamiento de comodatos, pesaje, cargue, descargue y empaque. Según Machado (2017) para el 2016, el puerto movió el 50% de las importaciones, el 75% de la carga que ingresa de Asia, el 70% del café que se exporta y casi la totalidad del azúcar.

Tabla 5. Estadísticas movimientos portuarios SRPBUN 2016

Total buques atendidos	1,303
Toneladas movilizadas (millones)	15,2
Toneladas exportadas (millones)	4,2
Toneladas Impor/Tránsito (millones)	11,1
Cantidad de contenedores (TEUs)	911,533
Recaudación aduanal (billones de pesos)	5,47

Fuente: Elaboración propia basado en datos de SRPBUN (2016)

La tabla destaca que la mayor cantidad de toneladas se movilizaron entre la importación y el transbordo de contenedores para un 73%.

Aunque para el país las exportaciones representan sólo el 27%, la gestión económica del puerto es exitosa pues se suma al modelo de negocios global. Esa visión es determinante en la gestión de sus inversiones.

Tabla 6. Gestión del plan de inversiones 2019 SRPBUN

Inversión en Puerto de Buenaventura al 2019	
Reforzamiento de los muelles 7 y 8	Línea de atraque crecerá al 1,287m.
Plataforma Crossdocking	Cámaras refrigeradas con tecnología de punta para garantizar a los exportadores de carga refrigerada condiciones de seguridad e inocuidad en sus productos sin perder la cadena de frío.
Proyecto de iluminación LED	Uso de tecnologías verdes, se inició reemplazo de luminarias por dispositivos LED, incrementando el factor de luminosidad a 51 lux (valor superior a los estándares internacionales para puertos) y consumo de energía del 40% menos.
Sustitución de losas	Programa de mantenimiento de losas y de vigas de apoyo para contenedores.
Vigas de apoyo para contenedores	Nivelación en patios para arrume de contenedores al 6 por alto y modificación de los patios acorde al concepto de la consultoría HPC.
Proyecto Comedores Satelitales	Espacios alineados al mejoramiento de condiciones de trabajo y que incrementan el nivel de bienestar de los colaboradores.

Adecuaciones Archivo Central SPB	Garantizará la preservación de toda la documentación de la SPB, cumpliendo con lo establecido en el Acuerdo 049 “Condiciones de Edificios y Locales Destinados a Archivos” - Archivo General de la Nación.
----------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fuente: Elaboración propia basado en datos de SRPBUN (2019)

La Sociedad Portuaria invirtió, en el 2018, 83 millones de dólares en infraestructura, de los cuales 600.000 fueron destinados a la implementación de la tecnología crossdocking (González, >z2018), que permite la inspección y movilización de cargas refrigeradas y reduce los tiempos de exportación e importación con una capacidad de realización de 5.000 operaciones al año.

Por su ubicación en el pacífico es un puerto estratégico, en el negocio de transbordo de carga hacia los puertos de menor calado de su área de influencia, y su inversión más importante se dirige a la profundización de los canales de acceso de manera gradual hasta los 16 metros. Para ese objetivo, en el 2018 se invirtieron 2.5 millones de dólares en el mantenimiento del dragado del canal de acceso.

Puerto de Santa Marta

Es una terminal multifuncional cuya operación es principalmente carbón, combustible y aceite de palma. También carga de contenedores, granos y carga general. Es el único puerto con muelles de 18 metros de calado, de aguas profundas sin dragado, para buques post-Panamax. Santa Marta tiene el tercer volumen de carga más grande de Colombia. Suma 1,060 metros de muelles con profundidad desde los 5,44 mts hasta los 19 mts. Según Pírela (2018) Es la ciudad del caribe más cercana al centro del país, por lo que sus fletes terrestres son más económicos y competitivos.

Según García, Henao, Rodríguez, Campo y Herrera (2016) “El tipo de carga frecuente en esta zona portuaria es granel líquido” (p. 44) pero también una de sus fortalezas es su operación de exportación de carbón. Tiene capacidad anual para el almacenaje de siete millones de toneladas, y carga de 24 mil toneladas por día. En ese orden de fortalezas, es el único puerto de la Costa Atlántica con servicio de ferrocarril, lo que posibilita el cargue y descargue directo en los muelles.

Tabla 7. Totales Movilizados SRP Santa Marta 2018

Carbón (toneladas)	2,966,657
Granel sólido (toneladas)	1,960,477
Contenedores (TEUs)	195,087
Granel líquido (toneladas)	579,163
Vehículos (unidades)	41,362

Fuente: Elaboración propia basado en datos de SPSM (2018)

La SPR del puerto de Santa Marta muestra en su *Informe Anual* del año 2017 un reporte de incremento en todas las actividades del puerto, cuyo corolario es el rendimiento económico positivo de la gestión. El mismo

documento deja ver la existencia de un proyecto de inversión para la recepción de los diferentes materiales, desde contenedores pasando por espacios refrigerados hasta repotenciación de infraestructura de muelles. Para la SPR Santa Marta (2018) el documento es la compilación de los resultados de un proyecto de inversión en el puerto como negocio que responde a una industria internacional de transporte de carga con determinantes propias, y son un indicio de lo que necesita un puerto marítimo para adaptarse a una nueva visión de negocios.

Tabla 8. Plan de inversiones SPR Santa Marta

Puerto de Santa Marta			
Inversiones realizadas y propuestas (2011-2020) (USD)			
Descripción	2011	2020	Totales
Infraestructura Terminal Contenedores	17,800,000	16,292,341	34,092,341
Equipos Terminal Contenedores	21,800,000	3,200,000	25,000,000
Infraestructura Terminal Graneles	7,730,120	10,465,629	18,195,749
Equipos terminal Graneles Equipos Terminal Carga General	4,385,000		4,385,000
Infraestructura Terminal Carga General		2,730,358	2,730,358
Tablestacado Muelles	2,672,317	2,619,574	5,291,891
Repotenciación del puerto	48,883	6,899,779	6,948,662
Seguridad (scanners)	2,700,000	2,700,000	5,400,000
Total	57,136,320	44,907,681	102,044,001

Fuente: Elaboración propia basado en datos de SPR Santa Marta

La mayor parte de su inversión se inclina por la infraestructura para la movilización de contenedores en el transvase de barcos de diferentes calados, para lo que se destina una inversión, hasta el 2020, de algo más de 59 millones de dólares.

En la sumatoria de la infraestructura de terminales (Contenedores, granel y carga general) se le asigna el 62% de la inversión a la del terminal de contenedores.

3.2. Balanza Comercial Internacional (BCI)

La gestión de los puertos es determinante en la estructura productiva y comercial del país, pues las facilidades de exportación, con el mínimo de pérdidas de producto, es una razón interesante que impulsa al productor y al comercializador.

Una BCI deja déficit comercial para un país cuando el valor de las exportaciones es menor que el de las importaciones. Pero no solamente es un reflejo de la conducta exportadora de un país, sino del comportamiento de los mercados internacionales. Por ello, los productos pueden variar de signo comercial, siendo unos años positivos y, al siguiente, negativos.

Tabla 9. Balanza Comercial 3 rubros (Dólares)

Año	Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios	Café, té, yerba mate y especias...	Artículos de cuero, talabartería, guarnicionería, bolsos...
2014	-136,348	2,472,180	-110,936
2015	-148,535	2,553,567	-86,883
2016	-176,488	2,437,052	-75,111
2017	-155,712	2,543,477	-98,862
2018	-126,479	2,228,893	-110,664

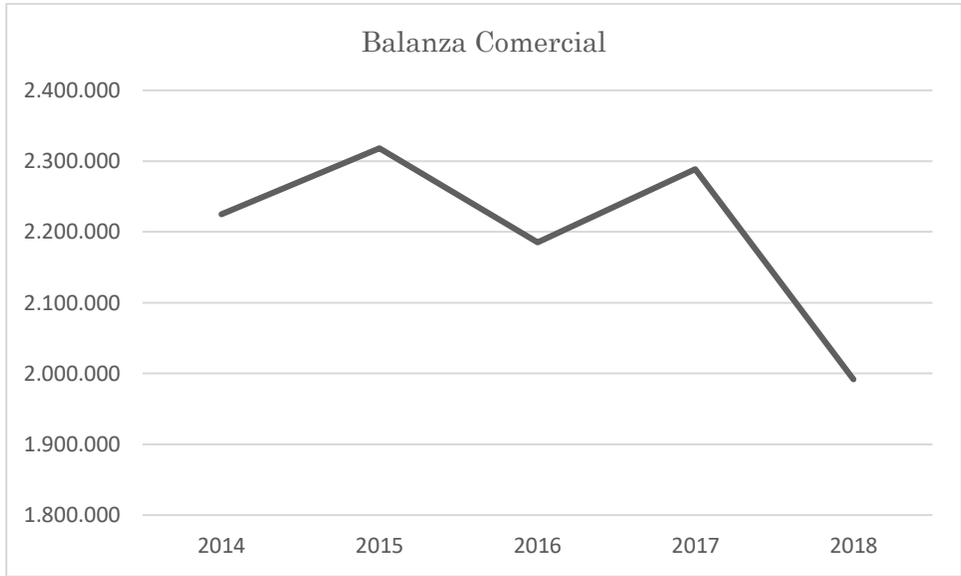
Fuente: Elaboración propia basado en datos de ITC (2019)

La tabla presenta tres rubros paradigmáticos de la variada producción colombiana de exportación e importación que denuncian el carácter del comportamiento consumidor a saber: hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios; manufacturas de cuero, artículos de talabartería o guarnicionería, artículos de viaje, bolsos; café, té, yerba mate y especias.

Una lectura rápida nos dice que Colombia consume más de lo que produce en el rubro de las hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios. Un país culturalmente agrícola tiene un déficit comercial histórico en los productos de consumo básico. De igual forma, los productos terminados de cuero muestran un signo negativo cuya tendencia a la reducción se revirtió para el año 2017.

Existe una diferencia evidente con el café, té, yerba mate y especias, pero hay que significar que Colombia uno de los grandes productores y exportadores de café en el mundo, por lo que el producto es uno de los ejes de la economía colombiana. Los resultados de esta balanza particular se aprecian mejor en el siguiente gráfico.

Gráfica 3. Balanza Comercial Rubros

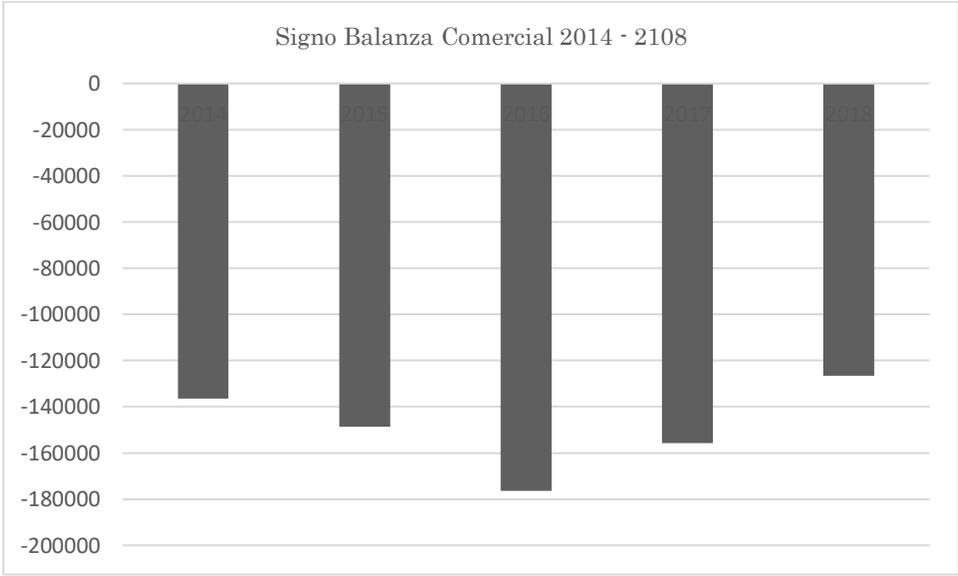


Fuente: Elaboración propia basado en datos de ITC (2019)

La gráfica muestra un comportamiento irregular de la balanza combinada de los 3 rubros con elevaciones en los años 2015 y 2017, pero con descensos en los años 2016 y 2018. El descenso más fuerte ocurrió entre los años 2017 y 2018. Que la balanza retrocedió en 300.000 dólares.

En Colombia, la balanza comercial ha sido históricamente de signo negativo. Se importa más de lo que se exporta, y las grandes exportaciones son de materia prima, como carbón a granel, petróleo crudo y café verde. Aun con los ingresos de estos tres rubros, Colombia mantiene una BCI en déficit que impacta de igual forma en la balanza de pagos y determina el comportamiento de sus papeles en los mercados internacionales de valores. La siguiente gráfica da una mejor comprensión visual del fenómeno.

Gráfica 4. BCI Colombia 2014 – 2018



Fuente: Elaboración propia basado en datos de ITC (2019)

Del periodo estudiado el año 2016 es el que muestra un mayor déficit para la BCI de Colombia, por arriba de los 17,000 millones de dólares.

En general al déficit en el periodo estudiado se mantiene por arriba de los 12,000 millones de dólares.

3.3. Correlación entre inversiones vs Balanza Comercial Internacional

Para determinar el impacto que las inversiones en los puertos han generado sobre el aparato productivo del país, se realizó un análisis de regresión lineal simple, para lo cual se tomaron los datos, de las inversiones, obtenidos en el presente estudio para los años comprendidos entre el 2013 y 2018. Para la Balanza comercial, se estableció tomar los datos del ITC (2019) expuestos en la Tabla 7. Por su parte, dado que la información sobre la inversión en los puertos se encontró dispersa y presentada para cada uno de ellos en diferentes años, se decidió calcular la inversión anual promedio con los datos obtenidos de manera independiente para cada puerto. Para el caso de Cartagena, se tomaron los datos del documento *Impacto económico y social del Puerto de Cartagena* en el cual se presenta la distribución del plan de inversiones de este Puerto para los mismos años del presente estudio. La inversión del Puerto de Buenaventura fue tomada de dos fuentes a saber, el Plan de Inversiones de la Sociedad Portuaria (2016) el cual presenta el plan bianual 2015-2016 y la inversión reportada por González (2018) para el periodo 2017-2018. Por su parte, para el puerto de Santa Marta, se tomó el dato de la inversión acumulada a 2018 reportada en su Informe de Gestión del Segundo Semestre de 2018.

En la siguiente tabla se resume la inversión promedio anual para el periodo de estudio:

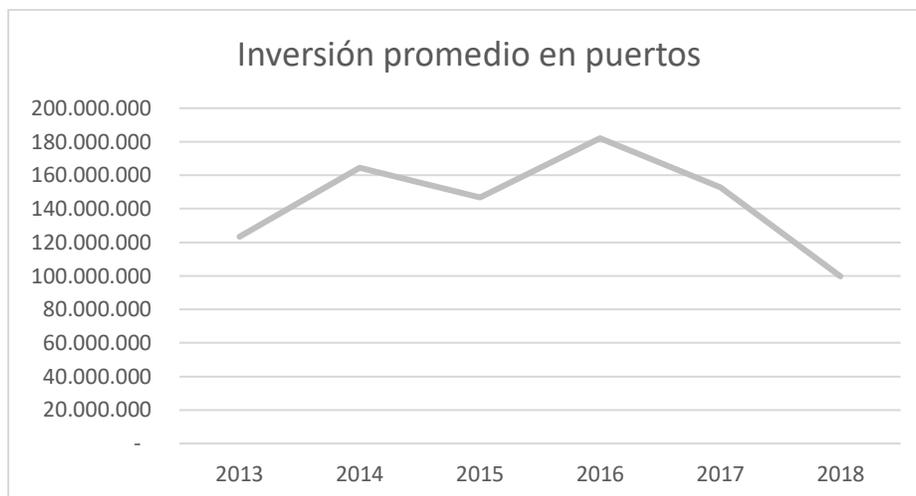
Tabla 10. Inversión anual promedio en los puertos de Cartagena, Santa Marta y Buenaventura entre los años 2013 y 2018 en dólares

Puerto / Inversión	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Cartagena	64.733.900	105.928.200	88.273.500	123.582.900	94.158.400	41.194.300	517.871.200
Santa Marta	18.833.333	18.833.333	18.833.333	18.833.333	18.833.333	18.833.333	113.000.000
Buenaventura	39.666.667	39.666.667	39.666.667	39.666.667	39.666.667	39.666.667	238.000.000
Inversión	123.233.900	164.428.200	146.773.500	182.082.900	152.658.400	99.694.300	868.871.200

Fuente: Elaboración propia a partir de la información reportada por cada SPR

La distribución promedio anual quedó de la manera siguiente:

Gráfica 5. Inversión promedio en los puertos de Cartagena, Santa Marta y Buenaventura entre los años 2013 y 2018



Fuente: Elaboración propia

Hubo una fuerte y sostenida inversión entre los años 2013 y 2016 con un promedio cercano a los 150.000.000 millones de dólares. En 2016 se presenta el pico más alto con una inversión promedio de US\$182 millones para luego descender hasta los US\$99 millones para el año 2018.

Al ser parte de la infraestructura productiva del país los puertos deben ser coadyuvantes de la producción nacional que se exporta que debería estar reflejado en un crecimiento anual de las exportaciones. Se supone una relación directa entre la inversión en infraestructura en los puertos marítimos y el crecimiento de las exportaciones.

Para comprobar esta relación se realiza un análisis de correlación con los datos obtenidos para el periodo de los cinco años comprendidos entre 2014 y 2018, teniendo los siguientes resultados:

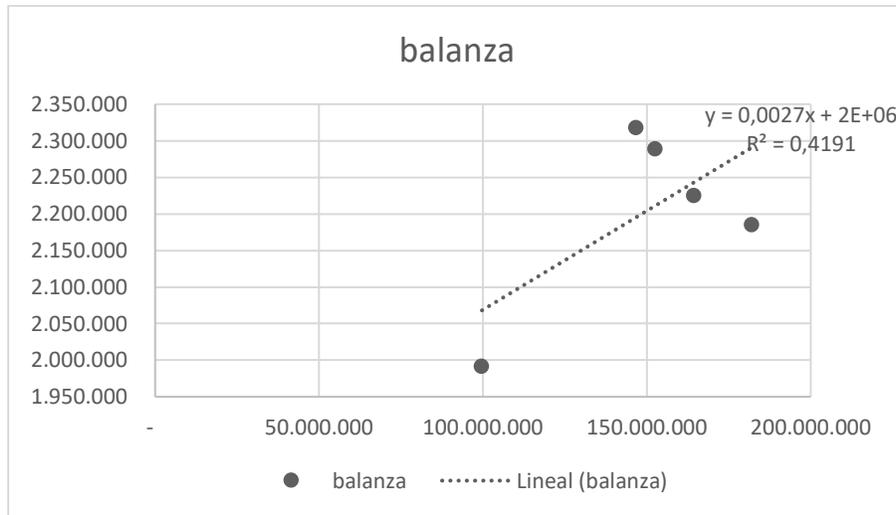
Tabla 11. Inversiones en los Puertos y Balanza Comercial

Año	inversiones	Balanza
2014	164.428.200	2.224.896
2015	146.773.500	2.318.149
2016	182.082.900	2.185.453
2017	152.658.400	2.288.903
2018	99.694.300	1.991.750

Fuente: Elaboración propia con datos de las SRP y DANE

Con los datos anteriores se procedió a realizar el análisis de correlación entre las dos variables del estudio, obteniendo el resultado que se presenta a continuación:

Gráfica 6. Correlación Balanza vs Inversión Puertos



Fuente: Elaboración propia

La gráfica muestra una correlación lineal simple de signo positivo que determina una relación directa entre la inversión en los 3 puertos marítimos y la balanza comercial internacional de los 3 productos. A mayor inversión mayor volumen de exportaciones y a menor inversión menor volumen de exportaciones.

Existe una relación directa entre las inversiones que se realizan en los puertos marítimos de Buenaventura, Santa Marta y Cartagena y el volumen de las exportaciones de los rubros agrícolas y pecuarios estudiados. Sin embargo, el valor del coeficiente de determinación indica que esta relación es baja, lo cual permite especular que existen otras variables que intervienen en el comportamiento de la BCI como la especulación de valores en los commodities en las bolsas internacionales o deficiencias en la infraestructura de comunicaciones con los puertos marítimos del país.

4. Conclusiones

Con la aparición de las SPR, los puertos marítimos colombianos entran en un modelo de negocios globalizado, al que se están integrando grandes corporaciones mundiales, cuyo interés es la movilización y el transporte de productos y no necesariamente el desarrollo productivo de un país en particular.

La inversión en los puertos marítimos en el periodo estudiado está directamente relacionada con la balanza exportadora. Esta sigue siendo negativa por lo que Colombia importa más de lo que exporta. Sus exportaciones son de materias primas y sus importaciones de bienes de consumo.

La aparición del negocio del clúster no necesariamente significa que aumentó el volumen de carga que ingresa o sale del país. Este negocio destina grandes áreas de los puertos únicamente como depósito en tránsito de contenedores. Deja la actividad económica del puerto como positiva, pero en detrimento de la gestión exportadora manteniendo, la parte que le corresponde del BCI, con signo negativo.

El destino de las inversiones portuarias marítimas de las SPR privilegió la recepción de gigantescos cargueros de gran calado, especializados en el transporte de contenedores. Así el dragado de profundización los canales de acceso a los puertos fue la infraestructura privilegiada seguida de las gigantescas grúas de carga y descarga de contenedores, que reducen el tiempo de trabajo en el puerto, acompañadas de patios de contenedores. Las inversiones en depósitos de materias primas no minerales, refrigeración y productos terminados quedaron postergadas.

La investigación determinó que la inversión en los puertos impacta positivamente en el aparato productivo nacional, en esta etapa histórica de la economía colombiana. Sin embargo, esta relación es baja, al menos para los años del estudio permitiendo concluir que la productividad y las exportaciones no sólo dependen de los puertos, sino que les acompañan otras variables como los mercados, los precios y la infraestructura vial entre otras.

El impacto de los puertos en el ámbito económico y social, como promotor del aparato productivo, se mide primero en su área de influencia. Tanto en la situación social como económica y, por ende, en el desarrollo de las fuerzas productivas de su entorno. El negocio privado de los puertos marítimos no debe, ni puede, alejarse de las fuerzas productivas.

Independientemente de la mayoría accionaria privada, es un bien del Estado Colombiano y, en la sociedad moderna, son una fuente constante y eficiente de ingresos para las arcas del Estado, según los reportes de aduana.

Pero ¿qué tipo de puerto favorece la producción nacional? Privilegiar el tránsito de contenedores por encima de estructuras de enfriamiento o depósito de productos de exportación, o siquiera una inversión en vías de penetración o diferentes modalidades de transporte de mercancías hacia y desde el puerto, no es necesariamente una política de apuntalamiento de la producción nacional.

Casi el 100 % de las exportaciones colombianas salen por vía marítima y es un panorama que no cambiará en mucho tiempo por lo que los puertos marítimos son estratégicos para el desarrollo de la economía y el mantenimiento de una BCI sana en un mercado de competencia global al que está obligado el país. Son parte integral de la cadena de producción, pero como factor determinante de la estrategia productiva de una región y del diseño de políticas públicas que fortalezcan una economía productiva.

5. Bibliografía

- Aguas, D., Peña, K., & Ospina, J. (2017). El canal navegable del río Magdalena y las sinergias para el desarrollo de Barranquilla. Obtenido de Universidad Autónoma del Caribe, Facultad de Ciencias Administrativas, Económicas y Contables, Barranquilla.: <http://www.scielo.org.co/pdf/diem/v15n2/1692-8563-diem-15-02-00211.pdf>
- Álvarez, L., Daza, D., Gómez, D., & Franco, C. (2018). *Retos logísticos del nodo portuario de Buenaventura*. Obtenido de Universidad del Rosario: <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/18227/GomezSuarez-DiegoAlejandro-2018.pdf?sequence=1>
- ANI. (2017). *AL 2021 Capacidad portuaria de Colombia alcanzaría los 514 Millones de toneladas*. Obtenido de Gobierno de Colombia. Agencia Nacional de Infraestructura: <https://www.ani.gov.co/al-2021-capacidad-portuaria-de-colombia-alcanzaria-los-514-millones-de-toneladas>
- Bobadilla, J., & Venegas, A. (2018). *La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos*. Obtenido de Politécnico Grancolombiano. Escuela de negocios, Gestión y sostenibilidad. Administración de empresas. Bogotá – Colombia: [Dialnet-LaImportanciaDeLosPuertosDentroDeLaEconomiaEnColom-6540499%20\(2\).pdf](http://dialnet-laimportanciadelospuertosdentrode-laeconomiaencolom-6540499%20(2).pdf)

- Castro, O., Soler, E., Umaña, R., & Yepes, C. (2017). *Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015*. Obtenido de *Universidad & Empresa*, vol. 19, núm. 32, enero-junio, 2017, pp. 87-106. Universidad del Rosario Bogotá, Colombia: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=187247578005>
- CEPAL. (2018). *Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe*. Obtenido de CEPAL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44326/127/BPE2018_Colombia_es.pdf
- CONTECAR. (2017). *2016 Informe de gestión*. Obtenido de Puerto de Cartagena: <https://www.puertocartagena.com/sites/default/files/baja-ctc-2016.pdf>
- Córdoba, L., & Zapata, M. (2017). *Exportaciones de Colombia: el valor agregado como una oportunidad de éxito para el futuro de la economía colombiana*. Obtenido de (Trabajo de grado Negocios Internacionales). Universidad de San Buenaventura Colombia, Facultad de Ciencias Empresariales, Medellín: http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/5789/1/Exportaciones_Colombia_valor_Cordoba_2017.pdf
- DANE. (2019). *Balanza comercial por países*. Obtenido de Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Colombia: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/balanza-comercial>
- DANE. (2019). *Colombia, exportaciones de café, carbón, petróleo y sus derivados, ferroníquel y no tradicionales, según valores y toneladas métricas*. Obtenido de Dirección Administrativa Nacional Estadística: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/exportaciones>
- DIAN. (2018). *Estadísticas de Carga de las Importaciones y Exportaciones en Colombia Enero – junio 2018/2017*. Obtenido de Gobierno de Colombia. Unidad administrativa especial. Dirección de impuestos y aduanas nacionales: <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/CargaImpExp/Estad%C3%ADsticas%20de%20Carga%20de%20las%20Importaciones%20y%20Exportaciones%20en%20Colombia%20Enero%20-Jun%202018.pdf>
- El País. (29 de enero de 2018). *Comercio exterior tuvo un repunte por Buenaventura en 2017*. Economía, págs. <https://www.elpais.com.co/economia/comercio-exterior-tuvo-un-repunte-por-buenaventura-en-2017.html>.
- García, A., Henao, Y., Rodríguez, J., Campo, J., & Herrera, J. (2016). *Una Visión General del Sector de Puertos en Colombia*. Obtenido de Superintendencia de Industria y Comercio. Estudios Sectoriales. Grupo de Estudios Económicos: https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Proteccion_Competicion/Estudios_Economicos/Documentos_elaborados_Grupo_Estudios_Economicos/Puertos_en_Colombia.pdf
- González, M. (2018). *Puertos de Colombia, navegando a pasos agigantados*. Obtenido de Logística. Supply-Chain. Industria: <https://revistadelogistica.com/informes-especiales/puertos-de-colombia-navegando-a-pasos-agigantados/>

- González, V. (2015). *Como se está preparando Latinoamérica para los retos del pacifico en inversiones portuarias*. Obtenido de Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura: <http://www.infraestructura.org.co/filef.php?IDe=1778>
- Granados, D., Moreno, S., & Segura, J. (2013). *Competitividad del puerto de Cartagena ante el tratado de libre comercio con Estados Unidos en los diferentes ámbitos logísticos. Comparación frente al puerto de Valparaíso en Chile*. Obtenido de Universidad del Rosario. Facultad de Administración. Colombia.: <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4376/SeguraGutierrez-JuanJose-2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- ITC. (2019). *Lista de los productos comercializados por Colombia categoría:42 Manufacturas de cuero; artículos de talabartería o guarnicionería; artículos de viaje, bolsos*. Obtenido de Centro de Comercio Internacional. Trade map. Lista de los productos comercializados por Colombia categoría:42 Manufacturas de cuero; artículos de talabartería o guarnicionería; artículos de viaje, bolsos ...: https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nypm=3%7c170%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c4%7c1%7c1%7c3%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1
- ITC. (2019). *Lista de los productos comercializados por Colombia. Exportación categoría: 09 Café, té, yerba mate y especias*. Obtenido de Centro de Comercio Internacional. Trade map. Estadísticas del comercio para el desarrollo internacional de las empresas: https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nypm=3%7c170%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c09%7c%7c%7c4%7c1%7c1%7c3%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1
- ITC. (2019). *Saldo Comercial. Colombia categoría: 07 Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios*. Obtenido de Centro de Comercio Internacional. Trade map. categoría:07 Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios: https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nypm=3%7c170%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7c07%7c%7c%7c4%7c1%7c1%7c3%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1
- Machado, A. (23 de mayo de 2017) *Logística: Por Buenaventura pasan 911.533 contenedores*. Obtenido de eltransporte.com comercio-internacional: <http://www.eltransporte.com/logistica-por-buenaventura-pasan-911-533-contenedores/>
- Martínez, A., Malagón, J., & Muñoz, I. (2014). *Impacto económico y social del puerto de Cartagena*. Obtenido de Fedesarrollo. Centro de Investigaciones Económicas y Sociales: https://repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/707/Informe%20Final%20SPRC_final.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Martínez, S., López, D., & Ojeda, D. (2018). *Estudio comparativo de los puertos de San Antonio y Buenaventura con miras a la mejora de la competitividad: Caso Colombia*. Obtenido de Punto de Vista. Vol 9. Número 14: <https://journal.poligran.edu.co/index.php/puntodevista/article/view/1181>
- Mintransporte. (2016). *El desarrollo Portuario y Fluvial en la Agenda del Gobierno Nacional*. Obtenido de Gobierno de Colombia. Ministerio de Transporte: <https://cidin.co/index.php/cidin/2017/paper/viewFile/203/107>

- Pirela, D. (2018). *Competencia portuaria*. Obtenido de Opinión Caribe: <https://www.opinioncaribe.com/2018/04/15/competencia-portuaria/>
- Ramoni, J., & Orlandoni, G. (2015). *¿Evolucionan las exportaciones colombianas hacia un mercado más volátil?: Un análisis del periodo 1974-2014*. Obtenido de Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión, vol. XXV, núm. 1, junio, 2017, pp. 25-40 Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, Colombia: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90949035003>
- Rohde, A. (2015). *La teoría de la facilitación del comercio*. Obtenido de Una mirada hacia el sector marítimo, portuario y aduanero. XIII simposio internacional, Cartagena de Indias. Colombia: <http://www.fitac.net/documents/Libro.pdf>
- Rodríguez, G., Frasser, J., & Andapiña, D. (2017). *Desarrollo sostenible, modelo extractivista e inversión extranjera en Colombia*. Obtenido de Revista de Economía del Caribe, No 19: http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/economia/article/view/9599/html_384
- Rúa, C. (enero de 2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Obtenido de Universidad Politécnica de Cataluña. EOLI: Ingeniería d'Organització i Logística Industrial: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- Sánchez, R., & Chauvet, P. (2018). *Concesiones y defensa de la competencia en las industrias marítima y portuaria: Una reflexión sobre los riesgos asociados a contratos incompletos e integración vertical*. Obtenido de CEPAL Boletín Marítimo & Logístico # 67 – Diciembre 2018: https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin_maritimo67_espdic2018.pdf
- Sánchez, R., Jaimurzina, A., Wilmsmeier, G., Pérez, G., Doerr, O., & Pinto, F. (2015). *Transporte marítimo y puertos: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Obtenido de Serie RECURSOS NATURALES. CEPAL. Publicación de las Naciones Unidas: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39708/1/S1501003_es.pdf
- SPR Santa Marta. (2018). *Informe Anual 2017*. Obtenido de SPR de Santa Marta S. A. Colombia: <https://www.spsm.com.co/Documentos/Informe%20Anual%20SPSM%202017.pdf>
- SPSM. (2019). *Informe 2018. Segundo Semestre*. Obtenido de Sociedad Portuaria de Santa Marta: [https://www.spsm.com.co/Documentos/Informe%20Anual%20SPSM%202018%20\(2\).pdf](https://www.spsm.com.co/Documentos/Informe%20Anual%20SPSM%202018%20(2).pdf)
- SRPBUN. (2019). *Informe de Gestión de la Junta Directiva y la Gerencia General*. Obtenido de Sociedad Portuaria Buenaventura. Gerencia General: http://www.sprbun.com/documents/20181/32031/16072019-Informe+de+gesti%C3%B3n+gerencia+general+y+junta+directiva+primer+semestre+2019._pdf/5d7dc1c6-a2ef-4838-9274-9f7cca4219e8
- SRPC. (2017). *Informe de gestión 2016 Segundo Semestre*. Obtenido de Sociedad Portuaria Regional de Cartagena: <https://www.puertocartagena.com/sites/default/files/baja-sprc-2016.pdf>
- SRPC. (2019). *Historia*. Obtenido de Puerto de cartagena: <https://www.puertocartagena.com/es/sobre-la-organizacion/historia>

