

Estrategias para el desarrollo de puertos secos en Colombia

Diego Castro Camargo

Administración de Negocios Internacionales

Estefania Trujillo Alfonso

Administración de Negocios Internacionales y Administración de
Logística y Producción

Trabajo de grado para optar por el título de

Administración de Negocios Internacionales

Administración de Administración de Logística y Producción

Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Facultad de Administración

Bogotá D.C.

Junio - 2013

Estrategias para el desarrollo de puertos secos en Colombia

Diego Castro Camargo

Administración de Negocios Internacionales

Estefania Trujillo Alfonso

Administración de Negocios Internacionales y Administración en
Logística y Producción

Trabajo de grado para optar por el título de

Administración de Negocios Internacionales

Administración de Administración de Logística y Producción

Tutor:

Michael E. Torres Franco

Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Facultad de Administración

Bogotá D.C.

Junio - 2013

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por la hermosa oportunidad de vivir, por fortalecer e iluminar nuestra mente y corazón y por bendecirnos con personas especiales como soporte y compañía en este camino de la vida.

A nuestros padres, Ismael Trujillo Laguna, Jacqueline Alfonso Jiménez, Alejandro Castro Caballero y Flor Marina Camargo Montenegro; por su apoyo incondicional, sus consejos siempre oportunos, su comprensión y sobre todo por su infinito amor en cada etapa de nuestras vidas, que nos permitieron desarrollarnos como seres humanos con valores, principios, carácter, perseverancia y coraje frente a cada situación de la vida.

A nuestro director de trabajo de grado, Michael Torres Franco agradecemos de manera especial y sincera por su apoyo y confianza, no solamente en el desarrollo de esta tesis, sino también en nuestra formación como profesionales.

Nos gustaría finalizar expresando nuestro mas profundo y sincero agradecimiento a todas aquellas personas que nos apoyaron, motivaron y orientaron orientación a lo largo de estos años de estudio universitario.

TABLA DE CONTENIDO

GLOSARIO

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

ABSTRACT AND KEY WORDS

INTRODUCCION	12
CAPITULO 1: ASPECTOS GENERALES	14
1.1. Chile	14
1.1.1. Situación Actual	14
1.1.1.1. Política	14
1.1.1.2. Economía.....	15
1.1.1.2.1. Importaciones y Exportaciones	15
1.1.1.3. Aspectos Logísticos.....	18
1.1.1.3.1. Puertos marítimos.....	19
1.1.1.3.2. Aeropuertos	21
1.1.1.3.3. Carreteras.....	22
1.1.1.3.4. Sistema Ferroviario.....	23
1.2. Colombia	24
1.2.1. Situación Actual	25
1.2.1.1. Política	25
1.2.1.2. Economía.....	25
1.2.1.2.1. Importaciones y Exportaciones	27
1.2.1.3. Aspectos Logísticos.....	30
1.2.1.3.1. Puertos marítimos.....	30
1.2.1.3.2. Aeropuertos	34
1.2.1.3.3. Carreteras.....	35
1.2.1.3.4. Sistema Ferroviario.....	36
1.3. Relación Comercial Colombia – Chile.....	37
1.3.1. Acuerdo: Colombia – Chile	37
1.3.2. Exportaciones e Importaciones de Chile hacia y desde Colombia.....	38
CAPITULO 2: SITUACIÓN ACTUAL PUERTO SECO COLOMBIA	39
2.1 Conceptualización	39
2.1.1. Características.....	41
2.1.2. Servicios ofrecidos.....	43
2.2. Modelo de Puerto Seco en Colombia	44
2.2.1. CENCAR (Compañía Central de Carga)	44
2.2.2. Buga	45
2.2.3. La Tebaida.....	48
2.2.4. Impactos de los puertos secos en Colombia	51
2.1.4.1 Ambiental.....	51

2.1.4.2. Político y Social	52
2.1.4.3. Económico	53
CAPITULO 3: SITUACIÓN ACTUAL PUERTO SECO LOS ANDES EN CHILE...	55
3.1. Ubicación.....	57
3.2. Infraestructura	58
3.3. Servicios Ofrecidos	60
3.4. Volumen de carga movilizado	62
3.5. Impactos de los puertos secos en Chile	62
3.5.1. Ambiental.....	62
3.5.2. Social.....	64
3.5.3. Económico.....	64
CAPITULO 4: FORTALECIMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA PARA IMPULSAR EL COMERCIO EXTERIOR POR MEDIO DE LA INCLUSION DE PUERTOS SECOS.....	67
4.1. Ventaja competitiva de los puertos secos.....	67
4.2. Los puertos secos como herramienta para el fortalecimiento de la competitividad del comercio exterior en Colombia.....	72
CAPITULO 5: RECOMENDACIONES PUERTOS SECOS COLOMBIA.....	75
5.1. Requerimientos para la construcción y funcionamiento de un puerto seco.	76
5.2. Oportunidades de servicios a ofrecer	77
CONCLUSIONES	79
BIBLIOGRAFÍA.....	81

Listas Especiales

Lista de Tablas

Tabla 1 Comercio Exterior de Chile Por Sector (Millones de US\$)	16
Tabla 2 Comercio Exterior de Chile por Principales Áreas Geográficas, Económicas y Países - Exportaciones	17
Tabla 3 Comercio Exterior de Chile, por Principales Áreas Geográficas, Económicas y Países - Importaciones.....	18
Tabla 4 Características Puertos.....	19
Tabla 5 Tonelaje movilizado por puertos chilenos 2011 (Toneladas métricas).....	20
Tabla 6 Longitud Caminos Red Vial Nacional 2011 (Km.)	22
Tabla 7 Valor CIF de las Importaciones Colombianas (Millones USD)	28
Tabla 8 Importaciones CIF según países de origen - Febrero 2012	28
Tabla 9 Valor FOB de las Exportaciones Colombianas (Millones USD)	29
Tabla 10 Exportaciones CIF según países destino - febrero 2012.....	29
Tabla 11 Tráfico Portuario Sociedades Portuarias (toneladas)	32
Tabla 12 Movimiento de carga año 2012 (Toneladas)	32
Tabla 13 Carga Internacional Exportaciones + Importaciones Cartagena (Toneladas).....	33
Tabla 14 Carga Internacional Exportaciones + Importaciones Santa Marta (Toneladas).....	34
Tabla 15 Carga de Comercio Exterior - Aéreo (Toneladas)	35
Tabla 16 Carga de Comercio Exterior - Terrestre (Toneladas)	36
Tabla 17 Movimiento de carga modo ferroviario	37
Tabla 18 Balanza Comercial Chile - Colombia	38
Tabla 19 Tráfico Terrestre Paso Los Libertadores	66
Tabla 20 Resultados Colombia - Índice de Competitividad Mundial	69
Tabla 21 Resultado Colombia - Índice de competitividad Doing Business.....	70

Lista de Gráficos

Gráfico 1 Infraestructura Chile	18
Gráfico 2 Toneladas Transportadas	22
Gráfico 3 Producto Interno Bruto	26
Gráfico 4 Exportación e Importación de bienes	27
Gráfico 5 Infraestructura Colombia	30
Gráfico 6 Red Vial Colombiana.....	35
Gráfico 7 Funcionamiento puerto seco	41
Gráfico 8 Estructura organizacional Puerto Terrestre Los Andes	57
Gráfico 9 Ubicación Puerto Terrestre Los Andes	58
Gráfico 10 Instalaciones Puerto Terrestre Los Andes	58
Gráfico 11 Edificio Administrativo	60
Gráfico 12 Depósito Aduanero.....	60

GLOSARIO

Cabotaje: Navegación o tráfico comercial que se realiza en puertos ubicados a lo largo de la costa de un mismo país

Centro de transferencia (CT): “Instalación donde se transfiere carga entre dos modos de transporte sin que se efectúen trámites aduaneros, generalmente ubicada lejos de las grandes ciudades ni tampoco actividades de almacenaje” (CORPES, 1996).

Documentos CONPES: Instrumento técnico de coordinación y planeación por medio del cual el gobierno traza líneas económicas y sociales; su elaboración es coordinada por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, y administrados por el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Full Container Load (FCL): Contenedor completo. La carga es embarcada, estibada y dispuesta en el contenedor por cuenta del proveedor.

Infraestructura: “Conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales” (Cámara Colombiana de la Infraestructura, s.f.).

Less Container Load (LCL): Contenedor parcialmente lleno. La carga es embarcada, estibada y dispuesta en el contenedor por cuenta de la línea naviera.

ProChile: Institución del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, encargada de promover las exportaciones de productos y servicios del país, además de contribuir a la difusión de la inversión extranjera y al fomento del turismo.

Sociedad Portuaria: Sociedades Anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objetivo social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos y su administración.

Superintendencia de Puertos y Transporte: Entidad que vigila, inspecciona y controla la prestación del servicio público de transporte su infraestructura y servicios afines en sus medios, modos y nodos dentro de la cadena logística de transporte.

Terminal interior de carga (TIC): Sinónimo de puerto seco, definido por la UNCTAD como “Una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública , equipadas con instalaciones fijas que ofrece servicios para el manejo y almacenamiento temporal de cualquier tipo de mercancías –contenedores-, llevadas bajo tránsito aduanero en cualquier medio de transporte”

Terminal de carga (TC): Cumplen las mismas funciones del Terminal Interior de Carga, con la diferencia de que no se manejan trámites aduaneros, se habla entonces de una serie de instalaciones construidas que operan de forma independiente para satisfacer necesidades particulares de cada empresa que transporta carga nacional por carretera (Consejo Regional de Planificación CORPES, 1996).

TEU (Twenty-feet Equivalent Unit): Contenedor estándar de 20 pies cúbicos de capacidad. Unidad utilizada para medir la capacidad de buques en términos de contenedores de 20 pies.

RESUMEN

El presente estudio busca plantear estrategias para facilitar el movimiento de mercancías en el país y que a su vez promuevan el comercio exterior, esto con el fin de fortalecer el nivel de competitividad de Colombia frente al mercado mundial.

Es por lo anterior que surge como alternativa la adecuación de puertos secos en Colombia, como herramienta para impulsar el comercio exterior y mejorar la competitividad del país.

El desarrollo de este proyecto de infraestructura se quiere lograr tomando como referente la productividad, infraestructura y competitividad del puerto seco ubicado en Chile, un territorio que ha demostrado un desarrollo importante de su actividad comercial internacional, en parte gracias a la creación del puerto seco de Los Andes; adicional a esto se tomará en cuenta a Chile por su cercanía y participación como socio comercial de Colombia con el cual ha firmado tratados que pueden verse fortalecidos con la restructuración y/o creación de puertos de este tipo.

Se busca generar recomendaciones como estrategias de innovación basadas en requerimientos en infraestructura y oportunidades de servicios a ofrecer a partir de lo observado en Los Andes, para así promover la inclusión de puertos secos en el país como medio para apoyar los puertos marítimos y por ende mejorar el nivel de competitividad frente al resto del mundo.

Palabras Clave: Infraestructura, Puerto seco, Competitividad, Comercio Exterior.

ABSTRACT

This study seeks to plan strategies to facilitate the movement of goods in the country and that in turn promote foreign trade, this is in order to strengthen the competitiveness of Colombia against the world's market.

In response to this emerges as an alternative the adjustment of dry ports in Colombia, as a tool to boost trade and enhance competitiveness of the country.

The development of this infrastructure project is to be achieved taking as reference productivity, infrastructure and competitiveness of the dry port located in Chile, an area that has shown significant development of its international business thanks in part to the creation of the dry port of Los Andes, in addition to this we will have in mind Chile because of its proximity and participation as a trading partner with which Colombia has signed treaties that can be strengthened with the restructuring and / or creation of such ports.

This seeks to generate recommendations as innovation strategies based on requirements for infrastructure and services opportunities to offer from what has been observed in the Andes, in order to promote the inclusion of dry ports in the country as a means to support ports and thus improve the level of competitiveness against the rest of the world.

Keywords: Infrastructure, Dry Ports, Competitiveness, Foreign Trade.

INTRODUCCION

Actualmente nos encontramos en un mundo donde los mercados se han vuelto más exigentes, lo que ha generado una economía mundial más integrada e interdependiente, se han eliminado las barreras internacionales al comercio, y el volumen de bienes y servicios ha aumentado exponencialmente, circulando con mayor rapidez; es por esto que ser competitivos define la permanencia de las empresas colombianas y por ende del país en los mercados internacionales.

El aumento de productos se traduce en una mayor cantidad de toneladas movilizadas desde y hacia Colombia, país que enfrenta distintos obstáculos que impiden ejercer un buen desempeño a la hora de competir internacionalmente, dentro de estos encontramos: la deficiencia en la infraestructura vial, férrea, aérea y marítima, así como un parque automotor poco actualizado y unos costos logísticos altos, los cuales según un comunicado de prensa de la ANDI (2012) alcanzan el 22% de una operación comercial; lo anterior repercute en un incremento del precio del producto colombiano en el exterior y el precio al consumidor nacional.

Es por lo anterior que el presente estudio busca resolver el siguiente interrogante: ¿Qué estrategias se pueden plantear para facilitar el movimiento de mercancías en el país y que a su vez promuevan el comercio exterior? Con el fin de hacer frente a la globalización, dotar de fluidez las operaciones, generar costos razonables y reducir tiempos de movilización, entre otros beneficios, que mejoren y fortalezcan la competitividad del país.

Un elemento crítico el cual debe ser considerado dentro de estas estrategias son los puertos marítimos, los cuales constituyen el modo de transporte predominante en el país, según el Diagnóstico de Transporte 2011 “Por esta vía se transfiere cerca del 95% de la carga de nuestro comercio exterior”, es la entrada y salida,

desde y hacia el resto de países del mundo, el mismo documento manifiesta una preocupación por el nivel de congestión que se ha presentado en los principales puertos, reflejado en los problemas de infraestructura que disminuyen la capacidad de respuesta frente al mercado internacional, le resta competitividad al país e impiden un desarrollo eficiente de las operaciones portuarias.

Una estrategia asertiva para contribuir a la mejora en el funcionamiento de los puertos es la creación de puertos secos, los cuales según el documento CONPES 3611 son: “una plataforma logística situada en el interior de un país, que conecta a través de la red férrea o carretera el puerto de origen o destino”, se puede considerar como una extensión de un puerto marítimo hacia el interior del país.

Chile es un gran ejemplo para Colombia, en cuanto a la implementación de este tipo de puertos, por lo que va a jugar un papel importante durante el desarrollo del trabajo; el cual, en un principio mostrará un panorama general de Colombia y Chile, exponiendo aspectos económicos, políticos y logísticos.

Se analizará a su vez la situación actual de los puertos secos en cada país, con el fin de evidenciar las ventajas, los impactos, la forma de operar, su funcionamiento, entre otras características, y así identificar en que posición se encuentra Colombia con respecto a estas plataformas.

Con el fin de resolver el interrogante planteado, se analiza la manera en la cual, un puerto seco fortalecería la competitividad de Colombia y así mismo impulsaría el comercio exterior, finalizando con las recomendaciones necesarias a seguir para que los puertos secos sean una ventaja competitiva para el país en el mercado mundial.

CAPITULO 1: ASPECTOS GENERALES

1.1. Chile

Chile se encuentra ubicado en el extremo sudoeste de América del Sur, entre la cordillera de Los Andes y el océano Pacífico, limita al norte con Perú, al este con Bolivia y Argentina, al oeste con el océano Pacífico y al sur con el Polo Sur; cuenta con más de 6.000 km de costa y aproximadamente con 17'216.945 millones de habitantes (Central Intelligence Agency, 2013).

Es uno de los países de América Latina con más estabilidad económica que ha asumido un liderazgo internacional digno de admirar.

1.1.1. Situación Actual

1.1.1.1. Política

Chile es un Estado unitario, democrático y presidencialista; esta presidido por Sebastián Piñera Echenique desde el 11 de marzo del 2010, su Poder Legislativo reside en dos cámaras: el Senado con 38 puestos y una Cámara de Diputados con 120 puestos. se encuentra dividida en 15 regiones: Arica y Parinacota, Antofagasta, Atacama, Aysén, Coquimbo, La Araucanía, Los Lagos, Los Ríos, Magallanes, O'Higgins, Tarapacá, Valparaíso, Biobío, Maule y la región Metropolitana, en esta última se encuentra la capital de país: Santiago de Chile (Central Intelligence Agency, 2013).

Cuenta con 22 ministerios entre los que se encuentran: de Relaciones Exteriores, de Obras Públicas, de Desarrollo Social, Defensa Nacional, de Transporte y Telecomunicaciones, del Interior y Seguridad Pública, entre otros (Gobierno de Chile, 2010).

1.1.1.2. Economía

Chile tiene una economía de mercado caracterizada por un alto nivel de comercio exterior y por su reputación de contar con instituciones financieras fuertes y estables y políticas sólidas que contribuyen con su crecimiento y liderazgo internacional.

Durante el año 2012, la actividad económica presentó una expansión reflejada en el aumento del PIB en un 5.6%, los servicios empresariales y el comercio fueron los sectores que más aportaron a este crecimiento.

Paralelo a lo anterior Chile actualmente dispone de un gran número de acuerdos comerciales contenidos en cuatro categorías: Acuerdos de Asociación Estratégica, Tratados de Libre Comercio, Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial; dentro de sus socios comerciales encontramos a México, Noruega, Canadá, Colombia, Suiza, La Unión Europea, Japón, entre otros (Pro|Chile).

Un factor crítico que impacta el crecimiento y desarrollo económico es la inversión extranjera directa, para el 2012 este valor fue de US\$30.323 millones (La Tercera, 2013), permitiendo que se ubicara en el sexto lugar entre los 10 primeros países del mundo con mayor atracción de inversión extranjera directa; para el primer trimestre del 2013 este valor alcanzó los US\$9.113 millones cifra 87.1% (Comité de Inversiones Extranjeras, 2013) mayor a la del año anterior en el mismo periodo.

1.1.1.2.1. Importaciones y Exportaciones

Por el lado de las exportaciones, según el Banco Central de Chile (2012) en el año 2012 se reportó un total de \$78.812,8 millones de dólares, 3,2% por debajo del 2011; los productos que impactaron en mayor medida la disminución de las

exportaciones fueron los cátodos de cobre refinado y los demás cobres refinados con una caída de \$3.324,4 millones de dólares y \$ 633,9 millones de dólares respectivamente.

Dentro de los productos que se exportan se encuentran el vino, la uva, el arándano, las cerezas, las ciruelas, salmones congelados, celulosa blanqueada, nitritos de potasio, concentrado de cobre, cátodos de cobre refinado, etc.

En cuanto a las importaciones, en el año 2012 totalizaron \$79.278,0 millones de dólares, mostrando un crecimiento de 5,8% con respecto al año 2011; el sector con mayor participación fue el de la agricultura, fruticultura, ganadería, silvicultura y pesca con un incremento del 9,2%, debemos destacar el incremento evidenciado en la importaciones de productos como el petróleo diesel con \$707,1 millones de dólares y los volquetes automotores con \$376,6 millones de dólares (Banco Central de Chile, 2012).

Tabla 1 Comercio Exterior de Chile Por Sector (Millones de US\$)

Sector	2011	2012	Variación 2012/2011	
			%	Monto
Exportaciones	81.411,4	78.812,8	-3,2	-2.599
Agricultura, fruticultura, ganadería, silvicultura y pesca extractiva	5.032,5	5.047,3	0,3	15
Minería	50.134,9	48.827,8	-2,6	-1.307
Industria	26.243,1	24.937,2	-5,0	-1.306
Otros	1,0	0,5	-52,8	-1
Importaciones	74.908,4	79.278,0	5,8	4.370
Agricultura, fruticultura, ganadería, silvicultura y pesca extractiva	1.078,6	1.178,2	9,2	100
Minería	9.213,5	8.346,9	-9,4	-867
Industria	64.547,9	69.738,3	8,0	5.190
Otros	68,3	14,6	-78,6	-54
Intercambio Comercial	156.319,8	158.090,8	1,1	1.771

Fuente: Propia, datos obtenidos del Banco Central de Chile

En relación a las exportaciones, el principal destino es Asia, específicamente China con un total de \$18.821,8 millones de dólares; para el año 2012 las exportaciones a Europa sumaron \$14.008,5 millones de dólares, reflejando una disminución en un 13% con respecto al 2011 año en el cual totalizaron 16.105,2 millones de dólares, por el lado de exportaciones a Latinoamérica se evidencia una disminución en un 3% con respecto al 2011.

Tabla 2 Comercio Exterior de Chile por Principales Áreas Geográficas, Económicas y Países - Exportaciones

Exportaciones: Región/Área/ País	2011 Millones de US\$	2012 Millones de US\$	Variación (%) 12/11
América	25.235,6	24.488,9	-3,0
Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)	14.002,9	12.906,0	-7,8
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	6.456,2	6.062,0	-6,1
Argentina	1.186,3	1.072,6	-9,6
Brasil	4.489,6	4.305,9	-4,1
Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (Nafta)	12.350,1	12.153,6	-1,6
Estados Unidos	9.047,0	9.535,9	5,4
Asia	38.298,9	38.190,5	-0,3
China	18.600,9	18.821,8	1,2
Japón	9.009,4	8.355,6	-7,3
Europa	16.105,2	14.008,5	-13,0
Unión Europea	14.391,1	11.910,7	-17,2
Total	81.411,4	78.812,8	-3,2

Fuente: Propia, datos obtenidos del Banco Central de Chile

Con respecto a las importaciones, el principal origen es América, se evidencia un incremento en el año 2012 de 10,5% con respecto al año 2011, los países que integran el Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (Nafta) son los más representativos con \$21.544 millones de dólares.

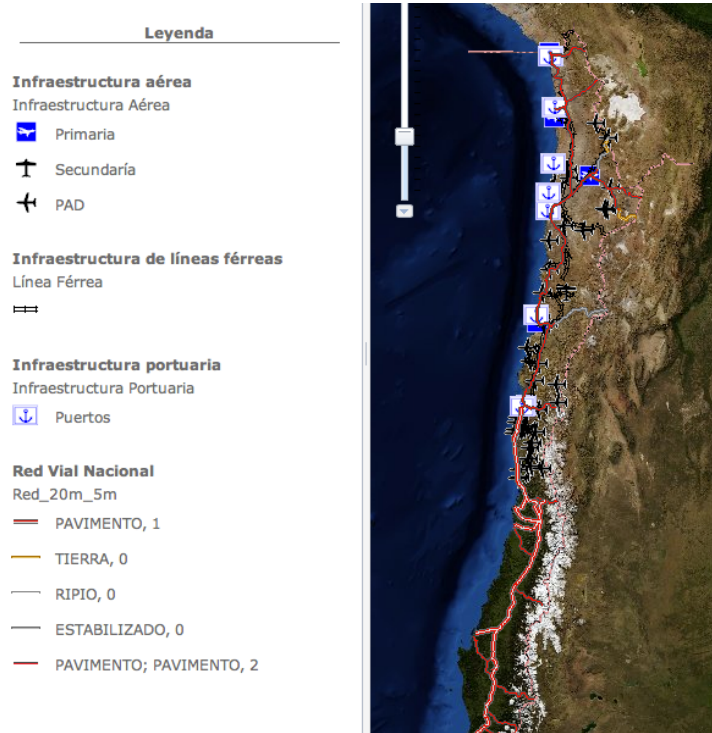
Tabla 3 Comercio Exterior de Chile, por Principales Áreas Geográficas, Económicas y Países - Importaciones

Importaciones: Región/Área/ País	2011 Millones de US\$	2012 Millones de US\$	Variación (%) 12/11
América	37.235,9	41.156,2	10,5
Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)	20.183,5	20.435,2	1,2
Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	11.770,9	10.962,8	-6,9
Argentina	4.750,3	5.291,0	11,4
Brasil	6.225,2	5.189,7	-16,6
Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (Nafta)	18.531,6	21.544,7	16,3
Estados Unidos	15.092,3	17.885,6	18,5
Asia	21.552,2	22.861,0	6,1
China	12.696,0	14.443,8	13,8
Japón	2.957,5	2.602,9	-12,0
Europa	11.005,7	11.396,3	3,5
Unión Europea	10.350,3	10.569,5	2,1
Total	74.908,4	79.278,0	5,8

Fuente: Propia, datos obtenidos del Banco Central de Chile

1.1.1.3. Aspectos Logísticos

Gráfico 1 Infraestructura Chile



Fuente: Infraestructura de Datos Geospaciales IDE Chile

1.1.1.3.1. Puertos marítimos

Chile es un país que limita con el océano pacífico, la extensión de la costa sobrepasa los 8.000km, ésta se caracteriza por ser abierta y con aguas de poca profundidad.

La economía chilena ha sufrido una apertura comercial importante, lo que ha llevado a que el sistema portuario se fortalezca debido a que a través de los puertos marítimos se moviliza el 90% del comercio exterior (Ministerio de Obras Públicas, 2009); según la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante [DIRECTEMAR] (2012), se movilizaron 128.016.193 toneladas durante el año 2011 en los distintos puertos de Chile.

El Ministerio de Obras Públicas de Chile, establece que en la actualidad el país cuenta con 24 puertos clasificados en estatales y privados:

Tabla 4 Características Puertos

PUERTO	Tipo de Puerto	Calado Máximo (m)
ESTATALES		
Empresa Portuaria Arica	Multipropósito	12,5
Empresa Portuaria Iquique	Multipropósito	11,25
Empresa Portuaria Antofagasta	Multipropósito	12
Empresa Portuaria Coquimbo	Multipropósito	10
Empresa Portuaria Valparaíso	Multipropósito	11,4
Empresa Portuaria San Antonio	Multipropósito	13
Empresa Portuaria Talcahuano- San Vicente	Multipropósito	12,2
Empresa Portuaria Puerto Montt	Multipropósito	9,3
Empresa Portuaria Chacabuco	Multipropósito	9,75
Empresa Portuaria Austral – Punta Arenas	Multipropósito	13,9
PRIVADO		
Puerto Tocopilla	Multipropósito	15
Puerto Mejillones	Graneles sólidos y líquidos	16,5
Puerto Angamos	Multipropósito	12,84
Puerto Caldera	Carga general	11,8
Puerto Ventanas	Multipropósito	14,3

Terminal Oxiquim Quintero	Graneles líquidos	12,2
Puerto Lirquén	Multipropósito	13,5
Muelles de Penco	Graneles sólidos	8,75
Muelle CAP	Multipropósito	11,15
Terminal Oxiquim Escuadrón	Graneles líquidos	12,2
Empresa Portuaria Cabo Froward	Graneles sólidos y líquidos	12,5
Puerto Coronel	Multipropósito	13
Puerto de Corral	Multipropósito	12,2
Terminal San José de Calbuco	Graneles sólidos y líquidos	11,5

Fuente: Propia, datos obtenidos del Ministerio de Obras Públicas de Chile

Según el Balance de Infraestructura de Chile, realizado por la Cámara Chilena de la Construcción (2012), en el norte del país la funcionalidad de los puertos está enfocada al transporte de minerales y al comercio (hacia y desde los países cercanos como Bolivia y Paraguay); mientras que la zona central se orienta a los productos agrícolas como la fruta y a los contenedores con carga general; con respecto al sur, el movimiento apunta a los productos derivados de la madera y, en la zona austral, donde la principal vía de tránsito es el mar, los puertos son casi el único medio de comunicación prevaleciendo el cabotaje como la principal forma de transporte, tanto de carga como de personas.

Los puertos más importantes son San Vicente, San Antonio y Valparaíso, ya que son los que movilizan un mayor tonelaje anualmente, para 2011 estos puertos movilizaron:

Tabla 5 Tonelaje movilizado por puertos chilenos 2011 (Toneladas métricas)

Puerto	Exportaciones	Importaciones	Tránsito Internacional
Empresa Portuaria Valparaíso	4.248.161	3.886.888	-
Empresa Portuaria San Antonio	3.968.322	7.262.125	-
Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente	3.936.300	6.341.161	2.491

Fuente: propia, Datos obtenidos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)

1.1.1.3.2. Aeropuertos

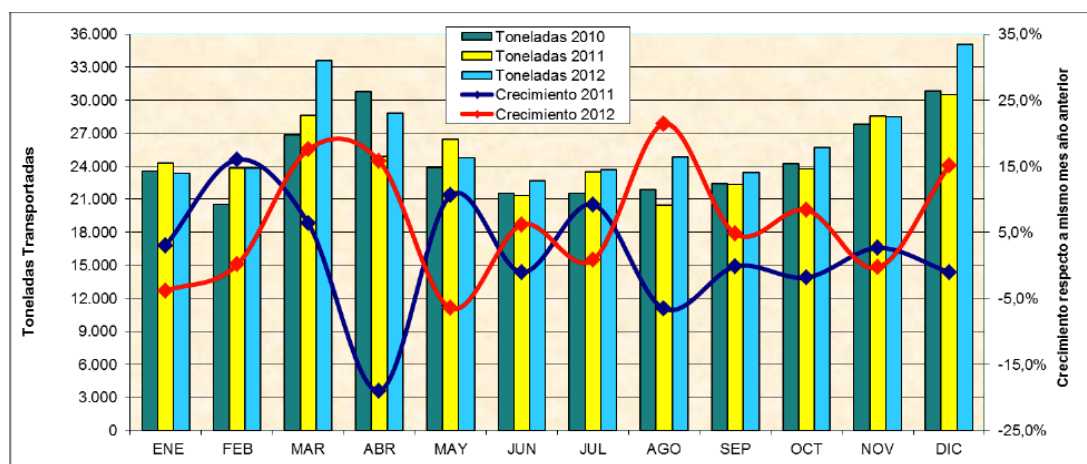
La apertura hacia un mundo globalizado ha hecho que la infraestructura aeroportuaria del país sea más robusta, pasando de “40.500m² a casi 134.700m²” a nivel nacional (Cámara Chilena de la Construcción, 2012).

El sistema aeronáutico chileno se basa en tres entes fundamentales: el Ministerio de Obras Públicas, encargado de desarrollar y mantener las obras de infraestructura aeroportuaria por medio de la Dirección de Aeropuertos (DAP) y la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual establece las políticas de transporte aéreo, de este Ministerio depende la Junta de Aeronáutica Civil, organismo que rige y controla la actividad aerocomercial del país y por último el Ministerio de Defensa Nacional, el cual cumple un rol político- estratégico trabajando junto a la Dirección General de Aeronáutica Civil (organismo de gestión, normativo y fiscalizador) y la Fuerza Aérea de Chile (Cámara Chilena de la Construcción, 2012).

La red aeroportuaria, al igual que los puertos marítimos, maneja un modelo de concesiones donde su responsabilidad abarca la administración de la infraestructura, el mantenimiento de pistas de aterrizaje, plataformas y áreas de rodaje, actualmente Chile cuenta con 330 aeropuertos y aeródromos.

Durante el 2012, según la Junta Aeronáutica Civil (2013), se transportaron 318.224 toneladas en vuelos nacionales e internacionales; esto representa un crecimiento del 6,6% con respecto al 2011.

Gráfico 2 Toneladas Transportadas



Fuente: (Junta de Aeronáutica Civil, 2013)

Durante enero y febrero 2013 se han movilizado 51.823 toneladas, reflejando un incremento del 9.8% con respecto al mismo periodo del año 2012.

1.1.1.3.3. Carreteras

El Ministerio de Obras Públicas es el encargado de administrar y gestionar las rutas chilenas; actualmente Chile cuenta con 77.603,17 Km., de los cuales 18.436,76Km se encuentran pavimentados, como lo observamos en la siguiente tabla:

Tabla 6 Longitud Caminos Red Vial Nacional 2011 (Km.)

Región	Red Vial Pavimentada	Red Vial No Pavimentada	Total
I – Tarapacá	1.018,66	2.310,19	3.328,85
II – Antofagasta	1.770,52	3.873,5	5.644,02
III – Atacama	1.005,27	5.864,32	6.869,59
IV – Coquimbo	1.311,58	3.669,88	4.981,46
V – Valparaíso	1.365,32	1.815,54	3.180,86
VI – Libertador Bernardo O'Higgins	1.269,47	2.267,96	3.537,43
VII – Maule	1.672,23	5.261,06	6.933,29

VIII – Bio Bio	2.225,64	7.045,7	9.271,34
IX – Araucanía	1.636,89	10.368,4	12.005,29
X – Los Lagos	1.522,91	5.905,04	7.427,95
XI – Aisén	378,37	2.520,1	2.898,45
XII – Magallanes	574,02	2.882,52	3.456,54
Región Metropolitana	1.454,32	1.314,35	2.768,67
XIV – Los Ríos	800,27	2.300,8	3.101,07
XV – Arica y Parinacota	431,29	1.767,07	2.198,36
Total	18.436,76436,76	59.166,4343	77.603,17

Fuente: Propia, datos obtenidos Ministerio de Obras Públicas

La red vial está conformada por caminos nacionales, regionales principales, regionales provinciales, regionales comunes y regionales de acceso.

1.1.1.3.4. Sistema Ferroviario

Chile cuenta con 5.352 kilómetros, los cuales están distribuidos en ferrocarriles privados ubicados en la zona norte del país y ferrocarriles bajo el control de la Empresa de Ferrocarriles del Estado ubicados en la zona sur (Cámara Chilena de la Construcción, 2012).

La Empresa de Ferrocarriles del Estado administra el tráfico ferroviario desde la V hasta la X región, a través de esta red se transportan aproximadamente “11 millones de toneladas anuales, lo que incluye productos del área forestal, minera, industrial, agrícola y contenedores” (Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)).

Desde la I a la IV región encontramos a Ferronor como administrador de las actividades propias del transporte ferroviario, transportando aproximadamente 11.185 toneladas al año de productos como: concentrado de fierro, concentrado

de cobre, cátodos de cobre, ácido sulfúrico, gas, sales y combustibles (Ferronor, s.f.).

1.2. Colombia

Colombia se encuentra localizada en el costado noroeste de América del Sur, es el único país en Suramérica con acceso privilegiado a dos océanos, el Atlántico y el Pacífico; ocupa un área total de 1.141.000 Km², limita al norte con el océano Atlántico, al oeste con Panamá y el océano Pacífico, al sur con Ecuador y Perú y al este con Venezuela y Brasil; es el segundo país con mayor biodiversidad del mundo y es considerado uno de los 12 países más diversos del planeta.

Colombia cuenta con una población 47.042.968 millones de habitantes (DANE, 2013), 55% de la población está por debajo de los 30 años y posee 7 áreas metropolitanas con más de un millón de personas.

Este país cuenta con un sector financiero que ha logrado mantener su crecimiento y rentabilidad en medio de la recesión económica mundial y ha sido calificado como uno de los mejores destinos para la inversión en los próximos años, teniendo en cuenta la información presentada por el Banco Mundial en el Índice de facilidad para hacer negocios (Doing Business,) ubicando a Colombia en el puesto 45 de 185 países.

En materia de infraestructura Colombia tiene proyectada una “inyección de capital estimado en 20 mil millones de dólares para el año 2013” (AIA, 2012), con el fin de mantener la tendencia positiva en su crecimiento económico.

1.2.1. Situación Actual

1.2.1.1. Política

Actualmente el presidente de la República es Juan Manuel Santos Calderón, elegido en segunda vuelta como Presidente de la República de Colombia por el periodo de cuatro años comprendido entre el 7 de agosto de 2010 y el 7 de agosto de 2014; Juan Manuel Santos ha sido Ministro de Hacienda, Ministro de Defensa Nacional y Jefe de la Delegación de Colombia ante la Organización Internacional del Café entre otros cargos.

El vicepresidente actual es Angelino Garzón, quien fue miembro de la Asamblea Nacional Constituyente en 1991, Ministro de Trabajo y Seguridad Social entre los años 2000 y 2002, Gobernador del Valle del Cauca en 2004 y Embajador de Colombia ante el Sistema de Naciones Unidas en Ginebra (Suiza).

Por otra parte el gobierno colombiano cuenta con 13 Ministerios, definidos como gabinetes por departamentos cuyo fin es contribuir y promover el desarrollo sostenible de la sociedad colombiana.

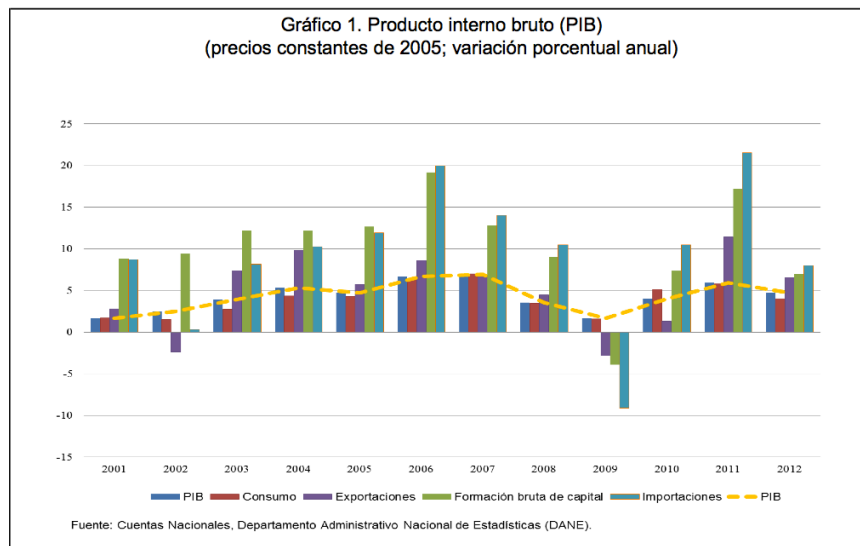
1.2.1.2. Economía

Durante 2012 la economía global continuó desacelerándose, en particular debido a la crisis de la zona del euro y a la lenta recuperación en los Estados Unidos, en este ambiente internacional, caracterizado por la incertidumbre y volatilidad, la economía colombiana alcanzó un crecimiento de su producto interno bruto (PIB) de 4,0% en el año 2012 (Banco de la República de Colombia, 2013).

El resultado anterior significó una desaceleración frente al 6,6% obtenido en 2011, esto se dio especialmente por la disminución en la inversión y las exportaciones

netas durante el segundo periodo del 2011.

Gráfico 3 Producto Interno Bruto



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), citado en (Banco de la República de Colombia, 2013)

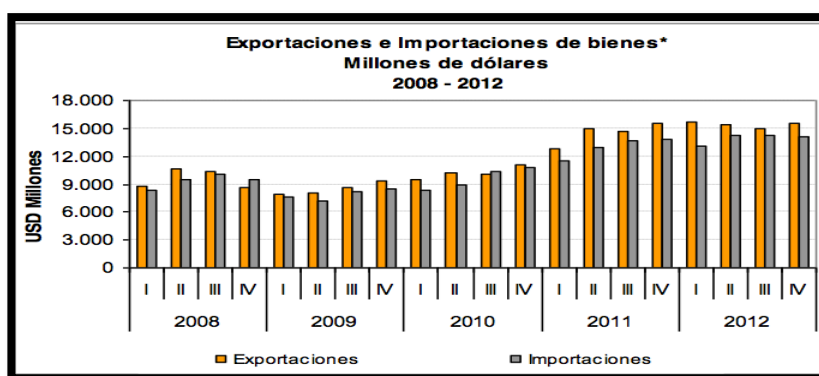
Por otro lado, Según el Banco de la República de Colombia (2013), se redujo la inflación de manera importante, llegando a 2,44% a finales de 2012, paralelo a lo anterior se evidenció una disminución gradual de la tasa de intervención del Banco de la Republica, de 5,25% en julio de 2012 a 3,25% en marzo de 2013.

Con respecto a la evolución anual de la balanza de pagos, los principales resultados del país al cierre de 2012 fueron: “déficit en cuenta corriente por US\$ 11.415 millones (m) (3.1% del PIB), superávit en la cuenta de capital y financiera de US\$ 16.385 m (4,5% del PIB) y acumulación de reservas por operaciones de balanza de pagos de US\$ 5.425 m” (Banco de la República de Colombia, 2013).

1.2.1.2.1. Importaciones y Exportaciones

“La balanza comercial de bienes registró en 2012 un superávit de US\$ 6.004 m, inferior en US\$ 183 m al registrado un año atrás, originado en ingresos por exportaciones de US\$ 61.637 m y egresos por importaciones de US\$ 55.633 m” (Banco de la República de Colombia, 2013); Según el DANE (2013), los mayores superávit se presentaron con Estados Unidos (US\$ 6.158,8 millones), España (US\$1.710 millones) y Venezuela (US\$ 1.348 millones) mientras que los déficit más altos se generaron con México (US\$ 3.765 millones), China (US\$ 3.485,6 millones) y Argentina (US\$1.234,1 millones).

Gráfico 4 Exportación e Importación de bienes



Fuente: (Banco de la República de Colombia, 2013)

- Importaciones

En 2012 las compras externas de la economía colombiana ascendieron a US\$ 53.773 m, superiores en US\$ 3.255 m con un aumento del 6,4% en relación a 2011; los rubros más representativos fueron las manufacturas con una participación del 77,3% seguido de los combustibles y productos de industrias extractivas (11,9%) (DANE,2013)

Tabla 7 Valor CIF de las Importaciones Colombianas (Millones USD)

	Marzo 2013	Marzo 2012
TOTAL	4.497,5	4.528,1
MANUFACTURAS	3.505,0	3.523,6
COMBUSTIBLES Y DERIVADOS	500,1	476,9
AGROPECUARIOS	487,3	520,3
OTROS SECTORES	5,0	7,2

Fuente: Propia, datos obtenidos del Banco de la República

Según el DANE (2013), en el mes de febrero del año 2013, las importaciones de Colombia originarias de Estados Unidos participaron con 30,1% en el total, le siguieron las compras externas de China con 17,4%, México con 9,3%, Brasil con 4,5%, Alemania con 3,3%, Argentina con 3,3%, India con 2,1%, Corea con 2,1%, Japón con 2,0%, Francia con 1,9% y Ecuador con 1,7%.

Tabla 8 Importaciones CIF según países de origen - Febrero 2012

ESTADOS UNIDOS	30,1%	COREA	2,1%
CHINA	17,4%	JAPÓN	2,0%
MÉXICO	9,3%	FRANCIA	1,9%
BRASIL	4,5%	ITALIA	1,6%
ALEMANIA	3,3%	CHILE	1,6%
ARGENTINA	3,3%	CANADA	1,5%
INDIA	2,1%	DEMÁS PAÍSES	17,6%

Fuente: Propia, datos obtenidos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

- Exportaciones

En 2012 el valor de estas exportaciones (US\$ 59.962 m) aumentó 5,8%, equivalente a un crecimiento de US\$ 3.282 m, los rubros más representativos fueron los combustibles y los productos de las industrias extractivas los cuales representaron 65,8% del valor FOB, seguido por las manufacturas (17.4%).

Tabla 9 Valor FOB de las Exportaciones Colombianas (Millones USD)

	Marzo 2013	Marzo 2012
TOTAL	4.576,1	5.712,4
MANUFACTURAS	3.018,6	3.919,6
COMBISTIBLES Y DERIVADOS	767,0	877,2
AGROPECUARIOS	526,4	637,8
OTROS SECTORES	255,1	277,8

Fuente: Propia, datos obtenidos del Banco de la República de Colombia

Estados Unidos continúa siendo el principal socio comercial y principal destino de las exportaciones colombianas, con una participación de 39,9% en el valor FOB total exportado; le siguen, China, Panamá, India, Venezuela, Aruba y Ecuador.

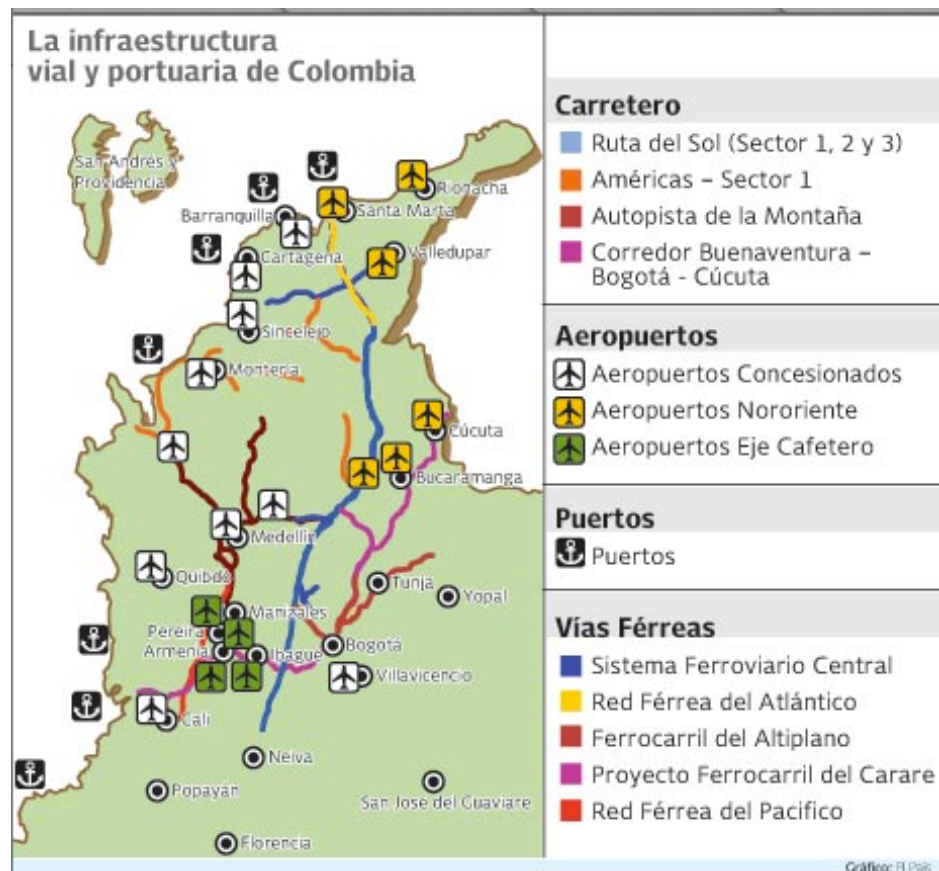
Tabla 10 Exportaciones CIF según países destino - febrero 2012

ESTADOS UNIDOS	39,9%	PERÚ	2,9%
CHINA	8,1%	ALEMANIA	2,7%
PANAMÁ	4,9%	ESPAÑA	2,6%
INDIA	4,6%	CHILE	2,3%
VENEZUELA	4,2%	PAÍSES BAJOS	1,9%
ARUBA	3,6%	BRASIL	1,8%
ECUADOR	3,1%	DEMÁS PAÍSES	17,3%

Fuente: Propia, datos obtenidos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

1.2.1.3. Aspectos Logísticos

Gráfico 5 Infraestructura Colombia



Fuente: Diario El País, 2010

1.2.1.3.1. Puertos marítimos

En Colombia, a través de los años el sistema de transporte marítimo ha sido conformado por tres tipos de muelles: los privados, los especializados y las sociedades portuarias regionales (VGJ, 2007).

Puertos Privados: como su nombre lo indica son puertos operados por agentes o empresas privadas que realizan actividades de comercio exterior de acuerdo a sus necesidades específicas.

Los especializados: cumplen una función esencial en la economía Colombiana ya que se encargan de la exportación de productos tradicionales o productos commodities de gran importancia para la economía como el petróleo, el carbón y el banano.

Por último encontramos los puertos regionales; en los cuales el servicio prestado es para el resto de productos que hagan parte de las importaciones y exportaciones del comercio exterior del país.

En los últimos años los puertos regionales se han ido especializando como consecuencia de las características y servicios de cada puerto: Santa Marta en la movilización de graneles sólidos y carbón, Barranquilla y Buenaventura como terminales multipropósito y Cartagena en el trasbordo de contenedores.

De acuerdo con la información registrada por la Superintendencia de Transporte, el tráfico portuario nacional se ha ido incrementando alcanzando para el 2012 157.798.068,93 toneladas, en la actualidad más del 90% de las exportaciones e importaciones que se llevan a cabo en Colombia son llevadas a cabo por medio de los puertos marítimos, a continuación se exponen las toneladas movilizadas por las principales Sociedades Portuarias de Servicio Público:

Tabla 11 Tráfico Portuario Sociedades Portuarias (toneladas)

Principales Sociedades Portuarias de Servicio Publico	2010	2011	2012
TOTAL SPR Buenaventura	9.665.635,66	1.021.070,61	14.428.330,59
Grupo Portuario S.A.	801.140,00	2.191,00	902.989,00
SPR Buenaventura	8.884.495	774.093,39	9.766.505,15
TOTAL SPR Cartagena	13.633.527,48	1.372.885,65	16.442.016,20
Algranel S.A.	106.079,00	8.320,00	307.799,00
Sociedad Portuaria Bavaria S.A	250.259,00	31.130,00	302.527,00
Terminal Marítimo Muelles El Bosque	1.545.209,00	102.038,00	1.622.487,00
Vopak SA.	97.439,00	58.751,00	40.483,00
TOTAL SPR Santa Marta	39.994.293,56	37.804.673,07	50.153345,03
American Port Company	21.740.886,08	15.733.601,01	23.838.602,92
C.I Productos de Colombia S.A	9.345.915,48	754.109,64	11.304.842,85
TOTAL SPR BARRANQUILLA	6.164.089,61	6.021.463,89	8.031.763,60
Sociedad Cementera Argos	109.235,00	306.000,00	463.387,00
TOTAL	131.884.905,68	130.548.020,01	157.798.068,93

Fuente: Propia, datos obtenidos de la Superintendencia de transporte

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

El Puerto de Buenaventura está ubicado en el departamento del Valle del cauca, es considerado el terminal marítimo más importante del Océano Pacifico Colombiano, según la Sociedad Regional Portuaria (2011), este puerto mueve más del 60% del comercio del país y es uno de los puertos más cercanos al lejano Oriente.

Según la Superintendencia de Puertos y Transporte para el 2012, el movimiento de carga en la sociedad portuaria de Buenaventura fue:

Tabla 12 Movimiento de carga año 2012 (Toneladas)

	TOTAL
Granel Sólido	3.540.953,50
Contenedores	5.329.410,20
Granel Líquido	416.780,29

Carga General	828.887,16
Carbón al Granel	292.129,68

Fuente: Propia, datos obtenidos de la Superintendencia de transporte.

Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

Este puerto está ubicado en la ciudad de Cartagena al norte de Colombia, este puerto ha adquirido gran importancia para la economía colombiana en los últimos años gracias a su infraestructura, 1.636 m² distribuidos en 8 muelles, excelentes condiciones naturales de Cartagena y eficiencia, lo que les permite atender buques de gran calado y barcos hasta de 5.500 TEUS.

**Tabla 13 Carga Internacional Exportaciones + Importaciones Cartagena
(Toneladas)**

AÑO	TOTAL	OTROS	CONTENDORES	
			20'	40'
2009	3.194.120	17.620	1.386.655	1.789.845
2010	2.944.767	4.350	1.285.465	1.654.952
2011	2.889.419	28.358	1.262.361	1.598.700

Fuente: Propia, datos obtenidos de la Superintendencia de Puertos y Transporte,
(citado en (Ministerio de Transporte - República de Colombia, 2012))

Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta

El puerto de Santa Marta se encuentra ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad, cuenta con 7 muelles que van desde los 94 m a 156 m y un calado que va desde los 17 pies hasta los 60 pies, para almacenaje de carga general y granel sólido, patios para vehículos, contenedores y carga general, cuenta además con 7 grúas de tierra para movilizar hasta 104 toneladas (Ministerio de Transporte, 2011)

**Tabla 14 Carga Internacional Exportaciones + Importaciones Santa Marta
(Toneladas)**

AÑO	TOTAL	OTROS	CONTENDORES	
			20'	40'
2009	5.738.483	5.353.534	21.970	362.979
2010	6.606.158	6.064.692	65.506	475.960
2011	6.944.682	6.471.202	76.767	396.713

Fuente: Propia, datos obtenidos de la Superintendencia de Puertos y Transporte
(citado en (Ministerio de Transporte - República de Colombia, 2012)).

1.2.1.3.2. Aeropuertos

Colombia cuenta actualmente con 590 aeropuertos y campos de aterrizaje de los cuales: 74 son de propiedad de Aerocivil (18 son concesionados), 14 perteneces a los Departamentos, 94 son municipales, 9 militares, 185 destinados a la fumigación y 214 privados.

En general los puertos y pistas a cargo de la nación se encuentran en buen estado y cumplen con los requisitos de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI- y están en condiciones de operar aeronaves que se ajustan a estas características técnicas.

En el 2011 se movilizaron en total 476.571 toneladas por medio del transporte aéreo de carga nacional e internacional con una disminución porcentual de 1,92% respecto al año 2010.

Tabla 15 Carga de Comercio Exterior - Aéreo (Toneladas)

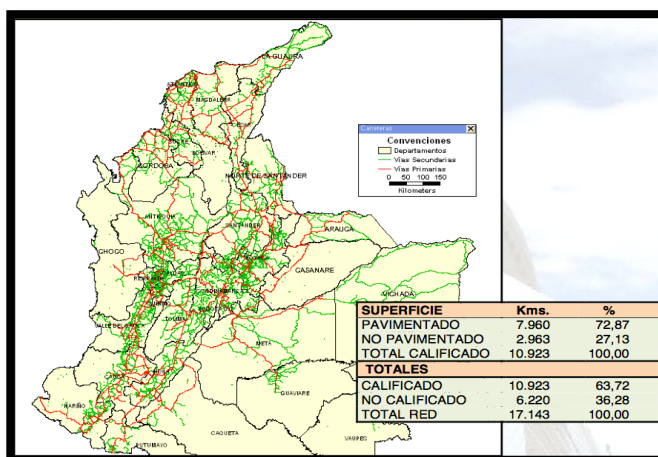
AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	TOTAL COMERCIO EXTERIOR DE COLOMBIA
2008	189.808	312.599	135.097.059
2009	158.822	285.865	116.609.151
2010	199.813	286.101	136.033.763
2011	192.882	283.689	157.994.784

Fuente: Propia, datos obtenidos de Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, Aeronáutica Civil, Superintendencia de Puertos y Transporte

1.2.1.3.3. Carreteras

Según INVIAS, la red carretera colombiana comprende 17.143 Km., de estos se encuentran calificados 10.923 (63,72%), frente a estos últimos 7.960 Km. están pavimentados lo que corresponde a un 72,87% de la red calificada y un 46,43% de la red primaria total inventariada y 2.963 Km. pertenecen a la sección no pavimentada (en afirmado), correspondiente al 27,13% de la red calificada y al 17,28 % de la red primaria inventariad (Ministerio de Transporte, 2011).

Gráfico 6 Red Vial Colombiana



Fuente: Ministerio de Transporte - Grupo Investigación y Desarrollo en Transporte

El movimiento de cargas de un país indica en gran manera su nivel de desarrollo y de productividad, así como sus índices de competitividad, de acuerdo con la información del Ministerio de Transporte, el movimiento de carga de importación y

exportación en 2011 en modo carretero registró un total de 3.570.975 toneladas, de los cuales el 58% corresponde a exportaciones y el restante 42% a importaciones.

Tabla 16 Carga de Comercio Exterior - Terrestre (Toneladas)

AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
2008	1.669.640	3.309.772
2009	1.588.102	2.714.603
2010	1.377.516	2.285.426
2011	1.487.162	2.083.813

Fuente: Propia, datos obtenidos de Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, Aeronáutica Civil, Superintendencia de Puertos y Transporte.

Colombia en la actualidad cuenta con 36 terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera homologados por el Ministerio; dentro de los cuales se encuentran los terminales de: Armenia, Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Medellín, Montería, Sam Gil, Popayán, Tuluá, Valledupar entre otros.

1.2.1.3.4. Sistema Ferroviario

El transporte ferroviario se constituye actualmente en Colombia básicamente para la movilización de carga en grandes volúmenes de mercancías y carga contenedorizada para grandes trayectos y a grandes distancias.

Los ferrocarriles son el segundo medio más utilizado de transporte de carga en Colombia, principalmente para productos como carbón y cemento, el total de toneladas transportadas por tren en el año 2011 fue de 74.554 miles de toneladas (Ministerio de Transporte, 2012).

Tabla 17 Movimiento de carga modo ferroviario

Año	Concesiones (sin incluir carbón)	Carbón	Total
2009	254	59.144	59.398
2010	366	66.659	67.025
2011	204	74.350	74.554

Fuente: Propia, datos obtenidos de Ministerio de Transporte

El sistema ferroviario Colombiano cuenta con “una extensión de 2.730 Km., en el sistema central se incorpora una línea de 1.045 Km. que va de Neiva a Chiriguaná” (Departamento Nacional de Planeación, 2008), un alto porcentaje de las vías férreas de Colombia requieren actividades de construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento.

1.3. Relación Comercial Colombia – Chile

1.3.1. Acuerdo: Colombia – Chile

Según el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, actualmente ambos países tienen suscritos los siguientes acuerdos: “el Acuerdo de Complementación Económica [ACE] No. 24, el Acuerdo de Libre Comercio y el Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones”.

El 27 de noviembre de 2006 fue suscrito el Acuerdo de Libre Comercio, pero entra en vigor hasta el 8 de mayo de 2009, éste es conocido como un Protocolo Adicional al ACE No. 24 suscrito entre ambos países el 6 de diciembre de 1993 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, s.f.).

Con respecto al Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones, este fue suscrito el 20 de enero de 2000, como derivado del ACE No. 24 de acuerdo a lo pactado en el artículo 20, Capítulo X.

1.3.2. Exportaciones e Importaciones de Chile hacia y desde Colombia

Desde la firma de los acuerdos mencionados anteriormente, las relaciones comerciales entre Chile y Colombia se han visto beneficiadas por un lado con el ACE No.24 el cual consiguió pactar una liberación de más del 90% del comercio y el 98% de sus líneas arancelarias, y por el otro con el Acuerdo de Libre Comercio el cual ha logrado mejorar el flujo del intercambio comercial entre ambos países reflejado tanto en las exportaciones colombianas a Chile que pasaron de USD 117 millones en 1994 a USD 907 millones en 2010, generando un crecimiento del 42% promedio anual; como en las importaciones desde Chile las cuales pasaron de USD 113 en 1994, a USD 688 millones en el 2010, provocando un crecimiento del 32% promedio anual (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, s.f.).

Para 2012, las exportaciones de Chile a Colombia totalizaron USD 915 millones, registrando un crecimiento del 2%; mientras que las importaciones desde Colombia a Chile alcanzaron USD 2.038 millones, registrando una disminución del 2% (Pro Chile).

Tabla 18 Balanza Comercial Chile - Colombia

Balanza Comercial	2011	2012	Variación (%) 2011/2012	Diferencia US\$
Exportaciones (FOB)	900	915	2	15
Importaciones (FOB)	2.083	2.038	-2	-45
Balanza Comercial	-1.183	-1.123	-5	60
Intercambio Comercial	2.982	2.952	-1	-30

Fuente: Propia, datos obtenidos de ProChile

Según ProChile, con respecto al ranking de proveedores de Colombia, Chile ocupó el puesto catorce en el 2012; por el lado de las exportaciones colombianas, Chile ocupa el séptimo lugar con una participación del 3.4%.

CAPITULO 2: SITUACIÓN ACTUAL PUERTO SECO COLOMBIA

Durante los últimos años, la actividad comercial internacional de Colombia ha ido en aumento, por lo que es imperante considerar opciones que contribuyan con la eficiencia de su desempeño logístico para responder ante estas exigencias del comercio mundial; dentro de los aspectos logísticos de un país, los puertos marítimos son un elemento fundamental que contribuyen con esta eficiencia pero es necesario considerar opciones que apoyen su funcionamiento, los puertos secos son una buena alternativa que no se ha explotado en el país.

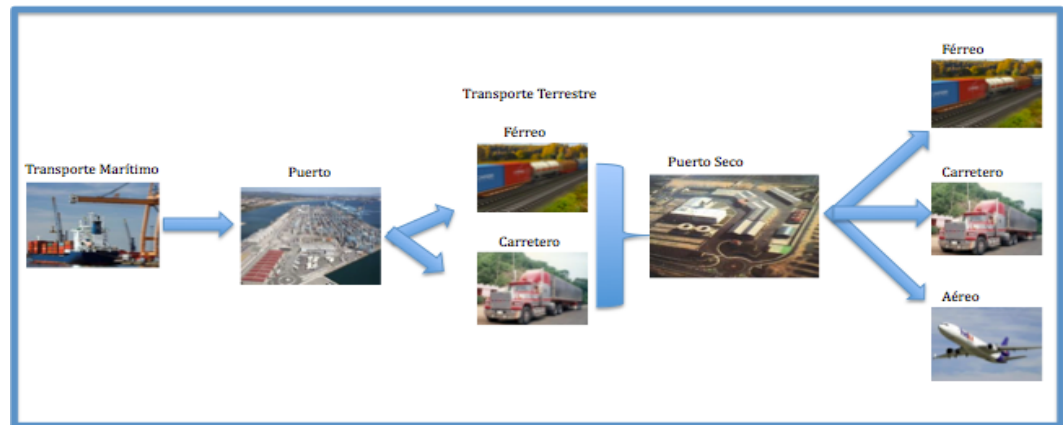
2.1 Conceptualización

Los puertos secos, llamados también Dry – Ports, terminales interiores de carga o puertos terrestres, son áreas localizadas al interior de un país que permiten desarrollar principalmente actividades de manejo y almacenamiento temporal de cualquier tipo de mercancía y contenedores, así como la gestión de trámites aduaneros.

Este concepto se ha utilizado para referirse a terminales de carga o centros de transferencia, incurriendo así en un uso erróneo del término, ya que los puertos secos o terminales interiores de carga pueden ser terminales de carga o centros de transferencia, pero estos últimos no se consideran como puertos secos ya que no se realizan actividades aduaneras.

A continuación podemos observar un esquema del funcionamiento de un puerto seco:

Gráfico 7 Funcionamiento puerto seco



Fuente: Propia

Esta modalidad surge de la necesidad de conectar los puertos marítimos con el interior del país, esto con el fin de ser utilizadas como áreas de apoyo a la operación de los puertos marítimos y lograr una reducción en los costos del transporte de mercancía facilitando su importación y exportación.

Con el paso del tiempo, la urbanización se ha ido extendiendo alrededor de los puertos, limitando las posibilidades de crecimiento de los mismos y la capacidad de operar como exige el mercado internacional, es por esto que nace como alternativa la creación de puertos denominados secos por encontrarse el interior del país como soporte a la operación de los puertos marítimos.

Según el Estudio de Factibilidad del Potencial de Desarrollo de Puertos Secos en la Región del Occidente Colombiano realizado por el Consejo Regional de Planificación [Corpes], los puertos secos tienen distintos niveles de operación, su nivel depende del área de influencia y el tamaño de los centros urbanos que se

encuentren cerca a él, la siguiente clasificación se realizó tomando como base los diferentes puertos secos existentes en Europa:

- Pequeña escala: manejan volúmenes de carga entre 100 y 200 toneladas por día y en bodega llegan a manipular hasta 20 toneladas, el uso de las áreas de consolidación puede no utilizarse, requieren de una mano de obra de aproximadamente 5 trabajadores y se encuentran cerca de ciudades con población cercana a 50.000 habitantes.
- Mediana escala: manejan volúmenes máximos de 2.000 toneladas por día y en bodega operan entre 400 y 600 toneladas, pueden ser semi-automatizados, requieren entre 30 y 60 trabajadores y se encuentran ubicados cerca de ciudades con una población entre 100.000 y 300.000 habitantes.
- Gran escala: maneja volúmenes entre 3.000 y 5.000 toneladas diarias y en bodega manipulan entre 700 y 1.200 toneladas por día, es automatizado, cuenta con bandas transportadoras, cargadores, elevadores hidráulicos, grúas para contenedores y carga pesada, patios para contenedores y trailers y se encuentran ubicados cerca a ciudades con una población de más de un millón de habitantes.

2.1.1. Características

Los puertos secos se caracterizan por que complementan la actividad logística de un puerto marítimo, al ofrecer servicios de almacenamiento, distribución, nacionalización y distintas labores aduaneras, óptimas, efectivas y dinámicas, con el fin de facilitar el flujo eficiente de la mercancía hasta su destino final sin incurrir en inversiones adicionales en cuanto a costo y tiempo.

Al complementar la actividad de los puertos marítimos comportándose como una extensión de estos hacia el interior, por un lado mejoran la prestación del servicio al interior del país y por el otro favorecen en la modernización del transporte y la mejora del mismo al contribuir a la especialización de las actividades portuarias.

La intermodalidad es otra característica, que ofrece la posibilidad de combinar distintos modos de transporte haciendo que este servicio se preste de una forma más ágil, flexible, fiable y eficiente.

La ubicación geográfica es un factor importante en relación a los puertos secos, estos se deben ubicar cerca a las áreas de producción y consumo, generalmente ciudades principales en donde se centra la mayor parte de la producción nacional.

Adicional a lo anterior, es importante que se encuentre en un lugar donde exista un excelente acceso a carreteras, líneas férreas, infraestructura aeroportuaria y en lo posible a ríos navegables, esto con el fin de garantizar una distribución eficiente al interior del país de la mercancía que entra por medio de los puertos marítimos, paralelo a lo anterior también debe tener acceso a servicios públicos (acueducto, alcantarillado, electricidad y comunicaciones) necesarios para ofrecer un excelente servicio y asegurar un funcionamiento normal del puerto seco.

Estos puertos deben contar con la infraestructura necesaria para responder apropiadamente a los requerimientos del comercio marítimo y es por esto que deben aliarse con las entidades encargadas de realizar las diferentes labores aduaneras, de inspección y demás actividades involucradas en los procesos de exportación e importación de la mercancía con el fin de que esta pueda continuar su trayecto, en el menor tiempo posible y sin ningún inconveniente.

El marco jurídico e institucional en el cual se enmarca el puerto seco es un elemento fundamental a tener en cuenta para que este funcione correctamente y

garantice el máximo de los beneficios que pueden ser ofrecidos a sus usuarios; debe estar entonces alineado con la legislación nacional y los distintos acuerdos adquiridos por Colombia referentes al sector transporte.

2.1.2. Servicios ofrecidos

Los puertos secos al funcionar como una extensión de un puerto marítimo se caracterizan por recibir mercancía que tenga como destino o se genere en una ciudad interior, los contenedores que arriban llegan sin que se les hayan realizado las respectivas inspecciones aduaneras o los trámites documentales necesarios para su entrada o salida.

Dentro de los servicios que debe ofrecer un puerto seco para ser competitivo encontramos:

- Trámites aduaneros (inspecciones fitosanitarias, nacionalización, almacenamiento bajo vigilancia de mercancías, manejo de información y documentos como: Bill of Landing, documento de transporte multimodal, certificados de origen, de sanidad, de preembarque y demás documentos aduaneros).
- Certificación de contenedores.
- Operaciones de consolidación y desconsolidación de la carga.
- Transbordos e intercambios de contenedores.
- Cargue y descargue de contenedores.
- Almacenamiento temporal: es importante resaltar que es únicamente temporal, ya que si se extiende el tiempo de almacenamiento disminuye la capacidad del puerto, el almacenamiento va directamente relacionado con las operaciones de consolidación, desconsolidación o transferencia entre modos de transporte, este tipo de servicio puede seguir las directrices que se manejan en los puertos marítimos.

- Arrendamiento de contenedores y chasis.
- Oficinas de agentes de carga, navieros y agentes de aduana.

Un puerto seco funciona como un punto de intercambio modal donde se conectan los distintos modos de transporte para garantizar un flujo más eficiente de la mercancía dentro del país, por lo que es necesario que este cuente con los terminales terrestres, férreos, aéreos y/o fluviales necesarios para distribuir la mercancía proveniente del puerto marítimo.

La coordinación y comunicación entre los actores al interior de un puerto seco es muy importante, por lo que es necesario contar con un sistema de información eficiente y un sistema de seguridad confiable; este sistema de información además de conectar a los prestadores de servicio al interior del puerto seco con los usuarios, debería enlazarse con el puerto marítimo más cercano con el fin de coordinar el transporte marítimo de la mercancía a exportar o la conexión con el transporte terrestre de la mercancía importada

Adicionalmente, ofrecen servicios bancarios, de seguros, básicos de cafetería y restaurante.

2.2. Modelo de Puerto Seco en Colombia

2.2.1. CENCAR (Compañía Central de Carga)

El proyecto de construir un puerto seco o terminal interior de carga en Yumbo se creó con el fin de contar con una extensión del puerto de Buenaventura al interior del país, éste se ubicaría al interior de las instalaciones Cencar, una central de transporte pesado situada al norte de Cali, y llegaría a manipular alrededor de

800.00 toneladas de carga tanto de importación como de exportación (El Tiempo, 1998).

Para el desarrollo del proyecto se cuenta con un área de 550.000m², de este total se han construido 200.000m² donde se ubican las oficinas, bodegas y patios de contenedores (El Tiempo, 1998).

La creación del puerto seco en Cencar tenía como objetivos: por un lado optimizar el movimiento de carga tanto en el departamento del Valle como a nivel nacional, teniendo en cuenta que el manejo de contenedores se realizaría en el puerto seco para agilizar las operaciones, gracias a su ubicación estratégica y su cercanía con el puerto marítimo de Buenaventura y por el otro la reducción de costos en las operaciones de comercio exterior y la mejora en eficiencia de los diferentes trámites aduaneros que se llevan a cabo en Buenaventura.

El proyecto de Cencar no se consolidó y en la actualidad funciona como un terminal de carga mas no como un puerto seco, actualmente su principal función es de almacenamiento bajo la modalidad de espera durante la operación, es decir que la permanencia de la mercancía (contenedores) es mínima dentro de las instalaciones.

2.2.2. Buga

En el año 1995 nace un proyecto liderado por la Alcaldía de Buga y la Cámara de Comercio, en donde se plantea la posibilidad de construir un puerto seco con el fin de crear nuevas actividades económicas y reducir el tránsito en las carreteras de camiones hacia y desde el puerto marítimo, lo que disminuiría los precios del transporte y por ende fomentaría el comercio exterior, a su vez buscaba promover una mayor eficiencia en el manejo de carga al ahorrar tiempo y recursos de los propietarios de la carga, quería también impulsar el desarrollo tanto de las Zonas

Francas del Pacífico y Palmaseca como del transporte multimodal en el Corredor Exportador de Pacífico Colombiano y adicionalmente pretendía descongestionar el puerto marítimo e incrementar la eficiencia en las operaciones portuarias del puerto de Buenaventura.

Con el fin de obtener los beneficios planeados se realizaron varios estudios de factibilidad por instituciones como el Consejo Regional de Planificación, donde se evaluaron aspectos, económicos, operativos, legales, entre otros.

A 2010 este continuaba siendo tan solo un proyecto sin definir y sin el apoyo necesario por parte de las fuerzas de los sectores público y privado.

En el año 2011 se conoce por parte del presidente encargado de la Cámara de Comercio de Buga, José Hebert Arango, que el lugar en donde se planeaba construir el puerto seco, carecía de una licencia para el uso del suelo, ya que un sector del lote se encuentra ubicado sobre una zona de vocación agrícola.

Para el 2012 el diario El Portafolio publica un artículo titulado “Buga quiere tener puerto seco que sería zona franca”, incurriendo así en una contradicción ya que son dos términos que se deben manejar por separado cada uno tiene objetivos distintos, por un lado la zona franca es una zona especial aduanera la cual promociona preferencias en el momento de la nacionalización de la mercancía, se habla de ella como un país distinto al que se encuentra ubicado físicamente regida bajo una legislación diferente, su objetivo es incentivar exportaciones, atraer inversión extranjera directa y diversificar la oferta de productos exportables, entre otros (Granados, 2003).

Como se ha mencionado anteriormente, un puerto seco es una zona especial donde se realizan distintas labores aduaneras con el fin de promover un flujo más eficiente de mercancía e información para los puertos marítimos.

El proyecto se encuentra situado en el municipio de Guadalajara de Buga, ubicado en la zona centro del Departamento del Valle del Cauca, a 74 Km. de Santiago de Cali y 126 Km. del Puerto de Buenaventura, específicamente en el cruce de la doble calzada Buga-Buenaventura y la conexión entre Buga y Tulúa; posee un área de 104.418 m², y cuenta con los equipos requeridos para el manejo de contenedores y carga general y con una capacidad para almacenar 538 contenedores, adicional a lo anterior, puede llegar a almacenar 96.000 kilos en patios y 93.000 kilos en cubierta y bodegas, según estimaciones realizadas el puerto seco podría atender 56 camiones por día, un promedio de 80 contenedores (El Tiempo, 2001).

El puerto cuenta con un esquema organizacional compuesto por las siguientes áreas de gestión: Operación del depósito público, centro de informática y conexión con la DIAN, gerencia administrativa y financiera, seguridad, calidad ambiental y operaciones de las autoridades aduaneras, Policía Antinarcóticos y controles fitosanitarios.

A pesar de reconocer que es un proyecto importante, de gran impacto para la logística del país, y después de haber realizado varios estudios que estiman que la ejecución del mismo costaría alrededor de 115 millones de dólares (Portafolio, 2012), aún continúa con un futuro incierto.

Su ejecución se puede ver comprometida en parte por otros proyectos de infraestructura como lo son el mejoramiento de la carretera Ibagué - Armenia, la segunda calzada Cartago - Cali, la rehabilitación de las líneas férreas de La Tebaida - La Uribe y Buenaventura - Cali y Medellín, la construcción del nuevo puerto de Tribuga, la profundización del canal de acceso a Buenaventura y la construcción de un puerto seco en La Tebaida, entre otros (Consejo Regional de Planificación CORPES, 1996).

2.2.3. La Tebaida

El 2 de marzo de 1993 se crea una sociedad llamada “Promotora de Infraestructura para el Comercio Exterior S.A. [Prominex S.A.]” con el fin de ejecutar y operar la Zona Franca Industrial de Bienes y servicios, en octubre del 2002 esta zona inicia operaciones bajo el nombre de Zona Franca del Eje Cafetero y posteriormente el 15 de enero de 2010 comienza a operar el Terminal Férreo Multimodal de La Tebaida.

Luego de la creación de Prominex S.A., Ricardo Arcila Giraldo, gerente encargado de la sociedad, menciona como objetivo a mediano plazo la creación del Terminal Interior o Puerto Seco del Quindío (Galvid, C.A, 1996); para esto la sociedad compró y adecuó un lote de 201.000m².

Actualmente es el único proyecto viable para ejecutar el primer puerto seco en Colombia, esto debido a su cercanía a ciudades como Pereira, Armenia, Manizales, Bogotá, Medellín y el Valle, las cuales constituyen sectores industriales importantes y albergan grandes empresas que pueden ser buenos prospectos de clientes para el puerto¹.

Se encuentra sobre la carretera Panamericana, por la que según el Ministerio de Transporte circulan aproximadamente 4.200 vehículos con carga de comercio exterior, cuenta con una carretera que conecta a la Tebaida con el pacífico específicamente con Buenaventura sin tener que descargar la mercancía en Cali, se encuentra a 1Km del aeropuerto el EDEN y tiene acceso al servicio férreo hacia y desde Buenaventura.

Está situada a 274 Km. de Buenaventura y a 234 Km. de Puerto Salgar, este último le permite el acceso al río Magdalena

¹ Comparar: Anexo 1.

El tema de la construcción del puerto seco en La Tebaida lleva alrededor de 15 años y a pesar de que se tiene la estructura y la idea en general consolidada no se ha ejecutado aún.

Desde sus inicios se habló de esta infraestructura como un centro de consolidación de carga, bajo la modalidad de plataforma crossdocking, donde se realizarían todas las inspecciones necesarias (antinarcóticos, DIAN, ICA, etc.) y demás trámites aduaneros de la carga para ser enviada posteriormente al puerto de Buenaventura, al Terminal de Carga de Buenaventura o a Aguas Dulces; inicialmente la propuesta apunta a manejo de contenedores y a futuro manejo de carga granel (Anexo 1).

Al igual que en el caso de Buga, entidades como el Concejo Regional de Planificación realizó diferentes estudios para evaluar la factibilidad del proyecto, dentro del Estudio de Factibilidad del Potencial de Desarrollo de Puertos Secos en la Región del Occidente Colombiano (1996) se evaluaron dos escenarios distintos para ver los impactos de este proyecto para el país.

Dentro del primer escenario denominado modular, se habla de su construcción por módulos de 300.000 toneladas, lo que sería viable si como lo dice el estudio:

Su índice de utilización es elevado desde el comienzo, administrando en el primer año de operación 150.000 toneladas de carga, en el segundo 225.000 toneladas y en el tercero 300.000 toneladas; este escenario permite la adición anual de módulos que incrementen su capacidad año a año en por lo menos 100.000 toneladas.(Consejo Regional de Planificación CORPES, 1996)

Lo anterior con el fin de garantizar la viabilidad, sostenibilidad y la generación de utilidades del proyecto.

En el segundo escenario designado como de escala fija, se establece que la construcción del puerto desde su inicio debe ser a su máxima capacidad, para poder obtener un resultado positivo en este escenario es necesario que el puerto utilice la capacidad instalada desde el comienzo es decir que en el primer año administre por lo menos 600.000 toneladas, una posibilidad alejada de la realidad, ya que teniendo en cuenta que el concepto de puerto seco no es tan utilizado y que se puede decir que ha sido relegado debido a la poca atención que han recibido todos los proyectos existentes, las empresas pueden no pensar en este puerto como alternativa para sus negocios a menos de que sea una parada obligatoria antes de entrar al puerto de Buenaventura.

Tanto para el proyecto de Buga como el de La Tebaida se incluyó en los estudios realizados, los ahorros en el costo del transporte al llevarlo a cabo vía férrea, concluyendo que el puerto seco de La Tebaida lograría ahorros mayores ya que Buga cuenta con una geografía montañosa que reduce las ventajas comparativas del tren, mientras que La Tebaida cuenta con un mayor tramo del recorrido plano.

Por lo anterior, sumado a la cercanía de La Tebaida a Bogotá, lo que llevaría a capturar la mayoría si no la totalidad del mercado de la capital, se torna más viable en este momento la construcción del puerto seco de La Tebaida y no el de Buga, mientras el uso de este tipo de infraestructuras se hace más conocido y sea utilizado como es esperado, ya que la competencia entre ambos en sus inicios no sería un factor positivo y podría llevar a la quiebra de alguno por la necesidad de acoger el total del volumen de mercancía transitado por la región para sobrevivir.

La idea actualmente es consolidar la proyecto de La Tebaida con el fin de que este sirva como modelo de los demás proyectos existentes y de los nuevos que se creen a futuro.

2.2.4. Impactos de los puertos secos en Colombia

2.1.4.1 Ambiental

En la creación de un puerto seco resulta primordial promover el cumplimiento de estándares de eficiencia, no solo en desarrollo de los procesos y servicios propios del puerto, sino en procesos ambientales que garanticen no solo la mejora en competitividad sino la protección del medio ambiente y el óptimo uso y mantenimiento tanto de las instalaciones como de los recursos naturales al servicio público.

Si bien es cierto, un puerto seco aumenta el flujo de transporte en la zona en donde se encuentre, incrementa las emisiones de CO₂ (dióxido de carbono) y eleva los niveles de contaminación auditiva y de basuras, estos impactos ambientales negativos son menores en comparación a los que se generan en un puerto marítimo, en donde adicional a lo anterior se genera: destrucción del hábitat, posibles derrames en el mar de contaminantes como petróleo en las descargas, la alteración de las aguas naturales por cambios en la composición química y circulación de la misma y liberación de contaminantes naturales entre otros.

Así pues, resulta necesario elaborar proyectos ambientalmente amigables conociendo las regulaciones no solo locales sino nacionales e internacionales y además buscar una localización estratégica en donde los impactos ambientales se vean reducidos de manera significativa.

La creación de varios puertos secos en Colombia ubicados de manera estratégica y relacionada directamente con las grandes ciudades, no solo responderían de manera eficiente a las exigencias del comercio exterior, también generarían impactos ambientales positivos e incentivarían la creación de políticas ambientales sostenibles.

Paralelo a lo anterior se obtendrían beneficios en temas de infraestructura en la región donde se ubiquen, por medio en parte de la disminución de tránsito pesado en las ciudades, lo que constituiría una solución frente a las precarias condiciones de movilidad y la deficiente malla vial de algunas ciudades y a su vez lograría una reducción significativa en los índices de contaminación ambiental.

Un puerto seco representa una excelente oportunidad y fortaleza no solo a nivel competitivo y de modernización para el país sino también para el contexto social y ambiental; pero esto se dará solo si se desarrolla como plataforma estratégica, con la cooperación público privada y la innovación sostenida a largo plazo como fundamento de desarrollo.

2.1.4.2. Político y Social

En los últimos años dentro de los planes de crecimiento económico y comercio exterior establecidos para Colombia, se ha propuesto la suscripción e implementación de tratados de libre comercio, los cuales representan desafíos para el país y su infraestructura. Así pues, resulta necesaria la articulación del sector privado y público para crear soluciones a las evidentes debilidades en infraestructura del país.

Para lograr transformar las debilidades en infraestructura en verdaderas fortalezas, es necesario incentivar un fortalecimiento institucional y una coordinación entre entidades públicas y privadas que permita ejercer funciones de regulación, planeación, supervisión y control de manera oportuna y eficiente.

Así mismo es necesaria una actualización normativa nacional, con el fin de generar políticas a largo plazo que vayan más allá de un periodo electoral y

permitan iniciar procesos de especialización y fortalecimiento con el objetivo de avanzar junto con el sector privado en un desarrollo ordenado y eficiente.

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente es necesario fortalecer la institucionalidad y el marco regulatorio para implementar modelos portuarios, más específicamente modelos de puertos secos que permitan reducir el impacto en la capacidad y la eficiencia operacional de las instalaciones portuarias y el desarrollo social e integral de las ciudades.

Los puertos secos buscan generar impactos sociales positivos, como la mejora en los niveles de empleo y productividad de la región donde se ubican, su creación genera nuevas actividades económicas que requieren de recursos humanos para ponerlo en funcionamiento, a su vez al administrar eficientemente la carga y reducir los costos del transporte mejora el nivel de competitividad de los productores y comerciantes de la región.

2.1.4.3. Económico

En Europa y algunos países de Latino América los puertos secos se han desarrollados como plataformas de apoyo frente a las limitaciones de los puertos marítimos, creando una interacción entre ambos puertos con el objetivo de que exista una eficiente distribución de mercancías hacia y desde el interior del país, lo que es posible contando con una adecuada comunicación entre el puerto marítimo y el puerto seco así como una sincronizada operación de transporte.

Los impactos económicos positivos estarán dados a partir de la buena concepción del puerto seco como proyecto, en este sentido un puerto seco traerá beneficios para: los usuarios, los transportadores, los operadores y la región, solo si se logra consolidar y armonizar los procesos internos y externos de manera eficiente.

Si bien es cierto que un puerto seco representa un eslabón más en las cadenas de transporte de las mercancías entre el origen y el destino, lo que significa un aumento en el costo, el puerto seco debe generar ahorros significativos en aspectos como: costos de transporte, trámites aduaneros, tiempos de espera y almacenamiento y manejos logísticos para compensar el dicho aumento.

La disminución en tiempos de espera en trámites aduaneros genera una reducción del costo marginal de mantener la carga inmovilizada durante largas jornadas, lo mismo ocurre con el costo incurrido en almacenamiento por demoras en trámites.

Otro impacto económico importante se generaría para los transportadores, dentro de los beneficios obtenidos encontramos: la reducción de sus costos de operación, la posibilidad de crear bolsas de carga con el fin de eliminar o disminuir el transporte de contenedores vacíos y la descongestión del tráfico en puertos marítimos evitando las filas que se forman en la entrada y salida de estos.

En relación a la región en donde se encuentra el puerto seco, los impactos económicos estarían dados por un mejor acceso al comercio internacional, generación de empleo en la zona, fomentaría el turismo y atraería inversión extranjera para la región.

Para finalizar, debemos mencionar que adicional a lo anterior, otro impacto económico importante que tiene un puerto seco para Colombia es ser un factor acelerador de modernización portuaria; esta plataforma permitiría aumentar la competitividad del país frente a los mercados internacionales e iniciaría un proceso de integración regional, articulando en un solo lugar los servicios aduaneros y logísticos.

CAPITULO 3: SITUACIÓN ACTUAL PUERTO SECO LOS ANDES EN CHILE

Chile se ha convertido en un modelo de gestión logística para Latinoamérica en cuanto a crecimiento, estabilidad y competitividad a nivel internacional, tiene una larga trayectoria en el manejo de puertos y actualmente cuenta con un puerto seco: Los Andes, el cual ha demostrado un gran desempeño generando grandes beneficios para el país; lo que lo convierte en un buen referente para la inclusión de este tipo de puertos en Colombia.

El Puerto Seco de los Andes, conocido en Chile como Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria S.A. (PTLA) fue constituido el 14 de abril del 2005, posteriormente el Ministerio de Obras Públicas de Chile le entregó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación del proyecto a la empresa española Azvi Chile S.A.

Según sus creadores, el diseño, construcción, conservación y explotación de las obras al interior del puerto, tienen el fin de permitir que se encuentren en un solo lugar las funciones públicas y privadas relacionadas con el control aduanero y fitozoosanitario de la mercancía importada o de exportación que cruza el paso fronterizo Los Libertadores, el cual comunica vía terrestre a Chile con Argentina y el resto de MERCOSUR.

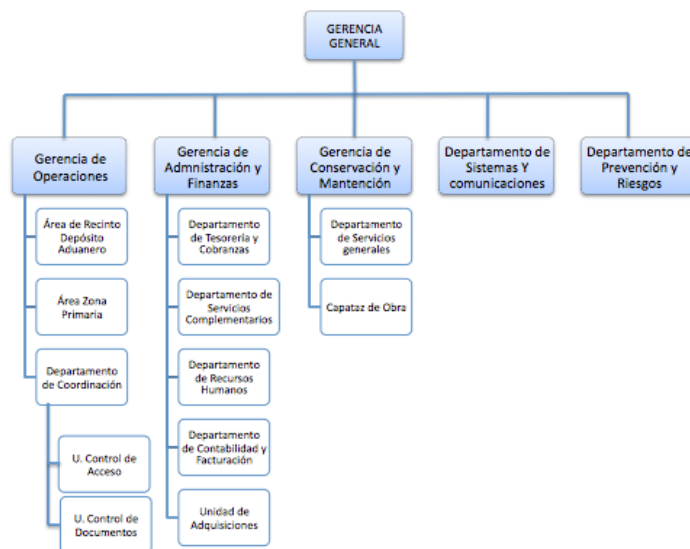
“El Puerto Terrestre Los Andes alberga las instalaciones donde realizan su actividad fiscalizadora el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y la Secretaría Regional Ministerial de Salud. A esta fiscalización están afectas todas las mercancías que se importan o exportan a través del Paso Los Libertadores.”(Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria).

De la mercancía que debe pasar obligatoriamente a ser inspeccionada el SAG inspecciona el 85%, el SNA el 5% y la Secretaría Regional Ministerial de Salud el 10%, valores aproximados (Servicio Agrícola y Ganadero, 2011).

Según un estudio realizado por la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas del Gobierno de Chile muestra que para el 2012 el tiempo promedio de inspección en el mes de febrero fue de 13 minutos para camiones con carga general, 42 minutos para camiones con carga granel y 17 minutos para camiones con carga peligrosa (Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, 2012).

Paralelo a lo anterior su estructura organizacional está compuesta por la Gerencia General y 5 áreas como lo vemos en la siguiente gráfica:

Gráfico 8 Estructura organizacional Puerto Terrestre Los Andes



Fuente: Propia

El servicio al cliente es un elemento fundamental en el desarrollo de las actividades diarias del puerto, cuentan con formularios especiales disponibles al

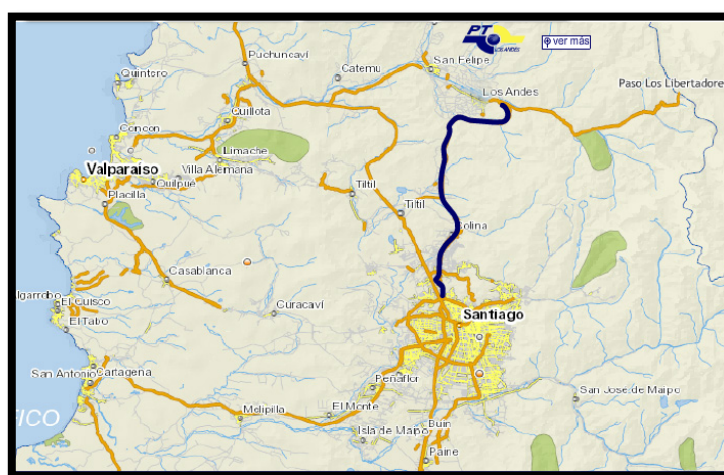
público para realizar cotizaciones y consultas de los servicios prestados, las repuestas tardan no más de cinco días hábiles en ser comunicadas al cliente.

Otro elemento importante son las prácticas de seguridad para los usuarios, por lo que cuentan con un manual con recomendaciones y formas de proceder en caso de emergencia².

3.1. Ubicación

Se encuentra ubicado en el sector conocido como el Sauce, sobre la carretera Los Libertadores en la comuna de los Andes; se conecta con el paso fronterizo Los Libertadores, el puerto de Valparaíso, el puerto de San Antonio y la ciudad capital de Chile, Santiago; cuenta con aproximadamente 24 hectáreas:

Gráfico 9 Ubicación Puerto Terrestre Los Andes

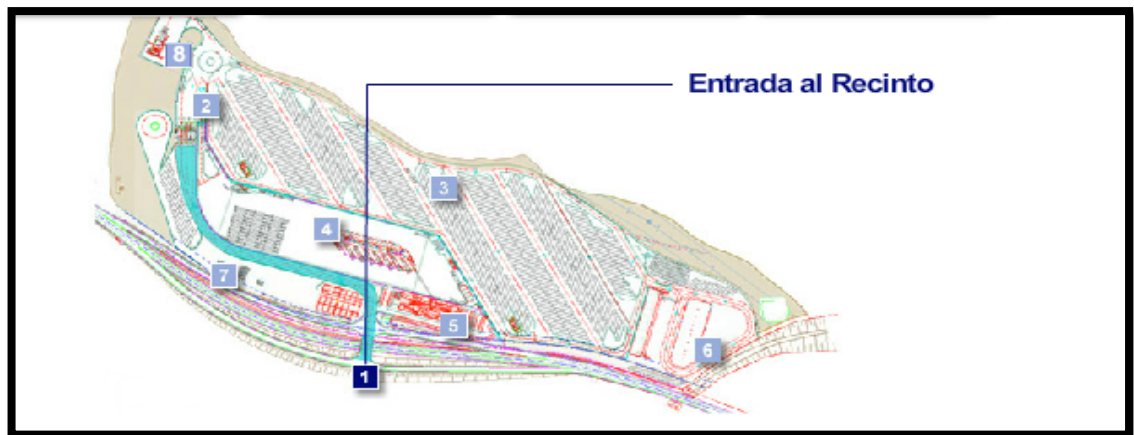


Fuente: (Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria, 2011)

² Para más información: Puerto Terrestre Los Andes. (n.d.). From Prácticas de seguridad: <http://www.ptla.cl/pdf/practicas.pdf>

3.2. Infraestructura

Gráfico 10 Instalaciones Puerto Terrestre Los Andes



Fuente: (Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria)

Los siguientes números se encuentran relacionados con los establecidos en el gráfico anterior:

1. Entrada.
2. Control de Acceso: Corresponde a oficinas de acceso al puerto, en las cuales se realiza el control de la entrada y salida de los vehículos de transporte y la documentación correspondiente.
3. Estacionamiento vehículos de carga: En este sector se estacionan aquellos vehículos en espera de trámites o inspección; cuenta con 498 espacios de estacionamiento, más 48 estacionamientos en el pre-andén, 68 en el recinto del depósito aduanero y 13 en el sector de cargas peligrosas.
4. Zona de andenes: En este sector se realiza la inspección de las cargas por los organismos fiscalizadores, se encuentran dotados tecnológicamente y cumple con todas las exigencias sanitarias requeridas cuentan con una altura de 4,5 metros y un ancho de 4 metros.
Existen 25 andenes, divididos en 5 tipos: para estiba lateral (5), para estiba lateral hermético (2), para estiba trasera (14), para cargas a granel (2) y para cargas peligrosas (2).

5. Edificio administrativo: Se encuentran las oficinas de la sociedad concesionaria, de los servicios fiscalizadores, de las agencias de aduana y de empresas de transporte.

Gráfico 11 Edificio Administrativo



Fuente: (Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria)

6. Recinto de depósito aduanero: Sector destinado al almacenamiento de las mercancías de importación, exportación, y otras destinaciones aduaneras.

Gráfico 12 Depósito Aduanero



Fuente: (Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria)

7. Zona Comercial: Se encuentran ubicados los servicios destinados al público en general como: bancos, casas de cambio, servicio de alimentación entre otros.

8. Cargas peligrosas: Sector especializado para la atención operativa de las mercancías de carácter peligroso.

3.3. Servicios Ofrecidos

El Puerto Terrestre de Los Andes cuenta con un Manual de Operaciones y Servicios donde se establece que los servicios se encuentran divididos en tres categorías: servicios básicos comerciales, servicios básicos no comerciales y servicios complementarios, a continuación se encuentra una descripción de cada uno.

Dentro de los servicios básicos comerciales encontramos:

- Servicio de estiba y desestiba de carga: este servicio consiste en programar, ejecutar y controlar las actividades relacionadas con las operaciones de movilización de carga en los vehículos de transporte.
- Servicio de almacenamiento: este servicio hace referencia a la custodia que se brinda a la carga de importación, u otra destinación aduanera, en los lugares de depósito asignados, hasta su entrega a los consignatarios o a quienes sus derechos representen.
- Servicio de reembalaje: este servicio consiste en disponer las facilidades necesarias en caso que el dueño de la carga o su representante desee modificar el embalaje de las cargas almacenadas.
- Servicio de paletizado: este servicio consiste en llevar a cabo la actividad necesaria para unitarizar carga general fraccionada, acomodando los bultos sobre tableros o pallets con el objeto de obtener una sola unidad de carga para efectos de su permanencia en almacenamiento.
- Otros servicios básicos comerciales son: servicio de estacionamiento para público en general, servicio de arriendo de oficinas para despachadores de aduana y empresas de transporte, servicio de provisión de área para servicio de comunicación, servicio de transporte público, servicio de consolidación y desconsolidación de contenedores

Servicios básicos no comerciales:

- Servicio de provisión y mantenimiento de señalética: consiste en disponer y mantener en buen estado todos los elementos de señalización o información que sean necesarios y estén asociados a la operación del recinto del puerto terrestre.
- Servicio de vigilancia y control: este servicio consiste en proveer personal de guardias especializados, encargados de la labor de vigilancia y del control en el puerto terrestre.
- Otros servicios básicos no comerciales son: servicio de conservación de las obras, servicio de aseo, servicio de provisión de servicios higiénicos, servicio de control de ingreso/egreso de vehículos, áreas de estacionamiento para transporte público, servicio de control en zona de aparcamiento y Andenes, servicio de abastecimiento de agua potable y servicio de mantenimiento de áreas verdes.

Por último encontramos los servicios complementarios, dentro de los cuales están:

- Servicio de sellado de camiones y/o contenedores: este servicio consiste en la provisión y colocación de sellos de seguridad a los vehículos de transporte o a los contenedores que son atendidos en el puerto terrestre y que como resultado de alguna inspección llevada a cabo por algún organismo fiscalizador.
- Otros: servicio de permanencia de vehículos en áreas no programadas, servicio de admisión de vehículos menores, servicio de enrolamiento de vehículos de transporte, áreas para servicios financieros, servicio de certificación y legalización de documentos.

3.4. Volumen de carga movilizado

Para el 2012 ingresaron al puerto seco 108.535 camiones con carga de importación, 0,4% menos que para el año 2011; con respecto a la carga de exportación ingresaron 41.645 camiones, reflejando una disminución del 7,1% con respecto al año anterior; ambas operaciones de comercio exterior suman cerca de dos millones de toneladas al año.

Según el documento “Memoria año 2012” generado por el Puerto Terrestre Los Andes, por concepto de prestación de servicios se evidenció un incremento en el año 2012 del 14.5% en los ingresos generados con respecto al año anterior, para el 2012 los ingresos fueron \$11.649.383.835 (pesos chilenos), lo que equivale aproximadamente a \$45.211.708.260 pesos colombianos.

3.5. Impactos de los puertos secos en Chile

3.5.1. Ambiental

Según la Declaración de Impacto Ambiental del Puerto Terrestre Los Andes emitida en el 2005 por Arcadis Geotecnica, el proyecto desde sus inicios acogió dentro de sus bases, el cumplimiento de la legislación ambiental y su objetivo de contribuir con la comunidad de Los Andes al instaurar programas para descongestionar y descontaminar la ciudad.

El Grupo Azvi, donde encontramos la empresa Azvi Chile S.A. concesionaria del proyecto, cuenta con Sistemas de Gestión Ambiental certificados por la Asociación Española de Normalización y Certificación [AENOR], estos sistemas involucran a toda la organización en su objetivo de estar comprometidos con la protección del medio ambiente.

Desde las etapas de construcción hasta el día de hoy que se encuentra en funcionamiento, se ha pensado en reducir los impactos ambientales generados por la creación de proyectos de este tipo, prevenir la contaminación tanto del aire como auditiva y desarrollar mejoras ambientales.

El puerto terrestre está construido a 6Km. del radio urbano con el fin de disminuir la contaminación auditiva y cuenta con una planta de tratamiento de aguas servidas utilizada para el riego de los jardines existentes al interior, esta planta ayuda a mejorar la calidad de vida de los habitantes y la manera en la cual se elimina este tipo de aguas al río Aconcagua.

Paralelo a lo anterior, con respecto al manejo de los efluentes líquidos generados por el proyecto se realizan actividades de monitoreo semestrales y a su vez se cuenta con un plan de control de emergencias contra derrames líquidos durante la acumulación y conducción de los efluentes, desperfectos en las bombas y/o tanques.

Frente a los desechos y basuras generadas por los vehículos, el puerto cuenta con reglamentos internos donde establecen normas de prevención y seguridad, es importante que dentro del reglamento se encuentre contenidas las regulaciones establecidas por el Servicio Agrícola Ganadera.

Sumado a lo anterior el puerto cuenta con un servicio de aseo el cual tiene como objeto mantener libre de escombros, residuos basura toda el área del puerto.

Adicionalmente, el puerto cuenta con un procedimiento de incineración de sustancias contaminadas o en mal estado, generadas en las áreas de inspección, depósitos y/o los estacionamientos.

3.5.2. Social

La construcción de este Puerto Terrestre ha traído beneficios para la ciudad de Los Andes donde se encuentra ubicada, ya que antes de su creación, el proceso en la Aduana y en distintas dependencias de la ciudad de Los Andes, generaba molestias tanto para los residentes como los usuarios debido a la congestión y demoras innecesarias sumado a la división de los procesos por el sector; una vez puesto en marcha el proyecto, por un lado se logró reunir en un solo lugar los tres servicios públicos: el Servicio Nacional de Aduanas, el Servicio Agrícola y Ganadero y la Secretaría Regional Ministerial de Salud, facilitando el control fronterizo de la carga y sus inspecciones respectivas, y por el otro contribuyó a la creación de nuevos empleos para la comunidad.

El Puerto Terrestre a 2008 generaba alrededor de 169 puestos de trabajo directos de los cuales 139 se encuentran en el área operativa y 102 puestos de trabajo indirectos en contratos de prestación de servicios (Tribunal de defensa de la Libre Competencia, s.f.).

Este proyecto significa para la comunidad una restructuración tanto de su actividad productiva principal como vial, lo que contribuye al desarrollo urbano de la zona al contar con un polo de desarrollo importante en el transporte de carga internacional.

3.5.3. Económico

El Puerto Terrestre Los Andes ha logrado mejorar la conectividad de los países cercanos a la zona donde se ubica, facilitando el transporte de carga internacional dirigida a los países del Atlántico, o que ingresan a los puertos de Valparaíso y San Antonio.

Según el Servicio Nacional de Aduanas de Chile, el Puerto Terrestre Los Andes, es considerado como una “respuesta aduanera y logística al principal corredor bioceánico entre Chile y Argentina”; al contar con las instalaciones adecuadas para llevar a cabo su operación, ha logrado reducir significativamente los tiempos asociados a los trámites y procesos de carga y descarga de mercancía que ingresa o sale del país, debemos recordar que se encuentra ubicado en una zona por donde transita cerca del 60% de los camiones que entran y salen de Chile, por lo que su impacto ha sido notable y de gran importancia para el país mejorando así su desempeño en las actividades de comercio exterior en el mundo.

Un proyecto como éste permite alcanzar un mayor grado de integración y comunicación con los países vecinos, en este caso con Argentina. Según el Informe Estadístico realizado por el Servicio Nacional de Aduanas, para enero de 2013, “en las avanzadas³ dependientes de las aduanas de Arica, Los Andes y Punta Arenas se concentró el 84% del tonelaje movilizado en las fronteras terrestres”

De las dieciséis aduanas existentes en Chile, la que se encuentra ubicada al interior del Puerto Seco Los Andes es la quinta más representativa en cuanto a documentos tramitados con una participación del 5.5% y la cuarta en relación a la cantidad de declaraciones de importaciones tramitadas con una participación del 7.8%; lo que muestra la importancia que ha adquirido este proyecto para la gestión de trámites para la cargas internacionales.

Con respecto al paso de Los Libertadores, lugar por donde transita la carga que circula al interior del Puerto Terrestre Los Andes, se observa un aumento entre el 2011 y 2012 tanto del número de vehículos como el total de la carga que transitó por este lugar, evidenciando el buen ejercicio a nivel internacional del proyecto.

³ Haciendo referencia a los pasos fronterizo.

Tabla 19 Tráfico Terrestre Paso Los Libertadores

	Vehículos de Carga	Carga Kilos
Año 2011	164.854	3.666.159.170
Año 2012	173.859	3.947.138.759
Año 2013 (enero y febrero)	24.962	563.633.498
Total	363.675	8.176.931.427

Fuente: Propia, datos obtenidos del Servicio Nacional de Aduanas de Chile

CAPITULO 4: FORTALECIMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA PARA IMPULSAR EL COMERCIO EXTERIOR POR MEDIO DE LA INCLUSION DE PUERTOS SECOS.

La logística en Colombia debe convertirse en un motor de desarrollo y los puertos secos como se observó en el caso de Chile, se presentan como plataformas que permiten potenciar el comercio internacional de manera eficaz y elevar el nivel de competitividad, se pueden considerar como una ventaja que el país debe explotar y aprovechar.

4.1. Ventaja competitiva de los puertos secos

Dentro de los elementos principales que conforman la definición de éxito tanto de los países como los negocios encontramos la ventaja competitiva, Michael Porter es uno de los grandes expositores de este concepto y expresa que: “Las empresas crean ventaja competitiva al percibir o descubrir nuevas y mejores formas de competir en un sector y trasladarlas al mercado, lo que en último es un acto de innovación”.

La competencia hoy en día no solo se encuentra dentro del mismo país, cada día las empresas deben competir en mercados crecientemente internacionales, es importante recordar que al final las que compiten en los mercados internacionales son las empresas y no las naciones.

La competitividad es entonces la capacidad de desarrollar y sostener ventajas que le permitan mejorar constantemente la posición en que se encuentran en el mercado frente al entorno socioeconómico del que haga parte; este concepto se ha convertido en un punto de referencia que toman las diferentes organizaciones y países para profundizar en sus debilidades, fortalezas y ventajas competitivas que determinan su posición en el entorno internacional.

Michael Porter afirma que “La competitividad está determinada por la productividad”, la cual es necesaria para el desarrollo de cualquier economía y su medición se vuelve fundamental para generar progreso y orientar políticas de desarrollo.

Con el objetivo de lograr que las empresas compitan activamente y al mismo nivel que sus pares internacionales, es importante que el gobierno apoye sus estrategias globales incluyendo dentro de sus objetivos el uso eficiente de los recursos del país logrando altos y crecientes niveles de productividad, frente a lo anterior Porter (1990) menciona que “para conseguir un aumento del nivel de productividad, la economía debe estar superándose constantemente. Esto exige unas incesantes mejoras e innovaciones en los sectores existentes y la capacidad de competir con éxito en nuevos sectores”.

Si se quiere entonces mejorar y hacer de los sectores existentes elementos más competitivos para que estos logren un excelente resultado en un mercado internacional, uno de los elementos trascendentales es trabajar por mejorar la infraestructura del país y que ésta se mantenga dentro de un proceso de mejoramiento continuo, con el fin de hacer de esta una cualidad para asombrar a los mercados internacionales.

También es importante analizar la competitividad y la posición de Colombia frente a ella en el marco de referencia mundial, Porter estableció un modelo que permite determinar las ventajas competitivas de una nación y es con base en este modelo que el Foro Económico Mundial, gracias a su labor investigativa, ha creado una herramienta que permite clasificar a los países en un ranking que determina su competitividad en un entorno global llamado Reporte Global de Competitividad.

Este Reporte Global de Competitividad, se realiza actualmente sobre 144 países y se encuentra fundamentado en 12 pilares de calificación que a su vez están

divididos en los siguientes tres grupos: Requerimientos Básicos, Potenciadores de Eficiencia y Factores de Innovación y sofisticación (Foro Económico Mundial, 2013).

Tabla 20 Resultados Colombia - Índice de Competitividad Mundial

	Ranking (de 144)	Puntuación (1-7)
GCI 2012–2013	69	4.2
GCI 2011–2012 (de 142)	68	4.2
GCI 2010–2011 (de 139)	68	4.2
Requerimientos básicos (40.0%)	77	4.4
Instituciones	109	3.4
Infraestructura	93	3.4
Estabilidad macroeconómica	34	5.3
Salud y educación primaria	85	5.4
Potenciadores de eficiencia (50.0%)	63	4.1
Capacitación y educación superior	67	4.3
Eficiencia del mercado de bienes	99	4.0
Eficiencia del mercado laboral	88	4.2
Desarrollo del mercado financiero	67	4.1
Disposición tecnológica	80	3.6
Tamaño del mercado	31	4.7
Factores de innovación y sofisticación (10.0%)	66	3.6
Sofisticación en los negocios	63	4.0
Innovación	70	3.2

Fuente: Propia, datos obtenidos de Foro Económico Mundial.

Colombia se encuentra actualmente en el puesto 69 de este estudio, el pilar que hace referencia a la situación actual de la infraestructura muestra a Colombia en el puesto 93 de 144, lo cual evidencia las precarias condiciones de Colombia en este aspecto y la necesidad de enfatizar y generar reformas de mejoramiento.

Por otro lado, el análisis de la posición de Colombia en el mundo, se puede evaluar desde el índice de facilidad para hacer negocios (Doing Business)

presentado por el Banco Mundial, en el cual se clasifican 183 economías dependiendo su ámbito regular y propicio para hacer negocios.

Tabla 21 Resultado Colombia - Índice de competitividad Doing Business

Clasificación de la Categoría	Doing Business 2013 Clasificación (total economías 185)	Doing Business 2012 Clasificación (total economías 185)	Diferencia
Posición ranking	45	44	-1
Apertura de un negocio	61	65	4
Manejo de permisos de construcción	27	26	-1
Obtención de electricidad	134	129	-5
Registro de propiedades	52	53	1
Obtención de crédito	70	67	-3
Protección de los inversores	6	6	No cambio
Pago de impuestos	99	99	No cambio
Comercio transfronterizo	91	91	No cambio
Cumplimiento de contratos	154	151	-3
Resolución de la insolvencia	21	19	-2

Fuente: Propia, datos obtenidos de Informes “Doing Business” del Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional.

Colombia se encuentra en el puesto 45 de 185 países y aunque en los últimos años esta posición ha venido mejorando, es imperante establecer políticas y acciones en materia de logística e infraestructura para elevar los niveles de productividad, elevar la producción nacional, aumentar la participación y crear beneficios sostenibles dentro del mercado internacional a largo plazo.

Lo importante de este marco de referencia de Colombia frente a la competitividad global, es generar una visión de cómo se encuentra el país hoy en día en diversos

aspectos y evidenciar la necesidad de comenzar un proceso que logre fortalecer la competitividad del país y las empresas colombianas y asegurar su sostenibilidad en el largo plazo, con el fin de mejorar su proceso de internacionalización y su rol como centro de relaciones comerciales, económicas, financieras y culturales; un elemento importante para alcanzar lo anterior es la infraestructura.

La infraestructura pasa a ser entonces esa herramienta que apoya las actividades de las empresas, como lo menciona Marcela Giraldo, Gerente de producto, información y analítica de Logyca:

“Nosotros lo vemos por ejemplo como capas, la infraestructura es la primera capa facilitadora del movimiento, del flujo de producto, después viene la capa de regulación todo lo que tiene que ver con la facilitación de trámites que mueve todo el tema de flujo de información y de dinero, y después de esa capa ya vienen los procesos internos de las empresas, que tiene que ver con indicadores, mejoramiento del costo, eficiencia, servicios y todo lo demás. Pero esas dos primeras capas son transversales, facilitan que el resto de procesos se puedan dar.”

La infraestructura abarca un gran número de elementos, dentro de estos encontramos los puertos, los cuales constituyen la entrada vía marítima a nuestro país, actualmente los puertos colombianos están llegando a su máxima capacidad y no son competitivos internacionalmente.

Colombia es un país en el cual hasta ahora se está comenzando a moldear una visión marítima, y es por lo anterior en miras a contribuir con la obtención de una ventaja competitiva para las empresas de Colombia y mejorar el desempeño logístico del país, que se propone el desarrollo de puertos secos como estrategia para soportar las bases de la globalización de los sectores de la economía.

A pesar de que como lo menciona Marcela Giraldo, uno puede descongestionar puertos vía procesos más eficientes, un puerto seco al formar parte de la infraestructura vista como uno de los factores de producción que posee cada país y que forma parte de los insumos necesarios que se requieren para competir, funcionaría como un soporte físico a la internacionalización.

La construcción de puertos secos en el país como parte de la estrategia para lograr alcanzar una ventaja competitiva en el mercado internacional, trae excelentes beneficios que contribuyen con el desempeño de las empresas colombianas, entre ellos encontramos: la reducción de costos en el transporte, la descongestión del puerto marítimo que permite la especialización y el incremento en la eficiencia de las operaciones portuarias y por ende logra disminuir los costos de almacenamiento de mercancías y tiempos de espera de los barcos en el tiempo menores reduciendo así los fletes marítimos y la promoción de un sistema multimodal.

En esa medida los puertos secos bien administrados se convertirían en una ventaja para Colombia, que le permitiría destacarse y diferenciarse como una economía en constante desarrollo, competitiva no solo en la región sino a nivel mundial.

4.2. Los puertos secos como herramienta para el fortalecimiento de la competitividad del comercio exterior en Colombia

Colombia avanza en su proceso de internacionalización y sus retos para poder afrontar una economía abierta y atender las necesidades de un comercio externo que son cada vez mayores, una de estas necesidades es generar propuestas para modificar una infraestructura que no soporta las exigencias de los mercados internacionales en materia de logística, para esto es necesario que tanto el sector

público y privado como la academia generen soluciones que permitan superar el rezago que el país tiene en infraestructura y en el sector logístico.

El incremento de la competencia extranjera es una razón para que los negocios y las empresas colombianas se globalicen, por lo que la logística en Colombia debe convertirse en un motor de desarrollo y los puertos secos se presentan como plataformas que permiten potenciar el comercio internacional de manera eficaz y elevar el nivel de competitividad, por medio de instalaciones estratégicamente localizadas que faciliten la salida y llegada de toda clase de mercancías al interior del país.

Colombia en su proceso de internacionalización ha firmado o está negociando diferentes acuerdos comerciales y cada uno de ellos implica enfrentar retos importantes en términos de logística y para ello es importante reducir el rezago existente en infraestructura, se debe ser consciente que este es un proceso costoso que implica establecer un orden de prioridades, por eso la única alternativa es el excelente uso de los recursos y para ello es vital retomar la experiencia de los países en los que los puertos secos funcionan con excelentes resultados, con el fin de realizar las adaptaciones pertinentes a las plataformas de logística en Colombia.

Los tratados de libre comercio funcionan como un impulsor de la globalización, ya que crean el potencial para que el negocio mundial alcance los beneficios de una estrategia global, son fuente de motivación para que más empresas y personas se unan al fenómeno de la internacionalización y participen activamente en el comercio exterior.

El aumento del volumen de tráfico de productos que experimentan los puertos del país debido al impulso generado por los tratados comerciales firmados, los incentivos al comercio y la necesidad de entrar al mercado internacional, entre

otros factores; han ocasionado una congestión en cuanto a capacidad e infraestructura de los mismos; obstaculizando el ideal de ser un país altamente competitivo y tener un excelente desempeño dentro del mercado mundial.

Tomando como ejemplo el puerto marítimo de Buenaventura en el cual se vienen adelantando planes de expansión y de modernización⁴, proyectos de inversión y de adquisición de mejores equipos como estrategia para mejorar la competitividad y garantizar la capacidad que demanda el puerto, su respuesta frente al mercado internacional puede mejorar aún más con la inclusión de un puerto seco, que funcione como conexión con el interior del país.

Los puertos secos se perfilan como una herramienta que apoya la operación de los puertos y por ende soluciona problemas de capacidad de respuesta, incrementa niveles de competitividad del país al facilitar la operación de ingreso, despacho y circulación de mercancías dentro del país y constituyen un aporte representativo a la economía de un país, ya que “podrían reducir hasta un 35% los costos de transporte entre las ciudades interiores y los puertos” (Ibarra, 1994).

Finalmente, contribuye con la utilización de los medios de transporte de un forma adecuada y óptima, impacta positivamente el flujo en las operaciones portuarias al evitar que se presenten represamientos entre los diferentes medios de transporte e incrementan la confianza de los compradores internacionales, gracias a la eficiencia de los procesos de comercio exterior, lo que lleva a la generación de nuevos negocios.

⁴ Para mayor información: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (2013). *Información Corporativa*. Retrieved 15 de Mayo de 2013 from Plan de Modernización portuaria: <http://www.sprbun.com/informacion-corporativa/plan-de-modernizacion.php>

CAPITULO 5: RECOMENDACIONES PUERTOS SECOS COLOMBIA

Con el fin de lograr realizar un excelente trabajo al construir puertos secos en el país y obtener al máximo los beneficios que ellos ofrecen, es necesario que entidades como el Ministerio de Transporte, la superintendencia nacional de Puertos y Transporte y el Departamento Nacional de Planeación trabajen en conjunto y así constituyan una base sostenible para la creación de proyectos como este.

Adicionalmente es importante tener en cuenta las consideraciones mencionadas a continuación:

En primer lugar es primordial plantear y ejecutar un plan de desarrollo que permita la modernización de la infraestructura vial, teniendo en cuenta que es alarmante la falta de acceso terrestre y una realidad la incomunicación de múltiples comunidades alrededor del país así como la débil comunicación entre los diferentes puertos, esto con el fin de optimizar el transporte terrestre y mejorar nuestro nivel de competitividad a nivel mundial.

En segundo lugar es necesaria la generación de indicadores de evaluación y gestión, que permitan llevar seguimientos del proceso y desarrollo de cada uno de los proyectos puestos en marcha y sus diferentes mejoras, con el fin de generar cumplimiento, determinar el avance progresivo en cada uno de ellos y tomar medidas correctivas en el caso de ser necesario.

En tercer lugar es importante invertir en la investigación, creación y adecuación de puertos secos distribuidos de manera estratégica a lo largo y ancho del país, con el fin responder de manera eficiente al constante crecimiento del comercio internacional y para lo cual es necesario la intervención tanto del sector público como del privado.

En relación a lo anterior, el 15 de Abril de 2013, se emite el Conpes 3744, el más reciente sobre “Política portuaria para un país más moderno” con el objetivo de cubrir frentes relacionados con la capacidad portuaria, canales, vías de acceso y obras de protección costera, cálculo de la contraprestación aplicable a los beneficiarios de permisos portuarios y fortalecimiento del marco normativo, regulatorio e institucional del sector; este documento a pesar de mencionar que se van a desarrollar puertos secos con el objetivo de reducir el impacto en la capacidad y la eficiencia operacional de las instalaciones portuarias, no se profundiza en la manera de llevarlos a cabo, ni la forma en la que se van a determinar y/o plantear soluciones y estrategias eficientes, estructuradas de manera sólida con el fin de que se cumplan tanto en el mediano como en el largo plazo y no se vean opacas por retrasos e incumplimiento de obras.

Por último, es importante difundir en todos los sectores de la economía la información relacionada con la creación de puertos secos desde su concepto hasta los servicios ofrecidos y beneficios que estos pueden aportar a nivel general en los distintos sectores de la economía que participan en el comercio exterior.

5.1. Requerimientos para la construcción y funcionamiento de un puerto seco.

Tomando como base el Puerto Terrestre Los Andes vemos que las variables a considerar para la construcción del puerto seco son:

- Poseer una estructura organizacional sólida que cubra las distintas áreas funcionales del puerto su coadministración, contabilidad y finanzas, ventas, servicio al cliente, manejo de proveedores y entidades aliadas, sistemas, mantenimiento, etc.
- Estar regidos bajo un esquema legal fuerte y completo.

- Realizar los trámites permitentes en cuanto a gestión ambiental.
- Debe existir una participación activa de entidades gubernamentales como: antinarcóticos, DIAN, ICA.
- Contar con un terreno apto para la construcción de un proyecto de estas dimensiones, y el permiso que soporte la construcción del mismo.
- Crear manuales de: calidad, servicios, prácticas de seguridad, etc., que guíen y den parámetros a seguir a los usuarios y funcionarios en las diferentes actividades y áreas que cubre el proyecto
- Tener a disposición una planta laboral capacitada y calificada para llevar a cabo trabajos operativos y administrativos en materia logística,
- Contar con proveedores de servicios adicionales: vigilancia, aseo, bancarios, restaurantes, etc.
- Manejar un inventario de elementos necesarios para el embalaje y paletizado de la mercancía.
- Tener a disposición sellos de seguridad para sellar los contenedores con mercancía para exportar que se dirigen al puerto o mercancía consolidada dirigida al cliente final al interior del país.
- Contar con un sistema de Software y Hardware que apoyen la operación, así como demás elementos que contribuyan a facilitar el trabajo: teléfonos, impresoras, papelería, etc.
- Instalaciones fijas que soporten las actividades realizadas: edificios, patios, andenes, estacionamientos, depósitos aduaneros.
- Equipos especializados grúas, cargadores, bandas transportadoras.

5.2. Oportunidades de servicios a ofrecer

Un puerto seco es una de las alternativas que tiene Colombia para mejorar la competitividad frente a los mercados internacionales, este resultado dependerá en gran medida tanto de la infraestructura con la que se cuenta a nivel vial, fluvial, aéreo y ferroviario para afrontar procesos de integración nacional como de la

eficiencia en los servicios aduaneros y logísticos ofrecidos por el puerto a los usuarios.

Dentro de estos servicios que debería prestar el puerto seco para contar con un portafolio completo que supla a cabalidad las necesidades de los actores que intervienen en el ejercicio de comercio exterior en el país, están: servicios de trámites aduaneros, inspecciones de la mercancía, tratamientos de cuarentena para los exportadores de productos agrícola, servicios de consolidación y desconsolidación de contenedores, de transbordo e intercambio modal, de almacenamiento de carga así como diversos servicios a los usuarios como operadores de transporte y oficinas de carga.

Paralelo a lo anterior ofrecer servicios como los mencionados a continuación puede ser tanto una fuente de ingreso para el puerto seco como una forma de complementar el portafolio de servicios para atraer un número mayor de clientes: pesaje de carga, porteo, arriendo de pallets, permanencia de vehículos no programadas, legalización de documentos, incineración de carga y la prestación de servicios de mensajería.

CONCLUSIONES

Colombia atraviesa por un evidente rezago en infraestructura, logística y actividades relacionadas con el comercio exterior, es claro que existe un atraso significativo frente a las grandes economías del mundo e incluso se encuentra por debajo de algunos países de la región, como lo evidencia la posición de Colombia en el ranking del Banco Mundial y el Foro Económico Mundial en sus respectivos índices, frente a esto debemos destacar los planes elaborados por el gobierno encontrados en documentos Conpes y Planes Nacionales de Desarrollo para combatir esta situación.

En relación a lo anterior, para sobrepasar este rezago y alcanzar óptimos niveles de competitividad en materia de logística e infraestructura, debemos tener claro que no se logrará de un día para otro, es un proceso largo, que requiere de una inversión alta y de mucha constancia y trabajo, para el cual es necesario el apoyo íntegro de todos los actores directa e indirectamente implicados e interesados en este desarrollo, la cooperación público privada y el desarrollo de políticas a largo plazo que le permitan a Colombia entrar en una dinámica de crecimiento constante es un elemento fundamental para reducir la brecha actual que se evidencia en el país frente a economías más sólidas.

Dentro de este marco de rezago en infraestructura, sobresale la situación de los puertos marítimos colombianos, los cuales no son suficientemente competentes para lo que se requiere en el futuro, no cumplen las expectativas de un mercado en constante crecimiento y no aprovechan la estratégica posición geográfica del país.

Es por ello que los puertos secos nacen como la oportunidad de apoyar la modernización de la infraestructura colombiana, ofreciendo un portafolio de servicios articulados de manera tal que permitan hacer de la cadena logística un

proceso más eficiente con menores costos tanto para exportadores como para importadores permitiendo incrementar la confianza de los mercados internacionales frente a Colombia.

La implementación de puertos secos se presenta como una alternativa de soporte al mejoramiento en la infraestructura colombiana, como plataformas logísticas en donde se concentra la realización de trámites aduaneros y de inspección a mercancías en proceso de exportación o importación y la operación de actividades logísticas como de cargue y descargue de mercancías y/o contenedores, garantizando beneficios como: descongestión de los puertos marítimos, reducción de tiempos de espera y almacenamiento, disminución de costos y lo más importante calidad en los procesos y servicios que intervienen en todos los factores que hacen posible las relaciones comerciales entre países.

Es esa medida los puertos secos bien administrados se convertirían en una ventaja para Colombia en esta era de globalización, internacionalización, y libre comercio y al mismo tiempo le permitiría por un lado complementar sus políticas de logística e infraestructura y fortalecer sus métodos y procedimientos empleados para desarrollar actividades de comercio exterior, destacándose y diferenciándose como una economía atractiva en constante desarrollo y competitiva no solo en la región sino a nivel mundial.

En este sentido los puertos secos se presentan como una solución para Colombia ante la necesidad de formalizar estrategias proactivas en materia de comercio exterior, de igual manera se presentan como plataformas que permitirían articular de manera adecuada el sistema logístico nacional y cada uno de los eslabones de la cadena logística y lo más importante como herramientas de modernización, aumento en la competitividad y desarrollo de la productividad del país.

BIBLIOGRAFÍA

- AIA. (09-Noviembre-2012). *Información para extranjeros*. Retrieved 19-Abril-2013 from <http://aia.com.co/aiasa/index.php/using-joomla/extensions/templates/bee2.html>
- ANDI. (29-Junio-2012). *Costos Logísticos en Colombia representan el 22% de una operación comercial*. Retrieved 25-October-2012 from ANDI: www.andi.com.co/pages/prensa/comunicados_prensa_detalle.aspx?Id=391
- Arcadis Geotecnica. (2005). *Declaración de Impacto Ambiental - Puerto Terrestre Los Andes*.
- Banco Central de Chile. (2012). *Cuentas Nacionales de Chile*. Retrieved 27-Abril-2013 from Cuentas Nacionales de Chile evolución de la actividad económica en el año 2012: http://www.bcentral.cl/estadisticas-economicas/publicaciones-estadisticas/trimestrales/pdf/CuentasNacionales_cuarto_trimestre2012.pdf
- Banco Central de Chile. (2012). *Indicadores de Comercio Exterior Cuarto Trimestre 2012*. Santiago de Chile.
- Banco de la República de Colombia. (26-Abril-2013). *Boletín de Indicadores Económicos*. Retrieved 05-Mayo-2013 from <http://www.banrep.gov.co/documentos/series-estadisticas/informes/bie.pdf>
- Banco de la República de Colombia. (Marzo 2013). *Evolución de la Balanza de Pagos Enero - Diciembre 2012*. Retrieved 05-Abril-2013 from <http://www.banrep.gov.co/estad/Balanza-pagos/IV-Trim-2012.pdf>
- Banco Mundial. (2013). *Ease of Doing Business in Colombia*. Retrieved 29-Mayo-2013 from Doing Business - Measuring Business Regulations: <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/colombia/>
- Cámara Chilena de la Construcción. (2012). *Balance de la Infraestructura en Chile*.
- Cámara Colombiana de la Infraestructura. (n.d.). *¿Que es la Infraestructura?* Retrieved 23-Marzo-2013 from http://www.infraestructura.org.co/noticiasprincipales.php?np_id=189
- Central Intelligence Agency. (Julio 2013). *The World FactBook*. Retrieved 25-Abril-2013 from South America: Chile: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ci.html>

Comité de Inversiones Extranjeras. (07-Abril-2013). *Inversión Extranjera creció un 87.1% en el primer Trimestre*. Retrieved 27-Abril-2013 from Comité de Inversiones Extranjeras - Gobierno de Chile: http://www.inversionextranjera.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=423

Consejo Regional de Planificación CORPES. (1996). *Estudio de Factibilidad del Potencial de Desarrollo de Puertos Secos en la Región del Occidente Colombiano*. Bogotá.

Coordinación de Concesiones de Obras Públicas. (2012). *Puerto Terrestre Los Andes*. Gobierno de Chile.

DANE. (08-Mayo-2013). *Boletín de Prensa - Comercio Exterior Exportaciones*. Retrieved 15-Mayo-2013 from http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_mar13.pdf

DANE. (08-Noviembre-2012). *Boletín de Prensa: Comercio Exterior - Exportaciones*. Retrieved 26-Noviembre-2012 from http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_sep12.pdf

DANE. (17-October-2012). *Boletín de Prensa: Comercio Exterior - Importaciones*. Retrieved 26-October-2012 from http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/importaciones/bol_impo_ago12.pdf

DANE. (19-Abril-2013). *Población Colombia Ahora*. Retrieved 19-Abril-2013 from http://www.dane.gov.co/reloj/reloj_animado.php

Departamento Nacional de Planeación - Colombia. (Diciembre 2008). *Principales proyectos de infraestructura: sistema ferroviario central*. Retrieved 23-October-2012 from Foro de liderazgo para la integración Sudamericana: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/foro_cartagena08_co_sistema_ferroviano.pdf

Departamento Nacional de Planeación. (14-Septiembre-2009). *Documento Conpes 3611: Plan de expansión portuaria 2009 - 2011*. Retrieved 25-October-2012 from Departamento Nacional de Planeación: <http://wsp.presidencia.gov.co/sneci/politica/Documents/Conpes-3611-14sep2009.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (Diciembre 2008). *Principales Proyectos de Infraestructura - Sistema Ferroviario Central*. Retrieved 10-Mayo-2013 from

- https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/Presentaciones/2_12_2008_Sistema_Ferroviano_Centtral_B.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (Diciembre 2008). *www.iirsa.org*. Retrieved 23-Octubre-2012 from http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/foro_cartagena08_co_sistema_ferroviano.pdf
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. (2012). *Boletín estadístico marítimo - Edición 2012*. Retrieved 27-Abril-2013 from <http://web.directemar.cl/estadisticas/maritimo/default.htm>
- El Tiempo. (26-Septiembre-2001). *Buga tiene listo el puerto seco*. Retrieved 29-Abril-2013 from El Tiempo.com: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-662675>
- El Tiempo. (21-Julio-1998). *Yumbo quiere convertirse en un puerto seco*. Retrieved 19-Marzo-2013 from <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-836466>
- Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). (n.d.). *Las vías Férreas*. Retrieved 02-Noviembre-2012 from EFE: www.efecol.com.co/link/LaVia/
- Figuerola, A. P. (Agosto de 2008). Adecuación de un puerto seco en Bogotá, como estrategia para acompañar los procesos de competitividad e internacionalización de la ciudad. Bogotá, Colombia: Universidad del Rosario.
- Foro Económico Mundial. (15-Abril-2013). *Global Growth Company CEO Workshop Series*. Retrieved 29-Mayo-2013 from http://www3.weforum.org/docs/WEF_GGC_LondonWorkshop_Report_2013.pdf
- Galvid, C. A. (21-Septiembre-1996). *El Tiempo.com*. Retrieved 29-Abril-2013 from El Puerto Seco abre su senda en Quindío: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-508465>
- Gobierno de Chile. (11-Marzo-2010). *Gobierno de Chile*. Retrieved 25-Septiembre-2012 from Sitios de Gobierno: <http://www.gobiernodechile.cl/sitios-de-gobierno/>
- Granados, J. (Diciembre 2003). *Export processing zones and other special regimes in the context of multilateral and regional trade negotiations*. Retrieved 24-Abril-2013 from <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2007/00739.pdf>
- Grupo Azvi. (2011). *Memoria Anual 2011*. Retrieved 06-Mayo-2013 from http://www.azvi.es/Memoria_2011_web.pdf
- Ibarra, M. G. (1994). Puertos Secos - Nuevo Concepto en Colombia. *Clase Empresarial* , 14.

- Infraestructura de Datos Geoespaciales IDE Chile (n.d.) Visor de Mapas. Retrieved 03-Abril-2013 from <http://www.geoportal.cl/Visor/>
- Junta Aeronáutica Civil. (2013). *Resumen estadístico transporte aéreo comercial en Chile*. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Santiago de Chile.
- La Tercera. (02-Abril-2013). *Inversión extranjera subió 32.2% en 2012 hasta récord de US\$30.323 millones*. Retrieved 27-Abril-2013 from Negocios: La Tercera: <http://www.latercera.com/noticia/negocios/2013/04/655-516797-9-inversion-extranjera-subio-322-en-2012-hasta-record-de-us30323-millones.shtml>
- Ministerio de Comercio Industria y Turismo. (n.d.). *Acuerdo de Libre Comercio Colombia - Chile*. Retrieved 02-Noviembre-2012 from Acuerdo Colombia - Chile: <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=11952>
- Ministerio de Obras Públicas - Dirección de Vialidad. (Septiembre 2012). *Departamento de Gestión Vial*. Retrieved 02-Noviembre-2012 from Red Vial Nacional Dimensionamiento y Características: <http://www.vialidad.cl/areasdevialidad/gestionvial/Documents/Dimensionamiento%20y%20Caracteristicas%20Red%20Vial%20Nacional%202011.pdf>
- Ministerio de Obras Públicas. (2009). *Infraestructura Portuaria y Costera - Chile 2020*. Gobierno de Chile.
- Ministerio de Relaciones Exteriores - Gobierno de Chile. (Marzo 2011). *Comercio Exterior: Chile - Colombia*. Retrieved 02-Noviembre-2012 from Embajada de Chile en Colombia: <http://chileabroad.gov.cl/colombia/files/2008/11/Ficha-Colombia-Chile-2011.pdf>
- Ministerio de Transporte - República de Colombia. (2012). *Transporte en cifras versión 2012*.
- Ministerio de Transporte. (Diciembre 2011). *Diagnóstico del Transporte 2011*. Colombia.
- Portafolio. (29-Marzo-2012). *Portafolio.co*. Retrieved 29-Abril-2013 from Buga quiere tener puerto seco que sería zona franca: <http://www.portafolio.co/negocios/buga-quiere-tener-puerto-seco-que-seria-zona-franca>
- Porter, M. E. (1990). *La ventaja competitiva de las naciones*. (J. V. S.A., Ed., & R. A. Martín, Trans.) Buenos Aires, Argentina: Vergara.
- Pro Chile. (n.d.). *Comercio Bilateral Colombia*. Retrieved 10-Marzo-2013 from http://www.prochile.gob.cl/wp-content/blogs.dir/1/files_mf/1365717178Colombia.pdf

- Pro|Chile. (n.d.). *pro|CHILE Dirección de Promoción de Exportaciones*. Retrieved 25-Septiembre-2012 from Exportar Paso a Paso: Tratados de Libre Comercio : <http://rc.prochile.gob.cl/exportar/20255/Tratados%20de%20Libre%20Comercio>
- Puerto Terrestre Los Andes. (n.d.). From *Prácticas de seguridad*: <http://www.ptla.cl/pdf/practicas.pdf>
- Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria S.A. (2012). *Puerto Terrestre Los Andes*. Retrieved 05-Mayo-2013 from Memoria año 2012: <http://www.ptla.cl/pdf/memorias.pdf>
- Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria. (2011). *Memorias 2011*.
- Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria S.A. (2011). *Manual de Operaciones y Servicios*. Los Andes.
- Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria. (n.d.). *Somos*. Retrieved 09-Noviembre-2012 from <http://www.ptla.cl>
- Servicio Nacional de Aduanas. (Febrero 2013). *Estadísticas*. Retrieved 06-Mayo-2013 from Tráfico Terrestre.
- Servicio Nacional de Aduanas. (Enero 2013). *Informe Estadístico*. Retrieved 06-Mayo-2013 from http://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20070228/asocfile/20070228174902/2013_01_b_estadistico.pdf
- Servicio Nacional de Aduanas. (06-Noviembre - 2009). *Puerto Terrestre Los Andes*. Retrieved 09-Noviembre-2012 from Gobierno de Chile: http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20091106/pags/20091106170900.html
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (2013). *Información Corporativa*. Retrieved 15-Mayo-2013 from Plan de Modernización portuaria: <http://www.sprbun.com/informacion-corporativa/plan-de-modernizacion.php>
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (Diciembre 2011). *Informe Ejecutivo de Gestión*. Retrieved 10-Abril-2013
- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. (n.d.). *Canal de Acceso*. Retrieved 05-Mayo-2013 from <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/FEEF7089A18870EE052573B1006B3FD0>
- Superintendencia de Puertos y Transporte . (n.d.). *Régimen Normativo sector Transporte*. From

http://www.supertransporte.gov.co/super/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=344&lang=es

Superintendencia de Puertos y Transporte. (2012). *Listado histórica de estadísticas portuarias - anual*. Retrieved 10-Abril-2013 from http://www.supertransporte.gov.co/super/index.php?option=com_content&view=article&id=580&Itemid=456&lang=es

Superintendencia de Puertos y Transporte. (30-Agosto-2012). *Ministerio de Transporte - República de Colombia*. Retrieved 27-October-2012 from Puertos: http://www.supertransporte.gov.co/super/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=177&Itemid=375&lang=es

Tribunal de defensa de la Libre Competencia. (Mayo 2008). Retrieved 03-Mayo-2013 from Contestación demanda: http://www.tdlc.cl/DocumentosMultiples/Contestación_PTLA%20C%20159-08.pdf

V., G. J. (Abril 2007). *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Retrieved 19-Abril-2013 from Banco de la República: <http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-91.pdf>

Yip, G. S. (1992). *Globalización - Estrategias para obtener una ventaja competitiva internacional*. (J. C. Nannetti, Trans.) Bogotá, Colombia: Norma.

Zona logística. (Agosto 2007). *Comercio Exterior: Puertos Secos la conexión interior*. Retrieved 27-October-2012 from Zona Logística: <http://virtualplant.net/logistica/resources/uploaded/resources/Puerto%20seco.pdf>