



Identificación del estado actual y potencial logístico-económico del puerto Regional de Buenaventura.

Keshia Darenis Guevara López
Brayan Estiben Ríos Saldarriaga
Andrés Felipe Blandón Restrepo

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2016

Identificación del estado actual y potencial logístico-económico del puerto Regional de Buenaventura.

Keshia Darenis Guevara López

Brayan Estiben Ríos Saldarriaga

Andrés Felipe Blandón Restrepo

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:

Profesional en Negocios Internacionales

Director (a):

Lina Patricia Villa Martínez

Abogada especialista en derecho civil, Especialista en gerencia de proyectos

Maestría en gerencia de mercado

Línea de Investigación:

Comercio Internacional

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2016

A nuestros familiares, que gracias a su gran apoyo y su impulso para salir adelante en los momentos difíciles, a ellos este logro que hemos conseguido.

Resumen

Para Colombia es de vital importancia el comercio o intercambio de los diferentes bienes, aquellos que son exportados para abarcar los mercados en el extranjero, y los productos de importación que llegan a nuestro país para suplir las diferentes necesidades de los consumidores.

Esta investigación pretende abordar y dar a conocer que Colombia debe de acelerar los procesos de adecuación de sus terminales marítimas, logística nacional e internacional, manejos administrativos, operativos y eliminación de los sobrecostos en las actividades de la distribución física internacional. Reconociendo que el puerto regional de Buenaventura es uno de los corredores marítimos más importantes y estratégicos con los que cuenta Colombia, pues no solo se ubica en el puesto número 17 en orden de importancia en Latinoamérica, sino que además le aporta desarrollo a la economía nacional e internacional del país.

El puerto de Buenaventura a través de sus falencias deja de aprovechar las ventajas competitivas que tienen ante el mercado del movimiento de mercancías y deja de ser atractivo para temas como lo son las inversiones extranjeras que pueden ser útiles para desarrollo tanto local como nacional.

Tras el respectivo análisis de las diferentes debilidades con las que cuenta el sistema portuario en Colombia y más específicamente en el puerto regional de buenaventura, como estudiantes de negocios internacionales detectamos las dificultades por la que atraviesa el sistema portuario de buenaventura y con miras de que sean resueltas para que de esta manera exista una mejora significativa en la productividad y competitividad tanto para esta zona como para el país en general.

Palabras clave: Puerto Marítimo, Logística Carga, Mercancía, Infraestructura, Buenaventura, Comercio Internacional, País.

Abstract

In Colombia is very important that business or exchange different properties, those which are exported to cover the market in the abroad, and the products to import that get to our country in order to make up for different necessities from the consumers.

This research wants to adress and get to know that Colombia must accelerate the adaptation process of their maritime terminal, national and international logistic, administrative management, operatives and omission of the overruns in the activities of the physical and international distribution. Recognizing that the regional port from Buenaventura is one of the most important maritime runners and strategic that Colombia takes into account, even though it is not only located in the 17th spot of importance in Latin America, but also support the development to the national and international economy from the country.

The Buenaventura port through it weaknesses ceases to exploit the competitive advantages that they have toward the market movement of property and no longer attractive to issues such as foreign investments that may be useful for development both locally and nationally.

After the corresponding analysis of the various weaknesses that has the port system in Colombia and more specifically in the regional Buenaventura port, as students of international business detect the difficulties being experienced by the port system from Buenaventura and with a view that they are resolved so that in this way there is a significant improvement in productivity and competitiveness for both this area and the country in general.

Keywords:Sea port,Logistics,Load,Merchandise,Infrastructure, Buenaventura, InternationalTrade,Count

Contenido

	<u>Pág.</u>
Introducción	1
1. Formulación del Proyecto.....	3
1.1 Antecedentes	3
1.1.1 Estado del Arte.....	4
1.2 Planteamiento del problema.....	4
1.3 Justificación	7
1.4 Objetivos	9
1.4.1 Objetivo general	9
1.4.2 Objetivos específicos	9
1.5 Marco metodológico.....	9
1.5.1 Método.....	9
1.5.2 Metodología	10
1.6 Alcances	10
2. Ejecución Del Proyecto.....	10
2.1. Historia y antecedentes del puerto buenaventura.....	10
2.2 Infraestructura Del Puerto	16
2.2.1 Canal de acceso	20
2.2.2 Servicios.	22
2.2.3 Tipos De Carga Manejadas.....	23
2.2.4 Cantidad Y Numero De Motonaves Por Tipo De Contenedor Y Mercancía.....	27
2.2.5 Logística Portuaria SPRBUN.....	28
2.2.6 Planes De Mejoramiento Para El Puerto Regional De Buenaventura.....	30
2.3 Marco Legal	30
2.3.1 Análisis normativo a través de la historia.....	30
2.3.2 Reforma Portuaria.....	32
2.4 Generalidad Del Puerto De Buenaventura	34
2.4.1 Comparativo Sociedad Portuaria Regional De Cartagena Frente A La Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura	36
2.5 Problemática Social Alrededor Del Puerto Regional De Buenaventura	39
2.6 Análisis De Competitividad Del Puerto Regional De Buenaventura.....	42
2.6.1 Conpes, Mejoras Que Llevaran A Una Mejor Competitividad	44
2.7 Análisis Económico	54
2.7.1 Economía De Buenaventura	54
2.7.2 Costos.....	60

3. Hallazgos	68
4. Conclusiones y recomendaciones	71
4.1 Conclusiones	71
4.2 Recomendaciones	72
Referencias bibliográficas	74

Lista de figuras

Pág.

Figura 1: Sociedad Portuaria De Buenaventura.....18

Figura 2: Ventanas de traque vigentes motonaves, portacañoneros.....21

Figura 3 : Cantidad De Motonaves Arribadas A La Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura27

Figura 4: Costos De Exportación De Mercancía.....28

Lista de tablas

	<u>Pág.</u>
Tabla 1: Muelles y sus Caracterizaciones.....	20
Tabla 2: Servicios prestados por la sociedad portuaria regional de Buenaventura por tipo de carga	22
Tabla 3: Tipos de cargas manejadas.....	23
Tabla 4: Descripción de logros de la sociedad portuaria regional de Buenaventura.....	26
Tabla 5: Índice de competitividad global.....	43
Tabla 6: Criterios del pilar de infraestructura.....	44
Tabla 7: Principales destinos de exportación.....	47
Tabla 8: Principales orígenes de importación.....	48
Tabla 9: Reporte de movimiento de contenedores para la exportación 2010-2016.....	49
Tabla 10: Reporte de movimiento de contenedores de importación 2010-2016.....	50
Tabla 11: Importaciones según principales capítulos.....	56
Tabla 12: Exportaciones totales colombianas según el sector.....	57
Tabla 13: Exportaciones colombianas no minerales por departamento.....	58
Tabla 14: Costos de servicios ofrecidos por la sociedad portuaria regional de Buenaventura	60
Tabla 15: Conceptos de cobro de la sociedad portuaria regional de buenaventura a la carga 1.....	61
Tabla 16: Instalaciones portuarias carga II.....	62

Tabla 17: Instalaciones portuarias carga III.....	63
Tabla 18: Instalaciones portuarias carga II.....	64
Tabla 19: Conceptos al operador 1.....	64
Tabla 20: Tarifas portuarias operador marítimo.....	65
Tabla 21: Uso de instalaciones portuarias al operador II.....	66
Tabla 22: Uso de instalaciones portuarias al operador III	66

Lista de abreviaturas

SPRBUN. Sociedad portuaria regional de Buenaventura.

Introducción

Acorde al resultado anual del reporte de competitividad, que desarrolla el Foro Económico Mundial, organismo competente para determinar factores críticos y esenciales para el desarrollo de las naciones, nos indica que Colombia es un país que se ubica en el puesto número 66 dentro del ranking de competitividad, como se podrá observar en las tablas estadísticas expuestas en el desarrollo del trabajo, donde se encuentra en una posición de casi el doble por debajo de Chile y en posiciones parejas a países muy pequeños y con poco establecimiento de desarrollo económico como Chipre.

Algunas de las razones principales por las cuales se han recibido este tipo de calificaciones, comprendidos básicamente en retrospectiva desde el 2013 hasta el presente año; es que dentro de los 12 pilares de la competitividad evaluados en conjunto y por enlace integral, dando como resultado una sociedad económicamente estable y categorizada como “desarrollada”, es que se encuentra el pilar de la infraestructura. La cual, siendo más precisos y ciñéndonos al objetivo del presente trabajo, analizaremos principalmente al puerto marítimo de Buenaventura, siendo este uno de los principales corredores comerciales del país con influencia directa en el desarrollo económico para el país en general, implicando este una contundente competitividad para el óptimo funcionamiento de sus procesos y operaciones. Indicando aspectos tales como la malla vial y la serie de proyectos que se han desarrollado y/o están en proceso de hacerlo, pertinentes al muelle de Buenaventura y la sociedad portuaria regional de Buenaventura que corresponde al organismo de constitución público-privada que opera y administra dicha terminal.

Teniendo en cuenta que la economía se basa en la producción de bienes y/o prestación de servicios, no es para nada un secreto que el objetivo de todo esto es generar ganancias y reducir costos, sin alterar la calidad de los factores previamente mencionados; cuenta como indispensable el tener una infraestructura funcional, desarrollada y de vanguardia con el fin de optimizar los procesos

logísticos en pro del desarrollo económico con una fluencia versátil y progresiva del mercado, por lo que en Colombia puntualmente, se da el caso de que los principales puertos marítimos se encuentran en el extremo izquierdo del país, y a su vez las ciudades capitales más relevantes se ubican en el centro, presentándose básicamente el mayor movimiento de mercancías de manera centro-noroeste y suroeste; en otras palabras desde el centro a la periferia, ciudades núcleo a secundarias.

Presentando Colombia una notable y continuada en el tiempo, deficiencia en infraestructura y poca efectividad en sus procesos logísticos, se podrá observar como sus inigualables características en ventaja de posición geológica, se debe establecer un mayor enfoque e ímpetu para aumentar el nivel de competitividad que se perfila para la transformación hacia una nación completamente desarrollada, de manera íntegra y enteramente funcional. Por lo que en este caso vamos a tratar enfáticamente sobre la situación actual del puerto de Buenaventura, considerando todos los factores implícitos para su funcionalidad y operatividad, además de los demás agentes con influencia directa o indirecta de la misma, como lo podremos apreciar en la situación socioeconómica que presenta la población en general de la región, los conflictos internos de esta y los generales a nivel país, el comparativo con otras sociedades portuarias nacionales e internacionales en cuestiones de competitividad, infraestructura y posición geoestratégica. Analizando los datos económicos de sus costos en los servicios ligados a los tiempos en los que se desarrolla y ejecutan las operaciones portuarias, podremos llegar a la conclusión del estado actual del muelle de Buenaventura, partiendo por supuesto de los antecedentes históricos y sin dejar de lado el marco normativo que aplica y rige este tipo de figuras tan imprescindibles en crecimiento y progreso de la nación.

1. Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

Mencionar a Buenaventura es partir del referente que como ciudad cuenta con uno de los mejores puertos de Colombia, pues debido al proceso de privatización que se viene ejecutando desde principios de los años noventa, periodo en el cual se han venido materializando algunos avances tecnológicos aplicados a la logística dentro y alrededor del puerto, ya que gracias a su privilegiada ubicación geográfica, le ha concedido como aporte al país, competitividad en materia de comercio internacional frente a otros países por lo menos de América Latina.

La Revista de Logística menciona en uno de sus artículos: *Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano*; García introduce claramente la importancia que ha generado para Colombia la operación portuaria y el progreso que ha aportado desde muchos años atrás...

“han pasado de ser centros de distribución y almacenamiento a convertirse en instrumentos indispensables del comercio exterior” (García, 2013).

Son incontables las ventajas que trae para el comercio internacional, el aprovechamiento y potenciación de un terminal marítimo que ya no solo es visto para fines de recibo/despacho/ almacenamiento de mercancías, sino también como un medio que puede ofrecer distintos servicios que aportan eficiencia a la cadena de abastecimiento, valor agregado que impacte directamente los costos operativos y proporcione alternativas aduaneras y de almacenamiento; Según García:

“Las cifras del DANE, muestran que para el año 2011 se movieron 153 millones de toneladas de carga con un aumento del 1.3% comparado con el año 2010” (García, 2013).

“Esto sin lugar a duda es el resultado de la constante inversión y modernización en los procesos logísticos que acompaña la privatización de los puertos colombianos. En el año 1991, el gobierno a través de la Ley 01 da en concesión la administración de los terminales portuarios a entidades públicas y privadas con el ánimo de fomentar la

inversión extranjera y el mejor aprovechamiento de los recursos, en este momento en que se evidencia el índice favorable en operatividad, almacenamiento, eficiencia y competitividad frente a otros puertos de la región” (García, 2013).

1.1.1 Estado del Arte

Actualmente el puerto de Buenaventura se encuentra posicionado en el lugar número 17 a nivel Latinoamérica como uno de los terminales marítimos que más volumen de carga saca y entra del país, sin embargo y luego de todas los estudios que se han realizado sobre infraestructura portuaria, se evidencia que se necesita ir al mismo ritmo de las grandes economías del mundo que sin contar incluso con todas las ventajas que posee Buenaventura, han invertido en desarrollo logístico y han dado un paso adelante.

“Buenaventura se encuentra ubicada en una posición estratégica geográficamente, ya que es el puerto más cercano a los países del Lejano oriente, conecta con los países del sur del continente americano y está situada cerca al canal de Panamá, lo que le permite conectar con las rutas marítimas del mar caribe y Europa”. (García, 2013)

“Luego de la entrada en vigencia de la Ley 01 de 1991, en donde se le dan facultades de planeación al Estado y se permite la entrada del sector privado a la administración portuaria del país, se empieza a ver a Buenaventura como fuente de competitividad mundial. Para esto se hace necesario un nuevo plan de modernización y es cuando El Consejo Nacional de Política económica y social publica el denominado CONPES, este documento consigna las reformas en temas de expansión para los terminales marítimos del país enfocado en la competitividad portuaria y logística, aumento de la productividad y estrategias de mejora de la operatividad. Existen hasta el momento siete actualizaciones del CONPES, apuntando cada vez más a la competitividad mundial” (Pérez, 2007)

1.2 Planteamiento del problema

Para lograr estar dentro del marco de la tan anhelada integración económica en la cual el país quiere estar ,se hace de vital importancia la identificación de las brechas con las que cuenta la infraestructura portuaria de Buenaventura y las operaciones marítimas que este realiza , esta identificación nos dará como resultado la búsqueda de soluciones que nos lleven al increméntenlo de la productividad y la competitividad del país en el ámbito social y comercial.

En los Planteamientos que problematizan el Objeto de Estudio y de los cuales se ven reflejados a partir de una matriz de análisis de involucrados, donde se estableció una secuencia de problemáticas por cada grupo de actores: Gobierno local, población de Buenaventura, sociedad portuaria de Buenaventura, exportadora e importadora.

1 GOBIERNO LOCAL:

Con este actor se encontraron los siguientes intereses individuales: a) promover el desarrollo de la región mediante su principal línea de negocio, b) Incentivar el Comercio Internacional, c) Generar empleo, d) incrementar el PIB, d) Promoción y protección de las inversiones desde y hacia Colombia.

Presunciones impositivas de este actor: A) debido a la arraigada corrupción evidenciada en la región e Buenaventura, puede hacerse efectivo nuevamente a través de licitaciones o contrataciones fraudulentas y sobre costeadas, una desviación de efectivo, generando poca eficiencia y eficacia.

2 POBLACION DE BUENAVENTURA:

Para este actor se identificaron los siguientes intereses individuales: a) Desarrollo local equitativo a causa de la administración de las regalías que genera la operación portuaria en su región. B) aumento de empleo y oportunidades laborales. C) Mayores ingresos igual a mayor consumo, igual a mayor producción, igual a dinamización de la economía y el mercado. D) aumento en la tasa de educación, por la apertura de mayores programas educativos ofertados necesarios para las funciones operativas y administrativas del puerto.

De este actor resultan las problemáticas: A) rezago en las demás industrias locales. B) insuficiencia en la preparación educativa de los posibles aspirantes a las ofertas y vacantes generadas con base a la modificación y desarrollo del muelle.

3 SOCIEDAD PORTUARIA:

Conciérne a este actor manifestar el mayor grado de intereses positivos, por ejemplo: A) desarrollo de infraestructura en el muelle. B) posible inversión extranjera directa. C) Reconocimiento y categorización a nivel internacional en la calidad de sus operaciones portuarias. D) mayor rentabilidad. E) optimización de recursos. F) aumento en la cantidad de manejo de contenedores.

Sin embargo también se presentan factores a considerar como: A) necesidad de inversión e inyección de capital. B) incapacidad para materializar las planificaciones estratégicas planteadas. C) complejas condiciones sociales.

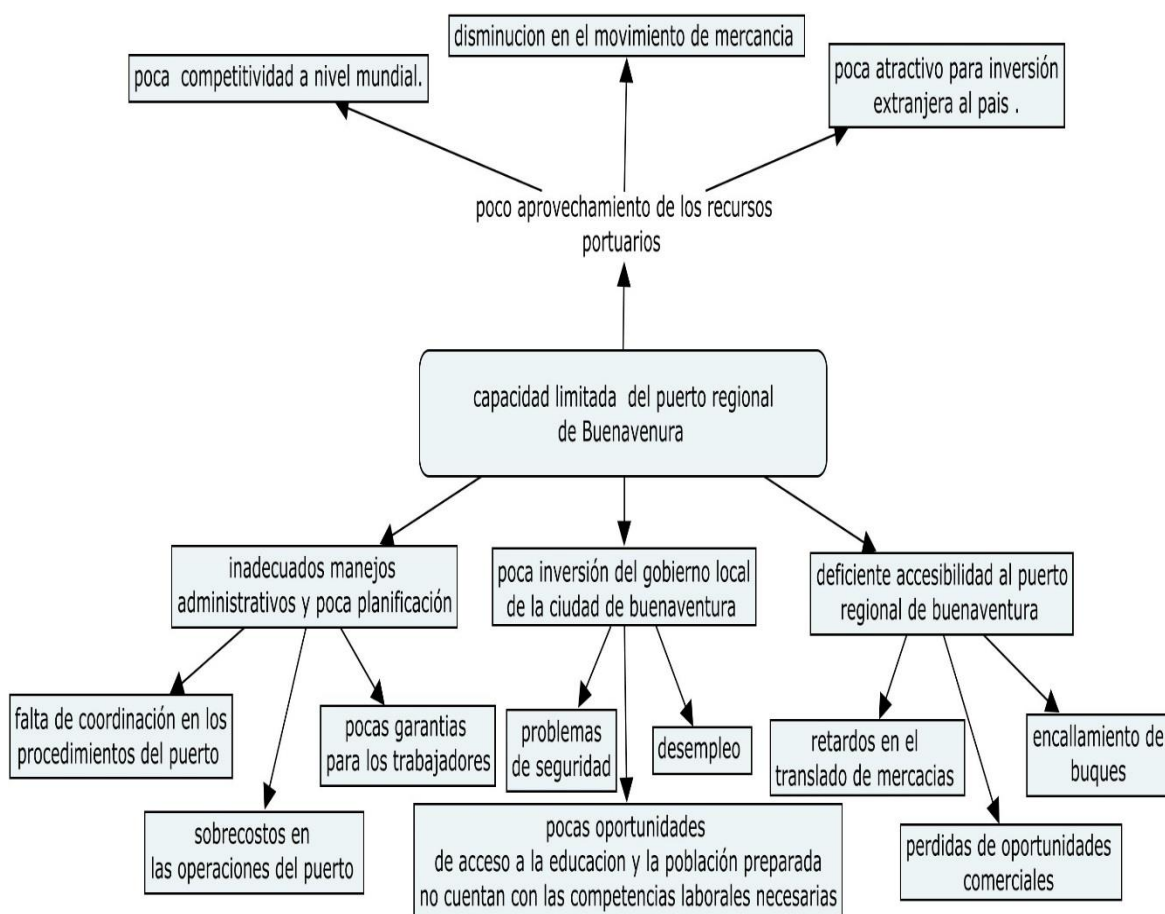
4. IMPORTADORES Y EXPORTADORES:

Intereses: A) optimización de procesos. B) mayor capacidad de abastecimiento físico tanto para la entrada como para la salida de contenedores. C) condiciones específicas favorables para cierto tipo de importaciones como mercancía a granel y materias primas. D) aumento en la proyección de negocio hacia el continente Asiático que cada día más fortalece su influencia y visiona como interesante mercado en expansión al continente americano, en especial Latinoamérica.

Aspectos en contra: A) sobrecostos a raíz de las demoras y posibles inconvenientes generados por las reformaciones o construcciones. B) deficiencia en capacidad, por resultados no esperados o imprevistos no contemplados.

La gráfica 1, denominada árbol de problemas, ilustra el problema con un punto central, para a partir de este hallar las causas y efectos.

GRAFICA: árbol de problemas



1.3 Justificación

JUSTIFICACIÓN

En el mercado mundial se hace necesario que cada día más las empresas dedicadas al movimiento de mercancías tanto las privadas, públicas o mixtas se hagan más competitivas ante la tan amplia demanda de servicios que el mundo está solicitando, y para enfrentar esta realidad debemos de adaptar los diferentes modos en que las maneras de hacer las cosas van cambiando, estar dispuestos aceptar que nuestros procesos tal vez no van por un buen camino y que se hace

necesario una autoevaluación que nos dé como resultado los puntos claves para lograr que esta institución este totalmente adecuada para atender los requerimientos que cada uno de los clientes que podamos encontrar en el entorno empresarial nos pueda solicitar.

Justificación Teórica

En el país los puertos son de vital importancia ya que estos le aportan a Colombia desarrollo comercial y competitividad a nivel global; basándonos en esto y considerando que el 90% de las transacciones (importaciones y exportaciones) del país se realizan por vía marítima vemos pertinente la puesta en marcha de mejoras que repotencien la capacidad y productividad del puerto de Buenaventura pues ello significaría no solo para la región sino para el país un mayor aprovechamiento de los escenarios económico y social, sino que también con ello se lograría el que los principales actores que intervienen en el comercio internacional pongan sus ojos en Colombia como punto atractivo para la inversión.

Justificación Social

La SPRBUN es un elemento importante para la economía local, regional y nacional, aunque se hace necesaria la unión de intereses por parte del Estado y el sector privado para fortalecer el desarrollo social y económico de Buenaventura, un municipio que por muchos años ha estado abandonado y en el que sus habitantes emplean la corrupción para sobrevivir.

Las mejoras o potenciación al puerto a través de inversión en infraestructura, y operatividad podrían permitir un mayor aporte a esta parte del país en pro de la mejora en temas de educación, desarrollo económico y calidad de vida.

Justificación personal

En esta investigación, buscamos determinar las ventajas competitivas que podría tener Colombia con el enriquecimiento o potenciación del puerto de Buenaventura, pues ello implicaría no solo mejorar su capacidad para recibir buques de mayor peso, sino que también aumentaría su eficiencia o rendimiento en el manejo de los

contenedores y de esta manera tener la posibilidad de servir a Panamá como puerto de transbordo. Con este estudio, se darán a conocer las oportunidades que pueden resultar útiles para mejorar la situación actual de la economía del país.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Realizar estudio que nos permita diagnosticar el estado actual de competitividad en el ámbito social y económico del puerto de Buenaventura.

1.4.2 Objetivos específicos

- Considerar la importancia del puerto marítimo de Buenaventura en el desarrollo económico y social de la misma ciudad.
- Conocer el estado actual del puerto de Buenaventura para determinar la capacidad e infraestructura operativa y tecnológica actual.
- Estudiar la infraestructura administrativa con que cuenta el puerto de Buenaventura en aras de determinar si cumple o no con estándares de competitividad internacional.

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método

El método que se utilizará para abordar el objeto de estudios es la investigación, interpretación y análisis de datos, gráficas y noticias, con enfoques cualitativos y cuantitativos, que permitan asumir una perspectiva de la capacidad limitada de la sociedad portuaria regional de Buenaventura y su incidencia en actores como el gobierno local, la población, la sociedad portuaria, los exportadores e importadores.

1.5.2 Metodología

Recolección de información Secundaria

Ya que este trabajo es netamente investigativo e interpretativo esencialmente, se recurrirá a fuentes secundarias de información como bibliografía y cibergrafía sobre la sociedad portuaria regional de buenaventura, noticias, publicaciones de libros y revistas gubernamentales y de comercio internacional, consulta de estadísticas sectoriales y nacionales, informes comerciales, bases de datos, todo ello con el fin de construir y desarrollar el objeto de estudio con el análisis y priorización de la información encontrada por dichas fuentes.

1.6 Alcances

Con este estudio se busca analizar el aprovechamiento de la capacidad con la que cuenta el puerto regional de buenaventura y su incidencia tanto en el campo económico y social en el marco de 3 años, tomando como inicio el año 2013, a partir de las consultas de los diferentes actores involucrados.

Se analizara e interpretara la situación del puerto regional de buenaventura actualmente y los efectos que causa la poca identificación de la capacidad real con la que podría contar el puerto.

2. Ejecución Del Proyecto

2.1. Historia y antecedentes del puerto buenaventura

Para mirar desde un punto de vista más detalladamente la creación de buenaventura debemos de recordar el arribo a estas tierras de Vasco Núñez de balboa en el año de 1515 que luego de hacer su desembarque en la gran costa caribeña quiso atravesar el llamado Dariel con el objetivo final de llegar a lo que el mismo dio nombre como Mar pacifico. En la historia se revelan datos que desde un comienzo habría muy poca importancia por ver creada en buenaventura una

población sostenible y que por lo contrario se crearía la estrategia del paso hacia el interior del territorio, gracias a este hecho, Buenaventura estaría marcada por mucho tiempo con el destino que hoy cuenta que sería ser un gran puerto de entrada de bienes que ayudarían al progreso constante de nuestro país.

Seguido del arribo de Juan de Ladrillero y Pascual de Andagolla entre los años de 1539 y 1540 a los cuales se les noto hacia donde iban direccionados sus intenciones de no crear nunca una población estable en buenaventura gracias a diferentes razones que denominaban entre ellas, la gran espesa selva, la incrementada temperatura, la resistencia de los nativos y la alta humedad con la que contaba en ese momento el territorio de buenaventura.

Con el transcurrir de los años tendrían el mismo destino el siglo XVI y gran parte del siglo XVII, tiempo en lo que realmente fue muy difícil la creación de asentamientos definitivos y la durabilidad de personas en estos mismo, durante estos años se crearía una gran barrera que no permitiría ninguna actividad en lo relacionado a la entrada o salida de bienes o servicios en esta zona del país, es de reconocer que se realizaron numerosos intentos por eliminar estas barreras y volver a las actividades portuarias.

La ciudad de Cali a través de las autoridades debió reconocer gracias a esta situación, que la barrera que limitaba las actividades portuarias sería una deficiente situación para el progreso y que posteriormente el puerto sería un punto benéfico para el avance de la ciudad.

Después de los problemas que se crearon como por ejemplo la negación de algunos sectores que estarían más que todo siendo beneficiados por las diferentes situaciones precarias con las que contaba el transporte terrestre entre la ciudad de Buenaventura y Cali, la ciudadanía de Cali opto a mediados del siglo XIX por abrir nuevamente el antiguo camino que conectaría el puerto con la ciudad de Cali.

Gráfica: Isla de cascajal en el municipio de Buenaventura



Ya para la anterior época (siglo XIX) habría una población que pertenecía a buenaventura, ubicada en la isla de cascajal, estos eran algunos indígenas de la región o comerciantes que se dieron cuenta que en este lugar tendrían la posibilidad de un beneficioso sustento para sus familias en actividades tales como el cultivo de productos agrícolas o la pesca. Una característica importante es que se nombraría un alcalde parroquial, un registrador, un gobernador y un notario para el territorio de buenaventura el cual también contaría con edificaciones en madera. Esto llevo a la creación de un decreto que oficializaría la apertura de lo que llamamos el puerto, con la condición que sería un puerto franco. El gobierno de Cali con el fin de incentivar a que la población mirara atractivamente a buenaventura hizo en algunas ocasiones acciones como la entrega de terrenos y el permiso de construcción de nuevas propiedades. En el mismo momento se identificó el arribo de los diferentes y llamados colonizadores que venían de Europa y estados unidos, los cuales fueron caracterizados y reconocidos por ideales de construcción de los llamados muelles privados dentro de buenaventura y esto daría como resultado que llegaran incluso a funcionar consulados de diferentes países en el territorio.

Llegado el final del siglo XIX y teniendo en cuenta los diferentes esfuerzos realizados para hacer a buenaventura una ciudad con desarrollo, visitantes

provenientes de países extranjeros identificaban que de no ser porque la población tiene un real potencial portuario donde se crea la entrada y salida de bienes y servicio esta población sería simplemente habitada por una numerosa cantidad de hogares infelices.

Teniendo en cuenta que siempre se vio la ciudad de Buenaventura con una gran oportunidad de desarrollo gracias a su potencial portuario, y que incluso se miró como una ciudad llena de prosperidad pero con unas importantes y grandes problemáticas o limitaciones geográficas, Buenaventura según Gartner (2005) reconoce que entre el año 1960 y 1980 el primer paso a seguir tendría que ser la construcción de lote (rellenando el terreno) mucho antes de seguir con la creación de las edificaciones. Gracias a esto nos damos cuenta de las malas condiciones de tipo geográfico con las que contaban las personas al momento de tener la intención de poseer una vivienda adecuada en la isla.

Con desafortunada llegada de algunas situaciones que no fueron de lo mejor a la isla de Carcajal ocurridas finalizando el siglo XIX y comendando el siglo XX, las cuales llevaron a que toda la población pensara que estos acontecimientos como lo era la llegada de las enfermedades tales como la viruela o la fiebre amarilla llevaría a la muerte de todos lo que en aquel momento habitaban la isla, es importante mencionar que no solo estos desafortunados hechos ocurrieron, también se desato una ola de incendios que fueron los responsables de consumir las copas edificaciones y casa que habían construido con mucho esfuerzo los habitantes de aquella época y además se les sumo un terremoto de grandes magnitudes en el año 1906 cerca de las costas de Tumaco, aun con tos estos hechos la población todavía contaba con cierta ilusión de ver a Buenaventura un lugar digno para vivir

Dando paso al inicio de la recuperación de la ciudad con las diferentes y múltiples obras que se realizaron y con el incremento en lo que denominaban las actividades comerciales, llega el punto en que la isla se hace atractiva para una importante cantidad de obreros, muchos de ellos no contarían con la suerte de conseguir un

empleo digno para el sustento y que gracias a esto llevaría a que los mismos tuvieran que dedicarse a llevar una vida perjudicando la tranquilidad y creando inseguridad al resto de los habitantes. Teniendo en cuenta que hacia 1925 por el puerto de Buenaventura existía el tráfico de más de la quinta parte del comercio que exterior país y en cuestión de exportaciones de café un 15%, esto daría un concepto claro de lo que para el territorio sería benéfico un puerto estable.

Tiempo después en el año 1931 ocurriría otra trágica situación para la población la cual fue un incendio en proporción considerable el cual en esta oportunidad tuvo lugar en un almacén que se encontraba en una de las principales calles de la ciudad. El incendio fue considerable gracias a que en sus alrededores se ubicaban las edificaciones más importantes como por ejemplo lo eran la capitanía de puerto, hoteles la casa de comercio y teatro, la aduana y la oficina de ferrocarril entre otros.

Enfocados en la recuperación que tendría que tener la ciudad gracias a los diferentes hechos que ocurrieron y que de cierta manera devastaron el buen progreso por el cual iba la isla, muchas personas llegaron a la conclusión que más fueron los intentos y las buenas intenciones con las que se harían las cosas que lo que realmente se llevó a cabo, ya que en el plano habrían una serie de promesas que finalmente no fueron reales y que para el final del siglo XX Buenaventura seguiría teniendo contrastes de la riqueza que por ese territorio pasaban y de la riqueza que realmente Buenaventura podría ser beneficiada por otro lado “April Gniset (2012) dio a conocer “ Que la riqueza entra y sale por el puerto pero que absolutamente nada se queda en el mejoramiento de la población”

Ahora en día Buenaventura es una establecida ciudad colombiana y es tal vez la entrada de bienes más importante sobre el océano pacífico, que de cierta manera hace que Colombia tenga un progreso constante y equilibrado, ya que el volumen de carga que corresponde al movimiento que realiza por este lugar es en promedio un 60 % del que mueve todo el país, la ciudad de Buenaventura le da gracias a su nombre ya que fue nombrada de esa manera por ser creada el día de las grandes

fiestas de san buenaventura y por algo muy característico que tiene el lugar y es que cuenta con la tranquilidad en las bahías.

En el año de 1916 se le da inicio a la gran construcción del terminal marítimo de buenaventura y pasados entonces once años más adelante este mismo fue oficializado el importante uso del puente nombrado el piñal. En el año de 1958 tendría entonces a dársele la importancia que merecía el puerto de buenaventura como el principal puerto marítimo, esto se lleva a cabo con la intención de darle una cierta independencia al país para que comercializara los productos, este impulso es dado en el momento de la administración de señor lleras Camargo.

Un año más adelante se dará el impulso de la creación de la empresa puertos de Colombia la cual le dio gracias a la ley 154 de 24 de diciembre teniendo muy en cuenta que la entrada en vigencia se produce en el mes de julio de 1961. La llamada entonces puerto de Colombia en 1975 con el nombrado decreto ley 521 ,la cual crea la reestructura de la empresa puertos de Colombia como una empresa que sería comercial y pertenecería al estado, 5 años más tarde en Colombia se crea el decreto 1174 de 1980 el cual tiene como principal objetivo responsabilizar a la llamada puertos de Colombia de la totalidad del sistema portuario nacional..

En el año 1991 en el gobierno de Colombia se crea la idea de sustentar la política económica en la internacionalización que en el momento era necesaria, se hacía necesaria la modernización de la estructura con mira a los que en las reformas fiscales ,financieras, de comercio exterior, cambiaria y de inversión extranjera fuese expedida en la ley 01 del mes de enero de 1991 para que entonces mediante de un nuevo estatuto de los puertos marítimos se de la facultad a todas las entidades que son públicas y también las privadas para que tengan la posibilidad de crear sociedades portuarias que se encargarían de todo el manejo de los puertos, y para ese momento la llamada empresa puertos de Colombia desaparece.

Hoy en día el puerto de Buenaventura viene adquiriendo protagonismo en el transporte marítimo de diferentes mercancías hacia el país y desde el, lo que ha

generado un gran aporte en temas como la globalización que se viene dando gracias al movimiento de mercancías en este terminal.

2.2 Infraestructura Del Puerto

El terminal marítimo el cual conocemos hoy tiene 14 muelles y es administrado por la gran sociedad portuaria regional de Buenaventura, cuenta entonces con una gran profundidad del canal de acceso, como también de los puestos de atraque y nuestra infraestructura logística lo que le permite al puerto recibir buques de hasta un máximo de 350 metros de eslora.

La zona de influencia con la que cuenta el puerto de Buenaventura tiene como involucrados a las principales ciudades de Colombia, lo que entonces le da a este una ventaja demasiado grande y es la gran facilidad para el respectivo movimiento de todas las mercancías de carga.

El puerto de Buenaventura cuenta con un área de 650 mil metros cuadrados y se reconoce como el único puerto en Colombia multipropósito lo que lo hace mejor en las ventajas competitivas antes las demás terminales marítimas.

Además el puerto cuenta con un terminal el cual es especializado en contenedores, en el que hay más de un kilómetro en cuestión de la línea de atraque, para los temas de las operaciones el terminal marítimo de Buenaventura tiene:

- Dos grúas pórtico súper post panamax
- Cuatro grúas pórtico post panamax
- Tres grúas móviles

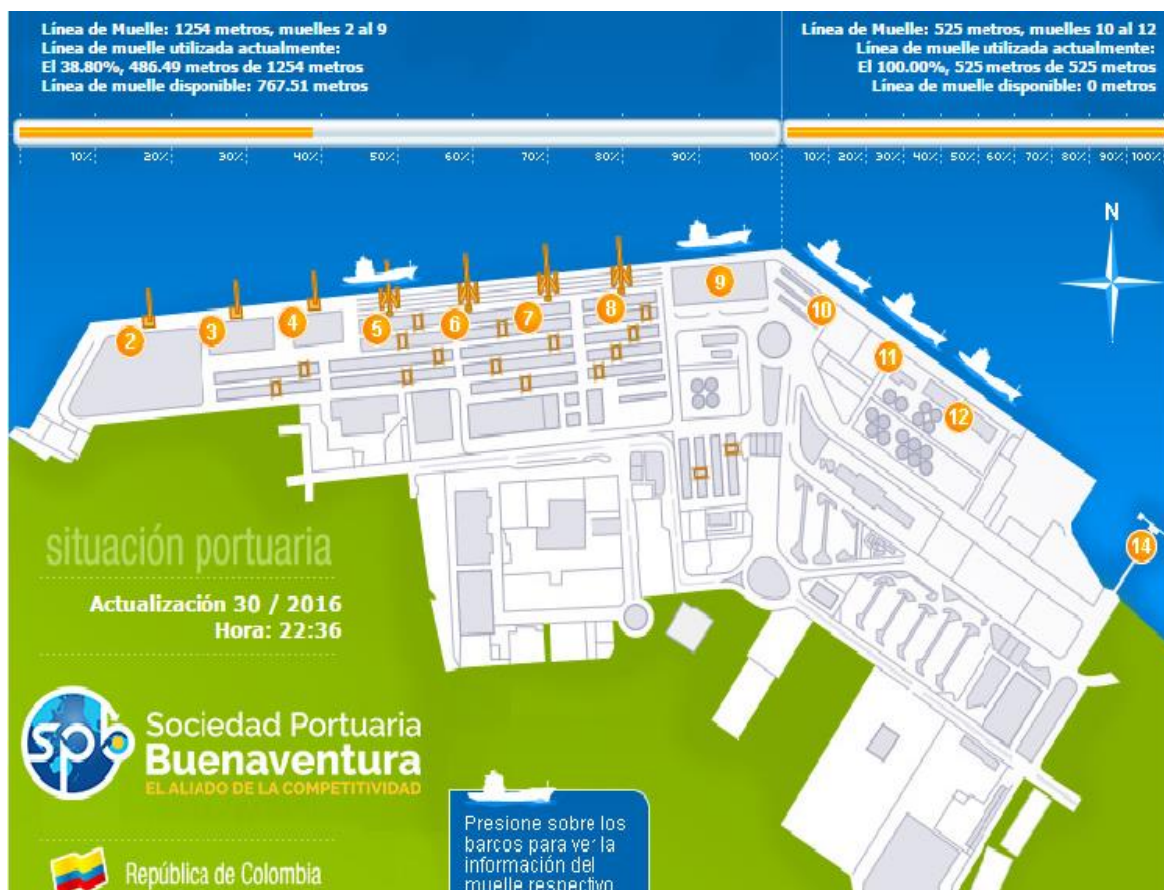
Y teniendo en cuenta que a través del importante operador TECSA terminal especializado de contenedores, el puerto tiene:

- 22 grúas RTG
- 48 tractores de terminal
- 48 plataformas

- 15 reach stacker
- 4 elevadores que se encargan de los contenedores vacíos 7+1
- 4 elevadores los cuales tiene una capacidad para 16 toneladas.

Es importante resaltar que todas estas características hacen que el terminal marítimo ofrezca a los clientes todos los importantes estándares de productividad para llevar a cabo una muy buena operación en el movimiento de las mercancías.

Figura 1: Sociedad portuaria de Buenaventura



Fuente: www.sprbun.com

El puerto se caracteriza por contar con una capacidad estática el cual supera los 2000 teus, además de contar también con un moderno y muy eficiente patio de contenedores los cuales son refrigerados, se realiza un buen desarrollo de las actividades con estos tipos de contenedores ya que se cuenta con la capacidad de 384 tomas eléctricas para los mimos.

El puerto marítimo tiene un puesto de traque el cual es multipropósito y este con 204 metros en donde se desarrollan las operaciones de carga general y los llamados buques car carrier, de la misma manera el puerto marítimo tiene un puesto de atraque en el cual hay 190 metros en donde se atienden las diferentes naves que llegan al puerto de Buenaventura con granel líquido, productos tales como el carbón a granel y así mismo otros diferentes productos de la familia de los minerales.

El puerto marítimo cuenta con el terminal de granel sólido también reconocido a nivel nacional y de Latinoamérica como el más moderno y el cual tiene una línea de atraque de 525 metros, este con bodegas con un sistema mecanizado, cobertizos y silos los que ayudan a ofrecer una capacidad estática que produce tener un almacenamiento que supera las 210 mil toneladas.

El puerto de Buenaventura cuenta con el gran servicio de brindar toda la logística necesaria para el almacenaje de las mercancías de los principales productos que van hacer exportados como lo son para el caso colombiano el azúcar y el café.

Todas estas cualidades hacen que el puerto de Buenaventura se posiciona en el puesto No 17 frente a las demás terminales marítimas de Latinoamérica, en donde vemos que se realizan los movimientos de salida de las mercancías más importantes para nuestro país.

En temas de seguridad el puerto de Buenaventura tiene control de todas las operaciones que se hacen en el mismo, ya que tiene un sistema llamado COSMOS el cual es un software de gestión de los contenedores, de la carga a granel y fraccionada, esto permite que toda la planeación de la actividad de cargue y descargue de las mercancías y además del aprovechamiento u optimización de los patios con los que cuenta el puerto para el almacenaje

Es vital para el puerto marítimo que todas las actividades sean reguladas con seguridad. Es importante mencionar que en el puerto de Buenaventura cuenta con seguridad tanto física como la electrónica las 24 horas del día y los 7 días a la semana, la cual se resume en más de 300 hombres, patrullas marítimas y terrestres, diferentes equipos de comunicación como lo son las 300 cámaras con las que cuenta el puerto de Buenaventura de manera fijas y 69 cámaras de manera móviles.

Al ingreso al puerto, este cuenta con lectores biométricos para el personal y diferentes controles de ingreso tanto vehicular como peatonal, en conclusión lo que busca el puerto marítimo es garantizar en lo más posible la seguridad en todas la

operaciones y que este aspecto sea un gran complemento para los diferentes servicios que los usuarios puedan encontrar en la terminal marítima. TABLA 1

Tabla 1: Muelles y sus caracterizaciones

MUELLE	UTILIZACION
2,3,4	multipropósito (450 metros)
5,6,7,8	descargue de contenedores (600 metros)
9	descargue de azúcar (205 metros)
10,11,12,	descargue de granel solido (527 metros)
14	gráneles líquidos (plataforma 70 metros)

Fuente: elaboración propia con base a la información de la sociedad portuaria regional de buenaventura.

2.2.1 Canal de acceso

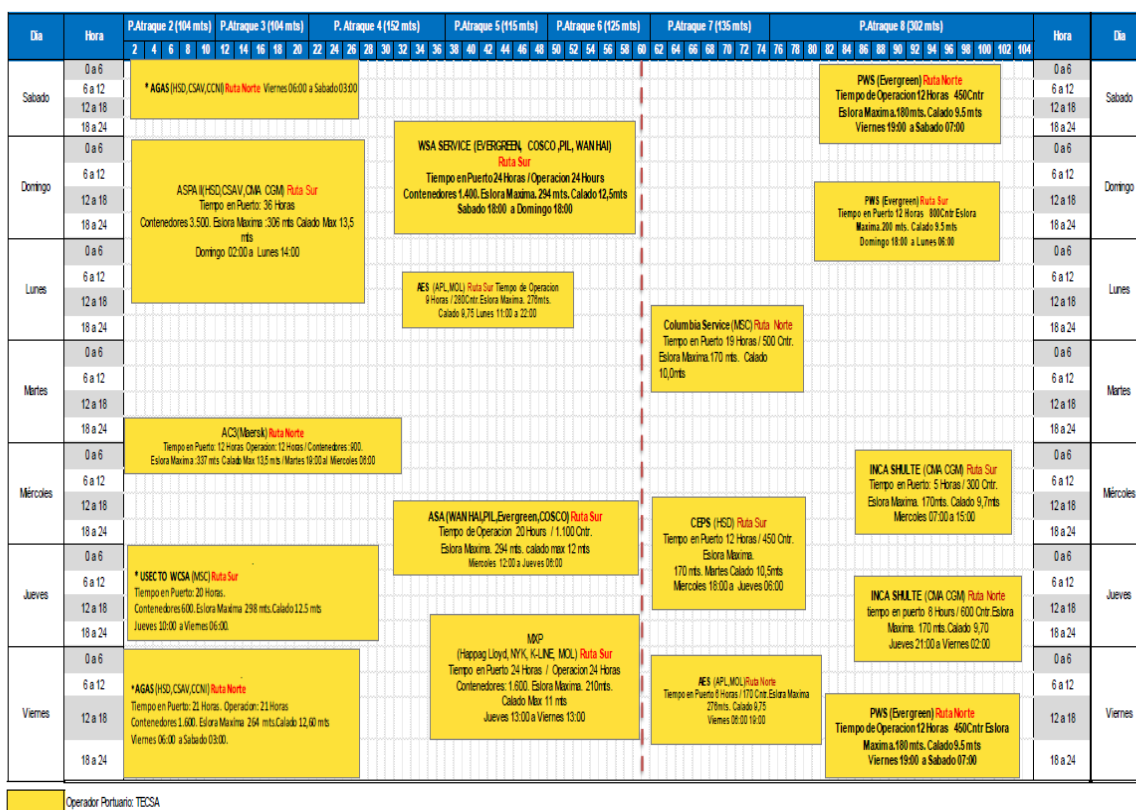
El canal de acceso del Terminal Marítimo de Buenaventura tiene una Longitud 31.5 Kilómetros equivalente a 17 millas Náuticas. La profundidad es 9.1 metros con marea baja (Igual Cero) en la parte exterior (De boya de mar a Punta soldado) y en la bahía interior (Boyas 23 -24 a boya 40 diagonal esquina muelle No.2) la profundidad es de 12.5 metros en marea baja = 0.

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

Esto nos permite identificar como si es necesaria la inversión en ampliación y profundización del dragado, en comparación con los demás puertos nacionales e internacionales más relevantes del mundo, información que citaremos más adelante, a medida que se vaya desarrollando la temática.

Figura 2: Ventanas de atraque vigentes motonaves portacontenedores año 2015

Motonaves Portacontenedores Año 2015



Fuente: sociedad portuaria de buenaventura

Este cuadro nos da entender los tiempos de operación que maneja el puerto con los diferentes operadores portuarios, sus tiempos de operación, cantidad de contenedores descargados y dragado necesario para evitar el encallamiento de buques y motonaves.

2.2.2 Servicios.

Tabla 2: Servicios prestados por la sociedad portuaria regional de buenaventura por tipo de carga

Tabla 5 Servicios Prestados en el SPR de Buenaventura por tipo de carga.

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

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

Fuente: Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

La anterior lista tomada de la página oficial de la SPRBUN nos muestra el portafolio de servicios que ofrece para el transporte marítimo, conformado por los buques de línea regular y tramp.

Lo que nos da a entender que está preparado para cubrir todas las necesidades e imprevistos que puedan presentarse durante las operaciones o con los usuarios que frecuentan o solo están de paso por las instalaciones.

2.2.3 Tipos De Carga Manejadas.

Tabla 3: Tipos de cargas manejadas

Carga	Descripción
Gráneles sólidos	Cuenta con 16 grúas pórtico de patios sobre neumáticos RTG'S para el traslado, almacenaje y entrega de contenedores.
Granel líquido	Posee 14 líneas independientes y segregadas para el bombeo simultáneo, con sistema contra incendio y una potente grúa para operar todo tipo de mercancías.
Multipropósito	Dotado con tres grúas móviles multipropósito con capacidad para manipular hasta 104 toneladas.

Fuente: GIE- SIC con base en (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura - SPRBUN, 2011).

Fuente: Sociedad portuaria regional de Buenaventura

Este cuadro muestra que el terminal portuario de buenaventura tiende a manejar más mercancía a granel que paletizada, por la especialización en la división y adecuación de los diferentes muelles, que a continuación expondremos de manera más detallada.

Este terminal cuenta con tres muelles especializados No. 5, 6, 7 y 8, posee una longitud de línea de atraque de 600 metros, donde operan grúas pórtico sobre rieles Post-Panamax, grúas móviles y un patio para contenedores refrigerados con 384 tomas.



Fuente: Fotografías tomadas por la SIC en la SPRBUN (2013).



Fuente: Fotografías tomadas por la SIC en la SPRBUN (2013).

Cuenta con una línea de atraque de 525 metros desde el muelle 10 al 12 y actualmente posee descargadores de gráneles mecánicos y neumáticos.



Fuente: Fotografías tomadas por la SIC en la SPRBUN (2013).

Está equipado con 14 líneas independientes y segregadas para el bombeo simultáneo, el muelle 14 hace parte de las obras de modernización del terminal marítimo de Buenaventura, este dispone de un moderno sistema contra incendio, una grúa que manipula todo tipo de ductos y una plataforma de 70 metros. Se destaca principalmente por el manejo de gráneles líquidos.



Fuente: Fotografías tomadas por la SIC en la SPRBUN (2013).

Cuenta con tres muelles los cuales son multipropósito equipados con tres grúas móviles que tiene una capacidad para manipular hasta 104 toneladas cada una de ellas.



Fuente: Fotografías tomadas por la SIC en la SPRBUN (2013).

Con base a esta información podemos inferir que su estructura alberga la capacidad para la mayoría de procesos comunes presentados en el comercio exterior y demuestra su vasta autonomía en cuestión de actividades portuarias, por lo que en un mundo cambiante y voraz por las nuevas tecnologías, puede transformarse continuamente su infraestructura con el fin de adquirir niveles altos de competencia internacional y optimización de costos.

Tabla 4: Descripción de logros de sociedad portuaria regional de Buenaventura

Descripción	Logro alcanzado
División del puerto en terminales especializados (Contenedores y Gráneles)	Permite alcanzar economías de escala y mejorar en forma sorprendente la productividad operativa.
Optimización de las labores de mantenimiento de la profundidad del puerto	Por medio de técnicas de dragado eficaces y relativamente económicas se logró ahorrar recursos económicos y mejorar las características náuticas del Puerto.
Existencia de grúas pórtico para contenedores para el trabajo en muelles y en patios	Permite que el Terminal de Contenedores se convierta en una instalación de primer orden en el contexto nacional e internacional
Implementación de un sistema automatizado para la gestión del Terminal de Contenedores (COSMOS)	Mejora la eficiencia de la terminal y posiciona a la empresa en un lugar privilegiado de la cadena logística frente al manejo y la disponibilidad de la información.
Mejoramiento del sistema de seguridad física	A través de inversiones en sistemas avanzados, el puerto se convierte en uno de los más seguros del país y de la región, facilitando el comercio exterior específicamente con los Estados Unidos y Europa.

Fuente: GIE- SIC con base en datos de SPRBUN (2013).

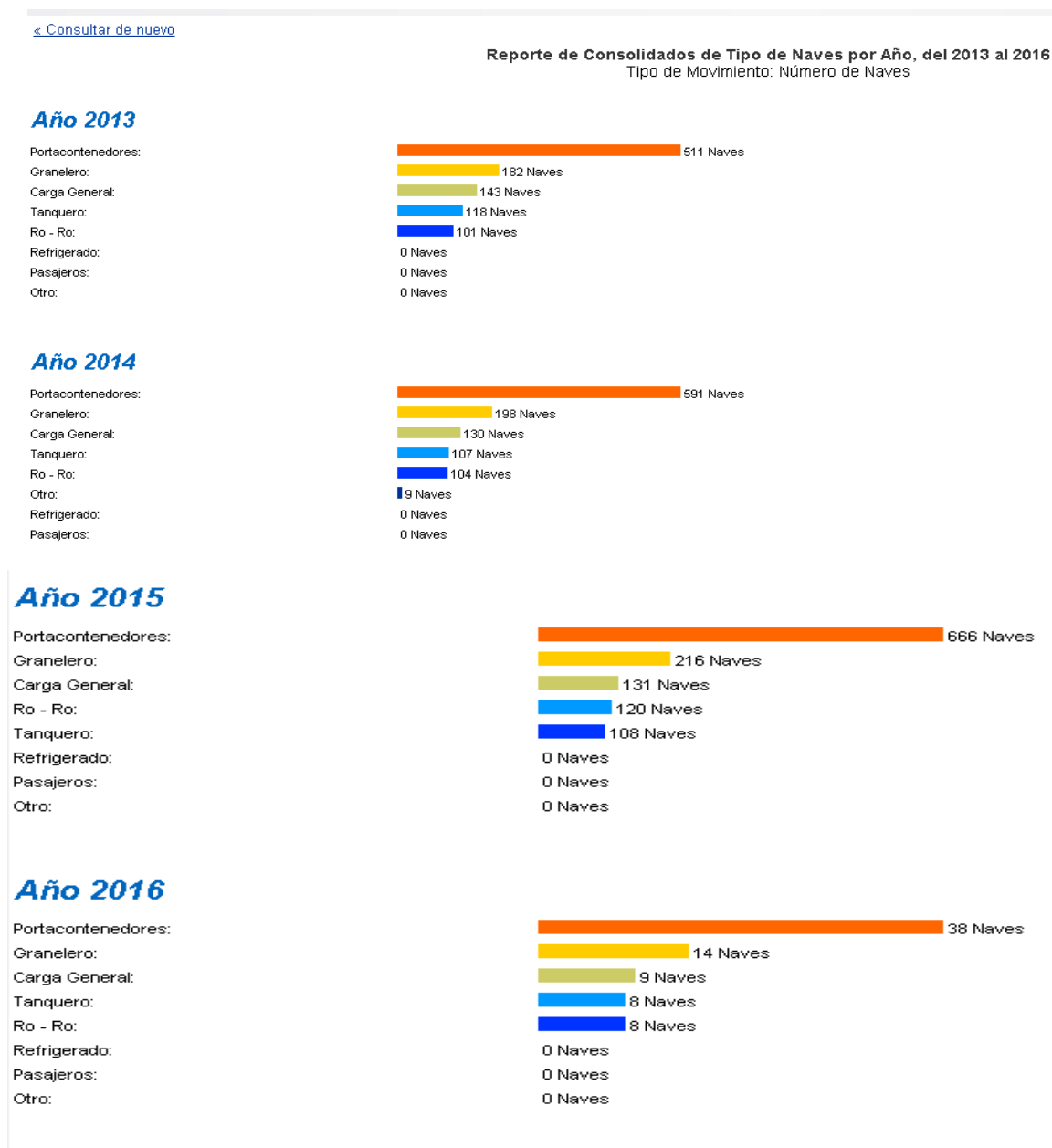
Fuente: Sociedad portuaria regional de Buenaventura

Como se puede ver en la tabla citada, cada cambio, innovación y estrategia de modernización ha hecho del puerto de Buenaventura un cada vez más detallado foco de inversión nacional y extranjera.

2.2.4 Cantidad Y Numero De Motonaves Por Tipo De Contenedor Y Mercancía.

Las siguientes figuras nos muestran la cantidad de motonaves arribadas, tipo de contenedor y carga, en un periodo comprendido desde enero de 2013 hasta enero de 2016.

Figura 3: Cantidad de motonaves arribadas al puerto de Buenaventura

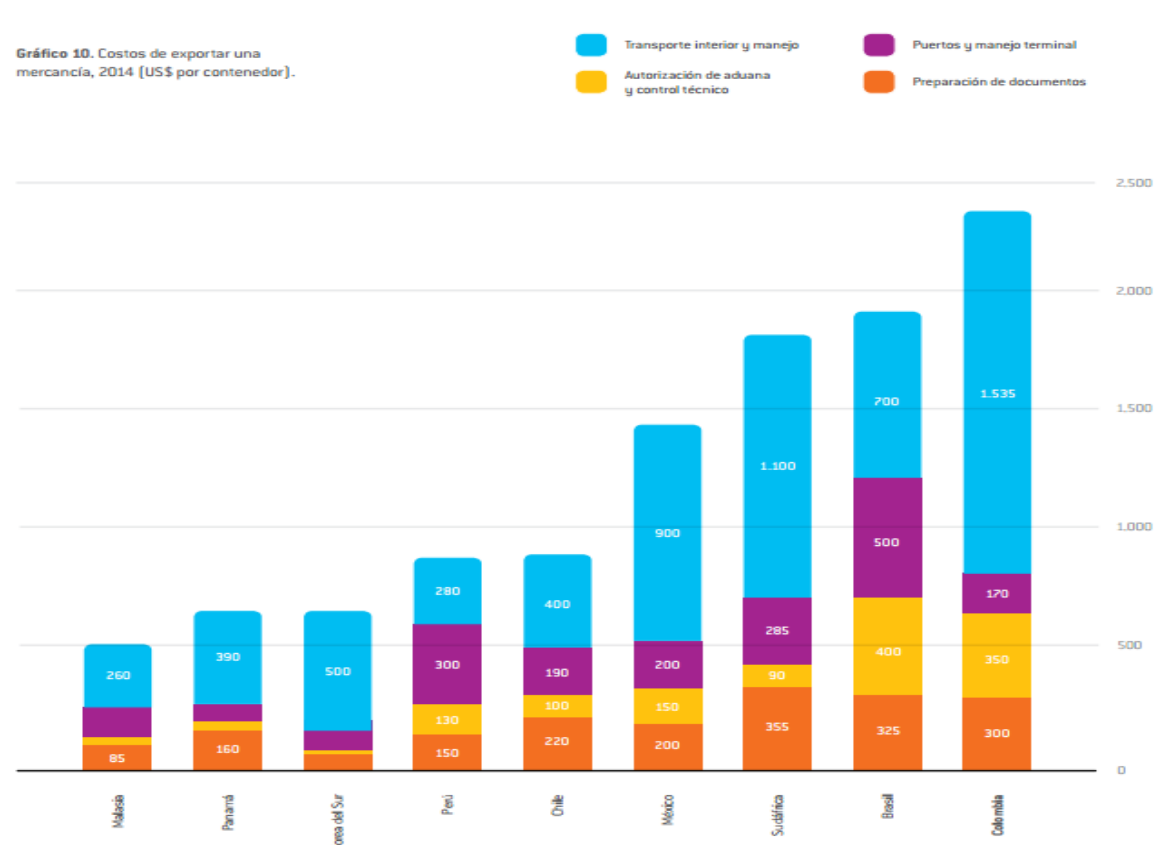


Fuente: Sociedad portuaria regional de buenaventura

La anterior grafica nos permite identificar como en los últimos años, aun teniendo el terminal portuario los medios necesarios, expuestos anteriormente; para el manejo de contenedores tipo Refrigerados, no ha habido ningún proceso concerniente a este tipo de carga, lo que genera la incógnita, del porqué de esta situación y a su vez la oportunidad de implementar dentro del muelle modelos para su uso, modificación o extracción de ser necesario, tal vez con la importación de productos de este tipo por este puerto o dado el caso sustituirlo por una de tipo más usado y efectivo, teniendo en cuenta los procesos más explotados dentro del mismo.

2.2.5 Logística Portuaria SPRBUN

Figura 4: Costos de exportación de mercancía



Fuente: Consejo privado de competitividad

Como se observa en la gráfica anterior, dadas las demoras en la implementación de la Política Nacional Logística (Conpes 3547/2008), el CPC (Consejo Privado de competitividad) viene insistiendo en la necesidad de agilizar el proceso de estructuración y puesta en marcha de los estudios que en la actualidad existen sobre plataformas logísticas. Al respecto, el PND propone el establecimiento de cuatro plataformas logísticas a 2018, dos en la región Centro-Occidente y dos en la región Pacífica. Igualmente, el artículo octavo de la Ley del PND, habilita las operaciones aduaneras que defina la DIAN en este tipo de infraestructuras. Por lo tanto, se espera que al culminar el cuatrienio, el país cuente con estas plataformas conectadas con los proyectos 4G y los identificados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal. (COMPITE, 2016)

Con el fin de optimizar el estado del puerto regional de Buenaventura, es preciso reforzar con las autoridades correspondientes el mejoramiento de la infraestructura vial y accesos inmediatos e intermedios al puerto con el fin de dar mayor agilidad a los procesos y generar seguridad en el transporte de la carga. Esto también ayudaría a la hora de promover el establecimiento de centros logísticos y de distribución tanto en el territorio portuario como en zonas que sean adyacentes al puerto, añadiendo que se podría fomentar una gran zona comercial y recreativa lo que generaría simultáneamente un impulso económico basado en el aumento del consumo, generación de empleo y crecimiento del turismo tanto dentro como fuera de la región.

Los costos en el proceso de exportación en Colombia superan altamente los estándares promedio a nivel mundial, lo que se puede evidenciar en la siguiente tabla, y por lo cual comprendemos la dificultad que genera esta problemática dada a nivel nacional, para un efectivo y próspero desarrollo del comercio tanto nacional como internacional.

2.2.6 Planes De Mejoramiento Para El Puerto Regional De Buenaventura

El puerto de buenaventura tiene en mente su pronta modernización, para así el mejoramiento constante de sus servicios ,y para llevar a cabo este plan el cual tiene como objetivo movilizar 27 millones de toneladas proyectadas a él año 2032,gracias a una idea del gobierno de ubicar a buenaventura entre las ciudades que cuentan con puerto entre las más competitivas en el pacifico y en todo el mundo ,también se piensa en un plan de inversiones a corto plazo, gracias a el previsible aumento del tráfico y el movimiento de mercancía que hay en el comercio exterior, como lo es de consignar el documento de conpes 3342 en donde vemos claramente cuáles son los proyectos a realizarse con los recursos de la contraprestación.

2.3 Marco Legal

2.3.1 Análisis normativo a través de la historia

Entonces para cuando finaliza el siglo XIX y teniendo en cuenta que la ciudad de buenaventura contaba con un gran avance en lo que a temas se refería de potencial portuario, y reconociendo el esfuerzo por hacer de esta ciudad un lugar desarrollado los cuales no valieron de mucho puesto que dichos esfuerzos fueron en vano , todas aquellas personas que solo hacían un paso por buenaventura como turistas o visitantes reconocían que de no ser por el gran potencial portuario que tiene la ciudad ,la ciudad seria solo un lugar abundado de pobreza para todos los habitantes y unas malas garantías para el buen vivir de sus habitantes.

Encontramos entonces que en la gran evolución que se ha dado en Colombia en la parte logística es de vital importancia identificar la era de COLPUERTO ,el cual tuvo lugar entre los años de 1959 y el año 1993 la cual se basó en la ley 154 de 1959 quien entonces creo la llamada empresa puertos de Colombia

(COLPUERTOS) y dándole entonces como función principal a la misma la total administración de los diferentes puertos que habían y además dándole el completo monopolio de la carga que tenía movimiento en ese momento, luego de unos grandes problemas en cuestión de las diferentes maneras inadecuadas de cómo manejaron la parte administrativa de la empresa y sumándoles la ausencia de la competencia, los cuales llevaron a que se creara unos inconvenientes graves de ineficiencia dentro de la empresa que a su vez llevo a que la misma llamaba COLPUERTOS tuviera unos grandes sobrecostos de los cuales los principales afectados serían los usuarios ya que estos directamente estarían involucrados en el pago de los mismos .

Como teniendo un futuro desafortunado el cual era impredecible gracias a las malas decisiones administrativas ,la empresa COLPUERTOS comienza a generar balances negativos y se da a la creación de la ley 1 ra de 1991 ,la cual se basó en que ya era muy importante suspender el llamado monopolio del manejo de los diferentes puertos en el país y de esta manera crear las concesiones por independiente a los diferentes muelles que existían en el país como lo eran entonces : santa marta ,barranquilla ,buenaventura y Cartagena, esto lleva a la liquidación de la llamada COLPUERTOS , de las nuevas empresas independientes se esperaba que fueran eficientes ya que eran autónomas para decidir que mejorarían en sus procedimientos , para tener como resultado final la búsqueda de la generación de grandes utilidades que le traerían al país grandes beneficios.

Al mirar más detalladamente encontramos que la ley 1 primera de 1991 también crea la superintendencia general de puertos y la que entonces a la misma vez crearía las bases para la privatización de los diferentes puertos y la pronta creación de las compañías operadoras en el país.

El terminal marítimo de buenaventura pasa entonces a ser administrado por la sociedad portuaria regional de buenaventura con un comienzo de la anterior actividad el día 13 de diciembre del año 1993 y con una licencia la cual abarcarían 40 años de concesión, teniendo en cuenta que la nueva actividad estaría regida

por las normas del derecho privado, es importante también resaltar que a comienzos del año de 1993 ,y cuando empiezan la actividad de las sociedades portuarias regionales se crean unos diferentes inconvenientes logísticos en el país ,como lo fueron entonces la falta de infraestructura vial ,aeroportuaria y portuaria, dando como resultado la disminución en productividad ,eficiencia y competitividad de la prestación de los diferentes servicios portuarios que se ofrecían a los clientes.

2.3.2 Reforma Portuaria

Para entonces el año del 1991 en la cual en Colombia empezó la llamada reforma portuaria ,porque encontrábamos que el principal objetivo del gobierno de Colombia era de dar a conocer al Congreso de la República un proyecto de Estatuto de Puertos Marítimos en el país , aprobarían esta entonces como la Ley 1ª de 1991. Y gracias a esta medida, se produjo un cambio totalmente radical en lo que refiere a la situación de los puertos que hay dentro del territorio nacional y dando como conclusión de que gracias a que se dio la autorización de liquidar de la empresa llamada Col puertos, y que más adelante se produce la creación de la tan importante Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias y la conformación de empresas de operadores portuarios privados.

Retomando más de fondo la anterior ley mencionada, podemos observar que tenía como objetivos primordiales la eliminación del llamado monopolio de los diferentes puertos que hay en el país seguido de la entrega de estos mismos en concesión, también tenía como objetivo dar el impulso primordial de la gran modernización de los puertos en Colombia y la búsqueda de la mejor eficiencia posible que podrían dar , en este caso hablando de la mejoras en los diferentes tiempos operativos que podían tener las actividades portuarias y tratando de crear la reducción de los costos ,unas mejores tarifas para los usuarios y una mejora en la calidad del servicio ofrecido.

Antes de que se creara la ley primera del año 1991, el sistema portuario de Colombia estaba dividido en puerto públicos, los cuales estaban administrados por

una empresa llamada puertos de Colombia, la cual denominaríamos COPUERTOS ubicada en la ciudad de santa marta, Cartagena, barranquilla, Tumaco y buenaventura.

La tan importante ley 1ra de 1991 trajo consigo un nuevo planteamiento del marco legal del gran sector portuario en Colombia, en donde entonces jugo un papel muy significativo el estado en lo que era la regulación y la planeación y dio entonces a la liquidación de la empresa Col puertos, con esta liquidación de la empresa col puertos también entonces de autoriza la creación de un fondo el cual entonces se encargaría del todo pasivo pensional con lo que contaba la empresa en proceso de liquidación y de la misma manera creando la muy importante superintendencia general de puertos y también las sociedades portuarias, dando como siguiente paso la constitución de las importantes empresas colombianas de operadores portuaria

Hablando entonces de la nueva forma de la organización de los puertos que tenía Colombia y el cual era de notar que pretendían y tenían muy claro que deberían rediseñar la importante función con que cuenta el estado en el ámbito de las diferentes actividades portuarias, era importante también tener claro que querían eliminar el monopolio portuario y dar así la facilidad de que se cree la participación del ámbito privado y lo que se denominaría la libertad de empresa y poner un fin con la llamada gratuidad de los muchos bienes de utilidad pública para al final entonces ser utilizados con los propósitos principales portuarios.

Con estos cambios lo que el país busca era que la empresa privada tuviera más participación en lo que se denominaba la actividad portuaria ya que lo que el país necesitaba era incidir a que estas empresa ayudaran al mejoramiento de la competencia y esto elevaría los índices de inversión que se producirían en el sector portuario.

Resaltando el papel que jugó el estado el cual entonces se dedicaría a la importante tarea de la planificación y de seguido con la que se realizara una buena ejecución de las diferentes concesiones, también el estado dedicaría tiempo a que se creara

el normal desarrollo de los diferentes negocios portuarios seguido del eficaz cumplimiento de todos los contratos.

También se creó la gran estructuración e identificación de cuatro denominados actores en lo que se trataría de lo portuario como lo eran entonces los operadores portuarios, las autoridades públicas, las sociedades portuarias y las sociedades portuarias regionales

Algo significativo que ocurrió fue la diferenciación e identificación que se creó entre lo que eran los llamados fines marítimos y lo que era los llamados fines portuarios, claro está entendiendo como fin portuario a la actividad que es desarrollada y que facilita todas aquellas operaciones de lo que será carga y de la misma manera descargue de naves que lleven o traigan mercancía al territorio nacional, mientras que las actividades portuarias son vigiladas ,controladas e inspeccionadas por lo que entendemos es la superintendencia de puertos y trasportes que la cual era regida por el ministerio de transporte y correspondiente a las marítimas a las dirección general marítima ,el cual a la vez era regido de igual manera por el ministerio de defensa de Colombia.

La mayor diferencia que existe entre estas dos actividades las cuales son los fines marítimos y los fines portuarios se basaría en que las portuarias estaría la figura de las contraprestaciones porterías y además de goce y uso exclusivo y también lo cual era temporal de todos los bienes de cuales era uso público en las diferentes playas y diferentes zonas de bajamar las cuales tenían como figura de contrato ,en la actividad marítima podemos notar que no existe contraprestaciones y teniendo en cuenta que las autorizaciones son bajo la figura de solo la autorización administrativa

2.4 Generalidad Del Puerto De Buenaventura

Legiscomex en informes recientes habla de Buenaventura:

“El puerto de Buenaventura se encuentra en la costa Pacífica al suroccidente del país en el departamento del Valle del Cauca. Gracias a su ubicación estratégica, permite

una conexión directa con la costa occidental de EE UU, principal socio comercial del país. La ubicación facilita el acceso al mercado de Ecuador, Perú y Chile. El puerto de Buenaventura es de transporte multimodal. El canal de acceso tiene una longitud de 31,5 kilómetros, equivalente a 17 millas náuticas. Fuera de la bahía: la profundidad es de 9,1 metros en marea baja (Zero Igualdad); dentro de la bodega: la profundidad es de 12 metros en marea baja (igual a cero). Muelle tiene una longitud de 2.001 metros. La profundidad de 12 Mt, (en promedio mínimo mareas) limita la llegada de los barcos que requieren más profundidad y limita la carga en peso de los buques. La amplitud de canal de acceso es de 200 mts en la parte exterior y de 160 mts en la parte interior". (Legiscomex.com portal especializado en comercio internacional, 2014)

La superintendencia de puertos informa que el puerto de Buenaventura mejoro su eficiencia en tiempo promedio de espera para los buques contenedores en puerto de 10 horas, esto debido a que el Puerto adquirió seis grúas pórtico sobre raíles post-buques panamax, y 3 grúas móviles multipropósito. La más eficiente de las grúas pórtico, mueve hasta 35 contenedores / hora. El puerto cuenta con una terminal especializada de contenedores, 22 grúas para mover, amontonar y entregar contenedores.

Desde el año 2010 el puerto viene trabajando en el dragado y mejora del canal de acceso, para tener este año, una profundidad media de 15 metros y mejorar los tiempos de servicio.

El principal cuello de botella es el transporte terrestre, se producen retrasos en la recogida de los bienes nacionalizados, porque los vehículos de carga toman tránsito más largo desde el centro del país desde y hacia el puerto, debido a la infraestructura vial inadecuada. El transporte terrestre es una de los negocios directos del puerto con la ciudad de Buenaventura. Desafortunadamente la mala estructura de las rutas desde el puerto hacia el interior, del país hace que este sea costoso y limitado.

El puerto de buenaventura cuenta con una ordenanza para la ayuda humanitaria, en caso de una emergencia nacional declarada, buques de carga humanitarias tendrán la prioridad en la terminal

2.4.1 Comparativo Sociedad Portuaria Regional De Cartagena Frente A La Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Según comunicados de prensa hechos por el DANE:

“Colombia cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, principales puertos del Caribe colombiano, conforman una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con otros de la región. El puerto de Buenaventura ha logrado consolidarse como el principal terminal multipropósito del país y en el que se llevan a cabo buena parte de las exportaciones e importaciones de productos no Tradicionales”. (DANE 2014)

Según la revista América Economía Intelligence posicionan las terminales de Cartagena (puesto 9) y de Buenaventura (Puesto 17, el cual ha sido muy criticado por la pobreza extrema y genera más de 2000 millones de dólares) entre las mejores de América, por su calidad portuaria, movimiento de carga, inversión privada, actividad portuaria, infraestructura, conectividad, rotación de cargas, impacto social, ambiental, político y económico.

Análisis Estado Actual Sociedad Portuaria Regional De Cartagena La Más Eficaz Del País

Según la universidad nacional de Colombia:

“El puerto con el mejor nivel de eficiencia en las operaciones es el de Cartagena. Los factores que ubican a la SPRC entre los diez primeros puestos es por el hecho de que cuenta con una zona franca, tenga planes de inversión por 1.000 millones de dólares a mediano plazo, cuenta con una flota de grúas pórtico post panamax y móviles para transportar y almacenar en sus bodegas, patio y naves, contenedores de 20, 40 y 45 pies, con apelación de hasta cinco a lo alto y siete a lo ancho, servicios de cargue, descargue, repesaje de TEU, movilización para llenado e inspección por parte de las autoridades aduaneras de salud y control portuario, 8 muelles, 5 bodegas, 5 patios y edificios de administración, la posición estratégica y las condiciones naturales de Cartagena que la han convierten en una fortaleza para el ingreso de buques de gran calado (31 pies) a sus muelles, moviliza cargueros multipropósito, portacontenedores, Ro-Ro, Turismo y Granelpesquero. infraestructura portuaria con capacidad para atender grandes navieras internacionales de 5000 TEUS y a su vez movilizar 1'200.000 TEUs aunque en relación con el puerto de Buenaventura en términos de profundidad y calado este es mucho menor, limitando la entrada de buques de gran magnitud. Como dato adicional el puerto aspira a ser uno de los 30 mejores

megapuertos del mundo en 2017, fecha en la cual tendrá capacidad de trasladar aproximadamente cinco millones de contenedores. La Sociedad Portuaria de Cartagena le apuesta a la construcción de infraestructura para responder a las necesidades de los TLC firmados por Colombia con varios países. ” (Universidad nacional de Colombia 2015).

Según el Banco mundial:

“SPRC es el puerto que presenta menos problemas, e incluso destaca la excelencia en aspectos administrativos, de seguridad, higiene, organización interna. En eficiencia operativa está catalogado como Clase A, en Latinoamérica. Es especializado en el manejo de contenedores y tiene altos ingresos por cruceros. Está bien equipado para el manejo de contenedores.

Sus limitaciones están en la escasez de área debido a que se encuentra cercado por la ciudad, la poca profundidad de sus aguas y algunas limitaciones de acceso por carretera. ” (Banco Mundial, noviembre 2015)

Aunque las recomendaciones dadas por el organismo internacional fueron tenidas en cuenta por el Consejo Nacional de Política Económica y Social para documentar el Conpes, aprobado el pasado 14 de marzo, el Gobierno es consciente de que el condicionamiento en el incremento de la eficiencia portuaria se deriva de la restricción fiscal por la que atraviesa el país, lo que dificulta la intervención oportuna en el mejoramiento y atención de las necesidades de acceso tanto por agua como por tierra.

En el estudio realizado por el Banco Mundial a los puertos de Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, que desde hace 15 años están en manos de sociedades portuarias privadas, muestra y llaman la atención a la influencia que genera en la mayoría de los puertos, la problemática social de las ciudades donde éstos terminales se encuentran ubicados y que en especial viene afectando la productividad de Buenaventura.

Análisis Estado Actual Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Gráfica: Sociedad portuaria regional de Buenaventura



Fuente: Sociedad portuaria regional de Buenaventura

El periódico EL TIEMPO publica modo de información general los siguientes aspectos:

“Buenaventura se localiza en la parte sur del litoral Pacífico colombiano y está conformado por tres islas: El Morro, La Viciosa y Tumaco, unidas por puentes.

Inversiones: se tienen previstos 450 millones de dólares, de los cuales 175 serán destinados a equipos, 215 millones en infraestructura y 60 millones de dólares en logística. En este 2015, será de 150 millones de dólares.

Productos que se importan: maíz, trigo, torta de soya, aceite de soya diésel, vehículos, acero, destilado de maíz, gasolina, frijol de soya y yeso.

Productos que se exportan: azúcar, melaza, maquinarias, tubos y misceláneos.

Movilización de carga: con el 32% de participación en el 2014, es la segunda con mayor movilización con 11 millones de toneladas, de las cuales 8,4 millones corresponden a importaciones. Su principal tipo de carga es la contenerizada, que representa el 51% del total. Capacidad de 18.857 Teus y movilización al día de 266.419 Teus, calado de aproximadamente 13 pies, movilización de gráneles sólidos, líquidos y multipropósito.

Movimiento de contenedores: alcanzó una cifra de 5,6 millones de toneladas, correspondiente a un incremento del 9%, respecto al 2013, en el que se alcanzaron a movilizar 5,1 millones de toneladas.

El granel sólido –diferente al carbón- es el segundo tipo de carga que más se moviliza, con un del 33% del total.

Es la cuarta Sociedad portuaria general nacional con más tráfico, con una participación del 11,5% del total portuario al 2014, con una variación porcentual del 4% con más de 11 millones de toneladas” (Periódico EL TIEMPO pública el 28 de agosto de 2014)

“La SPRBUN aunque no tiene competencia en el Pacífico presenta problemas en la administración debido a la diversidad de intereses en conflicto. Aún tiene la cultura de empresa pública y es altamente influenciada por el entorno local. Registra congestión debido a las limitaciones de espacio.

El acceso terrestre es una de las restricciones más severas. El clima de inversión es poco favorable y los problemas sociales de la ciudad tienen una alta incidencia en el puerto. Hay deficiente seguridad interna en cuanto a la operación del puerto y poca higiene. El compromiso de inversión del puerto es mínimo y sólo le quedan nueve años de contrato a la Sociedad Portuaria.

Entre las necesidades inmediata figura la ampliación del área operacional en el 50 por ciento y la profundización del canal, lo que requiere de inversiones por 130 millones de dólares, es decir, unos 325.000 millones de pesos de inversión privada y 10 millones de dólares (23.000 millones de pesos) de inversión pública.” (Periódico EL TIEMPO pública el 28 de agosto de 2014).

2.5 Problemática Social Alrededor Del Puerto Regional De Buenaventura



Según una publicación hecha por el pais.co.co mientras el puerto se desarrolla rápidamente, la ciudad se queda atrás en materia social.

80% de los habitantes viven en la pobreza.

34% se encuentran en extrema pobreza

Se registra entre un 50% y 60% de desempleo.

Sólo hay una red de energía eléctrica para una ciudad de medio millón de habitantes

El periódico El Espectador da a conocer los siguientes hallazgos:

“Los bonaverenses se encuentran atrapados en un dramático escenario del conflicto armado: mientras la guerrilla de las FARC domina su área rural, las nuevas formas del paramilitarismo, menos ideológicas y más mafiosas, se disputan el control de la zona urbana y su población. Estas bandas de neoparamilitares operan bajo los nombres de La Empresa, Los Urabeños, Los Rastrojos y Los Machos. Una cara más de este espantoso panorama son los desplazamiento forzado, desapariciones, homicidios, corrupción, enfrentamiento entre bandas, el miedo a denunciar se ha apoderado de la población.

El periódico El Tiempo publica que restricciones para el acceso por carretera, saturación de espacio, poca profundidad para acceso marítimo, falta de equipos, deficiente seguridad y desorden administrativo, hacen parte de la lista de problemas que afectan al puerto de Buenaventura”(periódico el espectador,2014)



Según artículos de prensa publicados por los periódicos EL TIEMPO y EL ESPECTADOR:

“Se invoca la urgencia de una actitud decidida del Gobierno Nacional para aliviar la violencia y la miseria de sus pobladores. Ojalá esta vez se atienda el llamado, pues hasta ahora sólo les ha interesado Buenaventura como punto de importación y exportación por el Océano Pacífico. Nunca se han preocupado por aspectos sociales, a pesar de sus explosivas cifras: un 63 por ciento de pobreza; el desempleo bordea el 50 por ciento; el analfabetismo es de 17 por ciento en la zona urbana y de 22 en la rural; el 48 por ciento de la población escolar carece de acceso a la educación; la población costera habita en zona de alto riesgo, es vulnerable a maremotos y existe una impresionante insalubridad; el 60 por ciento de la población no tiene alcantarillado y el 30 por ciento no tiene acueducto. Y más de 20 mil desplazados agravan la situación.

La emergencia se extiende a todas las regiones del litoral Pacífico, que sólo interesan para explotarles sus riquezas naturales, hasta que la arrasen, como sucedió con el mangle. Los congresistas de Valle, Cauca y Nariño debieran unirse en esta emergencia y exigir el apoyo requerido para su desarrollo.

Buenaventura es el municipio con mayor potencial económico del Valle del Cauca. Es una ciudad/puerto enclavada en la costa del Océano Pacífico por la que entra y sale el 60% del comercio internacional marítimo de Colombia, lo que deja un recaudo tributario de más de \$2 billones anuales. Su zona rural es una inmensa mina de oro y su entorno natural la sitúa como una de las zonas más biodiversas del país. Una poderosa capa vegetal que se extiende hasta el departamento del Chocó y alberga importantes ríos como el Dagua, el Anchicayá, el Calima, el Cajambre, el Yurumanguí, una parte del Naya y otra del San Juan. Es, en pocas palabras, uno de los tesoros naturales del país. Sin embargo, la belleza de su geografía, lo estratégico de su ubicación y la grandeza de sus recursos hacen de Buenaventura un fortín que se disputan lo más selecto de la delincuencia de este país y algunos de los más encopetados empresarios. Situación que lo convierte en uno de los municipios más pobres, desiguales y violentos de toda Colombia.

La degradación del conflicto que se vive allí, las espantosas tipologías de su violencia y la enorme brecha social que separa a una minoría acomodada de una mayoría pobre, miserable y desempleada inspiran tristes frases, como la del alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, Todd Howland, quien luego de compararla con el Congo, afirmó: “El nivel de pobreza de la población de Buenaventura es una vergüenza para un país que, como Colombia, tiene dinero”.(Periódico EL TIEMPO Y EL ESPECTADOR,2014)

Estudios de estratificación indican que por cada 100 bonaverenses, 73 están en los estratos más bajos (bajo-bajo y bajo).

El resto de habitantes, dice el estudio, se distribuye entre los estratos tres y cuatro, pues en esta ciudad, con un puerto de renombre internacional, no hay habitantes con ingresos que los ubiquen en los estratos cinco y seis.

En cifras concretas, el municipio más grande del Valle del Cauca tiene 255 mil habitantes con una buena parte de sus necesidades insatisfechas. Y 94 mil bonaverenses tienen solvencia económica.

2.6 Análisis De Competitividad Del Puerto Regional De Buenaventura

Los índices de competitividad global, demuestran que la infraestructura es un gran pilar que afecta el progreso de cualquier zona del país, se calificó la calidad de la infraestructura de los puertos, lo que demostró que el estado en el que se encuentran las carreteras de accesos a los mismos y el desarrollo de las actividades no es el esperado. Se nota entonces que este indicador anual el cual revela la competitividad a nivel global según el foro económico mundial, lleva a Colombia a ubicarse en el puesto número 66 en el ranking de competitividad y como se puede notar en la tabla siguiente, Chile, Panamá, Costa Rica y México son países latinoamericanos que tuvieron una calificación superior o están por encima del país.

Uno de los motivos principales por los que Colombia ha sido calificada de esta manera el año anterior, es porque dentro de los 12 pilares principales de competitividad se encuentra el pilar de la infraestructura, algo que para el foro económico mundial es fundamental sobre todo si el país busca ser competitivo.

Claramente se evidencia que Colombia no está ni muy debajo ni muy encima la infraestructura es un gran impedimento para escalar en los rankings mundiales pues desestabiliza en gran medida el posible crecimiento del país en el buen desarrollo de las actividades portuarias.

Tabla 5: Índice de competitividad Global

The Global Competitiveness Index 2015–2016 Rankings

Economy	Score ¹	Prev. ²	Trend ³	Economy	Score ¹	Prev. ²	Trend ³	Economy	Score ¹	Prev. ²	Trend ³
1 Switzerland	5.76	1		48 Malta	4.39	47		95 El Salvador	3.87	84	
2 Singapore	5.68	2		49 South Africa	4.39	56		96 Zambia	3.87	96	
3 United States	5.61	3		50 Panama	4.38	48		97 Seychelles	3.86	92	
4 Germany	5.53	5		51 Turkey	4.37	45		98 Dominican Republic	3.86	101	
5 Netherlands	5.50	8		52 Costa Rica	4.33	51		99 Kenya	3.85	90	
6 Japan	5.47	6		53 Romania	4.32	59		100 Nepal	3.85	102	
7 Hong Kong SAR	5.46	7		54 Bulgaria	4.32	54		101 Lebanon	3.84	113	
8 Finland	5.45	4		55 India	4.31	71		102 Kyrgyz Republic	3.83	108	
9 Sweden	5.43	10		56 Vietnam	4.30	68		103 Gabon	3.83	106	
10 United Kingdom	5.43	9		57 Mexico	4.29	61		104 Mongolia	3.81	98	
11 Norway	5.41	11		58 Rwanda	4.29	62		105 Bhutan	3.80	103	
12 Denmark	5.33	13		59 Slovenia	4.28	70		106 Argentina	3.79	104	
13 Canada	5.31	15		60 Macedonia, FYR	4.28	63		107 Bangladesh	3.76	109	
14 Qatar	5.30	16		61 Colombia	4.28	66		108 Nicaragua	3.75	99	
15 Taiwan, China	5.28	14		62 Oman	4.25	46		109 Ethiopia	3.75	118	
16 New Zealand	5.25	17		63 Hungary	4.25	60		110 Senegal	3.73	112	
17 United Arab Emirates	5.24	12		64 Jordan	4.23	64		111 Bosnia & Herzegovina	3.71	n/a	
18 Malaysia	5.23	20		65 Cyprus	4.23	58		112 Cape Verde	3.70	114	
19 Belgium	5.20	18		66 Georgia	4.22	69		113 Lesotho	3.70	107	
20 Luxembourg	5.20	19		67 Slovak Republic	4.22	75		114 Cameroon	3.69	116	
21 Australia	5.15	22		68 Sri Lanka	4.21	73		115 Uganda	3.66	122	
22 France	5.13	23		69 Peru	4.21	65		116 Egypt	3.66	119	
23 Austria	5.12	21		70 Montenegro	4.20	67		117 Bolivia	3.60	105	
24 Ireland	5.11	25		71 Botswana	4.19	74		118 Paraguay	3.60	120	
25 Saudi Arabia	5.07	24		72 Morocco	4.17	72		119 Ghana	3.58	111	
26 Korea, Rep.	4.99	26		73 Uruguay	4.09	80		120 Tanzania	3.57	121	
27 Israel	4.98	27		74 Iran, Islamic Rep.	4.09	83		121 Guyana	3.56	117	
28 China	4.89	28		75 Brazil	4.08	57		122 Benin	3.55	n/a	
29 Iceland	4.83	30		76 Ecuador	4.07	n/a		123 Gambia, The	3.48	125	
30 Estonia	4.74	29		77 Croatia	4.07	77		124 Nigeria	3.46	127	
31 Czech Republic	4.69	37		78 Guatemala	4.05	78		125 Zimbabwe	3.45	124	
32 Thailand	4.64	31		79 Ukraine	4.03	76		126 Pakistan	3.45	129	
33 Spain	4.59	35		80 Tajikistan	4.03	91		127 Mali	3.44	128	
34 Kuwait	4.59	40		81 Greece	4.02	81		128 Swaziland	3.40	123	
35 Chile	4.58	33		82 Armenia	4.01	85		129 Liberia	3.37	n/a	
36 Lithuania	4.55	41		83 Lao PDR	4.00	93		130 Madagascar	3.32	130	
37 Indonesia	4.52	34		84 Moldova	4.00	82		131 Myanmar	3.32	134	
38 Portugal	4.52	36		85 Namibia	3.99	88		132 Venezuela	3.30	131	
39 Bahrain	4.52	44		86 Jamaica	3.97	86		133 Mozambique	3.20	133	
40 Azerbaijan	4.50	38		87 Algeria	3.97	79		134 Haiti	3.18	137	
41 Poland	4.49	43		88 Honduras	3.95	100		135 Malawi	3.15	132	
42 Kazakhstan	4.49	50		89 Trinidad and Tobago	3.94	89		136 Burundi	3.11	139	
43 Italy	4.46	49		90 Cambodia	3.94	95		137 Sierra Leone	3.06	138	
44 Latvia	4.45	42		91 Côte d'Ivoire	3.93	115		138 Mauritania	3.03	141	
45 Russian Federation	4.44	53		92 Tunisia	3.93	87		139 Chad	2.96	143	
46 Mauritius	4.43	39		93 Albania	3.93	97		140 Guinea	2.84	144	
47 Philippines	4.39	52		94 Serbia	3.89	94					

● Advanced Economies
● Middle East, North Africa, and Pakistan
● Emerging and Developing Asia
● Latin America and the Caribbean
● Commonwealth of Independent States
● Emerging and Developing Europe
● Sub-Saharan Africa

Note: The Global Competitiveness Index captures the fundamentals of an economy. Recent developments, including currency (e.g., Switzerland) and commodity price fluctuations (e.g., Azerbaijan, Qatar, Saudi Arabia), geopolitical uncertainties (e.g., Ukraine), and security issues (e.g., Turkey) must be kept in mind when interpreting the results.

¹ Scale ranges from 1 to 7.

² This shows the rank out of the 144 economies in the GCI 2014–2015.

³ The trend line shows the evolution in percentile rank since 2007; breaks in the trend line reflect years when the economy was not included in the GCI.

Fuente: foro económico mundial

Tabla 6: Criterios del pilar de infraestructura

	INDICATOR	VALUE	RANK/144
	2nd pillar: Infrastructure		
2.01	Quality of overall infrastructure	3.4	108
2.02	Quality of roads.....	2.6	126
2.03	Quality of railroad infrastructure.....	1.6	109
2.04	Quality of port infrastructure	3.2	125
2.05	Quality of air transport infrastructure.....	3.8	106
2.06	Available airline seat kms/week, millions*	487.1	39
2.07	Quality of electricity supply.....	5.1	62
2.08	Mobile telephone subscriptions/100 pop.*	98.5	88
2.09	Fixed telephone lines/100 pop.*	15.2	82

Fuente: foro económico mundial

En la anterior tabla podemos ver tal cual representados los diferentes criterios que conforman en sí el pilar de lo que es llamado la infraestructura, y además también nos puede mostrar la calificación que obtuvo Colombia respecto a este:

Como podemos notar en la tabla el más importante criterio de evaluación para nosotros en la investigación es el 2.04 en cual se denominaremos como la calidad con la que cuenta la actividad portuaria en lo que es infraestructura en nuestro país. también podemos ver en la tabla que el valor el cual le da el foro económico mundial a un país como Colombia es frente a este criterio de la infraestructura portuaria con un 3.2 el cual le da una ubicación al país en el puesto 125 de 144 países que fueron evaluados, Colombia se encuentra por debajo de la media establecida de 4.3 y esto nos da a pensar que la infraestructura portuaria con la que cuenta Colombia y en este caso en gran aporte la infraestructura del puerto de Buenaventura no está bien calificada a nivel mundial.

2.6.1 Conpes, Mejoras Que Llevaran A Una Mejor Competitividad

Gracias a que es importante el identificar los diferentes problemas que se han creado dentro de los puertos y en específicamente en el puerto de Buenaventura, se ha dado a realizar una serie de investigaciones las cuales tiene como fin encontrar las soluciones posibles para la mejora para los diferentes problemas con

los que cuenta el puerto de Buenaventura, claro está teniendo en cuenta que la razón de ser de dichas investigaciones es aumentar el rendimiento y la productividad del puerto, y a través de este proceso mejorar la competitividad con la que cuenta en mismo, este proceso llevara de la mano a que se vera de forma inmediata las mejoras económicas a nivel de país.

El documento Conpes el cual es presentado por el consejo nacional de política económica y social y en el cual se dé a conocer un plan de expansión portuaria que tendrá que estar representando la intención del gobierno nacional para tener un alza en lo que de competitividad en el sector portuario se hablaría.

En la actualidad se han creado ocho planes con la intención de la expansión portuaria, comenzando con la aprobación del llamado estatuto portuario y dentro de los que también podemos encontrar:

Conpes 2550 del año 1991, documento de plan de expansión portuaria.

Conpes 2680 del año 1993, documento de plan de expansión portuaria año 1993-1995.

Conpes 2389 del año 1996, documento de plan de expansión portuaria año 1996-1997.

Conpes 2992 del año 1998, documento de plan de expansión portuaria año 1998-1999.

Conpes 3149 del año 2001, documento del pan de expansión portuaria año 2002-2003.

Se hace presente la tan denominada división portuaria que se efectuaría para el siglo XXI

Conpes 3342 del año 2005, documento de plan de expansión portuaria año 2005-2006.

Conpes 3611 del año 2009, documento de plan de expansión portuaria año 2009-2011.

Y por último se da el Conpes 3744 del año 2013, documento de plan de expansión portuaria.

La característica principal con la que cuenta cada uno de estos documentos Conpes se ha resaltado notablemente en la necesidad de tener un sistema portuario eficaz con el cual podamos contar con una visión hacia la internacionalización de la gran economía con la que cuenta el país de Colombia y que gracias a este la competitividad del país aumente de una manera importante para llevar así el buen desarrollo de una buena economía nacional.

Teniendo como referencia el documento Conpes 3744 ya que es el último documento y gracias a lo anterior es el más actualizado, es notable la búsqueda de un excelente incremento en la competitividad del sistema con el que cuenta el país en el ámbito portuario.

Reconociendo que existe una conexión entre el ámbito de la competitividad, comercio exterior, la demanda del servicio de transporte marítimo y la productividad, es importante que los diferentes sistemas portuarios tengan la mejor capacidad operativa y también instalada para cubrir la demanda de los servicios portuarios a tanto a nivel nacional como internacional. Es claro también que sistemas portuarios deben de estar en la capacidad de responder correctamente al aumento que ha venido teniendo que son las exportaciones e importaciones que realiza el país.

Para hablar en materia de lo que significa un puerto competitivo debemos tener claro la insuficiente capacidad que tiene de respuesta los diferentes puertos colombianos y los cuales al parecer no tiene en cuenta que se están enfrentando a una economía nacional e internacional en aumento, y esta anterior problemática principal que se plantea en los documentos Conpes.

Las diferentes estadísticas de las exportaciones colombianas, nos pueden mostrar que durante el mes de febrero del año 2016 las ventas hacia el exterior del país pasaron de ser US\$3.133,1 millones FOB al mes de febrero de año 2015 a ser US\$2.297,4 millones FOB en el mismo preciso mes del año que en este momento está en curso.


Entonces esto significa para la economía del país una reducción de 26.7%, en lo que a toneladas métricas se refiere las exportaciones aumentaron en un 4.5%ya

que pasaron de 10.9 millones en el mes de febrero del 2015 a ser 11.4 millones en el mes de febrero del año en curso.

Es importante entonces mencionar que entre el mes de enero y febrero del año en curso, la salida del país de mercancía en exportación registro una gran disminución de 31.1 %, ya que pasaron de ser US\$6.035,9 millones FOB en cuestión de ventas hacia el exterior a ser US\$4.156,3 millones FOB en 2016.

En la siguiente tabla podemos observar el movimiento de mercancía y para lo que deben estar preparados lo puertos colombianos en cuestión de alcanzar un nivel de competitividad fuerte con el que sea eficaz en la salida de mercancía al país.

Tabla 7: Principales destinos de las exportaciones.



Colombia, destino de las exportaciones
2000 - 2016⁹

Millones de dólares FOB

Destino	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Total exportaciones ¹	13.158	12.330	11.975	13.129	16.788	21.190	24.391	29.991	37.626	32.846	39.713	56.915	60.125	58.824	54.795	35.691	4.156
Aladi	3.165	3.709	3.242	2.809	4.467	5.614	6.086	9.084	11.199	8.387	8.197	11.815	13.759	13.404	12.614	9.267	1.082
Comunidad Andina de	877	1.029	1.216	1.212	1.623	2.084	1.988	2.148	2.456	2.136	3.046	3.373	3.618	3.392	3.210	2.730	327
MERCOSUR	1.659	1.961	1.258	814	1.814	2.295	2.952	5.768	6.898	4.744	2.618	3.461	4.169	4.321	3.850	2.453	315
^a Unión Europea	1.826	1.768	1.654	1.922	2.364	2.829	3.361	4.391	4.816	4.723	5.063	8.948	9.129	9.290	9.406	6.008	716
Principales países de destino																	
Estados Unidos	6.524	5.255	5.164	5.779	6.611	8.480	9.650	10.373	14.053	12.879	16.764	21.969	21.833	18.459	14.200	9.853	1.424
Venezuela	1.308	1.742	1.127	696	1.627	2.098	2.702	5.210	6.092	4.050	1.423	1.725	2.556	2.256	1.987	1.060	173
Alemania	434	428	332	265	265	339	360	553	638	365	250	420	395	780	634	496	73
Ecuador	467	710	825	780	1.015	1.324	1.237	1.276	1.500	1.257	1.807	1.909	1.910	1.975	1.884	1.433	159
Bélgica	224	210	241	228	290	368	369	389	460	409	450	621	488	495	462	481	71
Perú	373	277	353	396	548	710	692	806	855	788	1.132	1.323	1.582	1.274	1.187	1.148	150
Japón	230	165	194	202	263	330	324	395	372	336	511	528	360	388	421	520	38
México	230	262	311	360	526	611	582	495	617	536	638	705	835	864	914	914	104
Resto de países	3.368	3.281	3.428	4.422	5.642	6.930	8.475	10.493	13.041	12.226	16.737	27.716	30.165	32.334	33.107	19.785	1.964

Fuente: DIAN- DANE. Cálculos DANE

¹La suma de los valores parciales no es equivalente al total de las exportaciones.

⁹Correspondiente hasta el mes de febrero

^aIncluye los 28 países miembros actuales

*Cifras provisionales

Fuente: DANE (departamento administrativo nacional de estadísticas)

Pensando entonces en la competitividad que debería tener cada puerto vamos entonces ahora analizar las cifras de las importaciones, para el mes de enero del año 2016 las diferentes compras que se hicieron en el exterior como método de entrada de mercancía al país disminuyeron un 28.0% en comparación al mismo mes de enero del año 2015, al ser entonces en representación monetaria de disminuir de US\$4.885,0 millones CIF en el año 2015 a pasar a ser US\$3.519,6 millones CIF en el año actual 2016

Más detalladamente la rebaja en las importaciones que realiza Colombia se da gracias a que principalmente a la baja del 29,1 % en lo que a manufacturas se refiere, una caída de 17,4 % en lo que a productos agropecuarios se refiere y a un 31,6 % en los diferentes productos combustibles.

En la siguiente tabla podemos observar el movimiento de mercancía y para lo que deben estar preparados lo puertos colombianos en cuestión de alcanzar un nivel de competitividad fuerte con el que sea eficaz en la entrada de mercancía al país.

Tabla 8: Origen de importaciones



INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

Colombia, origen de las importaciones
2000 - 2016 (Enero)*

Origen	Millones de dólares CIF																
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*
Total importaciones ¹	11.757	12.821	12.695	13.882	16.764	21.204	26.162	32.897	39.666	32.891	40.486	54.233	59.048	59.381	64.029	64.058	3.520
Grupos comerciales de origen																	
Aladi	3.128	3.131	3.389	3.745	4.790	6.325	8.245	9.896	10.278	8.440	10.941	14.667	15.782	13.694	12.996	9.868	625
Comunidad Andina de Naciones	667	607	663	802	843	1.071	1.332	1.494	1.770	1.563	1.890	2.257	2.301	2.300	2.675	2.153	137
MERCOSUR**	1.617	1.640	1.730	1.843	2.472	3.052	4.015	4.532	4.500	3.821	4.270	5.317	5.995	4.904	4.060	2.985	212
Unión Europea	1.960	2.214	1.877	2.346	2.386	2.938	3.480	4.066	5.309	5.104	5.609	7.473	7.359	7.949	8.761	8.278	476
Principales países de origen																	
Estados Unidos	3.878	4.155	4.000	4.229	5.085	6.006	6.920	8.569	11.434	9.456	10.437	13.549	14.178	16.337	18.193	15.512	1.108
Venezuela	945	790	785	728	1.082	1.219	1.498	1.366	1.198	563	305	563	533	431	440	292	23
México	549	589	677	748	1.044	1.757	2.291	3.073	3.126	2.298	3.857	6.059	6.453	5.496	5.273	3.853	230
Brasil	510	580	641	768	973	1.383	1.885	2.394	2.328	2.147	2.370	2.740	2.851	2.590	2.466	2.084	156
Alemania	489	544	511	624	677	774	933	1.205	1.557	1.338	1.611	2.147	2.267	2.207	2.531	2.267	125
Japón	543	542	614	645	649	705	945	1.231	1.153	825	1.157	1.438	1.677	1.479	1.525	1.227	73
España	210	245	260	256	260	333	387	456	568	442	502	614	789	963	967	915	75
China	356	474	532	686	1.055	1.617	2.219	3.327	4.549	3.715	5.477	8.176	9.822	10.363	11.790	10.032	671
Ecuador	317	318	366	410	412	529	697	733	810	695	835	1.066	1.090	882	918	783	42
Resto de países	3.361	4.582	4.309	4.787	5.526	6.881	8.388	10.545	12.943	11.412	13.935	17.880	19.387	18.634	19.926	17.090	1.018

Cifras provisionales

* Fuente: DIAGEC de DANE

¹ Suma de las parcelas en su equivalente al total de las importaciones

Corresponden hasta el mes de enero

** Se incluyen Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela

Nota: El total de la Unión Europea corresponde al sumo de las importaciones originarias de las 28 países integrantes actualmente.

Se incorporan datos de la información de 1994 con el fin de garantizar la comparabilidad de la serie estadística.

Fecha de publicación: 17 de marzo 2016

Fuente: DANE (departamento administrativo nacional de estadísticas)

Para el tema de estudio, analizaremos de la misma manera para lo que debe de estar preparado en manera de competitividad y retomando los documentos Conpes que están creados para el fin de mejorar cada vez el nivel del servicio en todos los aspectos, miraremos el movimiento de mercancía por ítem de unidad de contenedores del puerto de buenaventura.

En al siguiente tabla podemos observar el movimiento de mercancías por unidad de contenedores en cuestión de exportación por el terminal marítimo de buenaventura.

Tabla 9: Reporte de movimiento de contenedores para exportación 2010-2016

REPORTE DE MOVIMIENTO DE CONTENEDORES PARA EXPORTACIÓN 2010-2016	
PUERTO DE BUENAVENTURA	
AÑO	CANTIDAD DE CONTENEDORES
2010	28,006 UND
2011	162,639 UND
2012	92,980 UND
2013	152,670 UND
2014	199,431 UND
2015	202,528 UND
2016	36,099 UND a lo que lleva del presente año

Fuente: sociedad portuaria regional de buenaventura

Como lo podemos notar en la tabla fue muy significativo para el puerto de Buenaventura el movimiento de mercancía para el año 2015 en cuestión de productos que salieron de nuestro país ya que se movieron a través del puerto 202.528 unidades de contenedores , lo que nos hace pensar que el puerto de Buenaventura como uno de los más importantes en Colombia debe de tener en

cuenta que contando con unos buenos pilares en cuestión de calidad en el servicio ofrecido y garantía del mismo se podrá lograr una mayor competitividad en el mercado internacional

En al siguiente tabla podemos observar el movimiento de mercancías por unidad de contenedores en tema de importación por el terminal marítimo de buenaventura.

Tabla 10: Reporte de movimiento de contenedores para importación 2010-2016

REPORTE DE MOVIMIENTO DE CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN 2010-2016	
PUERTO DE BUENAVENTURA	
AÑO	CANTIDAD DE CONTENEDORES
2010	28,053 UND
2011	154,423 UND
2012	117,943 UND
2013	156,598 UND
2014	202,269 UND
2015	198,792 UND
2016	35,771 UND a lo que lleva del presente año

Fuente: Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Para entonces en el tema de la entrada al país de productos extranjeros, el año crucial tomando como referencia los últimos 7 años para el puerto regional de buenaventura fue el pasado 2014, donde podemos notar que se movilizó 202.269 unidades de contenedores lo que nos hace pesar que para el año 2015 se redujo el tránsito de mercancía por esta misma terminal.

Y dando a conocer que según la cifra por el puerto de buenaventura se moviliza más contenedores para la entrada de mercancía extranjera en donde para el año

2010, 2012 ,2013 y 2014 se movilizaron más contenedores de importación que de exportación, algo no conveniente para la economía del país.

Mientras que para los años 2011 ,2015 y lo que llevamos del año en tránsito 2016 el puerto de Buenaventura aporta más al movimiento de mercancía en modo de exportación de los productos nacionales hacia el extranjero.

El documento Compes entonces nos hace referencia a que los puertos de nuestro país deben de ser más competitivos año tras año y esto lleva a que el documento se base en cuatro grandes temas que de alguna u otra manera llevan a que los puertos colombianos desarrollen bien el desempeño y para lo que fueron creados.

Uno de ellos y muy importante es el de los *“Efectos de la actividad portuaria en el medio ambiente y el turismo”*

Ya que se puede referenciar a los puertos como empresas que deben de tener en sus manos el poder de contar con excelentes diagnósticos de calidad y evaluación, y de esta manera tendrán la posibilidad de tomar unas buenas decisiones en cuestión del medio ambiente , de esta forma mejorar la competitividad en el país ,puesto que es de reconocer que uno de los productos que más es transportado por los puertos nacionales es el carbón y lo que buscamos es en cierta manera la conservación de un medio ambiente digno para cada uno de los habitantes y por lo tanto sostenible, que no sea por lo contrario afectado por ninguna de las actividades portuarias.

Para el segundo tema que es tratado básicamente en el Compes sería la *“Suficiencia en la capacidad de la infraestructura portuaria nacional”*

En donde podemos notar claramente que se deben de tener las instalaciones necesarias para el buen desarrollo de la actividad portuaria a nivel nacional para de esta manera garantizar el arribo de las distintas naves que transporten las diferentes mercancías, optimizar el servicio y brindarlo de la mejor manera sería una clave esencial en el ámbito de alcanzar una gran competitividad de los puertos, esto a través de la identificación de que se debe hacer inversiones en el

ámbito tecnológico ya que hay que tener en mente que estamos en un mundo desarrollado y que la globalización también ha impactado de manera importante el tema de transporte marítimo ,ya que nos encontramos que hoy en día vemos que con el transcurso del tiempo hay naves que día tras día tienen la capacidad de transportar más mercancía y de los cuales no van poder ser atendidos en los puertos nacionales si de la misma manera estos puertos no avanzan al mismo nivel.

Como tercero tenemos a la “Adecuada metodología de cálculo de contraprestación portuaria”

En donde se nota la necesidad de que se establezca la implementación de un sistema que ayude a determinar todas la contraprestaciones que vayan con el tiempo y que se adecue a lo que estamos viviendo en este momento en la realidad del país, lo que buscamos es que no se presenten valores estáticos ya que lo que se logra es desestimular la inversión que se realiza en la actividad portuaria, esta actividad característica por un gran dinamismo, teniendo en cuenta que la fórmula que tenemos actualmente se establece en el documento Compes 2680 del año 1993.Año en el cual el país se encontraba en una realidad totalmente diferente a la que tenemos al día de hoy.

En el cuarto y último ítem en el cual enfatiza el documento Compes es la “Necesidad de inversiones públicas en actividad portuaria” en este punto el gobierno tiene un papel verdaderamente importante ya que debe tomar una responsabilidad grande para garantizar el buen estado de los diferentes vías o canales de acceso a los diferentes puertos colombiano, algo importante a resaltar para el puerto de buenaventura es el acceso limitado, algo que de cierta manera corta de manera significativa la actividad portuaria en ese lugar, gracias a las falta de garantías en el momento del transporte de mercancía, esta responsabilidad está bajo INVIAS ,institución que debe de velar por el buen estado de las carreteras y la buena utilización de los recursos para las inversiones en infraestructura y de la misma manera, los fondos para el mejoramiento de los canales y puertos sean destinados a:

“Ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización de canales de acceso, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso. Diseño, construcción rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férreo, acuático y fluvial. Obras de mitigación ambiental de impactos generados por la actividad portuaria” (Conpes 3744 de 2013)

Dado a la buena ejecución de los proyectos que tiene pensado el gobierno realizar en esta administración del señor presidente Juan Manuel Santos y que para lo anterior se adjudicaran dos (2) billones de pesos, el país lograra obtener un competitividad mucho mayor y un mejoramiento en la economía nacional.

Ya identificados la principal problemática que existe en los puertos colombianos, lo que se pretende con el documento Conpes es:

“Alcanzar un desarrollo equilibrado y sostenible de los puertos colombianos, con la eficiente explotación de la infraestructura pública, la óptima vinculación de capital privado en el desarrollo del sector y la adecuada protección de las zonas de uso público y los recursos ambientales existentes, asegurando la mejora continua de los niveles de eficiencia, así como el aumento de la competitividad global del sector, facilitando el comercio exterior y generando crecimiento económico para el país.” (Conpes 3744 de 2013)

Con esto lo que busca el documento Conpes es tener un sistema con unas muy buenas condiciones ya que debe tener la capacidad para darle respuesta de una manera satisfactoria a la gran ola del movimiento de mercancías llamado comercio internacional, y de esta manera tener al país en unos de los puestos adelante en competitividad y productividad, teniendo en cuenta que las inversiones públicas será de vital importancia.

2.7 Análisis Económico


2.7.1 Economía De Buenaventura

Buenaventura juega un papel supremamente relevante en la economía nacional, ya que posee una sólida y variada estructura productiva que le permite tener acceso y participación en todos los sectores comerciales de la economía colombiana, especialmente en el productivo, agrícola y servicios. Ya que por el puerto de Buenaventura se mueve en total el 53% de la carga en Colombia, contando conjuntamente las importaciones y exportaciones.

Es un lugar bastante atractivo para la inversión extranjera, hecho que ha quedado demostrado a través de historia desde los inicios de construcción del muelle portuario, sumándole actualmente los ambiciosos proyectos expansionistas del mismo, comprometiendo desde capitales nacionales hasta inversionistas de Europa, Asia, Norte, Centro y Sur América; en la cual todos comparten una visión prometedora de esta región del país y la tienen muy en cuenta a la hora de establecer acuerdos comerciales.

También es considerado como el más importante corredor de comercio internacional del país, por las ventajas de localización y aunque en menor medida que otros, también cuenta con cierta infraestructura bastante aplicables a la mayoría de procesos que requiere el comercio internacional. Debido a que se encuentra ubicado sobre el océano Pacífico donde el puerto de Buenaventura le permite comunicarse con las naciones de la cuenca del Pacífico, y su cercanía al canal de Panamá le permite acceder fácilmente a los mercados del Atlántico, genera un puente de gran conexión para los mercados no solo regionales sino también globales, prevaleciendo así como destacada plataforma comercial.

“Buenaventura se encuentra situado en la zona sur occidental de la República de Colombia. Buenaventura es una ciudad de Colombia ubicada en el departamento del Valle del Cauca. Es el puerto marítimo más importante sobre el Océano Pacífico y el más importante de Colombia por el volumen de carga que

mueve (más del 60% del comercio del país). Se ubica en las coordenadas  3°53'35"N 77°4'10"O. Dista 115 km por carretera de Cali y está separada de ella por la Cordillera Occidental de los Andes. Aparte de esto, es la ciudad más grande en toda la región del Pacífico y el municipio de mayor extensión del departamento del Valle del Cauca.

A través de su puerto Colombia exporta el 80% del café y el 60% de todas las exportaciones del país. Hacia el sur, Buenaventura está limitado por terrenos cenagosos que se extienden hasta la ciudad de Tumaco y por el norte limitado por los terrenos selváticos del Departamento del Chocó." (Cámara de comercio de Buenaventura, 2014)

Ahora con base a esta información planteamos la necesidad visible y palpable del país en cuestión de aumentar y fortalecer las exportaciones con métodos tales como la minuciosa y escrupulosa incentivación a la inversión extranjera, corrigiendo, por decirlo de alguna manera; factores internos esenciales para el desarrollo económico continuo y fiel a los intereses en pro del beneficio para todo el país. Con una excelente ubicación geoestratégica que hace que al estar localizada en un punto geoméricamente equidistante entre el norte y el sur del continente hace que desde aquí sea mucho más barato llegar hacia uno u otro extremo del mismo.

Su proximidad al canal de Panamá, sitio en el que converge gran parte del comercio entre Asia Oriental y Europa le confiere la posibilidad de ocupar un importante lugar en la cadena de distribución física entre estas dos grandes regiones que manifiestan su importancia y potencialidad desde años atrás, teniendo en cuenta los estudios realizados por compañías asiáticas de posibilidades para la creación de nuevos canales geográficos como el de Panamá pero en tierras colombianas.

"Cuenta además con una vasta biodiversidad y el 80% de potencial pesquero de la Nación, con abundantes recursos hídricos y significantes recursos mineros ubicados en el subsuelo del lecho marino, lo que ha suscitado varios estudios de sismica marina frente a sus costas para identificar la existencia de estructuras con capacidad para almacenar hidrocarburos, y por ultimo pero no menos importante, el hecho de estar dotada por una de las mejores y más abrigadas bahías del mundo" (cámara de comercio de Buenaventura)

“Transportar un contenedor desde Buenaventura a Estados Unidos y a Europa cuesta un 40% y 13% respectivamente menos, al igual que requiere de un 50% y 25% de tiempo menos, en comparación con el puerto de Valparaíso (Chile). Así mismo, un contenedor movilizado desde el puerto de Santos en Brasil hacia el Japón cuesta un 30% más y requiere de un 34% de tiempo más en comparación con el puerto de Buenaventura.

Por otra parte, a través de Buenaventura es posible conectarse con cerca de 300 puertos o lugares distintos en todo el mundo, una condición insuperable por los aeropuertos del país, en razón de su estratégica posición respecto a los circuitos del tráfico internacional de carga marítima.” (Cámara de comercio de Buenaventura, 2014)

Es indiscutible su gran importancia para la economía del país, uno de los hechos que lo refleja es que a través de sus instalaciones se exporta el 100% del azúcar, el 80% del café y el 100% de la melaza, todas estas, que pueden denominarse como materias primas, son producidas netamente en el territorio colombiano; pero a su vez también importa el 83% de los productos químicos inorgánicos, el 81% de las láminas metálicas, 72% del maíz y trigo y el 60% de los materiales químicos industriales.

Tabla 11: Importaciones según principales capítulos

DANE		INFORMACION ESTADISTICA									
Colombia. Importaciones según principales capítulos importados y principales países de origen (2007 - 2016) ^P											
Capítulos	Descripción principales países de origen	Miles de dólares CIF									
		2016*	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Productos químicos orgánicos	ESTADOS UNIDOS.	58.849	847.603	964.750	1.075.953	992.845	1.020.326	907.883	696.324	1.086.013	958.913
	CHINA.	25.829	362.032	369.352	399.296	296.582	246.297	194.401	194.526	202.383	136.565
	BRASIL.	6.017	101.019	195.083	152.207	139.515	189.869	201.311	111.993	43.178	40.273
	VENEZUELA.	12.271	82.239	156.400	130.615	121.150	88.623	26.004	19.480	134.347	131.297
	MEXICO.	2.734	112.928	120.779	113.619	138.764	115.167	111.215	70.587	161.872	215.885
	INDIA	5.976	111.106	114.059	107.409	79.283	72.657	62.077	52.747	56.526	48.367
	ALEMANIA.	4.821	114.558	78.607	91.849	118.955	90.510	82.638	81.814	90.552	77.082
	TRINIDAD Y TOBAGO.	2.003	30.631	47.805	46.227	36.805	32.513	25.240	10.163	827	0
	SUIZA.	4.283	48.336	42.128	43.031	51.086	44.711	40.983	37.275	41.425	53.605
	TAIWAN.	1.595	25.837	36.237	12.893	10.721	8.873	10.403	8.077	11.339	5.459
	Demas Países	15.451	236.148	235.203	213.847	231.041	275.254	218.008	197.962	304.236	218.320
	Total	139.829	2.072.437	2.380.402	2.386.947	2.216.746	2.184.801	1.880.165	1.480.947	2.132.696	1.885.767
	Manufactura de fundición, de hierro o acero	CHINA.	21.424	268.327	381.577	342.979	364.582	629.496	227.404	172.851	220.654
ESTADOS UNIDOS.		9.896	176.960	251.863	239.795	312.309	284.532	220.875	248.612	266.720	181.190
MEXICO.		3.822	87.487	147.749	139.579	135.543	213.449	132.300	62.641	88.967	53.497
ESPAÑA.		1.548	41.388	48.161	39.940	37.708	19.187	10.537	7.524	7.533	5.173
BRASIL.		2.545	32.462	39.010	53.035	73.333	54.498	48.422	84.997	163.800	64.796
COREA (SUR), REP. DE		760	14.134	38.765	11.347	15.051	14.748	6.192	3.189	6.107	3.636
ITALIA.		2.389	29.020	35.535	42.600	48.093	30.741	23.338	29.056	34.172	13.944
ECUADOR.		2.115	38.319	35.492	33.605	37.677	31.931	27.578	23.586	33.825	25.888
JAPON.		514	17.236	33.683	19.662	57.173	36.762	20.035	12.734	11.090	28.171
ALEMANIA.		1.938	25.625	33.397	44.827	51.614	36.773	35.909	94.267	19.417	15.453
Demas Países	10.321	176.134	219.398	226.310	270.071	237.708	161.846	166.053	160.554	164.463	
Total	57.271	907.112	1.264.631	1.193.680	1.403.153	1.589.824	914.436	905.509	1.012.839	674.725	

Fuente: DANE

Estos datos nos permiten apreciar cómo se mantienen en el primer y segundo puesto los países de Estados Unidos y China, grandes aliados en el desarrollo económico para Colombia, y que a su vez comparten la visión estratégica y potencial del puerto de Buenaventura como el principal corredor comercial del país y altamente importante para centro y sur América.

Tabla 12: Exportaciones totales colombianas según el sector

SECTOR - SUBSECTOR	FOB US\$		DIFERENCIA \$US	CONTENIDO VARIACION 2014-2015
	2014	2015		
Acuícola y pesquero	138.183.876	113.614.061	-24.569.815	-17,8%
Atunes frescos, congelados o refrigerados	79.666.329	53.300.054	(26.366.275)	-33,1%
Crustáceos y moluscos	19.057.575	17.437.972	(1.619.603)	-8,5%
Filetes de pescado	32.571.943	36.471.830	3.899.887	12,0%
Los demás pescados frescos, congelados o refrigerados	5.745.704	4.982.055	(763.649)	-13,3%
Pescados y subproductos de pescado secos, salados, ahu	1.142.325	1.422.150	279.825	24,5%
Agrícola	2.885.230.152	3.019.453.398	134.223.245	4,7%
Algodón y demás fibras vegetales de uso textil	3.450.890	193.353	(3.257.537)	-94,4%
Banano	728.339.564	694.090.527	(34.249.037)	-4,7%
Cacao	20.153.676	33.988.657	13.834.981	68,6%
Café	1.972.559.117	2.130.085.390	157.526.274	8,0%
Cereales	59.780	427.671	367.891	615,4%
Espicias	4.407.229	4.229.662	(177.567)	-4,0%
Frutas excepto banano	63.708.892	68.214.472	4.505.580	7,1%
Legumbres y hortalizas frescas	13.324.382	12.670.112	(654.270)	-4,9%
Los demás (agrícola)	747.410	399.681	(347.728)	-46,5%
Semillas y frutos oleaginosos	42.928.617	36.554.782	(6.373.835)	-14,8%
Tabaco	35.550.594	38.599.088	3.048.494	8,6%
Agroindustrial	1.731.847.373	1.492.931.691	-238.915.682	-13,8%
Aceites y grasas	313.037.613	313.469.480	431.867	0,1%
Alimentos para animales	29.982.904	27.482.112	(2.500.792)	-8,3%
Azúcares y mieles	335.982.025	305.284.331	(30.697.694)	-9,1%
Bebidas alcohólicas y no alcohólicas	23.154.955	25.246.815	2.091.860	9,0%
Cárnicos	394.813	191.481	(203.332)	-51,5%
Derivados del cacao	31.066.715	27.037.426	(4.029.289)	-13,0%
Derivados del café	218.910.404	237.997.971	19.087.567	8,7%
Frutas y hortalizas procesadas	46.293.708	50.368.412	4.074.704	8,8%
Industria del tabaco	6.011.245	3.844.406	(2.166.839)	-36,0%
Lácteos	10.072.165	22.712.053	12.639.887	125,5%

Fuente: Procolombia

Como se puede analizar en la tabla, vemos como el café y sus derivados presentan una variación positiva por aumento en la cantidad de exportaciones en el periodo señalado de 2014-2015; mientras que los azúcares y mieles tuvieron una variación negativa de 9.1% en el mismo periodo, como pasa en todas las economías y más con este tipo de productos perecederos y tan fuertemente sujetos a las condiciones climáticas variables, impredecibles e incontrolables muchas veces, cierto tipo de productos compensan en cuestión de la balanza comercial a los otros; lo que para

el puerto de Buenaventura significa a grosso modo el mismo movimiento de mercancías, sin embargo no sobra tener en cuenta o por lo menos poner en consideración posible hecho, de que disminuyan ambos actores y por ende se vea afectada su efectividad en la cadena logística, lo que a si vez podría generar medidas de prevención tales como la especialización y/o adecuación de otros muelles para las categorías de productos que puedan ser exportados hacia los destinos más cercanos y equidistantes del puerto de buenaventura.

Cabe mencionar su pertenencia al denominado “triángulo de oro” conformado por los departamentos de Antioquia, Cundinamarca y Valle del Cauca; en el cual se produce el 70% del PIB nacional, el 77% del PIB industrial, y se da lugar al 60% de las exportaciones, donde habita un total del 60% de la población colombiana. Lo que da lugar y oportunidad a la formación de nuevos y activos clústeres para el desarrollo de la economía nacional desde el occidente colombiano y el impulso del distrito portuario, industrial, eco turístico y biodiverso de Buenaventura.

Tabla 13: Exportaciones colombianas no minerales por departamento

DEPARTAMENTO	FOB US\$		DIFERENCIA	VARIACION
	2014	2015	\$US	2014-2015
Antioquia	2.725.819.266	2.639.153.878	(86.665.388) ↓	-3,2%
Bogota	2.507.424.118	2.262.677.681	(244.746.437) ↓	-9,8%
Valle del cauca	1.793.897.183	1.501.711.252	(292.185.931) ↓	-16,3%
Bolivar	1.385.036.112	1.131.169.069	(253.867.043) ↓	-18,3%
Atlantico	1.073.878.756	1.130.943.952	57.065.196 ↑	5,3%
Cundinamarca	1.109.917.225	1.083.834.141	(26.083.084) ↓	-2,4%

Fuente: Procolombia

Como se demuestra en la tabla, ratifica el movimiento y la radical importancia del “Triángulo de Oro” y el puerto de buenaventura como medio para su ejecución en el desarrollo económico y comercial.

Siendo este tan significativo y estratégico corredor de comercio internacional, de tan papel tan relevante estructura jerárquica del país, Buenaventura se ha convertido en un espacio de convergencia para importantes proyectos de desarrollo vial y de infraestructura, trayendo a colación que Actualmente se está construyendo la doble calzada Buga - Loboguerrero, Loboguerrero - Buenaventura, la cual pretende en un futuro unir el corredor logístico del pacifico colombiano con el vecino país de Venezuela. Además de los esfuerzos, propuestas y proyectos que adelanta la municipalidad en conjunto con la nación y otras entidades públicas, privadas y público-privadas, para que en los próximos años se dé la duplicación de la capacidad de suministro de energía, incluyendo además el incremento en un 15% del suministro de agua, y otros puntos como el 40% del servicio telefónico, conectividad y navegación en Internet y por supuesto el potenciamiento en un 60% del manejo de aguas residuales de todo el municipio.

Teniendo en cuenta estos datos se puede analizar y comprender como por su localización geoestratégica, es determinante la posición de Colombia como una puerta totalmente abierta hacia la cuenca del Pacífico, por ende; si no es la mayor, si podría decirse que cuenta como una de las más taxativas zonas geoeconómicas y comerciales de mayor dinamismo y potencial en y para el mundo.

2.7.2 Costos

Tabla 14: Costos de servicios ofrecidos por la sociedad portuaria regional de Buenaventura

A) Muellaje

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	
TARIFAS PORTUARIAS	
Hoja uno (1)	
1 MUELLEJE	
HORA O FRACCION, COBRO MINIMO DE SEIS (6) HORAS	
1.1 NAVES DE TRAFICO INTERNACIONAL	
NAVES DE LINEA REGULAR O SERVICIOS CONJUNTOS	
RECALADAS / AÑO	USD / METRO ESLORA / HORA
DE 1 A 60	0,55
MAS DE 60	0,44
1.2 NAVES DE CABOTAJE Y NAVES FLETADAS	
METRO ESLORA/HORA	0,60
1.2.1 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (CEREALES)	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / METRO ESLORA / HORA
HASTA 5,000	0,60
DE 5,001 A 5,700	0,58
DE 5,701 A 6,300	0,55
DE 6,301 A 7,000	0,53
MAS DE 7,000	0,50
1.2.2 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (FERTILIZANTES)	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD/METRO ESLORA / HORA
HASTA 3,500	0,60
DE 3,501 A 4,000	0,58
DE 4,001 A 4,500	0,55
DE 4,501 A 5,000	0,53
MAS DE 5,000	0,50
1.2.3 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (MINERALES)	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD/METRO ESLORA / HORA
HASTA 4,500	0,60
DE 4,501 A 5,000	0,58
DE 5,001 A 5,500	0,55
DE 5,501 A 6,000	0,53
MAS DE 6,000	0,50
1.2.4 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (CARBON)	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / METRO ESLORA / HORA
HASTA 8,000	0,60
DE 8,001 A 9,000	0,58
DE 9,001 A 10,000	0,55
DE 10,001 A 11,000	0,53
MAS DE 11,000	0,50
1.3.- REMOLCADORES	
REMOLCADORES POR UNIDAD / MES	700,00

Fuente: sociedad portuaria regional de buenaventura

En la tabla anterior, se expusieron los costos por cada uno de los servicios ofertados por la misma con vigencia al 2016

B) Uso instalaciones portuarias a la carga I

Explicando cada uno de los conceptos por los cuales la SPRBUN cobra sus clientes:

Tabla 15: Conceptos de cobro de la sociedad portuaria regional de Buenaventura a la carga I

CONCEPTO	DEFINICION
Uso de instalaciones por los cargamentos	Cargo fijado a cada tonelada métrica (ton/peso de carga, por utilización de la infraestructura portuaria para la transferencia, traslado, movilización, etc.) sin tener en cuenta, si se almacena o no dentro de las instalaciones portuarias.
Uso de instalaciones por llenado o vaciado de contenedores	Es el cobro que se efectúa por la utilización de espacio en el Terminal Marítimo, para la introducción o retiro de mercancías hacia o desde un contenedor

Fuente: sociedad portuaria regional de Buenaventura.

Tabla 16: Instalaciones portuarias carga I

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS PORTUARIAS Hoja dos (2)	
2 USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS	
2.1 CARGA GENERAL IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA	
TONELAJE / AÑO	USD / TONELADA
1 A 10,000	5,00
10,000 A 15,000	4,90
15,000 A 25,000	4,70
25,000 A 50,000	4,60
50,000 A 100,000	4,00
MAS DE 100,000	2,95
2.2 CARGA GENERAL DE TRANSBORDO	
TONELADA	USD / TONELADA
CARGA GENERAL POR TONELADA	5,00
2.3 GRANELES SOLIDOS / LIQUIDOS POR TONELADA IMPORTACION / EXPORTACION	
TONELAJE / AÑO	USD / TONELADA
1 A 10,000	4,50
10,000 A 15,000	4,42
15,000 A 25,000	4,30
25,000 A 50,000	4,20
50,000 A 100,000	3,80
100,000 A 150,000	3,30
MAS DE 150,000	3,00
2.3.3 GRANEL SOLIDO (MINERALES)	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 4,500	4,50
DE 4,501 A 5,000	4,30
DE 5,001 A 5,500	4,00
DE 5,501 A 6,000	3,60
MAS DE 6,000	3,00
2.3.4 GRANEL SOLIDO (CARBON)	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 8,000	4,50
DE 8,001 A 9,000	4,30
DE 9,001 A 10,000	4,00
DE 10,001 A 11,000	3,60
MAS DE 11,000	3,00
2.3.1 GRANEL SOLIDO (CEREALES)	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 5,000	4,50
DE 4,501 A 5,700	4,30
DE 5,701 A 6,300	4,00
DE 6,301 A 7,000	3,60
MAS DE 7,000	3,00
2.3.2 GRANEL SOLIDO (FERTILIZANTES)	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 3,500	4,50
DE 3,501 A 4,000	4,30
HASTA 4,001 A 4,500	4,00
DE 4,501 A 5,000	3,60
MAS DE 5,000	3,00

Fuente: sociedad portuaria regional de buenaventura

C) Uso instalaciones portuarias a la carga II

Tabla 17: Instalaciones portuarias a la carga II

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.		
TARIFAS PORTUARIAS		
Hoja tres (3)		
2 USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS		
2.4 CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA / CABOTAJE		
CONTENEDORES / AÑO	USD / CONTENEDORES	
	CONTENEDORES 20'	CONTENEDORES 40'
1 A 625	94,00	115,00
626 A 938	86,00	110,00
939 A 1,563	85,00	107,00
1,564 A 3,125	83,00	105,00
3,126 A 6,250	79,00	102,00
6,251 A 9,375	75,00	97,00
MAS DE 9,376	70,00	90,00
NOTA: La reestiba se considera cuando la carga pasa buque/muelle/buque y se cobra por una sola vez. Para la reestiba se cobra la tarifa MINIMA dentro de cada escala.		
2.4.1 CONTENEDORES NO ESTANDAR		
DESCRIPCION	CONTENEDORES 20'	CONTENEDORES 40'
Flat Rack	101,00	142,00
Open Top	89,00	115,00
Isotankes		120,00
Extradimensionados 45'		158,00
2.5 CONTENEDORES VACIOS DE 20' Y 40' CARGADOS / DESCARGADOS / REESTIBA / CABOTAJE		
CONTENEDORES	USD / CONTENEDORES	
CONTENEDOR DE 20' POR UNIDAD	18,00	
CONTENEDOR DE 40' POR UNIDAD	22,00	
2.6 CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS Y VACIOS TRANSITO INTERNACIONAL Y TRANSBORDO		
CONTENEDORES / AÑO	USD / CONTENEDORES	
	LLENOS	VACIOS
1 A 4,500	38,00	11,00
DE 4,500 A 7,000	32,50	10,00
MAS DE 7,000	30,00	9,00
2.7 LLENADO/VACIADO DE CONTENEDORES (IMPORTACION) VACIADO DE CONTENEDORES EXPORTACION		
CONTENEDORES	USD / CONTENEDORES	
CONTENEDOR DE 20' POR UNIDAD	11,00	
CONTENEDOR DE 40' POR UNIDAD	15,00	
2.8 VEHICULOS POR UNIDAD (MT3) IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA / TRANSBORDO / CABOTAJE		
MT ³ / VEHICULO	USD / VEHICULO	
VEHICULO DE 1 A 10 m3/und	35,00	
VEHICULO 10.1 A 19.9 m3/und	45,00	
VEHICULO ENTRE 20 & 40 m3/und	83,00	
MAS DE 40 m3/und	152,00	

Fuente: sociedad portuaria regional de buenaventura

D) Uso instalaciones portuarias a la carga III

Tabla 18: Instalaciones portuarias carga III

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	
TARIFAS PORTUARIAS	
Hoja cuatro (4)	
2 USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS	
2.9 CABOTAJE CARGA GENERAL, GRANEL SOLIDO Y LIQUIDO	
TONELADA	USD / TONELADA
CARGA GENERAL Y GRANEL POR TONELADA	3,00
NOTA: TEU's transbordados se cuentan para cargue / descargue como un solo movimiento.	
2.10 AZUCAR EN SACOS IMPORTACION / EXPORTACION	
TONELAJE / AÑO	USD / TONELADA
1 A 100,000	3,00
100,000 A 200,000	2,05
200,000 A 300,000	1,70
MAS DE 300,000	1,50
2.11 AZUCAR A GRANEL IMPORTACION / EXPORTACION	
TONELAJE / AÑO	USD / TONELADA
1 A 100,000	3,00
100,000 A 200,000	2,60
200,000 A 300,000	2,40
300,000 A 400,000	2,15
MAS DE 400,000	2,00
2.12 MELAZA IMPORTACION / EXPORTACION	
TONELAJE / AÑO	USD / TONELADA
1 A 25,000	1,30
25,000 A 50,000	1,15
50,000 A 75,000	1,05
75,000 A 100,000	0,95
MAS DE 100,000	0,80

Fuente: sociedad portuaria regional de buenaventura

E) Uso instalaciones portuarias al operador I

Tabla 19: Conceptos al operador I

CONCEPTO	DEFINICION
Servicios marítimos a las embarcaciones en puerto	Es el cargo en que incurre una nave o artefacto naval, por utilizar un muelle, por amarrarse o acoderarse a otra nave atracada.
Uso de instalaciones por el operador portuario marítimo	Es el cargo fijado a cada tonelada métrica (ton/peso), que se cargue o descargue desde o hacia la nave y desde o hacia el muelle, por el

	uso de la infraestructura portuaria que permite la ejecución de esa labor.
--	--

Fuente: sociedad portuaria regional de buenaventura

Tabla 20: Tarifas portuarias operador marítimo

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	
TARIFAS PORTUARIAS	
Hoja cinco (5)	
3 USO DE INSTALACIONES PORTUARIASAL OPERADOR PORTUARIO MARITIMO	
3.1 CARGA GENERAL IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA / TRANSITO Y TRANSBORDO / CABOTAJE	
TONELADA	USD / TONELADA
CARGA GENERAL POR TONELADA	1,00
3.2 GRANEL IMPORTACION / EXPORTACION	
3.2.1 CEREALES A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 5,000	1,00
DE 5,001 A 5,700	0,85
DE 5,701 A 6,300	0,65
DE 6,301 A 7,000	0,36
MAS DE 7,000	0,30
3.2 GRANEL IMPORTACION / EXPORTACION	
3.2.1 CEREALES A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 5,000	1,00
DE 5,001 A 5,700	0,85
DE 5,701 A 6,300	0,65
DE 6,301 A 7,000	0,36
MAS DE 7,000	0,30
3.2.2 FERTILIZANTES A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 3,500	1,00
DE 3,501 A 4,000	0,85
DE 4,001 A 4,500	0,65
DE 4,501 A 5,000	0,36
MAS DE 5,000	0,30
3.2.3 MINERAL A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 4,500	1,00
DE 4,501 A 5,000	0,85
DE 5,001 A 5,500	0,65
DE 5,501 A 6,000	0,36
MAS DE 6,000	0,30
3.2.4 AZUCAR A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 3,000	1,00
3,001 A 3,500	0,44
3,501 A 4,000	0,36
MAS DE 4,000	0,30
3.2.5 CARBON A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA / BUQUE / DIA	USD / TONELADA
HASTA 8,000	1,00
8,001 A 9,000	0,85
9,001 A 10,000	0,65
10,001 A 11,000	0,36
MAS DE 11,000	0,30
3.3 GRANEL LIQUIDO IMPORTACION, EXPORTACION Y CABOTAJE	
USD/TONELADA	1,00
3.4 OTROS GRANELES SOLIDOS IMPORT., EXPORT. Y CABOTAJE	
USD/TONELADA	1,00

Fuente: sociedad portuaria regional de buenaventura

F) Uso instalaciones portuarias al operador II

Tabla 21: Uso de instalaciones portuarias al operador II

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.		
TARIFAS PORTUARIAS		
Hoja seis (6)		
3 USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO MARITIMO		
3.5 CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS POR UNIDAD IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA		
CONTENEDORES	USD / CONTENEDORES	
	CONTENEDORES 20'	CONTENEDORES 40'
UNIDAD	18,50	24,00
3.6 CONTENEDORES DE 20' Y 40' VACIOS POR UNIDAD CARGUE / DESCARGUE / REESTIBA TRANSITO Y TRANSBORDO		
CONTENEDORES	USD / CONTENEDORES	
UNIDAD	3,30	
3.7 CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS DE TRANSITO Y TRANSBORDO		
CONTENEDORES	USD / CONTENEDORES	
UNIDAD	5,50	

NOTA: La reestiba, el transito internacional y el transbordo se cobra al descargue y al cargue (por operación).

Fuente: Sociedad portuaria regional de Buenaventura

G) Uso instalaciones portuarias al operador III

Tabla 22: Uso de instalaciones portuarias al operador III

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	
TARIFAS PORTUARIAS	
Hoja siete (7)	
4 USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO TERRESTRE	
4.1 CONTENEDORES DE 20' Y DE 40' IMPORTACION / EXPORTACION LLENOS Y VACIOS	
CONTENEDORES	USD / CONTENEDORES
CONTENEDORES LLENOS DE 20' Y 40'	2,00
CONTENEDORES VACIOS DE 20' Y 40'	1,00
4.2 CARGA GENERAL IMPORTACION / EXPORTACION	
TONELADAS	USD / TONELADAS
TONELADA DE CARGA GENERAL	0,20
5 USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO DE REMOLCADORES POR MANIOBRA DE ATRAQUE O DESATRAQUE	
MANIOBRA	USD / MANIOBRA
COBRO POR MANIOBRA	35,00
6 USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LOS PILOTOS PRACTICOS POR MANIOBRA DE ATRAQUE O DESATRAQUE	
MANIOBRA	USD / MANIOBRA
COBRO POR MANIOBRA	12,00

Fuente: sociedad portuaria regional de buenaventura

Por lo regular en los diferentes puertos los tiempos de espera varían ya que pueden ser entre 11 y 12 horas, esto claramente genera sobrecostos en lo que a mercancías se refiere de hasta un 12.1% que con un claro ejemplo en el caso de la ruta entre Bogotá-Buenaventura, se notaría un costo adicional de hasta \$22.778 por cada tonelada.

3. Hallazgos

Los terminales portuarios marítimos son engranes vitales para el desarrollo del comercio interno y externo en Colombia, y mucho más si hablamos del puerto regional de Buenaventura, por esta razón es que en los últimos años se han propuesto e ejecutado proyectos para aumentar la calidad de los servicios prestados con el fin de acrecentar y posicionar de manera más positiva los estándares competitivos a nivel mundial. Sin embargo, el puerto regional de Buenaventura aún requiere de diversas y significativas mejoras que permitan incrementar el desempeño operativo del mismo. Entre estas observamos, que como prioridad se encuentra la seguridad en la ejecución y seguimiento de las operaciones, la capacidad de las instalaciones, la confiabilidad en el servicio y una oportuna y ágil rotación de la carga.

Todas las áreas de mejora de la infraestructura en el puerto regional de Buenaventura se hacen cada vez más indispensables, en gran parte debido a la entrada en vigor de los diversos tratados de libre comercio de los que Colombia está haciendo parte. El puerto de Buenaventura cuenta como uno de los más relevantes no solo del país, sino de América Latina, por su cercanía equidistante para el continente americano y por supuesto teniendo al frente los llamados “Tigres Asiáticos”. Así la finalidad de promover todas estas acciones que están dirigidas a generar mayores niveles de competitividad en el país, es contar con actividades logísticas eficaces y con excelentes niveles de comunicación, facilitando la promoción del comercio exterior y fomentar el aprovisionamiento de servicio con alta calidad en logística y transporte en todo el territorio nacional.

Para poder hacerse notorio un cambio evidente, se vuelve indispensable reforzar las bases de todo el sistema del terminal marítimo de Buenaventura, empezando porque todos aquellos actuantes en menor o mayor medida dentro del proceso, deben tener muy claro y a su vez es deber; velar por la adecuada realización de los procesos portuarios, enfocándose, así sea básicamente, en mover la mayor

cantidad de carga en el menor tiempo posible y de forma segura, disminuyendo en lo más mínimo el nivel de costos . Para que esto se dé se hace necesario la utilización de herramientas tecnológicas enfocadas en la optimización de los procesos de carga y medios de transporte generando así, un resultado óptimo e integral dentro de un sistema compuesto de tantos engranes que interdependen unos de otros.

Asimismo, con el fin de mejorar la confiabilidad, eficiencia del servicio y la rotación de la carga, es necesario crear estrategias direccionadas a la reducción de tiempos de espera y de servicios en el terminal de buenaventura y a la utilización eficiente de las instalaciones. Es indispensable convertir a los puertos colombianos en terminales marítimas competentes y vanguardistas en el tema de navegación, medio ambiente y seguridad física en manera equitativa entre las variables mencionadas previamente.

Todas las mejoras efectuadas en el terminal marítimo de buenaventura tendrán un impacto directo sobre todos los actores involucrados en estos procesos logísticos. Entre estos contamos no solo a los clientes directos (importadores y exportadores); sino también a terceros como líneas navieras, operadores portuarios, empresas de transporte y operadores de transporte multimodal; las instituciones y entes de control como autoridades gubernamentales, aduana, policía entre otros.

De otro lado, dadas las demoras en la implementación de la Política Nacional Logística (Conpes 3547/2008), el CPC viene insistiendo en la necesidad de agilizar el proceso de estructuración y puesta en marcha de los estudios que en la actualidad existen sobre plataformas logísticas. Al respecto, el PND propone el establecimiento de cuatro plataformas logísticas a 2018, dos en la región Centro-Occidente y dos en la región Pacífica. Igualmente, el artículo octavo de la Ley del PND, habilita las operaciones aduaneras que defina la DIAN en este tipo de infraestructuras. Por lo tanto, se espera que al culminar el cuatrienio, el país cuente

con estas plataformas conectadas con los proyectos 4G y los identificados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal.

El estado actual es posible optimizarse sin renovarse por completo, siendo preciso pero cauteloso de no caer en fines dispendiosos, el reforzamiento de la segura en la región y una mayor inversión social por parte de la sociedad portuaria que bien siendo una entidad privada, por cuestión de responsabilidad social empresarial y de la mano con las autoridades correspondientes, propiciar el mejoramiento de la infraestructura vial y accesos inmediatos e intermedios al puerto con el fin de dar mayor agilidad a los procesos y generar seguridad en el transporte de la carga. Esto también ayudaría a la hora de promover el establecimiento de centros logísticos y de distribución tanto en el territorio portuario como en zonas que sean adyacentes al puerto, añadiendo que se podría fomentar una gran zona comercial y recreativa lo que generaría simultáneamente un impulso económico basado en el aumento del consumo, generación de empleo y crecimiento del turismo tanto dentro como fuera de la región.

Los costos en el proceso de exportación en Colombia superan altamente los estándares promedio a nivel mundial, y por lo cual comprendemos la dificultad que genera esta problemática dada a nivel nacional, para un efectivo y próspero desarrollo del comercio tanto nacional como internacional.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

Con el presente estudio se hace notoria la necesidad de llevar a cabo cambios estructurales y operativos al interior del puerto de Buenaventura con el fin de que este logre acelerar y alcanzar un mejor posicionamiento a nivel mundial

Uno de los grandes inconvenientes que presenta esta zona del país, es la inadecuada infraestructura vial que limita el acceso y salida de mercancías del puerto, lo cual va ligado a la falta de inversión y el incorrecto aprovechamiento de los recursos que ofrece el sector. La inversión en vías garantizaría una mayor eficiencia desde y hacia las zonas portuarias.

La deficiencia portuaria que se presenta en la SPRBUN impacta día a día y con mayor frecuencia los flujos comerciales de dicha terminal marítima, lo que genera aumentos considerables en los tiempos de ejecución de los procesos portuarios y el desaduanamiento de las mercancías e inevitablemente de forma negativa provoca incrementos en los costos inherentes a este tipo de procesos.

Uno de los factores crítico que afecta el desarrollo óptimo de la operatividad portuaria en el puerto de Buenaventura es el aspecto social, pues la falta de capacitación de sus habitantes, el conflicto armado, la pobreza extrema, la delincuencia, el desempleo dan como resultado el estancamiento logístico-económico de este importante corredor marítimo, lo que imposibilita el aprovechamiento de tan importante recurso para el país.

Para Colombia uno de los retos más importantes es la adecuación tecnológica y operativa, no solo del puerto de Buenaventura sino de todos aquellos agentes actuantes en la cadena logística nacional e internacional, para poder corresponder o asimilar los cambios que ha traído consigo la globalización. La repotenciación del puerto que a la fecha no es una realidad pues son más las limitaciones y dificultades

que rezagan y obstaculizan la competitividad que tan vital se hace para un mundo cada vez más globalizado en el que el modelo capitalista; basado en el consumo veloz y exagerado, donde se compite contra feroces monstruos equipados con tecnología de punta y con intenciones claras de obtener mayor poder en el mercado; hace que sea necesaria una drástica y contundente transformación en todos los aspectos ya mencionados durante el desarrollo de este estudio para lograr participar activamente en el intenso juego de la logística internacional. Lo que se traduciría en una mayor agilidad en los procesos, optimización de costos, afianzamiento y generación de nuevos lazos comerciales, unión con los países vecinos, enfoque determinado planeado y definido, motivación al sector comercial, apertura con beneficios y garantías a la inversión privada, preferiblemente nacional, tecnologías limpias y sostenibles, innovación en los procesos, aplicación de nuevos y/o mejores métodos desde la consultoría y el apoyo de la academia, que puede ser un colaborador bastante útil y menesteroso para la identificación y aplicación de tendencias mundiales y vanguardistas, generando un conjunto integro, sólido y estable entre sus eslabones interdependientes.

4.2 Recomendaciones

Redireccionar el enfoque que se tiene como proyección del puerto de Buenaventura, inclinándose ahora no por una competencia en cuestión de competitividad a nivel nacional, sino más bien propiciando uniones y proyectos inclusivos con las demás terminales del país con las que se puedan generar simbiosis interesantes, para apuntarle de manera más contundente a un perfil nacional competitivo a nivel mundial.

Se hace notoria la necesidad de generar cambios tanto en las operaciones internas en el puerto de Buenaventura como en las acciones relacionadas con la administración de los recursos que este dispone. Con carácter de urgencia se deben los accesos viales al puerto, lo cual ayudaría grandemente a la disminución en tiempos y costos de transporte, y por su puesto la seguridad de la mercancía.

Una avanzada y vanguardista implementación tecnológica de hardware y software, generaría drásticos cambios en la eficiencia y operatividad del puerto, optimizando tiempos, costos y maquinaria, con el ánimo de brindar un servicio más confiable y de mayor calidad. Citamos como ejemplo al servicio de SPRCOOnLine del puerto de Cartagena, que reduce trámites portuarios, aduaneros y logísticos, y genera mayor confiabilidad a los clientes del puerto. Aunque la implementación de estas aplicaciones no es tan percibida como los cambios físicos en las plataformas portuarias, estas generan un valor agregado en el mercado y crea un sistema más seguro en torno a las actividades del sector.

Profundizar el dragado, procurar el buen estado y mantenimiento de las grúas, además de un adecuamiento de las bodegas con una proyección al tráfico futuro a manejar, o para no ir tan lejos, por lo menos con las cargas que más transitan y hacen uso de las instalaciones, dan como resultado el debido manejo físico estructural del terminal portuario, volviéndolo más eficiente en el trascurso de sus procesos. Evitando también de esta manera cuellos de botella por insuficiencia en la maquinaria, que con el paso del tiempo se va desgastando y volviendo obsoleta, aspectos que si no se intervienen debida y oportunamente, terminan entorpeciendo y obstaculizando el proceso logístico de las empresas.

La configuración del tráfico marítimo es un punto muy significativo para dar pie a los cambios estructurales. Pues para ello se hace necesario invertir en las obras de aumento del calado de la terminal para asegurar la navegabilidad de los barcos postpanamax y convertir el puerto de Buenaventura en una terminal moderna con el fin estar preparados para enfrentar los retos que impone el comercio internacional.

Referencias bibliográficas

- EIPais, Noticias Económicas, (en prensa) Operadores portuarios de Buenaventura Entraran a paro el 1 de febrero, (Versión Electrónica) Extraído el 24 de marzo, 2016, de: <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/operadores-portuarios-buenaventura-entrarian-paro-1-febrero>
- Caracol, Noticias Económicas, (en prensa) El puerto de Buenaventura en el Valle del Cauca busca ser más competitivo, (Versión Electrónica) Extraído el 20 de marzo, 2016, de: <http://www.noticiascaracol.com/colombia/el-puerto-de-buenaventura-en-valle-del-cauca-busca-ser-mas-competitivo>
- EIPais, Noticias Económicas, (en prensa) Operadores portuarios de Buenaventura adelantan protesta pacífica, (Versión Electrónica) Extraído el 5 de marzo, 2016, de: <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/operadores-portuarios-buenaventura-adelantan-protesta-pacifica>
- Cámara De Comercio Buenaventura, (2016) Publicaciones, Ventajas Competitivas, (Versión Electrónica) Extraído el 8 de marzo, 2016, de: <http://www.ccbun.org/categorias/11/23/ventajas-competitivas>
- Agencia nacional de infraestructura, (2016) Publicaciones, infraestructura en marcha-puertos, (Versión Electrónica) Extraído el 15 de marzo, 2016, de: <http://www.ani.gov.co/modo-puertos>
- Legiscomex.com, (2014) Perfil logístico de Colombia, Inteligencia de Mercados, (Versión Electrónica). Extraído el 13 de Agosto, 2014, de: <http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/perfil-logistico-colombia-puerto-buenaventura-2014.pdf>
- Consejo nacional de política económica y social. (2013) República de Colombia Departamento Nacional de Planeación. CONPES 3744 Política portuaria para un país más moderno

-
- El Tiempo, (2016) Archivo digital de noticias, Los puertos colombianos con buen viento y buena mar, (Versión Electrónica). Extraído el 04 Febrero, 2016, de: <http://e.eltiempo.com/media/infografias/2015/07/puertos-colombianos/desktop/infografia.html>
 - Banco de la república, (2007), Documento técnico, Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura, (Versión Electrónica). Extraído el 4 de febrero, 2014, de: http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-91.pdf
 - DANE, (2014) Comunicado de prensa, Documento técnico, Puertos Marítimos, (Versión Electrónica). Extraído el 01 Septiembre, 2014, de: http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/construccion/AFOC/5_Puertos_%20Maritimos.pdf
 - El Tiempo, Noticia Económica, (en prensa) El desarrollo económico arriba a buen puerto, (Versión Electrónica). Extraído el 28 de Agosto, 2014, de: <http://www.eltiempo.com/multimedia/especiales/sistema-portuario-colombiano/14450921>
 - El Tiempo, (2005) Noticia Económica, (en prensa) Buenaventura y sus aspectos sociales, (Versión Electrónica). Extraído el 25 de Abril, 2005, de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1624849>
 - Molano, A. (2013) El Espectador, Buenaventura, entre la pobreza y la violencia (Versión Electrónica). Extraído el 23 de Febrero de 2013 de: <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/buenaventura-entre-pobreza-y-violencia-articulo-406499>
 - PROCOLOMBIA, Publicaciones, (2015) Cartillas turismo, inversión y exportaciones (Versión Electrónica) Extraído el 26 de abril, 2016, de: <http://www.procolombia.co/publicaciones/informe-turismo-inversion-y-exportaciones>

- DANE, (2015) Comercio Exterior, Exportaciones, (Versión Electrónica) Extraído el 18 de agosto, 2015, de: <http://www.dane.gov.co/index.php/comercio-y-servicios/comercio-exterior/exportaciones>
- Sociedad portuaria regional de Buenaventura, (2015) Extraído el 25 de febrero, 2016, de: <http://www.sprbun.com/web/portal/muellaje#>
- Datos Macro, (2016) Índice De Competitividad Global, (versión electrónica) Extraído el 25 de abril, 2016, de: <http://www.datosmacro.com/estado/indice-competitividad-global>
- Consejo Privado De Competitividad, (2016) Informe Nacional De Competitividad 2015-2016, (Versión Electrónica) Extraído el 25 de abril, 2016, de: <http://www.compite.com.co/site/wp-content/uploads/2015/11/INC-2015-2016.pdf>
- DANE, (2016) Comercio Exterior, Importaciones, (Versión Electrónica) Extraído el 17 de marzo, 2015, de: <http://www.dane.gov.co/index.php/comercio-exterior/importaciones>
- Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura, (2016), Consolidado por Naves: en este reporte se consultan los movimientos y características de los diferentes tipos de naves en un periodo de tiempo. (Versión Electrónica), Extraído el 22 de marzo, 2016, de: <http://www.sprbun.com/web/portal/consolidado-por-naves>

