INFLUENCIA DE LA LOGÍSTICA E INFRAESTRUCTURA DE LAS SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES PARA LA COMPETITIVIDAD EN COLOMBIA.

INÉS CRISTINA RAMÍREZ BOLAÑO

ARANTXA MILENA TORRES CALLEJAS

CAMILO JOSE VERGARA MANJARRES

SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN

FINANZAS Y COMERCIO EXTERIOR

UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA

2018

OBJETIVO GENERAL

Analizar la influencia de la logística e infraestructura de las Sociedades Portuarias Regionales para la competitividad en Colombia.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

* Describir la infraestructura actual de las Sociedades Portuarias Regionales de Colombia.
* Develar la eficiencia de la logística que opera internamente en cada una de las Sociedad Portuaria Regional de Colombia.
* Formular lineamientos estratégicos para el mejoramiento competitivo de las Sociedades Portuarias regionales en Colombia.

**DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA**

Según (Sandri, 2013), la infraestructura portuaria de Colombia representa el 90% del modo en que se mueve el comercio exterior del país; partiendo de esto podemos inferir la importancia que se le otorga en este caso a las sociedades portuarias y su infraestructura física en el país, a razón de que el comercio internacional aporta un gran porcentaje al PIB colombiano y es uno de los sectores que más ganancias genera.

Asimismo, (Colorado, 2010) resaltaba que Colombia cuenta con una gran extensión marítima y portuaria y también cuenta con los recursos económicos para hacer de estas zonas territorios altamente exitosos, pero la incapacidad, la corrupción y la falta de visión de negocios no han permitido que se pueda visualizar la verdadera rentabilidad que puede generar a futuro. De acuerdo con lo anterior, se considera que en Colombia es necesaria una reestructuración en todo sentido, desde la manera de pensar hasta la mejora de infraestructura en las Sociedades Portuarias Regionales para así otorgarle al país un nivel de competitividad más alto en lo que respecta al Comercio Internacional a causa de que la globalización y las integraciones comerciales que surgen con el paso del tiempo van requiriendo una mayor eficiencia en los distintos puertos del país.

Partiendo de lo anterior, podemos resaltar que las cifras de mercancías manejadas por las sociedades portuarias regionales en el país son bastante altas como se mencionó anteriormente y que en un mundo globalizado como se encuentra hoy en día el transporte marítimo y fluvial es de suma importancia para el desarrollo y competitividad de una nación. Asimismo, un país que tenga como limitante principal el mar, como es el caso de Colombia, que posee una ubicación estratégica teniendo en cuenta que se sitúa tanto en el océano atlántico como en el pacifico, debería comprometerse a desarrollar aún más sus puertos, aumentar sus niveles de tecnologías y rendimientos para así poder estar a la vanguardia y nivel de los puertos más competitivos del mundo.

De acuerdo a lo anterior surge la siguiente pregunta de investigación

¿Cuál es la influencia de las Sociedades Portuarias Regionales de Colombia en el índice de competitividad para el país?

**JUSTIFICACIÓN**

En Colombia, según (Borrero, 2006) las Sociedades Portuarias Regionales ejercen un papel fundamental en el fortalecimiento del comercio internacional y la competitividad del territorio colombiano, si bien el país cuenta con 183 instalaciones portuarias, de las cuales 105 pertenecen al sector privado y las 78 restantes al servicio público.

Del mismo modo, la ubicación geoestratégica de Colombia le ha permitido obtener un incalculable potencial como líder logístico en la región; pues para el año 2016 las Sociedades Portuarias Regionales (Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Tumaco) trasladaron cerca de 150 millones de toneladas en comparación con años anteriores según las cifras publicadas por el DANE.

Si bien, los puertos marítimos colombianos y su infraestructura actual se enfrentan a múltiples barreras como el rezago en las instalaciones y la tecnología de las mismas, y, en el factor externo, la falta de inversión en recursos y en vías de acceso que obstruyen de manera directa la competitividad del país; debido a que el tema institucional portuario está repartido entre varias entidades. Lo que genera problemas de ineficiencia que pueden afectar todo el comercio exterior, la gestión logística y el mismo transporte interno (Ospina, 2004).

En concordancia con lo anterior, es esencial promover el cumplimiento de estándares de eficiencia y el nivel de logística e infraestructura por parte de las Sociedades Portuarias Regionales para lograr un avance en la competitividad del país. Cabe resaltar que existen estudios que proyectan propuestas para la mejoría de los aspectos mencionados anteriormente como lo es el CONPES 3342, el cual tiene como objeto fundamental establecer un sistema portuario moderno que abastezca las necesidades globales y nacionales con patrones de servicio de calidad y precios competitivos generando una mayor competencia interportuaria.

Finalmente, por medio de esta investigación se pretende un acercamiento las limitaciones en las Sociedades Portuarias Regionales los factores influyentes de las mismas con respecto al Índice de Competitividad del país a través de un comparativo del nivel de eficiencia actual de las Sociedades y los lineamientos estratégicos para el mejoramiento competitivo y el comportamiento de la economía de Colombia.

**ANTECEDENTES**

De acuerdo a la tesis doctoral de José Luis Estrada publicada en el año 2007 sobre la mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral; se aplica una metodología innovadora que consiste en plantear una gestión de estrategia y medición heterogénea sobre los determinados puertos. *Asimismo esta metodología implementada tiene la virtualidad de integrar numerosos elementos, de la estructura y de la actividad del puerto conocidos y utilizados individualmente, a nivel de empresas o instituciones. Por otra parte, la idea de medir es un aspecto fundamental que se materializa en los diferentes indicadores de los objetivos establecidos “si no puedes medirlo, no puedes gestionarlo”* (ESTRADA, 2007)*.*

De acuerdo a lo anterior, se considera que la tesis doctoral planteada permite obtener conocimientos previos que están relacionados con los diferentes puertos. Asimismo, es importante resaltar que por medio de esta indagación se realizaran aportes significativos al desarrollo de este trabajo facilitándole información y datos que han sido recopilados de los diferentes puertos, sobre la infraestructura logística con la que estos cuentan, con la finalidad de brindarle al país un nivel de eficiencia y competitividad muy alto.

En el ensayo publicado por Lina Marcela Colorado en el año 2010 *(Colorado, 2010)*, el cual trata acerca de si los puertos colombianos están cerca del comercio mundial, expone que *Los puertos en Colombia actualmente enfrentan restricciones con respecto a su área de influencia –hinterland-. Estos puertos se encuentran muy cerca de áreas urbanas que presentan graves problemáticas sociales, lo que limita su potencial de expansión.*

En efecto, los puertos en el país se encuentran cerca de áreas urbanas, como es el caso de la Sociedad Portuaria De Santa Marta, la cual tiene como principal limitante uno de los barrios más reconocidos y controversiales de la ciudad debido a los movimientos sociales que se han adelantado para su preservación. Partiendo de esto, tanto las Sociedades Portuarias Regionales como el estado deberían tener una mayor visión en cuanto a posibles expansiones a un futuro muy próximo debido a que si el país y estas sociedades portuarias regionales no se visionan en aras de incrementar niveles de competitividad y vanguardia, no lograrán cumplir con los estándares de eficiencia y cumplimientos exigidos a nivel internacional generando así un atraso en el desarrollo de este sector productivo de suma importancia para el crecimiento de la economía de un país.

Asimismo Jorge Callavazzi (CALLAVAZZI, 2010) en su trabajo de grado que lleva por título Un Análisis Y Evaluación De La Infraestructura Logística En Puertos Colombianos Para La Importación De Materia Prima publicado en el año 2010, se aplica una metodología desde el punto de vista lógico para mejorar la eficiencia y competitividad de un puerto de acuerdo con su estrategia, en un mundo actual de alta competencia entre puertos y cadenas logísticas que se integran entre sí. Asimismo, en este trabajo se expone *la necesidad de obtener un mayor conocimiento de la capacidad presente de la infraestructura logística en los puertos Colombianos así como de los diferentes procesos de descargue y despacho de materias primas hacia la industria, con el fin de evaluar la capacidad y la posición competitiva de los puertos colombianos frente a los demás puertos regionales.*

En relación con el trabajo de investigación antes mencionado, se puede inferir que la información dada en este trabajo es de suma importancia ya que actualmente el país ha crecido en materia económica gracias a los acuerdos comerciales con los que cuenta actualmente, principalmente estos acuerdos han generado la necesidad de desarrollar canales de acceso y conectividad para comunicarse entre sí, motivo por el cual, el Estado ha desarrollado el transporte marítimo como uno de los sistemas de transporte básico que permite movilizar cualquier bien. Asimismo, la infraestructura y mejora de esta, es fundamental para que todas las operaciones realizadas en materia de logística se lleven a cabo eficientemente.

Por otro lado, Como fue mencionado por Manuel Berrio y Carlos Berastegui (Berrio & Berastegui , 2011) en su tesis de grado titulada Competitividad Portuaria En La Costa Caribe Colombiana, Resalta que *Para conceptuar el termino de Competitividad en el sector portuario, es fundamental considerar el concepto del valor agregado en los puertos, porque actualmente los puertos son considerados como catalizadores de la economía y de la creación de riqueza y una fuente importante de valor agregado sostenible, en la economía local y en su zona de influencia, más allá de prestar servicios portuarios simples, generar valor por medio de la tecnología y calidad prestada a los clientes con el fin de ser competitivos.*

De acuerdo con lo anterior, Un puerto que hoy en día no se encuentre a la vanguardia de la tecnología se considera en atraso y no genera la misma rentabilidad que otro que si lo esté. La tecnología en los mismos se torna un factor fundamental a la hora de medir la competitividad de los puertos, a razón de que con los últimos avances tecnológicos se logra reducir tiempos de tránsito, legalizaciones, papeleos, entre otros.

En la investigación publicada en el año 2013 por Maybe Caballero que lleva por título Una Infraestructura Portuaria Eficiente Y Competitiva En Colombia se utilizó una metodología de investigación descriptiva cuya misión es: *“investigar el desarrollo del sistema internacional y la interacción de sus diferentes actores en el ámbito político y económico, teniendo en cuenta las estructuras de globalización y los entornos propios de cada región y país”. Además ¨Una infraestructura portuaria eficiente y competitiva en Colombia. Diagnóstico y perspectivas.¨ es un trabajo que estudia el sistema portuario colombiano y modelos internacionales representativos, cuya comparación y estudio contribuyen a la elaboración de un amplio paquete de sugerencias para el mejoramiento del sistema portuario colombiano.* (GÁMEZ, 2013).

En conformidad con lo mencionado anteriormente, se considera que esta investigación describe toda la información sobre la capacidad, infraestructura y la condición portuaria actual de los principales puertos de Colombia. Además, se identifican los mayores problemas y deficiencias de este sistema que no le permiten al país avanzar significativamente. Finalmente esta indagación nos ofrece diferentes alternativas de solución que están relacionadas a la infraestructura, al desarrollo industrial, entre otras, lo que resulta ser de gran aporte para el avance de esta investigación.

Según el proyecto de grado de Carolina Velandia, Camila Segura y Manuel Santiago Fierro realizado en el año 2013 con relación a la infraestructura de puertos marítimos como determinante para el incremento de la competitividad en Colombia; en donde se adscribe una metodología cualitativa basándose en la recolección y análisis de datos estadísticos, afirmando que *para el sistema que se tiene en Colombia se logra ver una congestión y demoras en la entrada de buques a los puertos porque a veces la profundidad que se tiene no es la acorde para el buque, adicional el represamiento de cargas impiden que se cumpla con la salida de la mercancía a sus destinos, a esto se le suma la inseguridad que se ven en las vías, por perdidas y daños en las mercancías contando que los tiempos de entrega desde el puerto al interior del país puede ser un trayecto de 18 horas con una red vial semi-destruida.* (MANUEL SANTIAGO FIERRO, 2013)

Si bien, el modelo logístico debería ser integral en cada uno de los elementos que lo conforman, pues no sólo se trata de recibir y entregar mercancía en un puerto sino de mantener las vías de transporte necesarias para poder desplazarlas debidamente para finalmente evitar represamientos en la entrega de mercancía y, al mismo tiempo prevenir los sobrecostos que esta pueda presentar. Asimismo, se sabe que Colombia tiene las expectativas de mejorar para lograr apostar hacia niveles competitivos eficientes que respondan mínimamente a los compromisos adquiridos con los Tratados de Libre Comercio realizados por el Gobierno Nacional con el fin de abrirse económica y comercialmente en el mundo.

No obstante, Silvana Vilar en su ensayo titulado Infraestructura Portuaria en Colombia, un reto permanente para el Comercio Internacional publicado en el año 2013, con una metodología de investigación descriptiva que tiene como objetivo principal evaluar la posición del país frente a otros países de manera comparativa , pues *la infraestructura en sus distintas modalidades, y la estructura portuaria en particular como especie, en cualquier país y en Colombia por supuesto; es un factor clave para el desarrollo económico, para el comercio, para el crecimiento de las exportaciones, para incrementar el PIB, para generar servicios conexos en materia de logística, en vías, en mecanismos de transporte intermodales, dinamizar las zonas francas, los centros de acopio y almacenamiento, incide en la creación de puertos y sus elementos constitutivos, genera empleo, desarrollo y bienestar social.*(VILAR, 2013)

En contraposición de la idea anterior, se considera que para que Colombia crezca frente a los demás países con los cuales puede medirse el logro de sus metas, el país debe ser calificado dentro de ese contexto, es decir, se deben encontrar aquellos cuellos de botella que imposibilitan desarrollo, y ponderar cómo superar sus deficiencias y problemáticas asociadas, con el propósito de robustecer sus fortalezas, en el corto, mediano y largo plazo, atendiendo las políticas de comercio exterior.

Según el artículo publicado por Antonio Soriano y Orlando Patiño (Soriano-Avila & Sereno-Patiño , 2014), titulado Las sociedades portuarias regionales colombianas frente a la globalización, trata acerca de cómo las sociedades portuarias regionales aportan al desarrollo portuario y la globalización en el estado colombiano, y dentro de este mencionan que *Adicionalmente, los servicios portuarios deberán intensificar el uso de las nuevas tecnologías de la información (tic) porque eso, entre otros aspectos, agiliza y permite ubicar el lugar exacto de la carga y de las demandas logísticas de cada puerto en particular. La actividad portuaria demandará cada vez más el uso de tecnologías de avanzada que sustituirán la documentación por la información electrónica. Estas características y tendencias de la industria naviera son consecuencia del desarrollo de la economía mundial y de su globalización, que han traído demandas por nuevos estándares de eficiencia para el transporte marítimo, así como nuevos retos a los puertos del mundo.*

De lo anterior, inferimos que al pasar de los años se irá omitiendo el papeleo y legalizaciones físicas para la mercancía en los puertos, pues gracias a las tecnologías de las TIC, se mejoraría en un mayor nivel la competitividad de los mismos, el tiempo de gestión de la mercancía en agentes y operadores de aduanas, transportistas, el tiempo de tránsito entre otros. Lo cual incide directamente en el índice de competitividad del país puesto que mostraría la eficiencia en cuanto a puertos respecta en aras de que el comercio internacional se mueva en cantidades mucho más grandes.

Finalmenteel trabajo presentado por Aura Quimbay en el año 2015 acerca de la logística portuaria en Colombia; un análisis comparativo con el Puerto de Miami utilizando una metodología con enfoque cuantitativo con el propósito de comparar los puertos nombrados anteriormente, *teniendo en cuenta la directa relación entre la productividad, competitividad y el comercio exterior y la demanda de servicios de transporte marítimo, es de suma importancia que los sistemas portuarios cuenten con la capacidad operativa e instalada que cubra los requerimientos de la demanda internacional y nacional, además de ser capaz de responder al auge que se ha venido presentando en las importaciones y exportaciones del país, para poder hablar de un puerto competitivo, esta es la principal problemática que se plantea dentro del Conpes 3611, la poca capacidad de respuesta con la que cuentan los puertos colombianos frente a un economía en crecimiento y con un enfoque internacional cada vez más presente.*(QUIMBAY, 2015)

Colombia debe aprovechar de los pocos recursos existentes no sólo marítimos, también terrestres en sus nuevas vías, y en las rutas fluviales y ferroviarias existentes para lograr un sobresaliente manejo en la carga y así poder obtener una mejora en cuanto a los tiempos de transporte, además adicionar se debe capacitar constantemente al personal humano para lograr rendir en eficiencia y mejorar en un poco más con ayuda de la tecnología los procesos documentales existentes en los puertos como lo ha venido haciendo.

# Bibliografía

Berrio, M., & Berastegui , C. (2011). *COMPETITIVIDAD PORTUARIA EN LA COSTA CARIBE COLOMBIANA.* Cartagena.

Borrero, J. A. (2006). *ENSAYOS SOBRE ECONOMÍA REGIONAL.*

CALLAVAZZI, J. (2010). *Un análisis y evaluación de la infraestrucutura logística en puertos colombianos para la importación de materia prima.*

Colorado, L. M. (2010). *repository.unimilitar.edu.co.* Obtenido de https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/4017/2/ColoradoLinaMarcela2010.pdf

El Tiempo. (24 de Agosto de 2014). *El Tiempo.* Obtenido de https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14450921

ESTRADA, J. L. (2007). *Mejora de la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral .*

GÁMEZ, M. C. (2013). *Una Infraestructura Portuaria Eficiente y Competitiva en Colombia.*

MANUEL SANTIAGO FIERRO, C. V. (2013). BOGOTÁ D.C .

Ospina, G. (2004). *Colonbia: Desarrollo Económico Reciente en Infraestuctura.*

QUIMBAY, A. (2015).

Sandri, S. (2013). *INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN COLOMBIA, UN RETO PERMANENTE PARA.*

Soriano-Avila, A., & Sereno-Patiño , O. (2014). *Las sociedades portuarias regionales colombianas.* Bogotá D.C.

VILAR, S. S. (03 de 2013). INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN COLOMBIA, UN RETO PERMANENTE PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL?