

**DISEÑO DEL PLAN MAESTRO DEL DESARROLLO PORTUARIO Y
LOGÍSTICO DE BUENAVENTURA**

**ALEXANDER MICOLTA SABID
ROBERTO CARLOS GRANADOS DEL CASTILLO**

**UNIVERSIDAD ICESI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
MAESTRIA EN GOBIERNO
SANTIAGO DE CALI
2015**



**DISEÑO DEL PLAN MAESTRO DEL DESARROLLO PORTUARIO Y
LOGÍSTICO DE BUENAVENTURA**

**ALEXANDER MICOLTA SABID
ROBERTO CARLOS GRANADOS DEL CASTILLO**

**Trabajo de grado presentado como requisito
para obtener el título de Magíster en Gobierno**

**Director
Vladimir Rouvinsky
Director del Grupo de Investigación Nexos SIES**

**UNIVERSIDAD ICESI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
MAESTRIA EN GOBIERNO
SANTIAGO DE CALI
2015**

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	6
1. ANTECEDENTES	9
1.1. Objetivos	9
1.2. Justificación.....	9
1.3. Hipótesis	13
2. MARCO TEÓRICO	14
2.1. Marco general	14
2.2. Marco conceptual.....	15
3. MARCO REFERENCIAL.....	29
3.1. Estructura Portuaria	29
3.2. Diagnóstico Portuario de Buenaventura.....	43
3.3. Desarrollo Portuario en la Bahía de Buenaventura	56
3.4. Desarrollo Logístico en Buenaventura	58
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	62
4.1. Conclusiones.....	62
4.2. Recomendaciones.....	65
5. DISEÑO PLAN MAESTRO DEL DESARROLLO PORTUARIO Y LOGÍSTICO DE BUENAVENTURA	67
BIBLIOGRAFÍA.....	72

INDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. Oportunidades Como Plataforma Logística	11
ILUSTRACIÓN 2. Sistema Económico Mundial.....	16
ILUSTRACIÓN 3. Concepto Del Hinterland Portuario	21
ILUSTRACIÓN 4. Evolución Del Crecimiento Del Comercio Internacional Vía Marítima	30
ILUSTRACIÓN 5. Crecimiento Del Comercio Mundial Contenerizado, 2003 – 2013	31
ILUSTRACIÓN 6. Esquema Portuario Mundial.....	32
ILUSTRACIÓN 7. Ubicación Principales Puertos De Latino América, México Y El Caribe.....	36
ILUSTRACIÓN 8. Ubicación De Los Principales Operadores De Terminales Portuarias En América Latina Y El Caribe.....	38
ILUSTRACIÓN 9. Ubicación De Los Principales Puertos Colombiano	39
ILUSTRACIÓN 10. Ubicación Del Puerto De Buenaventura En El Mundo	44
ILUSTRACIÓN 11. Ubicación De Buenaventura En Colombia	45
ILUSTRACIÓN 12. Red Ferroviaria Del Valle Del Cauca, Colombia	53
ILUSTRACIÓN 13. Rubros Más Importantes En El Costo Total De La Logística ..	61
ILUSTRACIÓN 14. Principales Barreras Que Impactan La Logística De Los Usuarios Logísticos	61

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Modelos Básicos De La Gestión De Los Puertos	17
Tabla 2. Evolución Del Crecimiento Del Comercio Internacional Vía Marítima.....	29
Tabla 3. Top 10 Operadores Marítimos	33
Tabla 4. Top 10 De Los Operadores De Terminales Portuarios	34
Tabla 5. Principales 10 Puertos En Movimiento De Contenedores En Teus	35
Tabla 6. Ranking Principales Puertos De América Latina Y El Caribe, 2012 - 2014	37
Tabla 7. Tráfico Marítimo Por Zonas Portuarias 2014 (En Toneladas).....	40
Tabla 8. Evolución Tráfico Portuario Por Zonas Portuarias 2014 (En Toneladas).	41
Tabla 9. Tipo De Carga Por Sociedades Portuarias De Servicio Público, 2014 (En Toneladas)	42
Tabla 10. Resumen De Inversiones Plan Maestro Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura, 2007 – 2034	57

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

En 1993 se crea la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y en marzo de 1994 a través de la figura jurídica de Concesión, recibe de manos de la Presidencia de la República la administración y gestión del Terminal Marítimo.

¹ Las Sociedades Portuarias son sociedades anónimas, constituidas con capital público, privado o mixto cuyo objeto social es la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Estas sociedades pueden también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (art.5.20)

Durante estos 20 años esta empresa ha realizado fuertes inversiones, que han posicionado al puerto entre los principales de la Costa Pacífica Sur Americana.

De igual forma, Buenaventura dada su posición geoestratégica se muestra atractiva para el desarrollo de nuevas instalaciones portuarias. Aparecen proyectos como lo son el Delta del Río Dagua, Puerto de Málaga, Agua Dulce, Puerto Solo, Muelle 13, Complejo Portuario Industrial – hoy Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN) y el Muelle Cementero (CEMAS) hoy COMPAS.

Con la inserción de Colombia en los mercados internacionales, la economía del país inicia un proceso de crecimiento que se traduce en un mayor movimiento de mercancías tanto a nivel de exportaciones como importaciones. Durante los últimos 5 años, el PIB de Colombia ha estado en niveles de más del 5% anual, logrando en el año 2007 el pico más alto de crecimiento al llegar a 7.5% y acompañada de fuerte inversión extranjera, convirtiéndose en una de las mayores economías receptoras en el continente sur americano.

Este panorama favorable de la economía colombiana y de la importancia de la ubicación del puerto de Buenaventura, llevaron a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura iniciar una prorroga de concesión por 30 años a partir del 2014, y a su vez proyectos como Muelle 13, COMPAS y Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBuen), son hoy parte del nodo portuario de Buenaventura.

Frente a esta dinámica, el Gobierno Nacional viene estableciendo los CONPES² para el Plan de Expansión Portuaria enmarcado dentro de la temática que establece el Artículo 2º de la Ley 1ª de 1991, como también el CONPES sobre Política Nacional Logística. Adicionalmente, estos documentos de política formulan estrategias orientadas a mejorar la eficiencia en la prestación de servicios portuarios y el desarrollo de la actividad logística. Así mismo, la Ley 1617 del 5 de febrero de 2013, que configura el Distrito Especial Portuario, Industria, Turístico y Biodiverso de Buenaventura, señala en el artículo 80 “Régimen Portuario”, la facultad de intervenir en la formulación de los planes de expansión portuaria que adelante el gobierno nacional, así como también en la definición de los territorios dentro de su jurisdicción en los cuales se proyecten las construcciones de este tipo de inversiones.

² Consejo Nacional de Política Económica y Social. Departamento de Planeación Nacional. República de Colombia.

Finalmente y teniendo en cuenta lo anterior, el presente trabajo propone el diseño de un Plan Maestro Portuario y Logístico para Buenaventura que se convierta en una herramienta de planificación que guíe el futuro del desarrollo portuario y logístico.

1. ANTECEDENTES

1.1. Objetivos

1.1.1. Objetivo General

Diseño del Plan Maestro de Desarrollo Portuario y Logístico de Buenaventura que se convierta en una herramienta de planificación que guie el futuro del desarrollo portuario y logístico del distrito.

1.1.2. Objetivos Específicos

- Análisis de la evolución reciente del sector portuario y marítimo en los contextos global, regional y local.
- Realización de un diagnóstico del desarrollo portuario de Buenaventura, caracterizando su infraestructura, equipamiento, relación con los stakeholders (grupos de interés), servicios, accesibilidad, estadísticas y su hinterland.
- Análisis del desarrollo logístico en Buenaventura.
- Elementos esenciales para establecer el diseño de la política de desarrollo portuario y logístico.

1.2. Justificación

Los cambios en el comercio internacional, la integración de los mercados, las eliminaciones de las barreras comerciales se han traducido en nuevos retos para el sector del transporte multimodal; por ello los puertos están asumiendo nuevas responsabilidades dirigidas a constituirse en “plataformas estratégicas” para el desarrollo del comercio, en donde confluyen todos los actores involucrados en el proceso de distribución física internacional de carga.

Colombia es un país ubicado en la zona noroccidental de América del Sur, con Bogotá como su ciudad capital. Su superficie es de 2.070.408 km², de los cuales 1.141.748 km² corresponden a su territorio continental y los restantes 928.660 km² a su extensión marítima. Limita al este con Venezuela y Brasil, al sur con Perú y Ecuador y al noroeste con Panamá; en cuanto a límites marítimos, colinda con Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití, República Dominicana y Venezuela en el Mar Caribe, y con Panamá, Costa Rica y Ecuador en el Océano Pacífico. Es el único país de América del Sur que tiene costas en el Océano Pacífico y en el Mar Caribe. Colombia es el cuarto país en extensión territorial en América del Sur, así como el tercero en población en América Latina.

Colombia con un proceso de internacionalización de la economía y de descentralización de la gestión pública a partir de la década de los noventa, ha impuesto a las regiones y las ciudades la necesidad de hacerse competitivas a nivel nacional e internacional. El distrito de Buenaventura no escapa a esta nueva realidad económica, la cual exige estrategias que permitan aprovechar varias de sus ventajas comparativas como su excelente ubicación geográfica, sus ricos recursos naturales y su condición de principal puerto del País en la costa Pacífica.

Buenaventura está ubicado a 120 kilómetros de la tercera ciudad de Colombia en importancia, la ciudad de Cali capital del Departamento del Valle del Cauca. Conectada por vía terrestre a 514 kilómetros de la capital del país (Bogotá) y por vía marítima con el canal de Panamá a menos de 800 kilómetros. Dispone de una red de servicios públicos en vías de modernización y una infraestructura portuaria compuesta por 17 muelles con grúas pórtico de última generación. La importancia de Buenaventura se fundamenta en varios aspectos tales como: movilización de más del 50% del comercio exterior del país sin contar las exportaciones de petróleo y carbón, ser una de las regiones más ricas en biodiversidad, reservas en recursos hídricos y de oxígeno en gran escala y potencialidades en el sector pesquero, forestal y eco turístico.

El puerto de Buenaventura presenta una gran diferencia entre los puertos de Colombia, al ser el único puerto marítimo polivalente del país, con terminales especializados en contenedores, gráneles sólidos y líquidos y multipropósito, con resultados positivos que hoy son reflejados en los niveles de productividad, eficiencia y rentabilidad.

En este contexto, Buenaventura ha ido respondiendo de forma que se ha planteado desarrollar un nodo portuario y la creación de un desarrollo logístico, enmarcado en un Complejo de Actividades Económicas (CAEB), que se define

como una zona de concentración de actividades económicas de carácter multifuncional.

El ámbito de un **CAE** es un nodo donde conviven actividades empresariales, industriales, dotacional y comercial, con las instalaciones de operadores y actividades de transporte y logística³. En el siguiente gráfico, se visionan las diferentes oportunidades de Buenaventura como plataforma logística.

Ilustración 1. Oportunidades como plataforma logística



Fuente 1 SPIM, ILI, Araujo Ibarra. Plan Maestro del Montaje de un Parque Industrial y de Actividades Logísticas

Ahora bien, el desarrollo del Nodo Portuario está sustentado en el incremento de carga proyectado por las diferentes empresas especialistas, que pronostican en más de 25 millones de toneladas de mercancías el flujo comercial por este puerto para el 2.020.

Como se menciona en el estudio Plan de Expansión Portuaria de Buenaventura elaborado por la firma Incoplan S.A. 2005, “el Pacífico Colombiano tendrá un

³ Spim, ILI, Araujo Ibarra. Plan Maestro del Montaje de un Parque Industrial y de actividades Logísticas en Buenaventura. 2005.

crecimiento estimado de demanda de comercio exterior marítimo del orden del 7,5% anual; esto significa que la demanda crecerá en 4 millones de ton/año (MTA) entre 2005 y 2010; en 5 millones de toneladas métricas entre 2010 y 2015 y en 6 millones de toneladas métricas entre 2015 y 2020. Estimaciones para crecimientos del PIB de 4% a 5 %, que es la tendencia actual en la región Pacífica”.

Por lo tanto a manera de conclusión, la oportunidad que muestra la globalización de la economía colombiana con la firma de tratados comerciales entre Colombia y la Unión Europea, Estados Unidos, Corea del Sur, Alianza del Pacífico y el futuro de la cuenca del pacífico asiático, que hoy por hoy es la primera área en el mundo dado por la magnitud de sus relaciones comerciales, financieras y de desarrollo tecno-científico, permiten vislumbrar una perspectiva positiva para el sector portuario y logístico del país y la región.

Destacamos finalmente, que al hablar de la dinámica económica actual o del despliegue inusitado del Pacífico es referirse particularmente al crecimiento fenomenal de los países de Asia Oriental, pues son ellos los gestores principales de los cambios que ocurren en la cuenca, y Buenaventura dentro de este marco, se encuentra en una posición geoestratégica que puede permitir el intercambio comercial entre Colombia con estos países.

1.3. Hipótesis

El puerto de Buenaventura presenta una importante evolución en el crecimiento de la carga, debido entre otras; al crecimiento económico del país, el crecimiento del comercio exterior y al mejoramiento en los servicios prestados a la carga y a las embarcaciones desde la privatización de los puertos. Sin embargo, existen elementos críticos que ponen en peligro la dinámica positiva, entre ellos el dragado al canal de acceso al puerto, la falta de infraestructura inmobiliaria para el desarrollo de procesos logísticos y portuarios, la movilidad interna entre la ciudad - zona céntrica y el transporte de carga, y la problemática en la vía que une a Buenaventura con el interior del país.

En este sentido, Buenaventura se enfrenta a grandes retos, por lo tanto se planteó como hipótesis, suministrar las bases para diseñar y estructurar un Plan Maestro del Desarrollo Portuario y Logístico de Buenaventura, que organice toda la operación, la división de la zona portuaria y logística en áreas especializadas y su sinergia con la ciudad.

2.MARCO TEÓRICO

2.1. Marco general

Inmersos en un proceso de globalización económica los puertos han tenido que evolucionar de forma rápida, pasando de ser simples actores de intercambio del modo tierra-mar a una red de logística completa que en otras palabras significa, su incorporación dentro del esquema de la cadena de suministro o de la distribución física internacional de mercancías, que busca una mayor eficiencia a lo largo de todo el proceso para la satisfacción de los clientes.

Los factores que se encuentran presentes en la globalización tales como la deslocalización de la producción, la internacionalización de la misma, la subcontratación de procesos y servicios, los nuevos sistemas de información y los avances tecnológicos, entre otros, han redimensionado el mundo e impulsado hacia una dinámica en las relaciones internacionales y nacionales.

Ante estos cambios y desafíos, el avance de los puertos está enmarcado y sustentado en el rápido crecimiento del volumen de carga a través del transporte marítimo mundial, especialmente la del contenedor, el aumento del transbordo⁴ y la cantidad de operadores de terminales por este tipo de carga; la incorporación de grandes buques contenerizados, la presencia de operadores de terminales en los países emergentes, la exigencia de mayor productividad y competitividad de los mismos puertos y finalmente su rol dentro de la estructura global de la administración de la cadena de suministro y la logística.

Como podemos ver, el escenario descrito ha generado resultados no solo en los puertos, sino en los diferentes actores del comercio internacional como los navieros, operadores de terminales, astilleros, entidades gubernamentales, agentes aduaneros, consignatarios, constructores de infraestructura inmobiliaria logística, entre otras. Dichos resultados se evidencian, en los volúmenes del comercio internacional, la inversión en los enclaves portuarios, el desarrollo de zonas de actividades logísticas y polígonas industriales, acuerdos estratégicos entre armadores y operador de terminales, nuevos sistemas informáticos, desarrollo tecnológico en equipos de manipulación de la carga y en los diferentes procesos de gestión.

⁴ Transbordo o Hub and Spoke , Transshipment en el idioma ingles. Grandes buques realizan escalas en un número limitado de puertos en cualquier extremo de una ruta comercial, donde los contenedores serán transportados a los puertos cercanos de su área de influencia mediante el uso de servicio *feeder*

De esta forma, la integralidad de los procesos logísticos, portuarios y marítimos conducen hacia un sistema de gran nivel competitivo, que a su vez hace que una región o país se convierta en punto estratégico para el comercio internacional.

Las estadísticas del Comercio Internacional de mercancías superan ya los 8.0 billones de toneladas año, lo cual implica un gran esfuerzo de toda la cadena de suministro para su manejo eficiente, con el mínimo costo, un justo a tiempo y la satisfacción del cliente.

Buenaventura actualmente presenta en el marco de la planificación del territorio una ausencia sobre el desarrollo de actividades como la portuaria y logística, que se evidencian en la construcción de terminales portuarias en diferentes zonas de la ciudad, generando en la dinámica de accesos, uso de servicios públicos y movilidad del transporte público de pasajeros y privado, niveles de congestión y rechazo de la comunidad frente a su desarrollo.

2.2. Marco conceptual

El marco conceptual sobre el cual se realizó el trabajo ha incluido un análisis sobre la evolución de la organización, planificación, desarrollo tecnológico e informático y normatividad de los sectores logístico, portuario y marítimo.

Partiendo de que el comercio entre las regiones y naciones en un contexto internacional ha estimulado tradicionalmente el desarrollo económico, no cabe la más mínima duda que éste ha impulsado el transporte. Con esta afirmación e inmersos en el proceso de la globalización, podemos concluir que el comercio ha acelerado la actividad del transporte. Por lo tanto, un esquema del actual sistema económico mundial sería el siguiente:

Ilustración 2. Sistema económico mundial



Fuente: Elaborado por los autores.

Trabajamos sobre los diferentes cambios que ha sufrido en mercado marítimo en respuesta a la mayor producción de productos manufacturados, el incremento de la demanda de materia prima y productos intermedios, la deslocalización de la producción, manejo de stock de inventarios, y una mayor referencia de productos. El objetivo fue lograr economías de escala para disminuir sus costos, disminuir a mínimos el stock de inventarios y satisfacer la demanda con un justo a tiempo. De este escenario, llegaron los cambios en el tamaño de los buques y la definición de las rutas del comercio marítimo internacional.

Por parte del sector portuario, fundamentamos el análisis en el perfeccionamiento de la gestión de los puertos. Hacemos referencia a los tipos de modelos de gestión portuaria: puerto instrumento (Tool Port), puerto propietario (Landlord Port) o puerto explotador (Comprehensive Port). También hay que mencionar que los puertos son clasificados según los servicios prestados.

En el contexto del estudio se tuvo en cuenta el proceso de privatización que sufrieron los puertos colombianos pasando de lo público a lo privado a manos de las Sociedades Portuarias. Hay que tener en cuenta dentro las privatizaciones la consideración de tres elementos distintos y esenciales en un puerto:

- Entidad reguladora del puerto (port regulator).
- Puerto Gestor del Dominio Público (port landowner).
- Operadores portuarios (port operator)

En la siguiente tabla podemos ver los Modelos Básicos de la Gestión de los Puertos según el Banco Mundial.

Tabla 1. Modelos Básicos de la Gestión de los Puertos

Modelos Básicos de la Gestión de los Puertos				
Tipo	Infraestructura	Superestructura	Mano de Obra	Otras Funciones
Puerto de Servicio Público	Público	Público	Público	Mayoría Público
Puerto Herramienta (Tool Port)	Público	Público	Privado	Público/Privado
Puerto Propietario	Público	Privado	Privado	Público/Privado
Puerto de Servicio Privado	Privado	Privado	Privado	Mayoría Privada

Fuente: Banco Mundial. Port Reform Toolkit. 2004

La Logística completa los sectores que involucra el análisis. La logística está relacionada con el conjunto de actividades involucradas en el aseguramiento de las mercancías desde un origen y destino, buscando satisfacer las necesidades de los clientes. La logística incluye aspectos como: recepción, almacenamiento, planificación de volúmenes, planificación de red de orígenes y destinos (flujos), empaquetado, etiquetados, retractilados y distribución. En resumen la logística incorpora una visión estratégica, organizacional y de información.

En el desarrollo de la logística se conjugan tres grandes elementos: el transporte, los procesos de producción y la distribución. A partir de éstos se han configurado múltiples conceptos de la logística. En este sentido, aparece el nodo o plataforma logística, definida por algunos expertos e instituciones⁵ del sector como, aquellos

⁵ Instituciones como el Instituto Logístico Internacional (ILI), Fundación ICIL. Europlatforms y Centro Español de la Logística

puntos o áreas de ruptura de las cadenas de transporte y logística, en los que concentran actividades y funciones técnicas y de valor añadido.

Para Europlatforms⁶ las plataformas logísticas se definen como aquella zona delimitada, donde se ejercen, por diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional como para el internacional. Estos operadores pueden ser propietarios, arrendatarios de los edificios, equipamientos e instalaciones (almacenes, áreas de stockage, oficinas, aparcamientos, muelles) que en el centro están construidos.

Ahora bien, la función de las plataformas logísticas ha evolucionado en el tiempo. Se ha pasado de conceptos de Centros de Carretera o Centros de Mercancías o nombres que las relacionan con una necesidad específica en una zona o región. Por ejemplo, hacia inicios de los 70's comenzaron a instalarse los primeros Centros de Transporte en Francia e Italia. Fueron agrupados bajo los nombres de Centros Routieres en Francia y Autoportos en Italia, y respondieron a necesidades específicas como la de reorganizar las ciudades y expulsar del centro de las mismas los vehículos pesados y las empresas de transporte.

Otro de los avances de las plataformas, se dirigieron hacia el mejoramiento de servicios básicos de diferentes sectores, como también en el de proporcionar una oferta adecuada, funcional y económica, para los operadores logísticos y empresas de transporte de mercancías.

Finalmente, las plataformas han llegado a nuestros días con una fuerte vinculación a la intermodalidad y al desarrollo del transporte combinado, principalmente a nivel de la Unión Europea. De esta forma, en la actualidad las plataformas logísticas se han organizado en función de los modos de transporte y presentan dos grandes tipos:

- Plataformas Logísticas con un sólo modo de transporte (Monomodales).
- Plataformas con más de un modo de transporte (Multimodales).

⁶ Europlatforms: Asociación Europea de Plataformas Logísticas

Plataformas Logísticas con un solo modo de transporte (Monomodales).

Como su nombre lo indica, estas plataformas involucran un solo modo de transporte que habitualmente es el carretero. Incluyen los centros de Carreteras o Centros de Servicios al Transporte (Truck centers), Centro de Distribución Urbana (City Logistics), Parques de Distribución (Distriparks) y Centros de Transporte.

Plataformas con más de un modo de transporte (Multimodales)

Son aquellas en las que confluyen dos o más modos de transporte: carretera, ferrocarril, vía fluvial, marítimo o aéreo. Se caracterizan por ser zonas logísticas que se posicionan en nodos obligados de ruptura de la cadena por el mismo cambio de transporte, aprovechando esta interface para realizar actividades logísticas de agregación de valor. En este grupo se hallan los centros de carga aérea, las zonas de actividades logísticas portuarias, los puertos secos y las plataformas logísticas multimodales.

Con la Logística y teniendo en cuenta el análisis, precisamos en este apartado dos modos de plataformas multimodales, Zona de actividades logísticas portuarias y puertos secos.

Zonas de Actividades Logísticas Portuarias (ZAL): de acuerdo con el Instituto Logístico Internacional (ILI), son “plataformas logísticas vinculadas a puertos y situadas adyacentes a terminales marítimas de contenedores. Incluyen actividades de segunda y tercera línea portuaria, generalmente dedicadas a actividades logísticas de mercancías marítimas. Su implantación responde a los requerimientos de manipulación y distribución de la mercancía marítima hacia y desde el hinterland portuario”.

Cuando hacemos referencia a actividades de segunda y tercera línea portuaria, nos referimos concretamente a las actividades portuarias intrínsecas en el proceso de interfase mar-tierra. De esta forma se definen así:

Actividades de 1ra. Línea

Se incluyen aquí todas las actividades directamente ligadas a los procesos específicos de intercambio tierra-mar: Sistemas de acceso en el lado mar,

desembarque, carga, descarga e instalaciones de transferencia y accesos en el lado tierra (servicios portuarios, muelles, diques, terminales, conexiones con red de carreteras y ferrocarril).

Actividades de 2da. Línea

Comprenden todas aquellas actividades no estrictamente necesarias para que se produzca el intercambio modal, pero que complementan a aquellas y contribuyen a mejorar el servicio: Servicios a pasajeros, mercancías y barcos (almacenaje y depósito, desembalaje y empaquetado, servicios de reparación, suministro y mantenimiento de barcos). Se localizan, en gran parte, en el propio recinto portuario o en sus inmediaciones, aunque no en contacto directo con la línea de agua.

Actividades de 3ra. Línea

Se refieren a aquellas funciones relacionadas con los servicios del puerto y flujos de tráfico (industria, centros de logística y de distribución). Este tipo de actividades se suelen desarrollar en el entorno inmediato portuario y presentan un doble efecto beneficioso: por una parte producen una fidelización de los tráficos ligados a ellas, y por otra parte generan una actividad económica superior a la producida por el paso de las mercancías por las instalaciones portuarias.

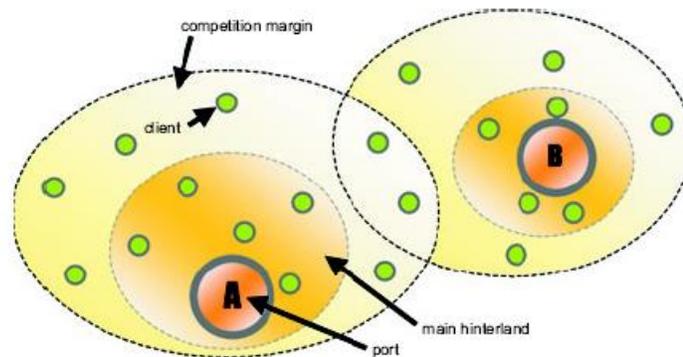
Puertos Secos (Dry Ports): según el Instituto Logístico Internacional de España “son un tipo de terminal intermodal de mercancías situadas en el interior de un país que conectan, a través de la red ferroviaria, con el puerto de origen o destino. Constan de un área intermodal ferrocarril-carretera como área funcional principal, si bien suelen estar asociados a otras áreas funcionales, principalmente un distripark o parque de distribución, y un área de servicio”.

Adicionamos, que para el logro de los niveles de competitividad, los puertos han basado sus estrategias, con base a otro concepto fundamental como lo es el hinterland.

El hinterland se establece como un componente fundamental en el sector portuario y marítimo. Se define como el espacio terrestre en el que se localizan los lugares de origen y destino de los flujos portuarios. Se determina según varios autores, en

un hinterland principal y en otro de carácter competitivo. En el siguiente gráfico ilustramos estos conceptos.

Ilustración 3. Concepto del Hinterland Portuario



Fuente: Concepto de Hinterland Portuario (Rodríguez⁷, 2005)

El hinterland principal (main hinterland) está relacionado con el área exclusiva donde el puerto tiene una posición de monopolio frente a la carga. Es tradicionalmente la zona principal de mercado de un puerto (se denomina también como carga cautiva).

El hinterland de carácter competitivo (competition margin), es aquel que representa un área donde el puerto puede estar sujeto a un nivel de competencia con otros puertos. En éste, existen elementos que se convierten en diferenciales de competencia, como lo son la accesibilidad, costos, calidad y seguridad en el servicio.

Finalmente, en el marco normativo la Constitución Política de Colombia en su articulado, determina la importancia del desarrollo económico, industrial y portuario del país, estableciendo reglas de juego claras para quienes tienen dentro de sus funciones intervenir en la generación de políticas que permitan el crecimiento y desarrollo de Colombia en estos aspectos. Es así, como en el artículo 1, se prescribe lo siguiente:

⁷ Rodrigue, J.P. 2005.

ARTICULO 1o. *Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.(cursiva fuera del texto).*

Como se puede observar, las entidades territoriales, bien sean departamentos, municipios o Distritos, cuenta con autonomía para elegir sus mandatarios, conformar su administración y establecer el desarrollo político, económico, administrativo, social, industrial etc., de sus comunidades.

En consonancia con lo anterior, el artículo 2 de la Constitución Política establece que dentro de los fines esenciales del Estado, entre otros, se encuentra el “facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación...”. Así las cosas, los municipios y Distritos que dentro de su territorio cuenten con zonas destinadas a la expansión portuaria, a través de sus representantes legales pueden participar e intervenir en las decisiones que al respecto se tomen por parte del Gobierno Nacional.

Siguiendo en armonía con las normas previamente citadas, el artículo 286 *Ibidem*, preceptúa:

ARTICULO 286. *Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas.*

La ley podrá darles el carácter de entidades territoriales a las regiones y provincias que se constituyan en los términos de la Constitución y de la ley.

En vía de reiteración respecto de lo mandado en el artículo 1 de la Constitución Política, se puede colegir que el Distrito de Buenaventura se encuentra dentro de la categoría de entidad territorial, el cual goza de autonomía para propender por un desarrollo económico, industrial y portuario acuerdo a las necesidades del territorio, en armonía con los proyectos nacionales de expansión portuaria.

Es aquí donde el Distrito de Buenaventura como entidad territorial autónoma juega un papel importante en el desarrollo portuario de la nación, en lo concerniente a la implementación y ejecución de planes de expansión portuaria sobre su propio territorio. La misma constitución Política, en su artículo 311, le da al municipio el

carácter de entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado, al que le corresponde, entre otras cosas, ordenar el desarrollo de su territorio.

Como se mencionó anteriormente, dentro de los fines esenciales del estado se encuentra la facilitación de la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica etc., de la Nación, lo cual significa que la dirección general de la economía está a cargo del Estado, y es éste el llamado a intervenir para promover la productividad, competitividad y desarrollo armónico no sólo de las regiones, sino también del estado mismo, es decir que la generación de la política económica del Estado está en cabeza del Gobierno, quien propenderá por el desarrollo justo y equitativo de todas las zonas y regiones del país.

No obstante lo anterior, es importante señalar que si bien es cierto que el desarrollo de la política económica está a cargo del Estado, como bien se ha mencionado anteriormente, existen mecanismos que le permiten a las entidades territoriales generar políticas desde sus territorios, con miras a lograr la intervención en la generación de la política económica nacional, en perfecta armonía con los postulados del Estado y del Gobierno de turno.

Dentro de esos mecanismos podríamos encontrar los siguientes:

A. El artículo 313 constitucional en sus numerales 2 y 7, establece como atribuciones de los Concejos Municipales, las de adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas y reglamentar los usos del suelo y, dentro de los límites que fije la ley, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda.

En concordancia con lo anterior, el artículo 315, numeral 5 *Ibídem*, establece dentro de las atribuciones del Alcalde la de presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio.

Los articulados citados previamente, facultan a los alcaldes y a los Concejos Municipales y/o Distritales para promover desde la entidad territorial, el establecimiento de planes y programas de desarrollo económico y social para sus municipios y Distritos, en perfecta armonía con la Política Económica que ejecute el Estado y de esta forma lograr intervenir en el establecimiento de zonas y

territorios dentro de sus municipios, como aptas para el desarrollo de proyectos de expansión portuaria, mediante la reglamentación o determinación del uso del suelo y la vocación que éste deba tener en sus territorios.

En desarrollo normativo de los precitados artículo constitucionales, encontramos la ley 136 de 1994, artículos 32 y 91, literal A, numeral 2 que tratan de las funciones y atribuciones de los Concejos Municipales y de los Alcaldes, así como también la Ley 388 de 1997, que tiene dentro de los objetivos establecidos en el artículo 1, el del establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.

La determinación clara de la vocación del uso del suelo en el Distrito de Buenaventura, juega un papel preponderante, pues es a través de la reglamentación del uso del suelo que se pueden establecer de forma técnica cuáles son las zonas del territorio del distrito más aptas para el desarrollo de los proyectos de expansión portuaria, sin que éstos se sobrepongan o colisiones con el desarrollo urbanístico de la ciudad. Es aquí donde la implementación de un Plan de Ordenamiento territorial acorde con las necesidades de desarrollo propios del Distrito, en armonía con la Política Económica del Estado recobra gran importancia y es deber de los alcaldes y de los concejales, propender por lograr esta fusión.

Lo anterior, en perfecta consonancia con lo preceptuado en los artículos 5, 6, 9 y 25 de la ley 388 de 1997, donde a manera de resumen, se determina que los planes de ordenamiento territorial son de competencia de los municipios y de los distritos, y los define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

B. La política de expansión portuaria en Colombia, se encuentra establecida principalmente en la Ley 1 de 1991, la cual en desarrollo del artículo 334 constitucional, determina que la Dirección General de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con dicha ley.

De lo anterior, se puede colegir que la ley 1 de 1991 es una muestra de la intervención del estado en la economía, mediante el establecimiento de reglas de

juego claras, lineamientos de políticas, directrices y demás en lo referente al desarrollo de la infraestructura portuaria del País.

La Ley 1 de 1991- “Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones” en su Artículo 2, establece cinco aspectos sobre los cuales un Plan de Expansión Portuaria debe hacer referencia, así:

1. Referencia respecto a la conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias: El presente documento presenta un análisis de potenciales necesidades de ampliación de la capacidad portuaria por litoral y tipo de carga, el cual permitirá establecer la conveniencia para el país de realizar inversiones en infraestructura a futuro.

2. Referencia respecto a las regiones en que conviene establecer puertos. El presente documento mantiene los lineamientos en materia de identificación de zonas susceptibles de implantación de infraestructura portuaria, que hacen parte del Plan Integral de Ordenamiento Físico Portuario adoptado mediante Documento Conpes 3611, “Plan de Expansión Portuaria 2009-2011: Puertos para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible”.

3. Referencia a las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse: En el presente documento se identifican los proyectos relacionados con canales, vías de acceso, obras de protección de zona costera y de mitigación ambiental en las áreas de influencia de las actividades portuarias y estudios relacionados, y se relacionan sus posibles fuentes de financiación.

4. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias.

5. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias; o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas: Mediante el presente documento se mantienen los lineamientos en asuntos tarifarios contemplados en la Resolución 723 de 1993 y en la Resolución 426 de 1997 emitidas por la Superintendencia General de Puertos.

La política portuaria establecida se basa en los datos históricos del PIB y del comercio exterior, representado en las exportaciones e importaciones.

Con base en lo anterior, se puede afirmar que cada uno de los puntos tratados por el artículo 2 de la ley 1 de 1991, tienen injerencia o confluyen con las atribuciones de los alcaldes y concejos municipales o distritales al momento de gestar y determinar los planes y programas de desarrollo económico en sus territorios, pues de ser incluidos cada uno de estos ítems en dicho planes, se pueden generar políticas acordes con el Estatuto de Puertos, que permitan desarrollar obras de expansión Portuaria en zonas donde verdaderamente sean efectivas, con una afectación mínima a la población y sin sobreponerse al desarrollo urbanístico y social del distrito de Buenaventura, en el caso particular.

De esta forma se evitaría que el estado o particulares decidan libremente sobre las posibles zonas que serían aptas para el desarrollo de este tipo de proyectos en el Distrito, sin tener en cuenta las condiciones propias de cada territorio y de su comunidad, resultando en graves afectaciones al desarrollo social y cultural del Distrito.

C. Por otro lado, el acto legislativo 2 de 2007, adicionó 1 inciso al artículo 356 de la Constitución Política, el cual determinó organizar a la ciudad de Buenaventura como Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico, calificativos que le dan al Distrito de Buenaventura la posibilidad de generar políticas públicas que propendan, entre otros, por el desarrollo portuario del Distrito.

En desarrollo legal y normativo de la norma superior, fue promulgada la ley 1617 de 2013, denominada ley de Distritos, la cual se convierte en una herramienta valiosa que facilita y promueve la participación de los alcaldes y concejos distritales en temas de desarrollo portuario en sus territorios.

En este sentido, el artículo 1 de la ley 1617 de 2013 determina que el objeto de dicho estatuto es el de dotar a los distritos de las facultades, instrumentos y recursos que les permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo, así como promover el desarrollo integral de su territorio para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, a partir del aprovechamiento de sus recursos y ventajas derivadas de las características, condiciones y circunstancias especiales que estos presentan. (Cursiva y subrayado fuera del texto).

Ahora bien, dentro de su articulado la mencionada ley establece, en su artículo 78, que dadas las características especiales del territorio bajo la jurisdicción de los distritos, entre otras cosas se debe promover, fomentar y desarrollar el fortalecimiento de la actividad portuaria nacional e internacional, adicionalmente mediante la citada ley a los Distritos les corresponderán atribuciones de carácter especial y diferenciado en lo relacionado con el manejo, uso, preservación, recuperación, control y aprovechamiento de tales recursos y de los bienes de uso público o que forman parte del espacio público o estén afectados al uso público dentro del territorio de su respectiva jurisdicción, conforme a la Constitución y a la ley.

No se puede negar, que las condiciones geográficas que ofrece el Distrito de Buenaventura son inmejorables para llevar a cabo e implementar los proyectos de expansión portuaria que el Estado Colombiano, en cabeza del Gobierno de turno, pretenda implementar.

Como se puede observar, este artículo resume lo hasta aquí planteado en relación con la determinación de un Plan de Ordenamiento Territorial donde se especifique la vocación del uso del suelo para proyectos de expansión portuaria en el Distrito de Buenaventura, la generación de programas y planes de desarrollo económico de tipo portuario, ya que la ley 1617 de 2013 claramente determina que dadas las condiciones especiales de los territorios de los distritos, éstos tienen la posibilidad real de fomentar y desarrollar la actividad portuaria en sus territorios, así como también le otorga al Distrito de Buenaventura atribuciones especiales y diferenciadas para lograr este desarrollo, y en particular, respecto de las decisiones que sobre el uso del suelo se tomen en los territorios dentro de su jurisdicción.

Aunado a lo anterior, el artículo 80 ibídem, establece que el Distrito de Buenaventura como autoridad portuaria, intervendrá en la formulación de los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Transporte al Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), definiendo en los territorios de su jurisdicción las regiones en las que sea conveniente o no la construcción y funcionamiento de puertos y demás instalaciones portuarias.

Esta última es la herramienta reina que le permite a los alcaldes distritales la participación real, cierta y efectiva en la generación de la política Nacional de expansión portuaria, en cuanto se determine la aplicación de un proyecto de expansión portuaria en los territorios dentro de la jurisdicción del Distrito de Buenaventura.

Dicha participación se logra a través de la correcta y armónica implementación de un Plan de Ordenamiento Territorial, la generación del programa y planes de desarrollo económico y la implementación de un Plan Maestro del Desarrollo Portuario y Logístico para el Distrito de Buenaventura.

Como se puede observar, estos mecanismos o herramientas de participación con los que cuenta el Distrito de Buenaventura, a pesar de haber sido descrito de manera independiente, conforman un solo cuerpo funcionando armónicamente los tres al mismo tiempo, y aún con mayor fuerza confluyen todos en la ley 1617 de 2013, a través de la cual el distrito de Buenaventura puede tener una participación directa en el desarrollo portuario del Estado.

MARCO REFERENCIAL

2.3. Estructura Portuaria

2.3.1. Contexto Global

Los puertos son considerados como puntos donde se realizan transferencias de mercancías entre un modo de transporte y otro. Inmersos en un proceso de globalización económica, podemos determinar que tanto los puertos como la industria marítima y la logística juegan un papel esencial en la dinámica económica de los países y empresas en particular. El marco económico de los negocios se desarrolla en un proceso de “cadena de valor”, que configura en cada uno de los actores involucrados, cambios en la forma de llevar a cabo sus actividades, el cual conduce entre otras a una integración de funciones que debe conducir a mejorar niveles de productividad y competitividad.

Los puertos están llamados a re-direccionar su papel respondiendo a los cambios y desafíos del nuevo entorno económico. Hoy, el comercio internacional de mercancías se realiza en más del 80% por vía marítima y sumó al finalizar el año 2013 en 9.6 billones de toneladas⁸, convirtiendo así a los puertos en puntos estratégicos en el crecimiento de las mismas y por ende en el crecimiento económico de los países. Ver tabla No.2 y grafico No.4.

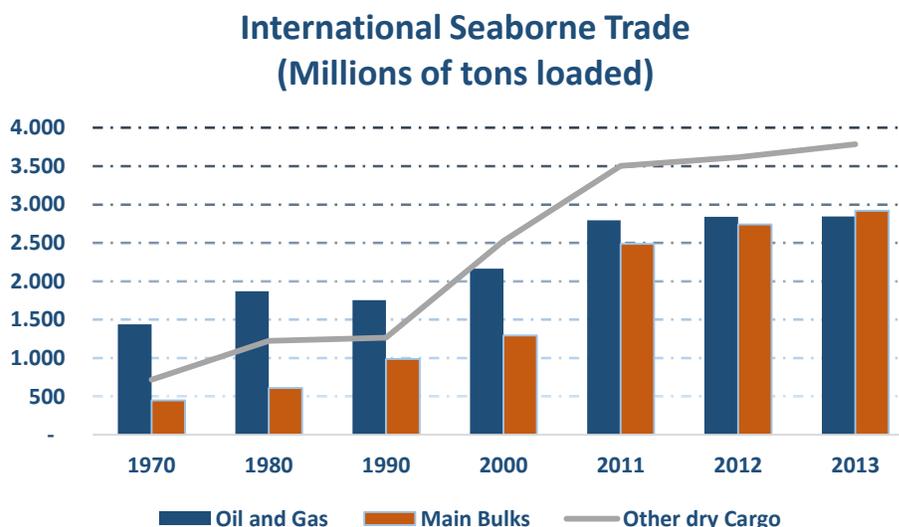
Tabla 2. Evolución del Crecimiento del Comercio Internacional Vía Marítima

Development of International Seaborne Tradem selected Years (Millions of tons loaded)				
Year	Oil and Gas	Main Bulks	Other dry Cargo	Total
1970	1.440	448	717	2.605
1980	1.871	608	1.225	3.704
1990	1.755	988	1.265	4.008
2000	2.163	1.295	2.526	5.984
2011	2.794	2.486	3.505	8.785
2012	2.841	2.742	3.614	9.197
2013	2.844	2.920	3.784	9.548

Source: Compiled by the UNCTAD. Review of Maritime Transport 2014

⁸ United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD. Review of Maritime Transport, 2014, pág. 4.

Ilustración 4. Evolución del Crecimiento del Comercio Internacional Vía Marítima



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

Mercado Internacional del Transporte por Contenedores

Dentro del marco global del sector portuario, resaltamos durante los últimos años el incremento en la carga contenerizada, lo cual ha generado un desarrollo especializado tanto en los medios de transporte en caso especial buques, como en los puertos. Según la UNCTAD en su informe anual del transporte marítimo 2014, hace referencia a la mercancía manufacturada y algunos commodities de granel de alto valor, como las de mayor carga transportada por contenedor.

Como reflejan las estadísticas, el crecimiento promedio anual desde 2003 hasta el año 2013 del comercio por contenedor (en TEUS)⁹, fue del 5.9%¹⁰.

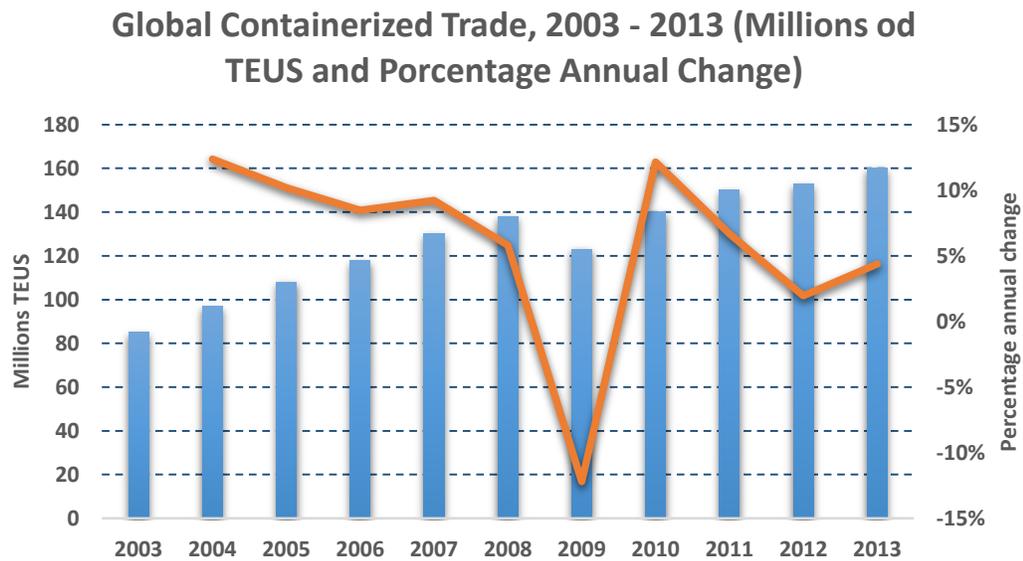
En el año 2013 el comercio global contenedorizado fue estimado en 160 millones de TEUS, equivalente a un incremento del 4.6% frente al año 2012, ver gráfico No.5. De acuerdo con Drewry Shipping Consultants, la proyección del comercio por contenedores será el doble en el año 2016, es decir más de 287 millones de TEUS, llegando en 2020 a una cifra record de 371 millones de TEUS. Por lo tanto,

⁹ Twenty Foot Equivalent Unit (Contenedor de 20')

¹⁰ UNCTAD. Informe Anual del Transporte Marítimo 2014, Pág. 17.

el desafío de los puertos y del transporte marítimo es inevitable. Implicará en este caso grandes inversiones en las instalaciones portuarias, la intermodalidad en el transporte y el desarrollo de estrategias para establecer la conexión del hinterland como su ampliación.

Ilustración 5. Crecimiento del Comercio Mundial Contenerizado, 2003 – 2013



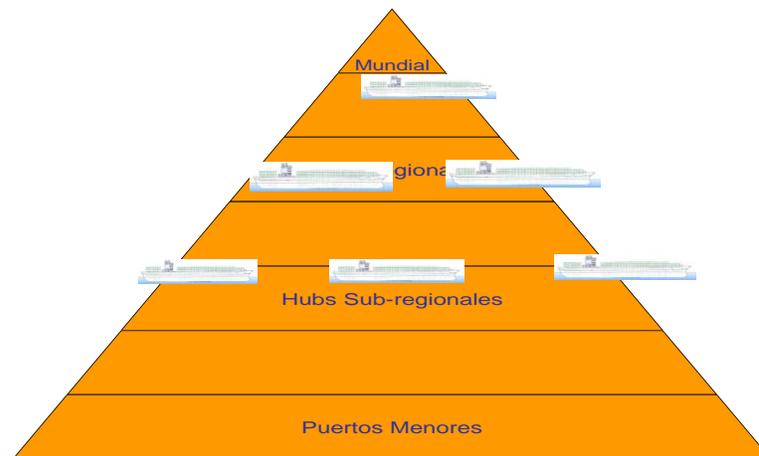
Fuente: Elaborado por los autores, con base en el Review of Maritime Transport, 2014. UNCTAD

Mercado del transporte por Buque

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

En este orden, el crecimiento en el tamaño de los buques ha provocado una disminución en el número de escalas en los puertos y un gran desarrollo del sistema llamado *hub and spoke*¹¹, sobre el cual se relacionan otros conceptos como *feeder* (buques lanzaderas), *transbordo – relay*. Todo este proceso ha generado un esquema portuario como el que señalamos a continuación:

Ilustración 6. Esquema Portuario Mundial



Este esquema portuario, como se ha señalado procede de la evolución de los barcos, que a su vez establece las grandes rutas mundiales del transporte marítimo:

- **Asia – Europa**, pasando por el Canal de Suez.
- **Asia – Estados Unidos**, pasando por el Canal de Panamá o el puente ferroviario de costa a costa si el destino es la costa Este.
- **Estados Unidos – Europa**, directamente, si se da desde puerto de la costa atlántica, o bien utilizando el Canal de Panamá o el puente terrestre ferroviario de costa a costa si se realiza desde puntos de la costa pacífica.

¹¹ Hub-and-spoke: transfer between larger mainline vessels and smaller feeder vessels. Interlining: transfer between two mainline services that cover a different set of ports in the same range. Relaying: transfer between two different mainline services for onward shipment.

Mercado del Transporte Marítimo de Contenedores – Operadores

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

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

Los principales operadores de este mercado al inicio del 1 de enero de 2014 son en su orden, la compañía suiza Mediterranean Shipping Company (MSC) con más de 460 buques y capacidad de 2.609.181 TEU's; la Danesa Maersk Line con 456 buques y capacidad en TEU's de 2.505.935. En tercer lugar, se ubica la compañía francesa CMA CGM con 348 buques y 1.508.007 TEU's de capacidad. Ver tabla No.3.

Tabla 3. Top 10 Operadores Marítimos

The 10 Leading Liner Companies, 1 January 2014 (number of ships and total shipboard capacity deployed, in TEUS, ranked by TEU)						
Rank	Operator	Vessels	TEU	% 0 - 4.999 TEU*	% 5.000 - 9.999 TEU*	% >=10.000 TEU
1	Mediterranean Shipping Company S.A.	461	2.609.181	27,14	40,42	32,45
2	Maersk Line	456	2.505.935	27,35	47,88	24,77
3	CMA CGM S.A.	348	1.508.007	30,83	34,09	35,06
4	Evergreen Line	229	1.102.245	27,64	53,49	18,87
5	COSCO Container Lines Limited	163	879.696	24,03	42,90	33,07
6	Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	159	762.613	49,34	33,35	17,31
7	China Shipping Container Lines Company Limited	134	750.644	30,40	31,73	37,87
8	Hanjin Shipping Company Limited	115	671.210	30,54	36,95	32,50
9	APL Limited	121	629.479	30,14	44,42	25,45
10	United Arab Shipping Company (S.A.G.)	73	610.294	19,01	15,60	65,39
	Otras	3.916	12.029.304			
	Total	6.175	19.914.374	42,64%	36,01%	21,35%

Fuente: Elaborado por los autores, con base en el Review of Maritime Transport, 2014. UNCTAD Pág. 40.

Mercado de Operadores de Terminales Portuarias

Según Drewry en su edición anual 2012 sobre el Estudio¹² Global de los Operadores de Terminales Portuarias, relaciona los diez principales operadores por movimiento de TEUS así, ver tabla No.4

Tabla 4. Top 10 de los Operadores de Terminales Portuarias

Top 10 global terminal operators, 2012 (TEUS and market share)			
Rank	Operator	Million TEU	% share
1	PSA	50,9	8,2
2	HPH	44,8	7,2
3	APMT	33,7	5,4
4	DPW	33,4	5,4
5	Cosco	17,0	2,7
6	Terminal Investment Ltd.	13,5	2,2
7	China Shipping Terminal Developm.	8,6	1,4
8	Hanjin	7,8	1,3
9	Evergreen	7,5	1,2
10	Eurogate	6,5	1,0

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

En este orden de ideas, los sectores marítimo y portuario se encuentran determinados por una gran concentración de la carga y la contenerización de la misma. Actualmente, los Operadores globales de terminales manejan aproximadamente el 71% del volumen portuario del mundo, concentrando por región aproximadamente el 68% en Norteamérica, 72% Europa, 65% Oriente y 40% Sudamérica.

A manera de conclusión y siguiendo este análisis, los puertos asiáticos se han convertido en los principales actores del movimiento portuario por contenedor como se puede observar en la tabla No.5.

¹² El estudio hacen referencia a estadísticas del año 2012.

Tabla 5. Principales 10 Puertos en Movimiento de Contenedores en TEUs

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

* Preliminary figures

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

2.3.2. Contexto Regional

Entendiéndose como contexto regional la zona que incluye América Latina, México y el Caribe, referenciamos su comercio marítimo internacional y principales puertos.

Ilustración 7. Ubicación Principales Puertos de Latino América, México y el Caribe



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

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

Es de gran importancia en este contexto regional hacer mención especial al Canal de Panamá. Éste se encuentra en un punto estratégico de las rutas de comercio internacional, motivo por el cual se convierte en un actor trascendental en el desarrollo del comercio y su influencia en los puertos de la región. Se debe manifestar que en la actualidad la Autoridad Portuaria del Canal de Panamá viene avanzando en la construcción de la tercera esclusa que dará paso a los buques nuevos post panamax, con capacidad de más de 9.600 TEUS. Al presentarse la oportunidad de una mayor movilidad de buques a través del Canal, genera grandes cambios en la dinámica marítima y portuaria en la región. En este marco, Buenaventura jugará un papel muy importante, si realiza las inversiones en el

dragado del canal de acceso y los terminales portuarios se adecuan a las exigencias de las mayores capacidades de los buques, el cual implica grandes inversiones en equipos tanto del lado mar, como de lado tierra, sumando inversiones en desarrollos tecnológicos y competencias del talento humano.

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

En la tabla No. 6 se muestra el ranking de los principales puertos de contenedores en la región en mención. Panamá es el país con el mayor número de TEUs movilizados (aproximadamente 6.8 millones), seguido de Brazil con 3 millones aproximadamente y México con más de 1.9 millones. El total de TEUs movilizados por la zona en mención llega alrededor de los 40.5 millones, correspondientes a un 6.6% del total mundial. En este mismo sentido, los 10 primeros puertos de la región movilizan más del 50% del gran total.

Tabla 6. Ranking principales Puertos de América Latina y el Caribe, 2012 - 2014

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

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

Por otro lado, tal como se hizo referencia dentro del contexto global, la existencia de los operadores globales de terminales de contenedores ha significado en gran medida el desarrollo portuario de algunas zonas de la región. Se confirma lo anterior con la localización de terminales de la clase de Hutchinson Port Holding en Argentina, Panamá y México; Evergreen en Panamá; Dubai Port en Argentina y Callao; APM en Argentina, Panamá y actualmente realiza negociaciones con el Group TCB de España, accionistas de TCBUEN en Buenaventura, Port Authority Singapur – PSA en Panamá, Argentina y Colombia (Puerto de Aguadulce en construcción en jointventure con International Container Terminal Services- ICTSI de Filipinas) y SSA Marine en Chile y Panamá. Ver gráfico 7.

Así mismo, la importancia de estos puertos ha venido relacionada con las alianzas entre los armadores marítimos de mayor relevancia en el comercio internacional como Evergreen, Mediterranean Shipping Company, Cosco, CSAV y Maersk Line.

Ilustración 8. Ubicación de los Principales Operadores de Terminales Portuarias en América Latina y el Caribe

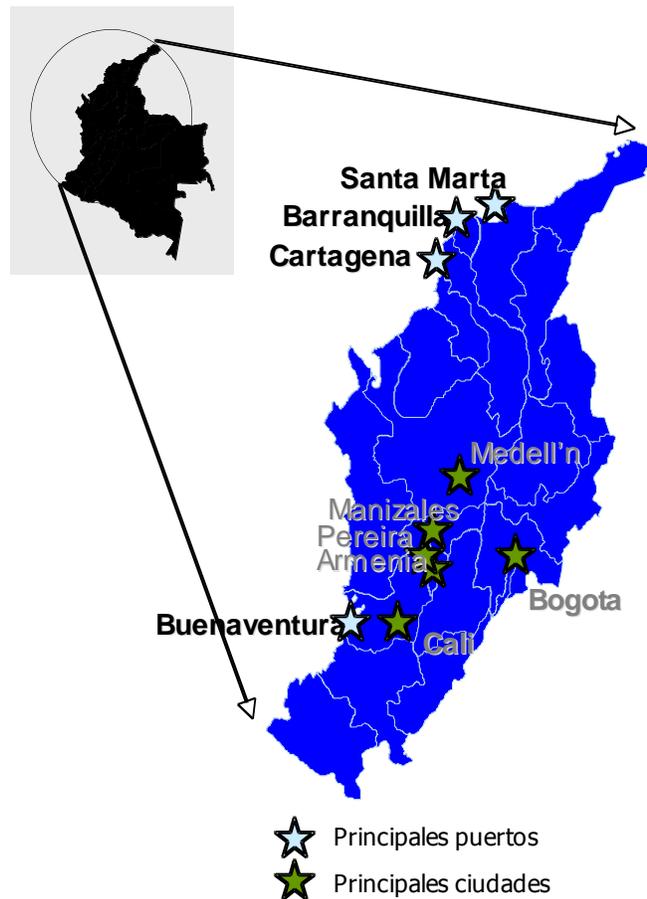


Fuente: ALG Infraestructura Portuaria y Logística del Transporte Transoceánico Regional, 2007.

2.3.3. Contexto Nacional

En el ámbito nacional, relacionamos la situación marítima y portuaria tanto de la costa pacífica y atlántica colombiana, haciendo relevancia al pacífico.

Ilustración 9. Ubicación de los Principales Puertos Colombianos



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

Los mayores niveles de productividad de los puertos se ha traducido en una reducción de tarifas, menores tiempo de espera de las naves y en últimas, los costes del transporte asociados en la cadena de suministro tanto en los productos de importación y exportación han visto una reducción considerable.

Un puerto se posiciona en el contexto del comercio internacional entre otras por la relación de éste con los centros de producción y consumo del país o región. En el caso de Colombia se hace evidente dicha afirmación al relacionarse el comportamiento de los puertos con las principales ciudades industriales del país.

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

De acuerdo con las estadísticas consolidadas por la Superintendencia de Puertos la composición de la carga por las Zonas Portuarias, se relaciona en la tabla No.7. Resaltamos que el comercio exterior de hidrocarburos (principalmente petróleo) y carbón ascienden a más del 65% del total de toneladas movilizadas por los puertos, representando las exportaciones de éstos el 88%.

Tabla 7. Tráfico Marítimo por Zonas Portuarias 2014 (en toneladas).

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

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

Igualmente en la tabla No.8, se puede observar como evoluciona el tráfico portuario por las diferentes zonas del país. Entre 2013 y 2014 el total movilizado presenta un incremento moderado del 1.33%, muy inferior al crecimiento entre los años 2012 y 2013 que represento un 5.5%. Entre las sociedad portuarias concesionadas por el Estado, Cartagena representa un 46.8% del total de la carga movilizada en el 2014, seguida de Buenaventura con 23.8%. Hay que diferenciar que por las Sociedades Portuarias de Cartagena del total movilizado (31.778.412 Toneladas), el 53.6% corresponde a transbordos internacionales y solamente el 44.7% es carga de comercio exterior (importaciones y exportaciones). En el caso de las Sociedades Portuarias de Buenaventura, el 97% de la carga movilizada es de comercio exterior, resaltando las importaciones con 74.54% del total.

Tabla 8. Evolución Tráfico Portuario por Zonas Portuarias 2014 (en toneladas).

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

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

Por otro lado, las estadísticas en contenedores por cada Sociedades Portuarias del país sin contar los transbordos reflejan en grado de importancia, a la Sociedad Regional de Cartagena con un 14.497.291 toneladas, correspondiente al 65.2% del total movilizado. En segundo lugar aparece la Sociedad Portuaria de Buenaventura con 5.600.924 toneladas, con una la participación del 25.18%. Ver tabla No.9.

**Tabla 9. Tipo de Carga por Sociedades Portuarias de Servicio Público, 2014
(en toneladas)**

Tipo de Carga por Sociedades Portuarias Regionales de Servicio Público						
Sociedad Portuaria	Carbón al Granel	Contenedores	General	Granel Líquido	Grane Sólido Dif. De Carbón	Total General
Cartagena	-	14.497.291	5.378	-	-	14.502.669
Buenaventura	46.202	5.600.924	1.095.503	603.980	3.655.425	11.002.034
Barranquilla	711.151	1.207.783	919.334	5.966	1.572.336	4.416.570
Santa Marta	1.043.053	926.265	425.738	161.334	1.443.127	3.999.517
Tumaco	-	-	26.989	8.102	-	35.091
Total	1.800.406	22.232.263	2.472.942	779.382	6.670.888	33.955.881

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

Costa Pacífica

La Costa Pacífica Colombiana se encuentra representada en su oferta portuaria en Buenaventura y Tumaco. Las características del primero se relacionan con un Terminal de carga Polivalente¹³ y el segundo por una especialización en granel líquido.

El Puerto de Buenaventura es el principal recinto portuario de Colombia en relación con el comercio exterior (exportaciones e importaciones), con una participación de más del 31.48%, sin contar con Hidrocarburos y el Carbón, Cartagena participa con el 28.65%. Su posición geoestratégica ha permitido dinamizar el comercio internacional del país con regiones como Asia y la Costa Pacífica Sur Americana.

En el ranking de puertos Sur Americanos, Buenaventura se ubicó en el año 2014 en el 17^o puesto, con un movimiento de contenedores en TEUS de 950.252.

Las principales restricciones que tiene Buenaventura, son la poca profundidad de su canal de acceso marítimo y la accesibilidad terrestre (cuenta con una única vía de acceso con el interior del país).

¹³ Hace referencia tanto a carga a granel sólido y líquido, suelta y contenerizada.

Costa Atlántica

En la Costa Atlántica la actividad portuaria se encuentra diversificada en tres grandes ciudades; Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. Adicionalmente, cuenta con un movimiento importante de carga en la Guajira (Cerrejón) y en el Golfo de Morrosquillo.

Los operadores de estas terminales son de carácter público como privados. En esta zona dado la concentración de la actividad se presenta una competencia interportuaria, que en últimas se basa en la especialización de los servicios. En este orden, por ejemplo Cartagena es un puerto que se ha ido especializando en carga contenerizada y juega un papel muy importante con la carga de transbordo en relación al tráfico del Caribe.

Las restricciones con las que se enfrentan los puertos de la Costa Atlántica son en el caso de Cartagena y Barranquilla la poca profundidad de los canales de accesibilidad marítima; por el lado de Santa Marta se evidencia limitaciones en el acceso terrestre y la capacidad de expansión del recinto portuario.

Frente al gran porcentaje de exportaciones de Carbón por la zona de Santa Marta, las restricciones se relacionan con la poca o mínima oferta de infraestructura especializada para este tipo de carga, convirtiéndose en un tema muy delicado si se tiene en cuenta los temas medio ambientales y la afectación a la población aledaña al proceso de exportación.

2.4. Diagnóstico Portuario de Buenaventura

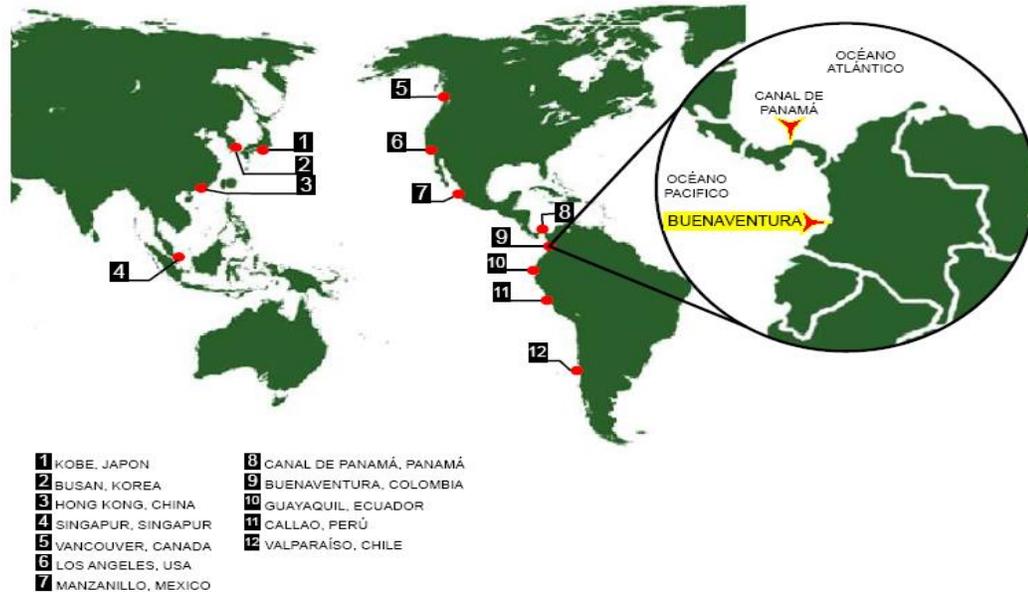
2.4.1. Características actuales del puerto

3.2.1.1 Ubicación

El Puerto de Buenaventura se encuentra ubicado en Sur América, Costa Pacífica Colombiana, municipio de Buenaventura y hace parte del departamento del Valle del Cauca. Su posicionamiento geoestratégico lo ubica en una zona equidistante a

los principales mercados mundiales. Posee acceso directo con la Cuenca Asiática y se encuentra a menos de 800 Km del Canal de Panamá.

Ilustración 10. Ubicación del Puerto de Buenaventura en el Mundo



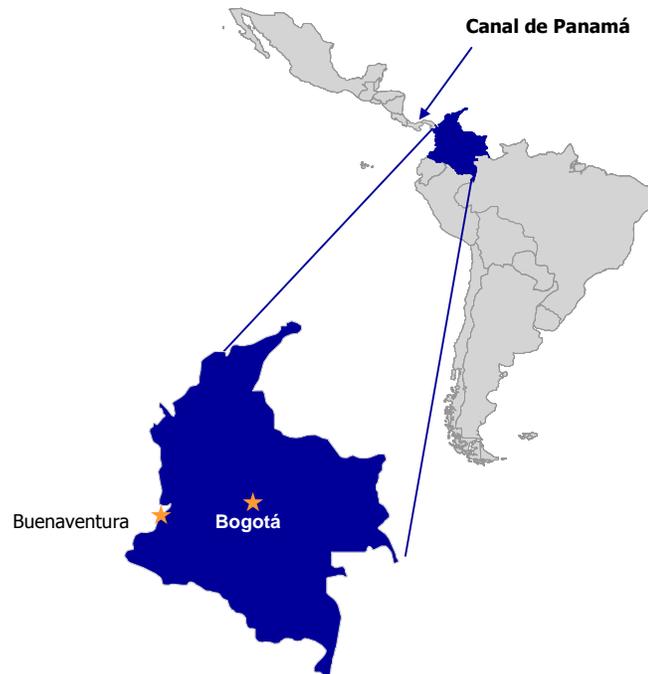
3.2.1.2 Localización.

Como se mencionó anteriormente, el puerto de Buenaventura se encuentra en la ciudad que lleva el mismo nombre. Es una ciudad con 475 años de fundada. Ubicada a 600 kilómetros de la capital del país (Bogotá) y a 120 kilómetros de la tercera ciudad de Colombia en importancia, la ciudad de Cali capital del Departamento del Valle del Cauca. Cali, de unos dos millones de habitantes, se caracteriza por su importante desarrollo industrial y la presencia de importantes empresas multinacionales de los sectores de la Alimentación, Construcción, Comercio y Bancario. Tienen presencia empresas como Cadbury Adams, Colgate Palmolive, Cemex, Adidas, Smurfit Kappa, BBVA, entre otras.

Buenaventura cuenta con un área de 6.434 Km² que representa el 29% del departamento del Valle de Cauca, tercera región en importancia en Colombia con relación a la producción nacional.

La principal actividad económica de Buenaventura se relaciona con los diferentes servicios de la cadena portuaria y logística. Adicionalmente, sectores como el pesquero, forestal y turístico generan un gran número de empleos.

Ilustración 11. Ubicación de Buenaventura en Colombia



El posicionamiento privilegiado del puerto de Buenaventura frente al “*triángulo de oro*”¹⁴ de Colombia, han llevado históricamente a convertirlo en el principal puerto marítimo del país en cuanto a comercio exterior se refiere. Se destaca la zona mencionada por la concentración del 70% del PIB Nacional, el 52% de la población colombiana y una generación de empleo de más del 40% del total del país.

3.2.1.3 Infraestructura Portuaria

Denominaremos como infraestructura portuaria a toda aquella construcción, equipamiento y servicios que están relacionadas con la actividad marítima y portuaria.

¹⁴ Denominación al conjunto de ciudades capitales de departamentos: Bogotá, Medellín y Cali.

La infraestructura portuaria de Buenaventura ha evolucionado de forma favorable para el comercio exterior del país, a partir de la privatización del sistema portuario, Ley 1 de 1991.

En la actualidad, la infraestructura portuaria está conformada por los recintos de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura¹⁵, los de la Sociedad Portuaria Grupo Portuario S.A. (Muelle 13)¹⁶, Terminal de Contenedores de Buenaventura¹⁷ y Muelle COMPAS¹⁸,. Igualmente, existe un Terminal de cabotaje continental (Hidrocarburos), un apostadero Naval y once muelles de cabotaje menor, relacionados con la madera, pesca y carga general (mercancía movilizada a diferentes municipios de la costa Pacífica colombiana de los departamentos de Nariño, Valle y Choco).

Dentro del análisis a la infraestructura del puerto, hay que hacer gran relevancia al canal de acceso a las terminales. Su principal aspecto es la poca profundidad para el arribo y zarpe de los buques portacontenedores de gran capacidad como los post-panamax y algunos panamax presentan dificultad para su ingreso y salida del puerto. Es de destacar que el responsable del mantenimiento del calado del canal de acceso al puerto está a cargo del Ministerio del Transporte, a través del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, el cual representa a nuestro modo de ver una gran amenaza de cara a la competitividad del puerto, principalmente por los retrasos en el tiempo en que se deben acometer los dragados del mismo.

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

¹⁵ Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., empresa de carácter público (17%) – privado (83%) que desde 1993 tiene concesionada las instalaciones del Terminal Marítimo por un periodo de 20 años. En el año 2008 se le prorrogó la licencia de concesión por 30 años más.

¹⁶ Sociedad Portuaria Grupo Portuario S.A. Empresa privada que administra y opera el muelle número 13 del Terminal Marítimo de Buenaventura. Muelle concesionado al Fondo Rotatorio de la Armada Nacional de Colombia.

¹⁷ Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A - TCBUEN. Empresa privada con inversión colombo – española (Grupo TCB de Barcelona). Inicio operaciones en el año 2011.

¹⁸ Sociedad Portuaria COMPAS. Empresa privada de inversión del grupo Argos de Colombia.

De acuerdo con la oficina de Planeación de la SPRBUN en la actualidad se ha estimado que la capacidad de la flota mundial de buques que pueden arribar a Buenaventura se encuentran por el lado de portacontenedores en el 45.8% y en graneles secos menor al 67.8%. Actualmente al puerto han arribado buques con una eslora superior a los 324 metros y con capacidad de 9.500 TEUS.

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

De acuerdo con los estudios de Incoplan – Parson (1997 y 1998)¹⁹, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura recibió los recintos portuarios en el año 1993 con una capacidad instalada estimada de 8.6 Millones de Toneladas Año. En este orden, cumpliendo con los compromisos del contrato de concesión, la SPRBun ha realizado inversiones en equipos, ampliación en dotación y mejoras operativas, el cual le ha significado un aumento en capacidad de su terminal en 10.2 Millones de Toneladas Anuales (equivalentes al 75% del total real). Se tiene en cuenta en los estudios, que el porcentaje de utilización parte de un análisis teórico, que explican así:

“El modelo arroja diferentes escenarios de capacidad para el análisis. En primera instancia ofrece una capacidad teórica del 100%; para fines prácticos, se estima como capacidad real un 65%, para los terminales de carga general y contenedores; 75% para los especializados y 80% para los de hidrocarburos. Para generalizar el análisis con fines de diagnóstico por zonas portuarias, en las cuales coinciden todo tipo de Terminal, se estima un valor ponderado para la utilización del 75%.

La justificación del porcentaje de utilización base, se refiere, que a partir de la misma, el aumento en los índices de ocupación tienen como efecto la reducción en eficiencia y productividad, y empieza a presentarse deficiencias en la capacidad de la oferta portuaria. Este indicador debe disparar la alarma para tomar decisiones de inversión y proponer los planes de desarrollo del puerto.”

La característica principal de la Terminal de la SPRBun es su condición de Terminal Polivalente, la cual le implica la manipulación de todos los tipos de carga: Gráneles sólidos, líquidos, contenedores, Ro - Ro y carga general suelta. Para la realización tanto de los procesos operativos y administrativos, la SPRBun cuenta

¹⁹ Estudios del Consorcio Incoplan-Parsons (CIP): Estudio de Diagnóstico Ambiental de Alternativas para la Expansión Portuaria de la Costa Pacífica, 1997 y Estudio Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos, 1998.

con un área concesionada de 627.544 m² y una línea de atraque de 1.847 m de longitud.

En el año 2014 esta empresa movilizó 11.412.414 Toneladas, correspondiendo al 70% del total movilizado por la bahía de Buenaventura.

Cabe destacar que por el puerto de Buenaventura se canaliza la totalidad de la exportación del azúcar desde el punto de vista del transporte marítimo, moviliza más del 44% de las exportaciones de café y el 100% de la melaza producida en Colombia.

El plan de modernización contemplado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., en la extensión del contrato de concesión; tiene previsto inversiones adicionales por 450 millones de dólares, de los cuales 175 millones serán destinados a equipos, 215 millones en infraestructura y 60 millones de dólares en logística.

El objetivo de la SPRBUN es incrementar la capacidad instalada actual de 13.5 TMA a 22,8 TMA (Toneladas Métrica por Metro Cuadrado), en tanto que, de acuerdo con el plan maestro de la empresa se proyecta movilizar cerca de 27 millones de toneladas en 2032.

Todo este incremento permitirá en adición, generar un promedio de 9.000 empleos indirectos en los próximos 26 años, a partir de las diferentes inversiones en infraestructura proyectadas.

Sociedad Portuaria Grupo Portuario S.A. (Muelle 13)

El Muelle 13, corresponde al área concesionada al Fondo Rotatorio de la Armada Nacional de Colombia, el cual es administrado y operado por el Grupo Portuario S.A. Esta Terminal moviliza principalmente carga a granel sólida y mínimas cantidades de carga general suelta.

La capacidad instalada del Muelle 13 se ha estimado de acuerdo a los datos de la empresa en 997.414 Toneladas Anuales.

Hacia el año 2014 la Terminal del muelle 13 movilizó 1.556.332 toneladas de carga, con incremento del 2.4% frente al 2013.

Compañía de Puertos Asociados S.A.- COMPAS

La Terminal se encuentra ubicada junto a la actual Terminal administrada por la SPRBUN.

La Sociedad Portuaria COMPAS, es la titular del contrato de concesión portuaria 024 de octubre 22 de 1999 para un periodo de 20 años.

Teniendo en cuenta las características de construcción, la Terminal cuenta con silos verticales y horizontales el cual le permitirán almacenar en el proceso de recibo de carga 900 toneladas/hora, equivalentes de igual forma a 900 ton/hora de despacho total. La capacidad total de almacenamiento es de 47.200 toneladas. La Terminal cuenta con 7 puntos de despacho de carga, un muelle de 120 m de longitud cuya profundidad es de 8.5 m con marea cero.

El tipo de carga que moviliza son: Graneles líquidos y sólidos. Las proyecciones calculadas de carga llegan a una capacidad máxima de 1.200.000 toneladas.

Tipo de carga movilizada:

- Graneles Sólidos: Cereales importados (Maíz, Trigo, Frijol, Soya, Harina, entre otros).
- Graneles sólidos Minerales relacionados con la industria del cemento.
- Fertilizantes.
- En el año 2014 movilizó.

Terminal de contenedores de Buenaventura – TCBuen

La terminal estará ubicada en el estero Aguacate a 2.4 Km vía marítima de la actual terminal marítima de Buenaventura (administrada por la SPRBUN) y a 2 Km vía terrestre antes del puente del Piñal.

La Terminal ha sido diseñada para crecer modularmente de acuerdo a la demanda y como su nombre lo indica está especializada en la carga contenerizada. Planeó su construcción en cuatro fases.

Las características principales de la Terminal son:

- Ubicación: Estero Aguacate, a 2.5 Km. de la SPRBUN Km. 5 vía Buenaventura Cali Con acceso a 20 metros de la nueva Vía Alterna Interna. 2 Km. antes del Puente El Piñal. A pocos metros del ferrocarril.
- Vocación: Contenedores.
- Muelles: 600 metros con capacidad de ampliación hasta de 819 metros.
- Dársena Giro: 400 metros de diámetro.
- Capacidad 283.815 TEUs en la primera fase con capacidad de ampliación hasta 1.2 millón de TEUs.
- Calado: (en marea "0" referencia IGAC).
 - o Canal de Acceso: 12,5 metros.
 - o Dársena de Giro: 12,5 metros.
 - o Puestos de Atraque: 14,0 metros.

Teniendo en cuenta la legislación portuaria colombiana, TCBuen tiene una Concesión por 30 años otorgada por el Ministerio de Transporte / Instituto Nacional de Concesiones – INCO²⁰ por medio de la Resolución 348 del 14 junio de 2006 y un Contrato de Concesión Portuaria firmado el 22 de junio de 2007 entre el INCO y TCBUEN. Igualmente, presenta Licencia ambiental expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, por medio de la Resolución MAVDT 0705 de abril de 2006, modificada a través de la Resolución 2051001 del 21 de noviembre de 2008 del MAVDT.

²⁰ INCO: Instituto Nacional de Concesiones

La TCBuen inició su construcción el 13 de agosto de 2008 e inicio sus operaciones en el año 2011. Destacamos que está terminal cuenta con la participación de dos grandes grupos inversores, por parte de capital colombiano se encuentra el Grupo Empresarial del Pacífico GEPSA y como inversionista extranjero lo hace el Grupo Marítimo TCB, el cual cuenta con un know how reconocido en el ámbito internacional. Este último grupo cuenta con diferentes terminales de contenedores ubicadas en España (Barcelona, Valencia, Gijón, La Palma y Tenerife), Brasil (Paranagua), México (Península de Yucatán) y en Turquía (Nemrut Bay).

3.2.1.4 Comunidad Portuaria.

Como en todo entorno portuario, existe una comunidad portuaria que involucra todos aquellos servicios hacia la carga y el buque.

En este orden, en Buenaventura la comunidad portuaria se encuentra integrada por, Operadores Portuarios²¹, Pilotos Prácticos, Remolcadores, Agencias Navieras, Sociedades de Intermediación Aduanera – SIA's, DIAN²², Cooperativas de Trabajadores Portuarios o estibadores, Transportadores de Carga, Exportadores e Importadores.

En la actualidad existen:

- 41 empresas de Operadores Portuarios.
- 32 empresas de Pilotaje.
- 2 empresas de Remolcadores.
- 17 Agencias Navieras o Marítimas.
- 130 Sociedades de Intermediación Aduaneras – SIA's.
- 50 Agentes de Carga Internacional.
- 8 Cooperativas de Trabajadores Portuarios (Estibadores, Tarjadores o Confrontas).

²¹ Empresas Privadas que realizan la operativa portuaria, prestando los servicios de manipulación de equipos para carga y descargue de mercancía y la subcontratación de personal para estas operaciones (Cooperativas de Trabajadores Portuarios o de Estiba).

²² DIAN: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional. Órgano público del Estado.

230 empresas de Transporte de Carga

Hemos mencionado dentro de esta comunidad a exportadores e importadores, pero cabe mencionar que en la ciudad de Buenaventura existen pocos empresarios que realizan estas actividades. Se puede estimar que no se llega al 1% del total de las empresas que actúan por este puerto para sus operaciones de comercio exterior.

De igual forma, hay que destacar que la gran mayoría de las empresas anteriormente mencionadas no tienen su domicilio principal en Buenaventura, solo han sido registradas en la Cámara de Comercio de la ciudad como agencias o sucursales. En un estudio sobre Responsabilidad Social Empresarial realizado por la Cámara de Comercio de Buenaventura se pudo concluir que en la relación actividad económica versus domicilio principal, las empresas del sector portuario y marítimo se encuentran registradas en la capital del país Bogotá (equivalen a un 55% de las empresas que tienen presencia en el puerto).

También se resalta que en la medida en que se han venido desarrollando las actividades portuarias a partir de la privatización de los puertos y la evolución del negocio portuario y marítimo, se han presentado fuertes ajustes en el desempeño de los diferentes actores de la comunidad Portuaria.

3.2.1.5 Servicios.

Los servicios que se prestan en el puerto de Buenaventura se detallan a continuación:

- Llenado
- Vaciado
- Reparación de contenedores secos y refrigerados
- Almacenamiento
- Suministro de energía
- Manipulación
- Porteo de Carga
- Inspecciones: zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcótico 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 báscula
- Trinca y destrinca
- Pilotaje
- Remolcadores
- Muellaje
- Tratamiento de desechos sólidos y líquidos
- Suministro de agua y combustible
- Lubricantes y avituallamiento

Complementario a los servicios anteriores, el puerto cuenta con los servicios públicos básicos: abastecimiento de agua potable, sistema eléctrico, sistema de aseo, alcantarillado, alumbrado público y servicio de comunicaciones.

3.2.1.6 Accesibilidad.

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

Vía Férrea

La vía de ferrocarril conecta a Buenaventura con Cali, Cartago, la Felisa y la Tebaida. En la actualidad el sistema se encuentra concesionada a la empresa Ferrocarril del Pacífico S.A. este corredor férreo tiene los siguientes kilómetros útiles:

- Buenaventura – Cali: 174 Km.
- Cali – Cartago: 173 Km.
- Cartago – La Felisa: 111 Km.
- Zarzal – La Tebaida: 40 Km.

Ilustración 12. Red Ferroviaria del Valle del Cauca, Colombia



El principal tramo utilizado por el sistema férreo interconectado con Buenaventura es Buenaventura – Yumbo – Cali, caracterizado por un tráfico exportación/importación con orígenes/destinos nacionales, principalmente con el Departamento del Valle.

Los principales productos transportados por esta vía son: Azúcar, láminas de acero, trigo y café. Hay que manifestar que los volúmenes de tráfico son mínimos y han estado por debajo de las expectativas del concesionario ferroviario.

Algunos de los factores que han influido en la poca utilización de éste medio de transporte son: tramo de muy alta pendiente entre Buenaventura y Cali y equipo rodante potente e insuficiente. Igualmente, presenta una característica técnica negativa como lo es su vía de trocha angosta.

De acuerdo con el concesionario la capacidad total instalada del tren es de un millón de toneladas por año. Ferrocarriles del Pacífico es el concesionario y operador de la red férrea del Pacífico, del puerto de Buenaventura hasta Yumbo, Cali, Buga y La Tebaida.

Red de Carreteras

La red vía de carreteras que conecta a Buenaventura y el interior del país, está conformada por tres tramos importantes:

- Buenaventura – Loboguerrero, estación 277 Inviás²³, ruta 40. 52 Km.
- Loboguerrero – Dagua, estación 276 Inviás, ruta 19. 10 Km.
- Loboguerrero – Mediacanoa, estación 271 Inviás, ruta 40. 30 Km.

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

²³ INVIAS: Instituto Nacional de Vías. Órgano descentralizado del gobierno Nacional. Depende del Ministerio del Transporte.

De acuerdo al estudio “Plan de Expansión Portuaria de Buenaventura” de Incoplan, “el tráfico pesado de camiones proviene en gran porcentaje de la ruta Loboguerrero – Mediacanoa, con más del 65% de camiones grandes de 5 y más ejes, mientras que el tramo Loboguerrero – Dagua (vía a Cali) aporta entre el 70% y 80% del tráfico liviano (automóviles y camperos).”

Como dato importante, hay que mencionar que el tráfico diario promedio de ingreso de tractocamiones al puerto de Buenaventura asciende a unas 5.150, convirtiéndole en el principal puerto colombiano con mayor frecuencia de tráfico al día por este tipo de vehículo.

El nombre que recibe la principal vía de comunicación terrestre de Buenaventura con el interior del país es la “vía Alejandro Cabal Pombo²⁴” que une al puerto con Cali en una distancia de 120 Km. También existe una vía alterna conocida como “carretera vieja de nombre Simón Bolívar”. Conecta a Buenaventura con Cali en más de 8 de horas de viaje. Durante sus primeros años de construcción el tiempo máximo de viaje fue de 12 horas.

Debemos destacar que desde el año 2008 se viene ejecutando las obras de doble calzada en el tramo Buga – Buenaventura, con una inversión superior a los \$1.2 billones.

Vía Marítima

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

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

- K 0+000 = frente al Terminal Marítimo.
- K 30+000 = frente a la boya No.1.

²⁴ Inició su construcción en 1953, tramo Buga – Madroñal – Buenaventura.

- Longitud = 30 Km.
- Dimensiones: anchura de diseño en la base del canal, 160 m en el sector interior y 200 m en el sector exterior, con taludes laterales 1:6.
- Profundidad: actual 12.5 m zona interna y de 13.5 en la zona externa.
- Máxima profundidad que puede tener a pie de muelle, 14 m.

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

Vía Aérea

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

2.5. Desarrollo Portuario en la Bahía de Buenaventura

3.3.1 Expansión SPRBUN

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

Con el objetivo de lograr la prórroga de la concesión, la SPRBun preparó un nuevo Plan Maestro desde el 2007 al 2034, el cual planteaba las diferentes fases de expansión de la Terminal. En la siguiente tabla se resumen las inversiones del Plan Maestro 2007 – 2034.

Tabla 10. Resumen de Inversiones Plan Maestro Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, 2007 – 2034

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. Resumen de Inversiones del Plan Maestro 2007 - 2034		
Concepto	Cifras en \$COL TRM= \$1.900	Cifras en USD Constantes
Inversiones en Infraestructura	410.247.820.536	215.919.906
Inversiones en Equipos	332.075.153.933	174.776.397
Dragado Mantenimiento Canal de Acceso	102.600.000.000	54.000.000
Otras Inversiones	9.500.000.000	5.000.000
Gran Total	854.422.974.469	449.696.303

Fuente: SPRBun

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

3.3.2 Proyecto de Agua Dulce

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

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

El área para ubicación del proyecto es de 84 hectáreas (207.5 Acres). De igual forma, contará con un corredor vial interno de 74,04 hectáreas y de 116,96 hectáreas para un desarrollo industrial y logístico. Contará con 30 hectáreas para el almacenamiento de contenedores.

De acuerdo con los estudios realizados por grandes consultores como Moffatt & Nichol Inc. esta terminal tendrá una capacidad máxima de 10 millones de toneladas año. La inversión estará alrededor de los 420 millones de dólares, con la construcción de 2 muelles de 250 m de longitud. Los contenedores a movilizar en sus primeros años de operación sumaran más de 120 mil Teus/año.

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

3.3.3 Otros Proyectos Portuarios

De acuerdo con el estudio “Plan de Potencialidad Portuaria de Buenaventura” existen en Buenaventura los siguientes proyectos sumados a los anteriormente citados:

- Delta del Río Dagua.
- Puerto Solo.

El primero tiene previsto en su fase inicial movilizar 3.000.000 toneladas y en su fase final unas 10 millones de toneladas. El área total del proyecto será de 671,4 Hectáreas y la inversión total es de USD 242.813.130.00.

Puerto Solo prevé en la fase inicial un tráfico de 900.000 toneladas y hacia el final 2.182.000 toneladas.

Hay que dejar de manifiesto que estos dos proyectos, son de carácter privado y no existe mayor información disponible.

2.6. Desarrollo Logístico en Buenaventura

Con la evolución del comercio y del transporte, entra en el escenario mundial la Logística. Su importancia radica en el conjunto de actividades involucradas en el aseguramiento de las mercancías desde un origen y destino. Por lo tanto involucra

aspectos importantes en la cadena de suministro, tales como la: recepción, almacenamiento, planificación de volúmenes, planificación de red de orígenes y destinos (flujos), empaquetado, etiquetados, retractilados y distribución.

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

Su importancia ha llevado a la configuración de múltiples conceptos, como el de plataforma logística. Tal como se referenció en el marco conceptual del estudio, las plataformas logísticas se definen como aquellos puntos o áreas de ruptura de las cadenas de transporte y logística, en los que concentran actividades y funciones técnicas y de valor añadido.

A nivel de país, Colombia inmerso en una Política de Competitividad y Productividad²⁵ avanzó en el año 2008 en la definición de una Política Nacional Logística²⁶. Tiene como visión el de “lograr un sistema logístico nacional que integre las cadenas de abastecimiento, con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la intermodalidad, apoyada en tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado mediante la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística y transporte”. Según el Banco Mundial, Colombia ocupa el puesto 82 de una muestra de 150 países en el ranking mundial de la logística.

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

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

²⁵ Documento CONPES 3527. Política Nacional de Competitividad y Productividad, 23 de Junio de 2008.

²⁶ Documento CONPES 3547. Política Nacional Logística, 27 de Octubre de 2008.

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

Como indica el desarrollo de las plataformas logísticas, deben existir actividades conexas al servicio de los diferentes actores de la cadena. En ese orden, es necesario que hayan centros de servicios básicos para las diferentes necesidades de los transportistas en este caso; alimentación, alojamiento, comercio, entre otros. En Buenaventura es evidente la falta de uno de estos centros.

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

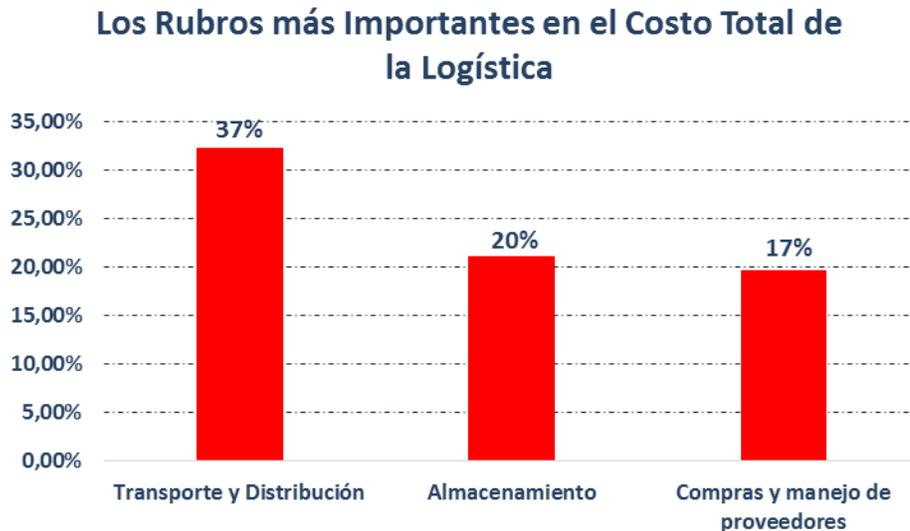
Una de las salidas a estas insuficiencias logísticas, fue la elaboración del estudio en el año 2005 del “Plan Maestro del Montaje de un Parque Industrial y de Actividades Logísticas Buenaventura”²⁷, llevado a cabo con el aporte del Gobierno Español. Al final, el Gobierno Colombiano incorporó en los documentos CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social) 3342 y 3355 – Política Nacional Portuaria, como estrategia el desarrollo de una Zona de Actividad Logística en Buenaventura. Sin embargo, en la actualidad este proyecto no ha podido encontrar una decidida apuesta por parte del Gobierno Nacional y del sector privado.

En general, el desarrollo del tema logístico en el puerto de Buenaventura es incipiente y se convierte en un elemento decisivo para la competitividad del puerto.

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

²⁷ *Ibid.*, pág.9.

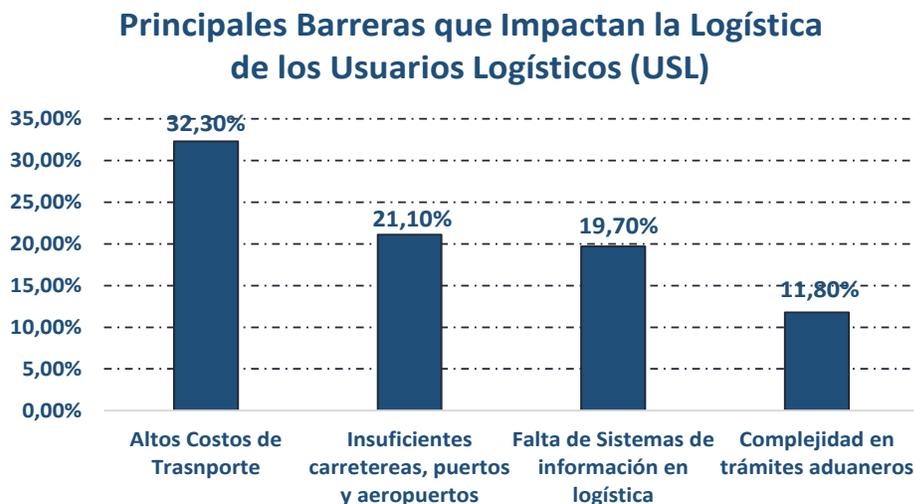
Ilustración 13. Rubros más importantes en el Costo Total de la Logística



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

Finalmente, se destaca en la Encuesta Logística las principales barreras que impactan la logística de los usuarios logísticos en Colombia, ver gráfico No.13.

Ilustración 14. Principales barreras que impactan la Logística de los usuarios Logísticos



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

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1. Conclusiones

- Con la evolución del comercio y el transporte, los puertos se han convertido en uno de los principales eslabones de la cadena de suministro. El Puerto de Buenaventura no fue ajeno a esta tendencia. Inmerso en un proceso de privatización, hoy después de 20 años ha pasado de movilizar 3 millones de toneladas a 16 millones de toneladas al año. Durante los últimos 10 años ha tenido un crecimiento promedio anual de 6.7%.
- Ante la necesidad de ampliar la capacidad instalada para el manejo del flujo de comercio exterior y del trasbordo, el puerto de Buenaventura cuenta hoy con cuatro terminales portuarias en operación y dos grandes proyectos en ejecución. El primero, puerto industrial de Agua Dulce que en el año 2007 fue adquirido por el grupo filipino ICTSI y hoy a través de joint venture tiene a Port Authority Singapur – PSA como socios principales, su construcción estará lista en el año 2016 y ofrecerá una capacidad inicial de 3 millones de toneladas/año.
- Según las proyecciones realizadas por diferentes estudios de empresas nacionales e internacionales, incluida la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y conforme a las estadísticas del año 2014, el puerto está llegando a una capacidad operativa del 80%, considerándose según la UNCTAD en niveles de congestión portuaria. Por lo tanto, el puerto tiene pocos márgenes de maniobra para atender períodos críticos o picos de flujo de carga, incidiendo en la eficiencia de la operativa y así generar al final incrementos en los costos finales de los usuarios.
- En cuanto al equipamiento disponible en el puerto para las operaciones inherentes al proceso de carga y descarga, se puede decir que son aún limitados para el logro de niveles de productividad y competitividad.
- En el contexto global y de interés para el puerto de Buenaventura, es evidente que el mercado de Asia continuará con el nivel de crecimiento económico obtenido en los últimos años y por consiguiente con un flujo comercial en esa misma dirección. Esto convierte a Buenaventura y la región Sur Americana en actores importantes en las relaciones comerciales con esta región, el cual deberá traducirse en un mayor flujo de carga por los

puertos. El análisis al comercio exterior de Colombia demuestra que de acuerdo al origen y destino de los flujos, la región del Asia Pacífico crece a una tasa promedio anual del 19% entre el 2004 y 2013.

- Como colorario de fondo, la demanda de buques de mayor tamaño por los grandes armadores, supone estrategias de operación de rutas con grandes volúmenes, menos escalas para reducir costos de operación y menos costo por TEU transportado; el Puerto de Buenaventura deberá realizar los correspondientes dragados al canal de acceso para jugar en primera línea a favor de la recalada de los principales armadores internacionales y de esta manera beneficiarse de esas economías de escala. Los resultados se fundamentarán en la reducción de los costos de financiación, la disminución del tiempo de estadía de los buques y un rápido retorno de la inversión. Las inversiones de dragado deben estar acompañadas con inversión en equipos especializados y un mayor espacio para el manejo de la carga.
- Dadas las tendencias del sector portuario y del transporte marítimo se evidenció una alta relación entre los operadores portuarios y los armadores marítimos. Se concentran en 4 grandes alianzas y su capacidad mundial de carga equivale al 50% del total. Esto permite afirmar, que existe una gran dependencia de estos actores en el manejo del comercio internacional.
- Siguiendo lo anterior y reconfirmando cada día la evolución del comercio marítimo internacional, existe una fuerte concentración de rutas marítimas en los ejes este-oeste y norte-sur, dejando de manifiesto una menor participación del puerto de Buenaventura en el negocio portuario y marítimo. Ejemplo contrario pasa con puertos asiáticos como el de la China. En general, los puertos de la zona Asiática y China en particular, han logrado posicionarse en los primeros lugares del movimiento de contenedores vía marítima. Movilizan más del 24% del total mundial.
- Con todo este escenario de concentración tanto de puertos, rutas marítimas y armadores; se han generado desequilibrios en los flujos de comercio entre regiones, dando lugar a que en las economías, regiones y puertos, haya tanto ganadores como perdedores.
- Los puertos colombianos y especialmente Buenaventura quedan, fuera de los flujos tradicionales del transporte marítimo y únicamente pueden aspirar a constituirse como nodos de transbordo de contenedores en las rutas especificadas de Asia-costa oeste sudamericana y Europa-costa oeste

sudamericana. Sin embargo, la dinámica de tratados comerciales suscritos por parte del gobierno colombiano con Estados Unidos, Unión Europea, Canadá y Chile, presenta una oportunidad para los puertos del país. Sobre el eje Asiático, Colombia aspira al año 2019 hacer parte de la Asian Pacific Economic Cooperation (APEC), convirtiendo a Buenaventura en la principal entrada y salida del flujo de comercio entre Colombia y esta región del mundo. Destacamos igualmente, la configuración de la Alianza del Pacífico entre México, Perú, Chile y Colombia.

- Buenaventura deberá de acelerar la ampliación de la capacidad del almacenamiento de contenedores.
- Desde el punto de vista logístico, se puede decir que el puerto no ha realizado grandes inversiones y desarrollos en plataformas logísticas. La Sociedad Portuaria desde el 2008 inició actividades de consolidación y desconsolidación de carga en un espacio ubicado en la antigua área de la zona franca, avanzado algo en la materia.
- En la zona de la vía alterna- interna hay que mencionar que Colombia no logra los niveles de competitividad de sus productos, dado a que los mayores centros de producción y consumo están en el interior del país a más de 400 Km. de los puertos. La ubicación de éstos impone altos costos de operación.
- Los costos logísticos de Colombia (20%) se encuentran por encima del promedio Latinoamericano (18%) y de la región Andina (13.9%). Por lo tanto, existe mucho trabajo tanto a nivel público como privado para llegar a estar en los primeros puestos del ranking de la región.
- Los servicios portuarios en Buenaventura son básicos, y no existe valor agregado a la carga que se moviliza por estos recintos.
- En concordancia con lo anterior, tampoco se evidencia la existencia de entidades educativas que ofrezcan capacitación técnica y tecnológica de las diferentes actividades que se realizan tanto en el sector portuario, marítimo y logístico.

3.2. Recomendaciones

- Buenaventura debe definir una política de desarrollo logístico, con la participación de los sectores público y privados. En este sentido, una primera fase, sería la de desarrollar servicios básicos de la logística, ofertando servicios a contenedores, bodegaje de carga suelta, servicios de consolidación y desconsolidación, servicios a transportistas, organizar una bolsa de carga, entre otros. Una segunda fase, se dirigiría al desarrollo de instalaciones para operadores que oferten servicios logísticos avanzados. Deberá configurarse al final, una Zona de Actividad Logística Portuaria, donde se establezca un nodo logístico con cadenas de transporte, servicios logísticos y actividades de valor agregado. Se puede generar plataformas adecuadas a diversos tráficos o mercados.
- Buenaventura debe mejorar la capacidad y productividad de sus operaciones portuarias, buscando atender los nuevos flujos de carga.
- El puerto deberá dirigirse hacia la especialización de sus terminales por el tipo de carga, buscando una mayor productividad y competitividad de todo el puerto. Pensando igualmente en mercados de destino y tipos de tráfico.
- La ciudad deberá apostar por la capacitación del recurso humano local. Así mismo, mejorar las condiciones laborales de los trabajadores portuarios temporales.
- Definir las inversiones en el dragado del canal de acceso al puerto por parte del sector privado. Sería en un primer análisis, negociando con el gobierno nacional una reducción de las contraprestaciones de las Sociedades Portuarias, correspondiente al costo del dragado.
- Es imprescindible articular el transporte ferroviario en la dinámica de las actividades de comercio exterior por el puerto, mejorando el desarrollo intermodal en el puerto.
- Las diferentes políticas de gobierno tanto regionales como nacionales deben empezar a incluir de manera más decidida el tema logístico en procura de un desarrollo competitivo del país. Igualmente desarrollar

estrategias para Buenaventura desde una perspectiva de ciudad – puerto, recordando que los puertos son potenciadores del desarrollo económico.

- Buenaventura deberá desarrollar una fuerte estrategia para generar una gran masa crítica, suficiente para que las grandes navieras realicen servicios directos y el puerto se convierta en un Hub regional.

4. DISEÑO PLAN MAESTRO DEL DESARROLLO PORTUARIO Y LOGÍSTICO DE BUENAVENTURA

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

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

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

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

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

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

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

1. Reordenamiento del uso del suelo en materia portuaria y logística:

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

Insertar en los Planes Nacional de Expansión Portuario y Logístico un aspecto sobre el cual se delinea la necesidad de que los entes territoriales donde existen y sean susceptibles de desarrollo portuario se incorpore un Plan Maestro de Desarrollo Portuario.

En las ciudades puertos internacionales como Los Ángeles, New York, Barcelona, Shanghái. Rotterdam, Singapur; entre otras, han priorizado el negocio portuario como una actividad económica de grandes beneficios para el desarrollo económico y social de la ciudad. Así mismo la logística complementa esta visión, garantizando generar valores agregados a la carga que se movilizan por estos puntos clave de la cadena de suministros internacional. Los planes maestros portuarios y logísticos deben contener: herramientas de planeación que guíe el desarrollo de los puertos y zonas logísticas; establecer un plan maestro

a 5 años y realizar seguimiento periódico; alinearlos al plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad.

2. Optimización de la condición ciudad – puerto:

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

3. Optimización de los recursos provenientes de la actividad portuaria:

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

Las contraprestaciones se focalizan en inversiones en canales y vías de acceso, obras de protección costera y mitigación ambiental, y estudios relacionados.

Es importante para el futuro del desarrollo portuario y logístico, gestionar el cambio de la normativa relacionada con las contraprestaciones portuarias y que se relacionan con el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público, a favor de los municipios o distritos donde se encuentran ubicados los recintos portuarios.

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

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

5. Competitividad portuaria y logística:

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

6. Plan de expansión portuario.

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

Debido a los cambios climáticos, que se relacionan con el incremento de los niveles del mar (aumento de las cotas de inundación) y el desarrollo de actividades marítimas y portuarias en estas áreas, hacen necesario que las autoridades locales puedan tener información técnica, que permita establecer la viabilidad para el desarrollo de este tipo de actividades.

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

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

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

BIBLIOGRAFÍA

- ALG. Infraestructura Portuaria y Logística del Transporte Intraoceánico Regional, 2007.
- AXS-AlphaLiner. Top Operadores Marítimos, 2015.
- AXS-AlphaLiner. Flota Mundial Existente y Pedidos de Portacontenedores, 2015.
- Banco Mundial. Port Reform Toolkit, 2004.
- Corporación Andina de Fomento (CAF). Evolución de los Principales Puertos de América del Sur, 2001.
- Europlatforms. Asociación Europea de Plataformas Logísticas.
- Departamento Nacional de Planeación, Colombia. Encuesta Nacional Logística, 2015
- Drewry consultants. Estudio Global de los Operadores de Terminales Portuarias, 2014.
- INCOPLAN S.A. Plan de Expansión Portuaria de Buenaventura, 2005.
- Instituto Logístico Internacional (ILI).
- Institute of Transport and Maritime Management Antwerp – University Antwerp, ESPO. Economic Analysis of the European Seaport System, 2015.
- Instituto Nacional de Vías. Ministerio del Transporte, Colombia, 2015.
- Korea Maritime Institute, UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (Escap). Free Trade Zone and Port Hinterland Development, 2005.
- Ocean Shipping Consultants. Container Markets in the Americas to 2020, 2006.
- Organización Mundial del Comercio (OMC). “World Economic Outlook”. 2015.

- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Portal Estadístico, 2014.
- Oriol, Joseph. Puertos Comerciales. 2009.
- Rodrigue, J. P. Retrieved 28/07/2005, from http://people.hofstra.edu/faculty/Jean-Paul_Rordrique/course_transport.htm
- Rodríguez, D. A. Prospectiva Económica de Interés Portuario. Puertos del Estado. España, 2009.
- Sánchez, R. Perfil Marítimo de la CEPAL – Naciones Unidas, 2007.
- Sociedad Portuaria Agua Dulce S.A. www.ICTS.com/operations/aguadulcepeninsula, Colombia, 2015.
- Sociedad Portuaria COMPAS S.A. (CEMAS). Buenaventura, 2014.
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. Estadísticas Portuarias, Plan de Expansión 2007-2034, 2014.
- SPIM, ILI, Araujo & Ibarra. Plan Maestro del Montaje de un Parque Industrial y de Actividades Logísticas.
- Superintendencia de Puertos, Ministerio de Transporte de Colombia. Estadísticas Portuarias, Informe Anual 2014.
- United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD. Review of Maritime Transport, 2014.