Diagnóstico de competitividad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en el marco de la Alianza del Pacífico, periodo 2011-2015

Estefanía Cáceres Salamanca

William Camilo González Rodríguez

Follow this and additional works at: https://ciencia.lasalle.edu.co/finanzas_comercio

Diagnóstico de competitividad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en el marco de la Alianza del Pacífico, periodo 2011 - 2015

Una Tesis Presentada Para Optar Por El Título De
Profesional En Finanzas y Comercio Internacional
Universidad De La Salle, Bogotá

Estefanía Cáceres Salamanca & William Camilo González Rodríguez
11 de julio de 2016
Esta tesis se la dedicamos a Dios, a nuestras familias por su apoyo incondicional durante este proceso académico, en especial a nuestras madres María Cristina, Blanca Lilia y Claudia Ruth que con sus esfuerzos hicieron posible la realización de este gran sueño.
Agradecimientos

Agradecemos a Dios, a todas aquellas personas que de una u otra forma se vieron involucradas en la realización de este proyecto, a nuestros padres y familiares porque nos brindaron su apoyo tanto moral como económico para seguir y lograr el objetivo trazado para un futuro mejor, a nuestra tutora Andrea Cely por su esfuerzo, dedicación y orientación en la ejecución del proyecto, a nuestra profesora de trabajo de grado Amanda Vargas quien con sus conocimientos y orientaciones nos motivó en nuestra formación como investigadores. A La Universidad de la Salle y docentes por su entrega y dedicación en la formación de profesionales en finanzas y comercio internacional.
### Tabla de contenidos

Introducción ......................................................................................................................... 8
1. Marco referencial ........................................................................................................... 14
   1.1 Marco Teórico ........................................................................................................... 14
      1.1.1 Fundamentos de economía internacional ............................................................ 14
      1.1.2 Teoría de la competitividad internacional .......................................................... 15
      1.1.3 Competitividad Sistémica .................................................................................... 17
      1.1.4 Técnicas para el análisis de industrias y competencia ....................................... 17
         1.1.4.1 Puerto (terminal) y nivel de eficiencia de su operación .................................. 19
         1.1.4.2 Manipulación de carga y recargos ................................................................. 19
         1.1.4.3 Confiabilidad ................................................................................................ 19
         1.1.4.4 Preferencias del puerto en cuanto a navieras ............................................... 20
         1.1.4.5 Profundidad del canal de navegación ............................................................. 20
         1.1.4.6 Adaptabilidad a los cambios en el ambiente de mercado ............................. 20
      1.1.4.7 Acceso terrestre ............................................................................................... 20
      1.1.4.8 Diferenciación de productos ............................................................................ 21
   1.2 Metodología ............................................................................................................... 21
      1.2.1 Tipo de estudio ..................................................................................................... 21
      1.2.2 Método de investigación ..................................................................................... 22
      1.2.3 Técnicas para la recolección de datos ................................................................. 23
      1.2.4 Tratamiento de la información ............................................................................. 25
2. Importancia portuaria y del transporte marítimo dentro de la cadena de abastecimiento y el comercio internacional .......................................................... 26
3. Caracterización general de los principales puertos pertenecientes a la Alianza del Pacífico ... 30
   3.1 Chile ........................................................................................................................... 31
      3.1.1 Empresa portuaria San Antonio (EPSA) ............................................................... 32
         3.1.1.1 Área de influencia .......................................................................................... 32
      3.1.2 Terminales .......................................................................................................... 34
      3.1.3 Tráfico Portuario ................................................................................................. 35
   3.1.2 Empresa portuaria Valparaíso (EPV) ...................................................................... 36
      3.1.2.1 Área de influencia .......................................................................................... 36
      3.1.2.2 Terminales ..................................................................................................... 37
      3.1.2.3 Tráfico Portuario ............................................................................................. 37
   3.2 Perú ............................................................................................................................. 38
      3.2.1 Terminal portuario del Callao .............................................................................. 39
         3.2.1.1 Área de influencia ......................................................................................... 39
         3.2.1.2 Terminales ................................................................................................... 40
      3.2.1.3 Tráfico Portuario ............................................................................................. 41
   3.3 México ........................................................................................................................ 42
      3.3.1 Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas ....................................... 43
         3.3.1.1 Área de influencia ......................................................................................... 43
         3.3.1.2 Terminales ................................................................................................... 43
<table>
<thead>
<tr>
<th>Capítulo</th>
<th>Título</th>
<th>Página</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>3.3.1.3</td>
<td>Tráfico Portuario</td>
<td>44</td>
</tr>
<tr>
<td>3.3.2</td>
<td>Administración Portuaria Integral de Manzanillo</td>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>3.3.2.1</td>
<td>Área de influencia</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>3.3.2.2</td>
<td>Terminales</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>3.3.2.3</td>
<td>Tráfico portuario</td>
<td>48</td>
</tr>
<tr>
<td>4.</td>
<td>Situación actual la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>4.1</td>
<td>Colombia</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>4.1.1</td>
<td>Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>4.1.1.1</td>
<td>Área de influencia</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>4.1.1.2</td>
<td>Terminales</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>4.1.1.3</td>
<td>Tráfico portuario</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>5.</td>
<td>Ventajas y desventajas competitivas de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura dentro los puertos pertenecientes a la Alianza del Pacífico.</td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>Conclusiones</td>
<td></td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>Consideraciones y recomendaciones</td>
<td></td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>Lista de referencias</td>
<td></td>
<td>68</td>
</tr>
<tr>
<td>Anexos</td>
<td></td>
<td>71</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Lista de tablas

Tabla 1. Índice de desempeño logístico de los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico ... 28
Tabla 2. Distribución muelle Puerto Manzanillo ................................................................. 48
Tabla 3. Servicios Puerto Buenaventura ........................................................................... 54
Tabla 4. Matriz comparativa de puertos Alianza del Pacífico ......................................... 58
Lista de figuras

Figura 1. Perfiles de respuesta de las empresas frente a la competencia ........................................ 18
Figura 2. Triangulación metodológica .................................................................................................. 24
Figura 3. Tratamiento de la información .................................................................................................. 25
Figura 4. Proceso logístico del transporte marítimo de mercancías .................................................. 27
Figura 5. Actores dentro de la logística portuaria .................................................................................. 31
Figura 6. Ubicación geográfica, conectividad del puerto San Antonio .................................................. 33
Figura 7. Accesos ferroviarios del puerto San Antonio ........................................................................ 33
Figura 8. Terminales portuarias ................................................................................................................. 34
Figura 9. Comportamiento anual por tipo de carga transportada del puerto de San Antonio .......... 35
Figura 10. Conectividad portuaria del puerto de Valparaíso ................................................................. 36
Figura 11. Terminales portuarios del puerto de Valparaíso .................................................................... 37
Figura 12. Comportamiento anual por tipo de carga transportada Puerto Valparaíso ....................... 37
Figura 13. Ruta principal de conexión con la capital: Puerto del Callao- Lima ......................................... 39
Figura 14. Muelles Puerto de Callao ......................................................................................................... 40
Figura 15. Comportamiento anual por tipo de carga transportada Puerto del Callao ......................... 41
Figura 16. Conectividad portuaria .......................................................................................................... 43
Figura 17. Terminales portuarios del puerto Lázaro Cárdenos .................................................................. 44
Figura 18. Comportamiento anual por tipo de carga transportada Puerto del Callao ......................... 44
Figura 19. Localización, vías y Canal de acceso del puerto de Manzanillo ............................................. 46
Figura 20. Layout Puerto Manzanillo ...................................................................................................... 47
Figura 21. Comportamiento anual por tipo de carga transportada Puerto de Manzanillo ................. 49
Figura 22. Conectividad SPRBUN .......................................................................................................... 51
Figura 23 Canal de acceso SPRBUN ...................................................................................................... 52
Figura 24. Vías de acceso terrestre a la SPRBUN .................................................................................. 52
Figura 25. Plano muelles SPRB ............................................................................................................... 53
Figura 26. Comportamiento anual por tipo de carga transportada Puerto de Buenaventura .............. 55
Figura 27. Total TEUs movilizados por Sociedad Portuaria 2011 – 2015 .............................................. 61
**Introducción**

Durante los últimos años se han observado grandes procesos de expansión económica, que han generado un crecimiento significativo en el comercio mundial (Consejo Nacional de Política Económica y Social [CONPES], 2008). Según la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2003) el comercio internacional es parte esencial del proceso de globalización, que en términos de integración se ha logrado intensificar beneficios en cuanto a especialización, además de generar economías más eficientes y productivas. Especialmente el transporte tanto marítimo, así como la infraestructura, ejecutan un papel importante dentro del comercio internacional. De acuerdo a Deshmukh (2003), ningún país puede pensar en su progreso económico sin el desarrollo de una infraestructura de transporte eficiente.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD, 2013) en su informe sobre transporte marítimo comprueba que el 80% del volumen del comercio mundial de mercancías se mueve por mar y es manipulado en puertos de todo el mundo, teniendo en cuenta su alta participación, el transporte marítimo es la espina dorsal del comercio internacional y un motor fundamental de la globalización, así mismo, el transporte marítimo facilita el comercio global y la mejora de indicadores económicos. Por tanto, realizaremos un estudio detallado de este medio de transporte en relación a las operaciones de comercio exterior, pues es uno de los principales proveedores de servicios al comercio.

Para que exista un transporte marítimo deben existir puertos que permitan el movimiento de mercancías en grandes volúmenes a través de maquinaria que facilite el cargue y descargue de esta entre la tierra y el buque posibilitando un intercambio comercial. “Los puertos se definen como áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, además, deben estar integrados en la cadena logística” (Superintendencia de Puertos y Transporte [SUPERTRANSPORTE], 2010). Es decir, un puerto es un centro de realización de operaciones logísticas internacionales que permite la conexión comercial entre mercados, facilita la entrada y salida de bienes, mercancías y pasajeros, fomentan el desarrollo económico de un país promoviendo la balanza comercial y la inversión extranjera, sin dejar de lado la influencia positiva que ejerce sobre la cooperación y el desarrollo de la región en la que opera, a través de este medio se regulan las exportaciones e importaciones que se ejecutan vía marítima.
Por lo tanto, estas entidades portuarias son un portal de entrada, enlace y salida de las operaciones de comercio internacional de una región determinada, las cuales permiten promover e impulsar la internacionalización de la economía colombiana en los procesos de desarrollo y crecimiento sostenido, al igual que forjan y estimulan los diferentes asuntos que conciernen la integración y fortalecimiento de acuerdos comerciales, estimulando diferentes asuntos concernientes a integración comercial.

Recalcando el grado de significancia con el que cuentan los puertos a nivel económico en una nación, resulta primordial que las entidades portuarias junto al gobierno y demás agentes económicos portuarios hagan uso eficiente de los recursos, garantizando altos índices de competitividad, entendida a nivel portuario como una medida de eficiencia de las operaciones de puerto o terminales, y representada en la cantidad de recursos requerida para llevar a cabo una tarea dada en un momento dado.

En América Latina, los puertos prestan servicios a un mercado más competitivo, en donde se ha visto la necesidad de mejoras en los procesos tanto internos como externos, buscando optimizar los niveles de eficiencia que permitan suplir las necesidades del mercado. Sin embargo, para hacer frente a los posibles obstáculos que se puedan presentar durante estos procesos de comercio internacional, se han implementado nuevos acuerdos o negociaciones comerciales que han permitido abrir los mercados. Estos acuerdos comerciales y procesos de integración permiten construir progresivamente un área de libre circulación de bienes, servicios, personas y economía, como lo establece la Alianza del Pacífico que es constituida bajo un mecanismo de articulación económica y política impulsado por Chile, Perú, México y Colombia.

La Alianza se estableció en abril de 2011 y fue constituida formalmente el 6 de junio de 2012, con la suscripción del acuerdo marco de la Alianza del Pacífico; este acuerdo de integración tiene por objetivo impulsar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de sus integrantes, con miras a lograr mayor bienestar, superar la desigualdad socioeconómica e impulsar la inclusión social de sus habitantes. Así mismo, se busca mejorar la intensificación de la competencia a través de la ampliación de los mercados, favoreciendo las necesidades de los consumidores en relación al desarrollo de las economías de escala (Alianza del Pacífico, 2016).
Colombia hace parte de la Alianza del Pacífico, gracias a su estabilidad y su destacado crecimiento se ha posicionado como la tercera economía en América Latina pues, Según el informe de la Alianza del Pacífico (2014), Colombia ha tenido un crecimiento promedio por encima del 4% en los últimos 6 años, lo cual ha permitido ampliar su ambiente y estructura de negocios e integración. El Ministerio de Comercio Industria y Turismo de Colombia (MINCIT 2016) señala que actualmente Colombia cuenta con 13 acuerdos comerciales vigentes que le permiten tener acceso preferencial a cerca de 1.500 millones de consumidores en importantes mercados, además, su comercio para el año 2014 fue de USD 54.795 millones en las exportaciones y USD 61.088 millones en las importaciones.

Dadas estas cifras se puede evidenciar que Colombia cuenta con una participación importante en el intercambio de bienes y servicios dentro del acuerdo comercial de la Alianza del Pacífico, aspecto que hace que deba contar con terminales portuarios que faciliten los procesos comerciales. Colombia cuenta con ocho puertos principales, seis de ellos se ubican en la Costa Atlántica y dos, en la Pacífica. La Costa Atlántica conecta principalmente al país con Centroamérica, Norteamérica y Europa, mientras que la Pacífica es el punto de interconexión con Sudamérica, la Costa Occidental de Norteamérica y Asia. Se encuentra Puerto Bolívar, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Tolú y Coveñas en la Costa Atlántica; Buenaventura y Tumaco en la Pacífica (Legiscomex, 2014).

Entre enero y diciembre de 2013, el tráfico portuario total de Colombia fue de 183 millones de toneladas 5,2% más que en el 2012, año en el que sumó 173 millones de toneladas. El movimiento portuario de las exportaciones registró la mayor participación con un 71%, seguido de las importaciones con el 18% del total de tráfico. Para el periodo de enero a diciembre de 2015 las Sociedades Portuarias Regionales movilizaron más de 28.3 millones de toneladas (Legiscomex, 2014, p.8).

Estadísticas de SUPERTRANSPORTE (2015) muestran que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) movilizó en el 2015 10.7 millones de toneladas con una participación del 38% del total de la carga movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales, de las cuales 8.2 millones de toneladas son importaciones. La SPRBUN movilizó el 58% del total de las importaciones por las Sociedades Portuarias Regionales con un 32% de participación del tráfico
portuario. La SPR de Cartagena es la segunda sociedad con mayor movilización de carga con un total de 9 millones de toneladas, esto se debe en gran parte a la carga de tránsito internacional que ascendió a 6.7 millones de toneladas. La SPR de Barranquilla es la tercera sociedad con mayor movilización de carga con un total de 4.6 millones de toneladas y una participación del 16% del total carga movilizada por las SPR de servicio público para este cuarto trimestre.

Sin embargo, la SPRBUN cuenta con una serie de problemáticas que no permiten el fortalecimiento competitivo y eficiente en las operaciones de comercio, una de ellas está relacionada a las debilidades en infraestructura y la carencia de ejecución de cambios estructurales y operativos, esto se traduce en dificultades en materia de manipulación de mercancías. Consiguiente a esto, existe una baja eficiencia en relación a la unidad de carga y unidad de tiempo que está en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra. Así mismo, no cuenta con una plataforma logística para sus actividades extra portuarias relacionadas al acceso de vías principales que conecten las grandes ciudades del país al puerto de Buenaventura, lo cual está directamente relacionado con la falta de inversión y el incorrecto aprovechamiento de los recursos del sector (CONPES, 2005).

Dada la descripción de las cifras ya nombradas y las problemáticas a estudiar se puede apreciar que la SPRBUN es una entidad que cuenta con una intervención significativamente importante dentro el comercio internacional para Colombia, es por esto que este estudio busca dar respuesta a la pregunta de investigación acerca de si ¿La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura es competitiva frente al desarrollo portuario de los países miembros a la Alianza del Pacífico sur (2011-2015)?

Es así como este estudio estará organizado por 5 capítulos. El primer capítulo brindara al lector un panorama teórico y presentación del tipo de estudio a ejecutar, así como las técnicas e instrumentos para la recolección de datos de los puertos más representativos de América Latina en el Pacífico del sur como lo son San Antonio y Valparaíso en Chile; Buenaventura en Colombia; Manzanillo y Lázaro Cárdenas en México y, finalmente, Callao, en Perú. El segundo, tercer y cuarto capítulo muestran el análisis de los resultados en materia general de la actividad portuaria y la evolución dentro del contexto comercial, la caracterización de los puertos que enmarcan los países de la Alianza del Pacífico sur y la situación actual de la SPRBUN,
respectivamente; en el quinto capítulo se analizan las ventajas y desventajas establecidas dentro de la SPRBUN en comparación con los puertos homólogos. Finalmente, se pueden apreciar las conclusiones, consideraciones a futuro y anexos, estos últimos de cara al marco legal de la SPRBUN y la Alianza del Pacífico, así como el consolidado de cifras en materia de tráfico portuario de todos los puertos objeto de estudio.
Objetivos

Objetivo general

Diagnosticar la competitividad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) dentro del marco de los países miembros a la Alianza del Pacífico.

Objetivos específicos

- Identificar la importancia portuaria y del transporte marítimo en materia de aspectos propios de la logística dentro de la cadena de abastecimiento y el comercio internacional.
- Describir el comportamiento de los principales puertos miembros de la Alianza del Pacífico.
- Analizar la situación actual la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.
- Establecer las principales ventajas y desventajas competitivas de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura frente a los puertos pertenecientes a la Alianza del Pacífico.
1. Marco referencial

Dado que no existe una teoría específicamente direccionada a la competitividad portuaria, resulta necesaria la intermediación de precisiones conceptuales que contextualicen el tema portuario y que, así mismo, se logre encontrar el punto medio entre la aplicabilidad de teorías generales de competitividad, eficiencia económica, conceptos logísticos y portuarios. El propósito de este apartado es precisar en qué corriente de pensamiento se sustenta esta temática y en qué medida esta presenta un grado de significancia y complementariedad. Es, pues, necesario plantear teorías que actúen como hilo conductor y apoyo en el estudio de investigación. A continuación, se enuncian algunas de estas teorías, contextualizando de manera clara las diferentes corrientes de pensamiento que se pueden seguir.

1.1 Marco Teórico

1.1.1 Fundamentos de economía internacional

Los países comercian debido a que presentan diferencias entre sí, haciendo que las naciones puedan beneficiarse de estas mediante relaciones establecidas en las que unas tienen mejores capacidades que otras. Además, se sigue la idea de producción a los menores costos posibles, junto a una filosofía de economías de escala en la producción, donde cada país consume una gama limitada de bienes a una escala mayor y de una manera más eficiente que si intentase producir alta de variedad de productos (Krugman, 1953).

A partir de estas razones, cuya interrelación hace parte fundamental de los patrones y procesos de comercio internacional, surge la explicación del modelo de ventaja comparativa, en el cual, bajo una serie de ejemplos sustentados en niveles de producción hipotéticos de productos aleatorios en dos países, se establece la definición de aspectos como la de coste de oportunidad, entendido en términos relacionados al objeto de estudio, como lo que se deja de producir para producir más unidades de otros producto, a partir de allí, se dice que un país posee ventaja comparativa en la producción de un bien determinado si el coste de oportunidad en su producción en términos de otros bienes es inferior en este país de lo que es en otros países (p.28).
Las tecnologías y recursos de una economía forman parte de la productividad del trabajo en cada industria, esto expresado en los requerimientos de trabajo por unidad, así como la ejemplificación de los modelos de posibilidades de producción de las industrias, estableciendo que hay límites para lo que se puede producir, donde, según Krugman (1953), esto es, en esencia, la aplicación de una frontera de posibilidades de producción.

A partir de esta concepción teórica, surgen las precisiones iniciales acerca de la competitividad, en este punto se puede establecer la primera relación teórica y conceptual.

El concepto competitividad relaciona los factores de productividad (tierra, trabajo, capital, tecnología, comunicaciones, infraestructura, tradición y posicionamiento en los mercados), siendo la capacidad de una industria o empresa para producir bienes con patrones de calidad específicos, utilizando más eficientemente recursos que empresas o industrias semejantes en el resto del mundo durante un cierto período de tiempo (Haguenauer, 1990).

Los supuestos básicos acerca de la competitividad brindan un panorama general acerca de su significado, sin embargo, se ha hablado de esta como un concepto sin límites precisos y que se relaciona a muchos otros conceptos. Algunos autores abordan la competitividad desde diferentes perspectivas operativas, microeconómicas y macroeconómicas, haciendo énfasis desde el grado de competitividad en las firmas hasta este mismo grado en las economías nacionales. Es así como Chudnosvsky y Porta, en su texto sobre la competitividad internacional, dan un análisis más centralizado de la competitividad.

1.1.2 Teoría de la competitividad internacional

Según Chudnosvsky y Porta (1990), la competitividad es entendida como las capacidades de las industrias para el diseño, construcción y venta de elementos que posean atributos más atractivos en términos de precios, otras veces en calidad también, utilizando recursos en niveles iguales o inferiores a empresas semejantes. Además, se hacen aportes al aspecto macroeconómico de esta, como la capacidad de los países para igualar patrones de eficiencia del resto en cuanto al uso de recursos y aspectos de calidad, donde, bajo una serie de condiciones de mercado, se satisfagan las necesidades y los requerimientos de los mercados internacionales, expandiendo los ingresos de los ciudadanos.
Pasar de precisiones micro a elementos macro resulta complicado según los autores de este texto, pues se hacen juicios de valor acerca de que las economías son competitivas porque sus firmas lo son, es allí donde surge el cuestionamiento de que proporción del margen de competitividad pertenece a las firmas y que margen pertenece como tal a la gestión de la economía nacional. Para solucionar esta inconsistencia en la relación, Chudnosvsky y Porta (1990) hacen la inclusión del gobierno, esto, debido a que ellos plantean que más allá de las ventajas comparativas que las firmas tengan respecto a factores tecnológicos, productivos, entre otros, la gestión gubernamental en materia de política monetaria, fiscal, industrial o de comercio exterior, fortalece en gran medida la competitividad de las firmas, y esto a su vez incide en la estructura productiva del país.

La competitividad internacional, así como la ventaja comparativa son el eje central de análisis, pues de acuerdo con Chudnosvsky y Porta (1990), determinar estos aspectos en una economía equivale a establecer la competitividad relativa de los distintos sectores. A partir de esta precisión, surge el indicador VCR (ventajas comparativas relativas), es un indicador que puede ser construido para cada sector o ambiente determinado, relacionando la participación relativa de este con su participación en el comercio mundial.

Por consiguiente, este elemento teórico especifica las áreas de la competitividad hacia niveles de nación, así como firmas pertenecientes a esta, es aquí donde se podría establecer una relación entre estas con concepciones del comercio internacional en sí. Dentro del comercio internacional se podría hacer una interpretación de las firmas que mencionan los teóricos como un puerto; según la UNCTAD (2013) los puertos se definen como áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global.

Como se vio en la teoría anterior, la competitividad empieza a ser entendida desde diferentes perspectivas, sin embargo, la amplitud de este concepto es tal que es necesaria la profundización en áreas que quizá apoyen otras líneas de investigación. Para efectos de este estudio, resulta acertado traer a colación principios de competencia sistémica de Klaus Esser (1999), que es otra de las derivaciones de este término. Aquí, la relación entre factores como el conocimiento, la innovación, la tecnología, la producción, estructuras organizacionales, políticas de mercado, entre
otros conceptos, toma más fuerza y, así mismo, una tendencia mucho más estructurada, al punto de llevar a establecer una competitividad basada en niveles.

1.1.3 Competitividad Sistémica

Esser (1999) establece 4 niveles de competencia en las economías, descritos como meta, macro, micro y mesonivel, niveles que se rigen bajo una serie de principios. En el nivel meta, se toman principios como la orientación a una economía de mercado global, el fortalecimiento de patrones legales, políticos, económicos, sociales en una única organización que permita concentrar los esfuerzos de las firmas dentro de una economía hacia la innovación nacional y el continuo aprendizaje, así como la habilidad de crear una orientación a largo plazo de la competitividad orientada al desarrollo tecnoindustrial.

En el nivel macro, para Esser (1999), es primordial la creación de un marco macroeconómico en el que se asegure la menor volatilidad posible en los precios bajo oportunidades de financiación favorables, modelos de competencia que eviten el surgimiento de monopolios, políticas comerciales que no obstruyan las exportaciones y que eviten déficits comerciales. En el nivel micro, el factor clave se reduce a una administración efectiva de los procesos técnicos y organizacionales a nivel empresarial, donde la eficiencia tecnológica juega un papel fundamental en la continua innovación en procesos y productos.

Para el nivel meso es importante tener en cuenta todo lo concerniente al ambiente específico en el que las empresas operan, donde elementos nacionales, regionales y locales favorecen la creación de ventajas locales. Es así como Esser logra dividir la competitividad en cuatro niveles que van de lo general a lo particular, asegurando ventajas competitivas en la economía.

Vimos una ampliación de las temáticas concernientes a la competitividad, donde una serie de nuevos elementos son objeto de análisis. Se habló de parámetros sociales, económicos, legales, procesos técnicos y organizacionales, ventajas locales, entre otros elementos.

1.1.4 Técnicas para el análisis de industrias y competencia

Surgen también concepciones más vanguardistas acerca de la competitividad, donde se empieza a mirar este término desde enfoques particulares, componentes, entre otros métodos de análisis. En esta teoría, brindada por Michael Porter (1982), el análisis del nivel de competitividad de una
empresa consta de cuatro componentes diagnósticos: Metas futuras, estrategia actual, suposiciones y capacidades, (Porter, 1982), como se muestra en la siguiente figura:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Metas futuras</th>
<th>Estrategia actual</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Que impulsa al competidor en todos los niveles de la administración y en varias dimensiones.</td>
<td>Que está haciendo el competidor, Como compite actualmente la empresa</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Perfil de respuesta del competidor**

- ¿Está satisfecho el consumidor con su posición actual?
- ¿Qué acciones o cambios de estrategia realizará probablemente el competidor?
- ¿Dónde es vulnerable el competidor?
- ¿Qué provocará la represalia más decidida y eficaz por parte del competidor?

<table>
<thead>
<tr>
<th>Suposiciones</th>
<th>Capacidades</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Las que el competidor tiene acerca de sí mismo y de la industria</td>
<td>Tanto fuerzas como debilidades</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Figura 1. Perfiles de respuesta de las empresas frente a la competencia (Porter, 1982, p.18.)*

Básicamente, el conocimiento de estos 4 factores permitirá predecir más objetivamente el perfil de respuesta de las compañías frente a la competencia, también, se pueden adaptar para la obtención de un modelo que permita la realización de un autoanálisis, influyendo positivamente en las tácticas competitivas que se adopten, (Porter, 1982).

Además de estos factores que permiten identificar el perfil de diferentes organizaciones, surgen concepciones enfocadas a la productividad, así como el desarrollo de la cadena de abastecimiento, término que se refiere, según Porter, a una red de medios e instalaciones por medio de la cual un material inicial pasa por un proceso de trasformación a niveles intermedios y finales, así como la forma en que estos llegan a los consumidores finales, promoviendo valores como un adecuado servicio al cliente, alta capacidad de inventarios, entregas justo a tiempo bajo altos estándares de calidad, entre otros.

En esencia, la teoría de Porter (1982) expone que cada firma puede aplicar estrategias para identificar tanto su perfil, como el perfil de sus firmas homólogas en materia de competencia, con el fin de idear mecanismos de respuesta para la generación de ventajas competitivas. A partir de esto, surge un caso relacionado a la logística portuaria, donde la aplicación de los parámetros
propuestos por Notteboom y Winkelmans (2001), que se describirán a continuación, identifica el perfil de un puerto.

1.1.4.1 Puerto (terminal) y nivel de eficiencia de su operación

Desde que los transportadores identificaron los temas de tiempos como un tema de alto costo, la velocidad de manejo y manipulación de contenedores, así como el flujo de entrada y salida de buques se han vuelto aspectos de vital relevancia para los índices de competitividad de los operadores y entidades portuarias (Peters, 2001). Además, las mejoras sustanciales en la productividad son requeridas para atender los altos requerimientos que día a día los clientes exigen en los procesos, esto para obtener ventajas competitivas.

Se habla del nivel de eficiencia, que permite representar con qué rapidez los contenedores son manipulados y que rapidez tiene el flujo de entrada y salida de los buques. Es así como, uniendo estos aspectos, y, dependiendo del nivel de eficiencia en las operaciones, los puertos son elegidos como principales destinos de escala o finales, generando preferencias en el mercado.

1.1.4.2 Manipulación de carga y recargos

En esencia, los puertos también se mueven bajo los mismos supuestos básicos de mercado en materia de precios, donde el consumidor considera este factor a la hora de establecer preferencias entre productos con características similares. Los transportadores consideran estos cargos una parte sustancial de sus costos totales de transporte, buscando manera de reducir estos para adquirir ventajas competitivas. En este mercado, se ha identificado que se prefieren entidades portuarias que pueden ofrecer costos de servicio más bajos manteniendo factores de eficiencia constantes, afectando directamente la competitividad del puerto. (Trujillo and Nombela, 1999).

1.1.4.3 Confiabilidad

La confiabilidad en las operaciones portuarias influye ampliamente en el desempeño del puerto (Tongzon, 1995). Una entidad portuaria que presente demoras en la operación, baja calidad en la fuerza laboral, daños en equipos, mal clima, entre otros determinantes negativos, hará que transportadores y otras entidades pierdan dinero debido a esto, lo que, claramente, afecta el grado de confianza hacia la entidad.
1.1.4.4 Preferencias del puerto en cuanto a navieras

Este determinante es medido en términos de lealtad de parte de los trasportadores, o navieras haciendo referencia al nombre del determinante, hacia los puertos. Esto se da debido al riesgo constante de pérdida de clientes al que los puertos están expuestos, no solo por deficiencia en el puerto y su operación, sino también por decisiones del cliente/transportador de reordenar sus servicios de otra manera o por el establecimiento de alianzas con otras entidades (Nottebom y Winkelmans, 2001). Sin embargo, es una variable más subjetiva, que no guarda relación directa con variables como la eficiencia, y en la mayoría de veces actúa más como variable adicional a los determinantes.

1.1.4.5 Profundidad del canal de navegación

 Debido a los aumentos en tamaño de contenedores y buques, aumento en los flujos de ingreso y salida de estos, se han visto significativos impactos en la competitividad portuaria, pues estas amplias movilizaciones de carga requieren centros portuarios especializados para esta actividad. Para ejemplificar este determinante, se citan casos de puertos con espacios en canales de navegación insuficientes que no les permiten ser epicentros de transbordo de carga (Peters, 2001).

1.1.4.6 Adaptabilidad a los cambios en el ambiente de mercado

Los puertos deben estar dispuestos a adaptarse a los nuevos roles que deben adquirir en el comercio internacional, esto se puede lograr mediante la implementación de nuevas operaciones en la cadena de procesos de la actividad portuaria, donde muchas entidades se han planteado la inclusión de las operaciones en terminales para facilitar el transporte puerta a puerta (Nottebom y Winkelmans, 2001). La no adaptación de estas tendencias puede significar perdidas en la ventaja competitiva.

1.1.4.7 Acceso terrestre

Este determinante surge como consecuencia del anterior de una manera más directa en la medida en que la ampliación de las actividades portuarias empezó a ser de naturaleza puerta a puerta. Este determinante recoge todos aquellos aspectos relacionados a entidades portuarias que se encuentran ubicadas estrategicamente, es decir, cerca de las principales rutas comerciales en los diferentes países (Fleming y Baird, 1999). No obstante, la eficiencia en el transporte terrestre al
interior de los países también es otro elemento con alto grado de significancia, puesto que un acceso rápido y seguro a las instalaciones portuarias de los sistemas de transporte es fundamental para la selección del puerto por parte de los usuarios.

1.1.4.8 Diferenciación de productos

En esencia, los puertos y operadores portuarios pueden obtener ventajas competitivas no solo por medio de costos en la operación, también se puede apelar a proveer servicios portuarios específicos en nichos de mercado distintos a los de otros puertos, esto con el ánimo de generar un valor agregado a los usuarios portuarios (Nottebom y Winkelmans, 2001). Con este determinante se busca evaluar el enfoque de las autoridades portuarias en ciertos servicios y como esto está generando ventajas competitivas

Vimos entonces como podía generarse un empalme entre concepciones teóricas generales y específicas del comercio internacional, generando un análisis desde lo general a lo particular, relacionando cada teoría con precisiones conceptuales que facilitan el entendimiento del lector respecto al tema comercio-competitividad-puerto. Se vio que la competitividad abarca un panorama bastante completo de muchas dimensiones económicas, así mismo, se divide en niveles y facetas que facilitan la aplicación de esta a áreas específicas, acompañada de bases conceptuales del comercio y de la teoría económica clásica en sí.

1.2 Metodología

1.2.1 Tipo de estudio

El presente trabajo tiene como referencia un tipo de estudio cualitativo enfocado en un proceso descriptivo con un alcance diagnóstico de la situación portuaria de la SPRBUN en el marco Alianza Pacífico, en donde se busca abordar un significado socioeconómico en relación a la teoría de competitividad y el análisis de puertos marítimos, subyacente del término de comercio internacional. Entendiendo la investigación cualitativa como el análisis e interpretación de fenómenos, indagando por qué estos toman diferentes contrastes, junto a la aproximación a situaciones cotidianas para explorarlas, describirlas y comprenderlas de manera inductiva, es decir, describir y generar perspectivas teóricas (Elssy Bonilla, 1942).
El enfoque se basa en metodos de recolección de datos cualitativos, a través de un procedimiento analítico, el cual establece la comparación de las variables a utilizar, lo que permite realizar un análisis exhaustivo de los datos ya existentes, descripciones detalladas de puertos, infraestructura, conectividad, movimiento de carga en cifras y servicios (Sampieri, Callao y Baptista, 2006). El presente estudio procede con el análisis particular de cada puerto de estudio, describiendo e interpretando cada uno de los datos encontrados, hasta llegar a una perspectiva general. Así mismo, es de tipo longitudinal dado que se analizan cambios en determinadas variables a través del periodo de tiempo (2011-2016), establecido bajo el tiempo que lleva constituida la Alianza del Pacífico.

La investigación cualitativa nos permite construir e interpretar los fenómenos o procesos a través de las percepciones y significados producidos por las experiencias de los particulares, permite abordar un proceso mismo de investigación, para identificar como se seleccionan las variables o conceptos claves del estudio. Proporciona profundidad a los datos, dispersión, riqueza interpretativa, contextualización del ambiente o entorno, detalles y experiencias unicas. También aporta un punto de vista natural y holístico de fenómenos (Sampieri et al., 2006).

En este caso se pretende comprender los ejes que orientan el comportamiento a través de la recolección de datos textuales y detallados. Sin embargo, cabe resaltar que este análisis cualitativo va de la mano con un análisis estadístico descriptivo que facilita la identificación de elementos de carácter comercial en el desarrollo del análisis de la competitividad portuaria de la SPRBUN, de igual forma se presentarán bases de datos y estadísticas que sustentan el análisis de estudio, estos datos se fundamentan en una inducción analítica con uso moderado de la estadística, lo cual aborda el desarrollo de la temática a estudiar y el análisis específico de cada comportamiento en las variables de estudio.

1.2.2 Método de investigación

Dentro de la investigación cualitativa, existen métodos observacionales, entrevistas y temas vinculados a la revisión documental (Isaza, Rendon, 2007), este caso de estudio en particular se ubicó en el plano de la revisión documental puesto que, según lo planteado por Isaza y Rendón (2007), permite el acceso a documentos personales, institucionales, archivos históricos, académicos, estados del arte de otras investigaciones y demás elementos bibliográficos. Esto, de
la mano con la naturaleza de este método como uno de razonamiento que inicia con el análisis de postulados, teoremas, leyes, principios, y demás elementos, que sirven para su aplicación en hechos particulares.

1.2.3 Técnicas para la recolección de datos

La técnica empleada para la recolección de la información fue el rastreo de información de bases de datos secundarias encontradas en el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, encaminadas a las generalidades relacionadas a los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico; la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), Superintendencia de Puertos y Transporte y páginas oficiales de las sociedades portuarias de San Antonio, Valparaíso, SPRBUN, Callao, Veracruz, Manzanillo; pues son entidades de comercio exterior oficiales que contextualizaron toda la información pertinente a caracterización de los puertos en relación a su área de influencia (conectividad, localización, vías de acceso), terminales (muelles, frentes atraque, capacidad, infraestructura, servicios), tráfico portuario (tipos de carga), así como todas las cifras en materia de tráfico portuario, todo esto para el análisis final de ventajas y desventajas de la SPRBUN.

Por otro lado, se revisaron los estudios actualizados de la UNCTAD (Review of Maritime Transport 2015), CONPES, Alianza del Pacífico, DIMAR en materia de transporte marítimo, favoreciendo la exploración y descripción de hechos y fenómenos relacionados al problema de investigación.

En materia de competitividad, el análisis de las técnicas de competitividad en los sectores industriales y de competencia propuesto por Michael Porter (1982), Ensayos sobre economía regional del Banco de la República, fichas bibliográficas destacadas en el contexto portuario y competitivo como el texto de gestión logística integral de Luis Aníbal Mora (2011), permitieron abordar el marco teórico y su aplicación en el estudio de la investigación.

Existe multiplicidad de estilos en materia de recolección de datos, una estrategia dinámica que apoyo una comprensión más clara de estos se refiere a la triangulación de la información; en la investigación cualitativa, esta es una forma de mejorar y probar los resultados, pues permite la combinación de diferentes perspectivas a una misma temática, logrando una vision mas amplia y
completa de esta (Zapata, 2005). Así, la triangulación busca analizar un mismo fenómeno a través de diversos acercamientos.

Continuando con este lineamiento teórico, y debido a la naturaleza cualitativa del presente trabajo, resulta entonces cómoda la propuesta de Oscar Zapata (2005), en materia de esta técnica de manejo de la información, pues se ejerció un método de triangulación de teorías, en el que estas permiten la observación de un fenómeno a fin de producir un entendimiento claro de cómo diferentes aspectos, suposiciones y premisas afectan los hallazgos, resultados e interpretaciones de un mismo grupo de datos (Zapata, 2005). De allí, como se mostró en la figura, se puede ver un esquema de la aplicabilidad de este método.

Figura 2. Triangulación. Elaboración propia (Zapata, 2005)
1.2.4 Tratamiento de la información

Dado que la investigación cuenta con un enfoque descriptivo, el tratamiento de la información será desarrollado mediante la caracterización y presentación de los lineamientos que encaminan la actividad portuaria de cada uno de los puertos pertenecientes a la Alianza del Pacífico, de allí, la elaboración de fichas bibliográficas y mentefactos fue determinante para representar las diferentes modalidades teóricas de cara a dichos lineamientos que engloban esta investigación.

De manera sistematizada se presentó la elaboración de flujogramas que apoyaron la explicación de los pasos en materia de técnicas de recolección de datos, así como caracterizaciones generales de temas concernientes a la importancia del comercio internacional y aspectos relacionados. La información se somete a un proceso de codificación, tabulación y análisis estadístico.

![Flujo de trabajo](image)

*Figura 3. Tratamiento de la información. Elaboración propia.*
2. Importancia portuaria y del transporte marítimo dentro de la cadena de abastecimiento y el comercio internacional

El comercio internacional es entendido como un proceso que posibilita el intercambio comercial de bienes y servicios entre los países, que en términos de integración ha permitido intensificar beneficios en cuanto a especialización para hacer economías más productivas a una escala más eficiente (OMC, 2013).

Dado que las economías hoy día presentan la necesidad de introducir nuevos procesos de comercialización debido al fenómeno de la globalización, se ven obligadas a involucrar sistemas de transporte eficientes y rentables que conecten las cadenas de suministro mundiales para el desarrollo y crecimiento económico sostenido. Según un informe del UNTAD (2013), el transporte de mercancías por vía marítima representa un 80% del volumen mundial de mercancías y es manipulado en puertos de todo el mundo, por lo cual cabe resaltar el grado de significancia e importancia estratégica con la que cuenta el transporte marítimo como facilitador del comercio.

Como se especificó anteriormente dentro del marco teórico, la competitividad comercial entre los países depende en gran medida del acceso efectivo a los servicios marítimos internacionales y las estructuras portuarias, además, para facilitar estos procesos de intercambio comercial en relación al transporte de mercancías, se introduce la logística como el sistema de manipulación de bienes y servicios que requieren o producen las empresas o los consumidores finales, mediante las funciones de transporte, almacenaje, aprovisionamiento y/o distribución de mercancías (CONPES, 2008).

El transporte de mercancías es un actor de primera línea en el desarrollo de las economías, pues incentiva aspectos relacionados al mejoramiento de la competitividad de estas en temas conexos al comercio internacional (Escobar, Suarique, Sotelo, 2012), además, de acuerdo a la Superintendencia de puertos y transporte (2010) la competitividad en los procesos productivos, en el transporte y en la transferencia de las mercancías es un requisito para mejorar las condiciones de participación de un país en los mercados internacionales.
La logística es el proceso de planear, controlar y administrar la cadena de abastecimiento y distribución desde el proveedor hasta el cliente (Mora, 2014), además, otra de las acepciones más precisas complementa el término como el proceso de planeación, implementación y control del flujo y almacenamiento eficiente y a costos efectivos de materias primas, inventarios, entre otros elementos del proceso productivo, desde un punto de origen hasta el consumo, atendiendo a las necesidades del cliente (Mora, 2014).

Se debe tener presente que la logística internacional permite planificar y organizar la movilización de todo tipo de mercancía a lo largo de la cadena de valor (Mora, 2014); es necesario tener en cuenta que esto se encuentra en función de la cadena logística o cadena de abastecimiento, la cual relaciona la secuencia de agentes, funciones y actividades que intervienen en el flujo de bienes, servicios y de información para la conexión entre dos puntos.

En síntesis, y de acuerdo a estas extensiones de la logística, esta puede ser entendida como la gerencia de la cadena de abastecimiento, desde la materia prima hasta el punto de consumo del producto final, involucrando flujos relacionados a inventarios, información, capital de trabajo, distribución física (almacenamiento y transporte) e indicadores de gestión, donde el empalme de estos aspectos genera un proceso integral en las organizaciones (Mora, 2014).
Cabe resaltar en cifras el grado de significancia con la que cuenta el transporte marítimo dentro del comercio internacional, según datos de la UNCTAD (2015), para el año 2015, el comercio internacional de mercaderías presentó un incremento del 2,3%, mientras que el tráfico marítimo mundial incrementó un 3,4%, moviendo 9,84 billones de toneladas. Esto evidencia el alto desarrollo comercial que los mercados internacionales han presentado.

Dentro de la identificación de la importancia portuaria y actividades de transporte también se debe tener en cuenta la incidencia y/o relación de estos con aspectos propios de la logística tales como el manejo de los tiempos, costos, y movimientos, así como temas conexos al transporte en materia de multimodalismo, transbordos, rutas y demás actividades que, entre otras cosas, se pueden resumir en el desempeño logístico de una compañía o de una economía.

El Banco Mundial (2014) desarrolla un ranking de desempeño logístico entre 155 países en el que se miden aspectos en materia de eficiencia en despachos aduaneros, calidad en los servicios logísticos, precios competitivos, capacidad de rastreo de envíos, movimiento de mercancías en el menor tiempo posible, frecuencia de embarques en el tiempo programado, entre otros aspectos llamado LPI (Logistic Performance Index). En esencia, define la calidad enfocada a la logística y el transporte, mediante la medición del desempeño de la cadena de abastecimiento de un país con una valoración de 1 a 5.

Tabla 1. Índice de desempeño logístico de los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicador</th>
<th>Chile</th>
<th>México</th>
<th>Perú</th>
<th>Colombia</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>LPI – Ranking</td>
<td>46</td>
<td>53</td>
<td>69</td>
<td>94</td>
</tr>
<tr>
<td>LPI – Puntuación</td>
<td>3,25</td>
<td>3,11</td>
<td>2,89</td>
<td>2,61</td>
</tr>
<tr>
<td>Aduanas (Eficiencia en despachos)</td>
<td>3,19</td>
<td>2,88</td>
<td>2,76</td>
<td>2,21</td>
</tr>
<tr>
<td>Infraestructura y transporte</td>
<td>2,77</td>
<td>2,89</td>
<td>2,62</td>
<td>2,43</td>
</tr>
<tr>
<td>Facilidad de envíos (precios competitivos)</td>
<td>3,30</td>
<td>3,00</td>
<td>2,91</td>
<td>2,55</td>
</tr>
<tr>
<td>Competencia servicios de Logística (operadores de transporte, alternativas multimodal, agentes de aduanas)</td>
<td>2,97</td>
<td>3,14</td>
<td>2,87</td>
<td>2,67</td>
</tr>
<tr>
<td>Seguimiento y trazabilidad</td>
<td>3,50</td>
<td>3,40</td>
<td>2,94</td>
<td>2,55</td>
</tr>
<tr>
<td>Puntualidad en envíos y entregas (tiempos)</td>
<td>3,71</td>
<td>3,88</td>
<td>3,23</td>
<td>3,23</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Banco Mundial, 2014)
Como se puede apreciar, las cifras anteriores presentan la situación de las economías pertenecientes a la Alianza del Pacífico en materia logística, esto nos brinda, en primera instancia, la posición privilegiada de Chile como el país con el mejor desempeño logístico dentro del acuerdo y la situación de Colombia el cual ocupa el puesto 94 entre 155 economías, se pueden entrever los desafíos que debe enfrentar una economía para mejorar sus condiciones logísticas y, en esencia, ser más competitivo.

Así, desde este punto de vista, la importancia de una actividad portuaria bien manejada y condiciones idóneas para el transporte de mercaderías radica en una plataforma de servicios logísticos amplia y eficiente con alta adaptabilidad a los cambios en el ambiente de mercado, satisfaciendo las necesidades de clientes mediante la diferenciación de servicios con respecto a otras plataformas, en contraposición, la identificación de una situación logística débil permitirá impulsar nuevas operaciones en la cadena de procesos de la actividad portuaria, además, garantizar alternativas de mejora de cara al movimiento de mercancías en el menor tiempo posible, con mayor eficiencia y reducciones significativas en los costos (Mora, 2014).

Por consiguiente, la actividad portuaria y el transporte marítimo son los eslabones más importantes de la distribución física internacional dado que estos impulsan y posibilitan la gestión de un valor agregado al comercio. En la medida en que las actividades de comercio internacional presenten un crecimiento en su producción, las entidades portuarias deberán estar a la par con esta evolución, para generar satisfacción en los usuarios con respecto a sus requerimientos (Escobar, Suarique, Sotelo, 2012).
3. Comportamiento de los principales puertos pertenecientes a la Alianza del Pacífico

Dentro de las actividades que tienen lugar al interior de la Alianza se pueden apreciar aquellas que apoyan directamente los procesos comerciales dentro de este espacio geográfico, permitiendo la armonización de normas y disposiciones comerciales, la acumulación del origen de las mercancías entre los 4 países, permitiéndole a los países miembros insertarse en las cadenas regionales y globales de valor. (MINCOMERCIO, 2016)

El desarrollo de libre comercio entre los países de la Alianza es ejecutado a través de diferentes mecanismos que permiten la facilitación de entrada y salida de bienes y servicios, entre ellos se encuentran los puertos, los cuales son lugares ubicados estratégicamente, que ofrecen un servicio complementario en trámites relacionados al comercio exterior. Por esta razón se realizará una descripción detallada de los puertos más representativos a estudiar de cada país que integra la Alianza del Pacífico, en términos de área de influencia, cantidad de mercancía movilizada, conectividad, infraestructura y servicios.

Previo al desarrollo, es importante entender la clasificación del sistema portuario, esto dará lugar no solo a la correcta comprensión de Buenaventura en términos portuarios, sino también la adaptación de esta clasificación a los demás puertos de países miembros de la Alianza del Pacífico. En la actualidad, el sistema portuario está conformado por tres tipos de muelles (Escobar, 2012):

- Especializados: Exportación de productos tradicionales como de agricultura, petróleo, entre otros.
- Privados: Se realizan todo tipo de actividades relacionadas con el comercio exterior.
- Sociedades Portuarias Regionales: Se prestan servicios a la totalidad de productos que requieran ser movilizados.
La imagen anterior contextualiza la cadena de abastecimiento generalizada de la actividad portuaria, donde se desea mostrar las áreas involucradas en el proceso:

**Zona Marítima:** Dentro de esta zona podemos encontrar todo lo relacionado a servicios de apoyo a las motonaves, en temas como aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones, entre otros. (Rúa, 2006)

**Zona Terrestre:** En esta zona se aprecia la transferencia entre un modo de transporte a otro, en este caso en específico, transiciones marítimas a terrestres, así mismo, se da la consolidación, cargue y descargue de mercancías (Escobar et al. 2012).

**Zona de Evacuación de carga:** Depósito y almacenaje de mercancías, actividades conexas a la vigilancia por parte de las diferentes áreas de control público como la aduana, policía, dirección de sanidad, entre otras mercancías (Escobar et al. 2012).

**Zona Industrial:** En esencia, esta zona está compuesta por los accesos terrestres y/o marítimos al puerto, además, todas aquellas zonas que están destinadas a actividades dentro de la cadena de abastecimiento del puerto, pero que no están dentro de este cómo las zonas francas, bodegas, depósitos, plataformas logísticas, entre otros. (Rúa, 2006)

### 3.1 Chile

País ubicado al sureste de Suramérica, cuenta con una superficie territorial de 756.096 kms² y una población total de 17’819,054. La economía de Chile es emergente y de favorable situación en Latinoamérica. Es destacado por un crecimiento y desarrollo económico sostenible. Chile fue la
primera nación sudamericana incorporada como miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) (Alianza del Pacífico, 2015).

En el ámbito fiscal Chile mantiene una estabilidad sólida en su economía, según datos tomados de la Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial (2015) el crecimiento económico anual en promedio durante los últimos 3 años ha sido de 3.8%, la inflación anualizada en diciembre de 2014 fue de 4.6%. Chile tiene hoy 24 acuerdos comerciales con 63 mercados, que representan el 63,3% de la población mundial y el 85,3% del PIB global.

3.1.1 Empresa portuaria San Antonio (EPSA)

El puerto San antonio es considerado como uno de los principales puertos de Chile, ubicado en la zona central, es el terminal portuario mas cercano a Santiago. La Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) es una empresa autónoma del Estado, creada por ley en diciembre de 1997, cuyo objeto es la administración, conservación y desarrollo de la actividad marítimo-portuaria de Puerto San Antonio. La propiedad de la empresa es 100% estatal y no participa en la propiedad de otras empresas filiales. Su política de financiamiento se sustenta con recursos propios (Puerto San Antonio, 2016).

3.1.1.1 Área de influencia

Su área de influencia está conformada por Chile central y la provincia de Mendoza, en Argentina. A esta área total debe sumarse una alta proporción de las cargas del sur de Chile, que son transbordadas en operaciones de cabotaje a servicios de ultramar en este puerto para alcanzar sus destinos internacionales. Adicional a esto, el comercio internacional marítimo con Argentina se realiza en un 60%, a través del Puerto San Antonio (Puerto San Antonio, 2016).
La conectividad terrestre del Puerto de San Antonio está dada por la Autopista del Sol, moderna carretera de alta velocidad y doble vía, que lo une con Santiago (a sólo 100 kilómetros) y al norte a través de Ruta 5; por la Carretera de la Fruta que conecta con las zonas centro-sur; por la red ferroviaria y por la ruta internacional para llegar a Argentina (Puerto San Antonio, 2016).

A esto se suma la concesión de la obra nuevo acceso que une la Autopista del Sol con el puerto, y que permite un flujo más expedito de camiones, que llegan directamente a los distintos terminales contribuyendo a descongestionar la ciudad.
Puerto San Antonio posee además una estación intermodal ferroviaria. Las líneas que dan servicio de transporte pertenecen a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), cuya extensión ferroviaria une Santiago con San Antonio y es de uso exclusivo para carga. Su red hace posible que el ferrocarril llegue a todos los terminales del Puerto San Antonio.

3.1.1.2 Terminales

El puerto de San Antonio cuenta con 4 frentes de atraque configurando un total de nueve sitios, estos poseen una longitud total de 1.600 metros con un calado máximo de 11,8 metros. El terminal STI es considerado como el terminal portuario más moderno y eficiente de Sudamérica, está ubicado en la Costa oeste de Chile y opera la concesión del Frente de Atraque Molo Sur del Puerto de San Antonio, donde operan los sitios 1, 2 y 3; cuenta con la mayor dotación de grúas RTG del país y de la Costa oeste de Sudamérica. El terminal PCE abarca los sitios 4, 5, 6 y el Puerto Central (PCE) (Puerto San Antonio, 2016).

El terminal puerto Panul es el mayor operador de gráneles sólidos de puerto San Antonio, Su sitio tiene un calado aproximado de 38 pies y las naves graneleras son atendidas por grúas que pueden descargar hasta 700 toneladas por hora. Terminal Sitio 9 opera bajo un sistema multioperado especializado en la transferencia de gráneles líquidos (Puerto San Antonio, 2016).

![Figura 8. Terminales portuarias (Puerto San Antonio, 2016)](image-url)
3.1.1.3 Tráfico Portuario

Según la gráfica se puede evidenciar que para los años 2011 y 2015 se presentó un crecimiento aproximado del 6.23% en el movimiento de carga contenedorizada, así mismo para los años 2014 y 2015 se movilizaron 10.622.620 y 11.724.028 toneladas, respectivamente, presentando un crecimiento porcentual de 10.37%, lo que refleja el aumento progresivo de productividad que ha venido desarrollando el puerto de San Antonio.

El movimiento de carga fraccionada entre los años 2011 y 2015 ha venido presentando una desaceleración en términos de crecimiento, con un porcentaje del -13.37% lo cual refleja la necesidad que tienen las empresas en contar con más contenedores Full Container Load (FCL) para el transporte de mercancías en procesos de importación y exportación. Sin embargo, para los años 2014 y 2015 el movimiento de este tipo de carga tuvo un crecimiento del 0.51%.

Respecto a la carga de granel sólida y líquida para el año 2015 se movilizaron 4.745.381 toneladas, cifra que representó un incremento de 2.68% respecto al total movilizado para el año 2014, de igual forma se puede evidenciar un movimiento promedio de 4.695.054 de toneladas entre los años 2011-2015, lo cual no refleja una gran variación en la movilización de carga al granel.
3.1.2 Empresa portuaria Valparaíso (EPV)

Puerto Valparaíso es administrado por Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), se constituyó legalmente el 31 de enero de 1998, tiene como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de Puerto de Valparaíso, así como de los bienes que posea a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes a los ámbitos portuarios e indispensables para el debido cumplimiento de éste (Puerto Valparaíso, 2016).

3.1.2.1 Área de influencia

El puerto de Valparaíso se encuentra ubicado en la zona central de Chile, está localizado a 120 km al noroeste de la capital del país, Santiago. Valparaíso es el puerto más cercano de la Costa oeste de Chile al paso de los libertadores, a solo 204 km, la cual es la principal ruta de comunicación vial a través de la cordillera de los Andes entre Chile y Argentina (Puerto Valparaíso, 2016).

Cuenta con dos rutas principales de conectividad, La ruta 60 que comprende Valparaíso – Los andes a 142 km, Valparaíso- Mendoza a 400 km; la ruta 68: comprende Valparaíso – Casablanca a 37.7km, Valparaíso- Santiago a 410km. De igual forma Valparaíso cuenta con un acceso ferroviario, las líneas que dan servicio de transporte pertenecen a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) (Puerto Valparaíso, 2016).

Figura 10. Conectividad portuaria del puerto de Valparaíso (Puerto Valparaiso, 2016)
3.1.2.2 Terminales

Valparaíso cuenta con 2 frentes de atraque. El terminal 1 cuenta con un frente de atraque de 985 metros y un calado máximo autorizado de 13.8 metros, este terminal recibe naves Full Container, refrigerados, multipropósito y cruceros (Terminal Pacífico Sur Valparaíso [TPS], 2016). El terminal 2 cerros de Valparaíso, cuenta con 3 sitios, con una longitud total de 610 metros, recibe naves full container, refrigerados, multipropósito y cruceros (Terminal cerros de Valparaíso [TCVAL] 2016). Así mismo el puerto de Valparaíso cuenta con un terminal con plataforma tecnológica en el cual se desarrollan todos los chequeos de documentos e inspecciones de los servicios públicos enfocado en la entrada y salida (ZEAL Sociedad Concesionaria S.A [ZSC], 2016).

![Figura 11. Terminales portuarios del puerto de Valparaíso (Puerto Valparaiso, 2016)](image)

3.1.2.3 Tráfico Portuario

![Figura 12. Comportamiento anual por tipo de carga transportada Puerto Valparaiso. Elaboración propia con datos de la Empresa Portuaria Valparaíso](image)
La carga contenedorizada en el puerto de Valparaíso representa un porcentaje alto en comparación con la carga fraccionada, con una transferencia total para el año 2015 de 7.675.939 toneladas; para los años 2013-2014 se puede evidenciar un crecimiento porcentual del 11%, sin embargo, en los años 2014-2015 existe una desaceleración de 17.84% consecuencia de la crisis económica presentada en los últimos dos años que ha perturbado las grandes economías.

El movimiento de carga fraccionada en el puerto de Valparaíso entre los años 2011-2015 es creciente con un porcentaje de crecimiento aproximadamente de 4%. Para el año 2014 y 2015 es de 1.778.422 y 1.845.580 respectivamente con un crecimiento porcentual de 3.77%. Respecto al movimiento de carga granel, esta no presenta comportamiento pues este no es un terminal granelero.

3.2 Perú

Según el Banco Mundial (2015), Perú es una de las economías con mejor desempeño y mayor crecimiento en América Latina, con un PIB para 2014 de 205.596´307.719, lo que supone un crecimiento del 5,9% de la mano con un entorno de baja inflación. Presenta, según datos del Banco Mundial (2015), un contexto externo favorable y políticas macroeconómicas prudentes y reformas que suponen escenarios favorables en materia de crecimiento e inflación. En materia de población, es de 30´973.148 habitantes; una superficie de 1´285.220 Km; a nivel político, Perú se establece como una república democrática y social con un gobierno representativo y descentralizado (Legiscomex, 2015).

Según datos de Legiscomex (2015), Perú es un destino atractivo para la inversión como resultado de sus ventajas comparativas en términos de ubicación, recursos naturales, protección a la inversión, entre otras temáticas, no obstante, este país ha venido presentando un crecimiento fuerte en materia logística ubicándose, Según el Foro Económico mundial (WEF,2015), 5 posiciones arriba con respecto al año 2014 (puesto 97 al puesto 92), suponiendo una inversión de 3.600 millones dólares para las sociedades portuarias, aspecto que le ha permitido implementar estrategias de valor agregado en su cadena logística, adecuar reducciones de costos para el manejo de contenedores y demás aspectos portuarios.
3.2.1 Terminal portuario del Callao

El Callao fue creado como distrito en 1836, posee un área geográfica de 773 Km2 que se extiende a lo largo del litoral, favorecida por un clima tropical y una topografía ligeramente plana. Fue definida como Provincia Constitucional del Callao debido a su fuerte importancia en materia portuaria (RegionCallao, 2015). El Puerto del Callao, al que denominaremos Terminal Portuario del Callao, es el principal puerto del Perú, creado en 1874 y considerado, en ese momento, como una de las muestras arquitectónicas más destacadas de la época (RegionCallao, 2015).

3.2.1.1 Área de influencia

Por su ubicación geográfica en la Provincia Constitucional del Callao a 15 minutos de Lima, su área de influencia comprende los departamentos de Lima, Cerro de Pasco, Huánuco, Ayacucho, Junín y Huancavelica. Además, geoestratégicamente ubicado en el litoral peruano, está dentro de la Cuenca del Pacífico, lugar al que acceden rutas interoceánicas, cruzando el canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes (Empresa Nacional de Puertos S.A [ENAPU], 2015).

Referente a vías de acceso, el Terminal está conectado con la zona industrial de la capital y la totalidad del país, con vías de acceso hacia el norte, sur y sierra central, presenta conexión con el aeropuerto internacional Jorge Chávez y con el ferrocarril central, el cual cruza la cordillera de Los Andes (ENAPU, 2015).

Figura 13. Ruta principal de conexión con la capital: Puerto del Callao- Lima (Google Maps, 2016)
3.2.1.2 Terminales

En materia de instalaciones, el Terminal Portuario del Callao cuenta con 7 muelles, cada uno de ellos enfocado a diferentes actividades de cara al tipo de carga en el que se especializan, así, se puede apreciar como este terminal tiene bien lograda su especialidad como sociedad portuaria regional que, como se caracterizó en un apartado anterior de este documento, se enfoca en cualquier actividad relacionada a cualquier tipo de carga.

Referente a las operaciones con las que cuenta cada uno de los muelles del puerto de Callao, se puede evidenciar que los muelles 1, 2, 3, 4 y 11 son muelles multipropósito; el muelle 5 cuenta con 2 tipos de operaciones 1 enfocado en la movilización de contenedores y es el otro de tipo tanquero y el muelle 7 cuenta con una operación encaminada a la movilización de hidrocarburos (ENAPU, 2015).

Vemos entonces la naturaleza de los muelles del puerto del Callao, que son de tipo espigón mayormente, definido este como aquel muelle que sale de tierra a mar, en dirección perpendicular o con ligera inclinación respecto de la orilla de la playa, con posibilidad de atraque a ambos lados y espacios físicos suficientes y destinados al amarre de naves (amarraderos) (Legiscomex, 2015).

En materia de servicios, el Terminal Portuario del Callao presenta servicios generales de embarque, tracción, recepción de contenedores dry y reefer, segregación de carga peligrosa, almacenaje, depósitos, manejo de gastos administrativos, uso de portaccontenedores y grúas pórtico, manejo eficiente de todo lo concerniente a trámites aduaneros, y, en esencia, cualquier
servicio que responda a las exigencias que tiene esta entidad portuaria frente al comercio internacional (Dirección General Maritima [DIMAR] 2015).

3.2.1.3 Tráfico Portuario

De entrada, se puede apreciar que la movilización de carga del Terminal Portuario del Callao se encuentra fuertemente enfocada a la movilización de granel, en especial proveniente del sector petrolero y minero pues, según datos de la Alianza del Pacífico (2015), alrededor del 60% de las exportaciones se encuentran concentradas en estas dos áreas. Es así como la movilización de mercancía a granel es el referente de este terminal portuario, y es hacia allí a donde van gran parte de sus esfuerzos por implementar estrategias de mejora de la eficiencia en sus operaciones.

Otro aspecto de vital importancia en el análisis de la situación del tráfico portuario en este terminal es el comportamiento que ha tenido la carga contenedorizada en los últimos años, pues esta ha venido presentando una tendencia más bien volátil, donde existen dos puntos de inflexión en los años 2013 y 2015. Para 2013, una de las principales situaciones que explica la desaceleración del movimiento de carga contenedorizada fueron los débiles índices de crecimiento mundial que, según la OMC (2013), se dieron a causa de las dificultades económicas europeas, donde los precios de transporte internacional como fletes y demás cargos se vieron a la
baja por efecto de la reducción de los niveles de oferta y demanda (Exportación e importación) de mercaderías en el comercio internacional.

Sin embargo, la OMC (2013) se vio optimista al decir que se daría un escenario de crecimiento lento del comercio, aspecto que se ve relacionado en la gráfica anterior, donde se ve un repunte de la carga contenedorizada para el 2014. La situación económica para 2015 vuelve a tomar un nuevo rumbo, con la subida excesiva del dólar, índices de inflación como efecto de la depreciación en la tasa de cambio, el número de medidas restrictivas y barreras al comercio que se han introducido, el alza en fletes efecto de la subida del dólar que obligó a las navieras a reducir sus tarifas, entre otras situaciones, hicieron que se presentara una reducción del 3,5% al 2,8% del comercio mundial, afectando a la economía global (Expansión, 2015).

En esencia, se puede ver una relación en materia del tipo de carga transportada con la situación económica que se ha presentado, pues, como se pudo apreciar, los niveles de carga general y fraccionada, si bien no son los de mayor envergadura en el puerto, han estado en constante crecimiento, en especial para el último año de análisis en el que, a pesar de las vicisitudes económicas expuestas, no ha presentado decrecimiento, esto se puede explicar debido al aumento en fletes y costos del transporte ya explicado que ha obligado a las navieras a bajar sus tarifas y a los clientes a buscar alternativas más rentables para la movilización de sus mercaderías, en este caso a la movilización suelta y al transporte en conjunto con mercancías de otros clientes.

3.3 México

México es una república democrática, se encuentra ubicado en la parte meridional de América del norte. Su capital es la ciudad de México, cuenta con una superficie territorial de 1’964,375 km² y una población total 112’336,538 (PROMÉXICO, 2016). Según la Alianza del Pacífico (2016) la economía de México es la numero 14 del mundo con un PIB que representa el 1.7% del total mundial, el comercio exterior representa 60% del PIB con gran participación de petróleo y productos manufacturados, mineros y productos agrícolas.

Según datos tomados del Banco Mundial (2014) México cuenta con un PIB de $1.295 billones para el año 2014, la inflación anualizada a diciembre de 2014 fue de 2.60%, actualmente México cuenta con diez tratados de libre comercio y nueve acuerdos de alcance parcial.
3.3.1 Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas

El puerto Lázaro Cárdenas es una entidad portuaria marítima joven y dinámica, se encuentra ubicado en la Costa Pacífica de México, en el estado de Michoacán. Según la página de la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (2012) este puerto cuenta con modernas instalaciones equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad las actividades de un puerto industrial y comercial.

3.3.1.1 Área de influencia

El Puerto industrial y comercial Lázaro Cárdenas es un acceso marítimo internacional líder en el Pacífico mexicano. La posición del Puerto Lázaro Cárdenas favorece el acceso a las naciones de la Cuenca del Pacífico y permite participar en las cadenas del transporte marítimo internacional más desarrolladas (Puerto Lázaro Cárdenas, 2012).


El puerto se destaca por contar con una excelente conectividad y vías de acceso que facilitan los tiempos de recorrido entre el puerto y las principales ciudades de México. La distancia a la capital es de 602 km y gracias a la red ferroviaria Kansas City Southern es posible movilizar la carga a ciudades portuarias como Tampico y Veracruz (Kansas City Southern, 2016).

3.3.1.2 Terminales

El Puerto está compuesto por 8 terminales: Metales y Minerales, Usos Múltiples I, Usos Múltiples II, Contenedores, Fertilizantes, Carbón, Fluidos y Granos agrícolas. En la figura se observan las imágenes correspondientes a las terminales mencionadas.
3.3.1.3 Tráfico Portuario

En el puerto de Lázaro Cárdenas el transporte por tipo de carga al granel representa un porcentaje superior en comparación con los tipos de carga contenedORIZADA y suelta, esto se debe a que el puerto se ha caracterizado por ser un puerto de carácter industrial, sus terminales se enfocan en el movimiento de carga al granel en especial de granos, minerales, productos de acero, fluidos petroleros y fertilizantes. Como se puede observar entre los años 2011 y 2015 se ha mantenido
este movimiento de carga por encima de 17.000.000 toneladas transportadas, sin embargo, entre los años 2014 y 2015 se evidenció un decrecimiento del 6.88% sustentado por el bajo dinamismo de la economía estadounidense, teniendo en cuenta que es uno de los principales socios comerciales de México.

Teniendo en cuenta que el puerto de Lázaro Cárdenas surgió como un puerto industrial y que al pasar el tiempo fue encontrando oportunidades en el mercado de contenedores es posible observar que este ha venido presentando un crecimiento constante en la movilización de carga contenedorizada, demostrando en cifras un movimiento de 7.001.935 toneladas y 6.991.293 toneladas entre los años 2014 y 2015, respectivamente. Sin embargo, se logra evidenciar una desaceleración en términos de crecimiento de -0.15%.

Respecto a la carga suelta para los años 2014 y 2015 fue de 2.311.264 y 1.869.976 toneladas, respectivamente. El movimiento de carga suelta a en el puerto de Lázaro Cárdenas entre los años 2013-2014 es progresivo con un porcentaje de crecimiento del 11.75%.

3.3.2 Administración Portuaria Integral de Manzanillo

La actividad portuaria mexicana tiene sus inicios con la llegada de los conquistadores, donde se da inicio a la actividad marítima de una manera más trascendente, sin embargo, se ha dicho que en ese entonces se tenía ya conocimiento de aspectos relacionados al uso de canoas y remos para el transporte de personas y mercancías (Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 2015).

Después de una serie de regulaciones y formas iniciales de administración portuaria como la fusión entre esta actividad y la marina mercante, surge en 1970 la Comisión Coordinadora de Puertos, con el objetivo de integrar la actividad portuaria a las actividades gubernamentales y administrativas del país (Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 2015), y un año después, surge SEPORMAN, la Empresa de Servicios Portuarios de manzanillo, con los siguientes objetivos:

- Planear, Programar y Ejecutar acciones para el desarrollo portuario nacional
- Proponer la delimitación de los recintos portuarios
- Construir, ampliar y conservar las obras marítimas portuarias
- Determinar las especificaciones técnicas del equipo marítimo y portuario
- Promover y contribuir el equipamiento de los puertos

Es así como, para 1994, de la mano con los objetivos previamente propuestos, surge la Administración Portuaria Integral de Manzanillo (API), para el mejoramiento en la planeación del desarrollo y uso del suelo en el puerto, los recursos que se generan en este y la estandarización de reglas de operación portuaria (Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 2015).

3.3.2.1 Área de influencia

El puerto de Manzanillo está localizado en el estado de Colima, sobre la Costa del Océano Pacífico, y se ha posicionado como la principal entrada para el manejo de mercancías en el Comercio Internacional en México, representando el 68% de entrada de contenedores en el Pacífico Mexicano.

Frente a sus vías de acceso terrestre, se accede al puerto por el Boulevard Miguel de la Madrid, luego, en el distribuidor vial El Pez se toma la desviación que conduce a las instalaciones portuarias, además, se encuentra perfectamente conectado con los principales ejes viales como Colima - Manzanillo, Manzanillo - Puerto Vallarta, Manzanillo - Minatitlán, Ramal-Aeropuerto, Cuyutlán - Manzanillo y Libramiento Colomo – Tapeixtles (Puerto Manzanillo, 2015).

![Figura 19. Localización, vías y Canal de acceso del puerto de Manzanillo. (Puerto Manzanillo, 2015)](image)

El canal de acceso y navegación cuenta con una longitud de 600 metros y una profundidad entre los 14 y los 16 metros, aspectos que, especialmente, hacen a este puerto eficaz frente a la atención de todo tipo de motonaves (Secretaría de Fomento Económico [SEFOME], 2015).
3.3.2.2 Terminales

Este terminal portuario cuenta con un recinto de 437 hectáreas en total, a su vez, esto está dividido en dos polígonos que comprenden 5000 metros lineales de muelles con 19 muelles y aproximadamente 30 posiciones de atraque, cuya localización dentro del recinto portuario y su acceso están favorecidos por dos dársenas que comprenden un área de maniobra de 460 metros y 526 metros, respectivamente (SEFOME, 2015).

![Figura 20. Layout Puerto Manzanillo (Puerto Manzanillo, 2015)](image)

En materia de servicios, este recinto cuenta con tecnología de punta para las actividades portuarias, una zona de almacenamiento techado que comprende 3 hectáreas y almacenamiento para uso múltiple de 60 hectáreas, un centro de control de tráfico marítimo de última tecnología, terminales especializadas en fines pesqueros, minerales, turísticos y multipropósito en general, instalaciones para productos refrigerados en un área de 4200 metros, cámaras de fumigación, centros de emergencia y agilización de trámites aduaneros, y otros diversos elementos que facilitan su operación (SEFOME, 2015).
Tabla 2. Distribución muelle Puerto Manzanillo

<table>
<thead>
<tr>
<th>Puerto de manzanillo</th>
<th>Atraque</th>
<th>Operación</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Terminal marítima PEMEX</td>
<td>3</td>
<td>Hidrocarburos</td>
</tr>
<tr>
<td>Terminal de cruceros turísticos</td>
<td>4</td>
<td>Turismo</td>
</tr>
<tr>
<td>Parque industrial pesquero FONDEPORT</td>
<td>3</td>
<td>Terminal pesquero</td>
</tr>
<tr>
<td>Banda “a”</td>
<td>3</td>
<td>Contenedores</td>
</tr>
<tr>
<td>Banda “b”</td>
<td>3</td>
<td>Minerales</td>
</tr>
<tr>
<td>Banda “c”</td>
<td>9</td>
<td>Multipropósito</td>
</tr>
<tr>
<td>Banda “d”</td>
<td>3</td>
<td>Multipropósito</td>
</tr>
<tr>
<td>Tec ii</td>
<td>2</td>
<td>Multipropósito</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Puerto Manzanillo, 2015)

Especialmente, este terminal portuario, como se mencionó anteriormente, posee terminales multipropósito dispuestos para cualquier actividad portuaria, así como una infraestructura que atiende estas necesidades. Se puede encontrar dentro de este recinto portuario muelles tipo espigón y marginal, haciendo énfasis en el segundo como aquel cuya plataforma está unida y apoyada en tierra, con sitios de atraque paralelos al agua (Legiscomex, 2015).

3.3.2.3 Tráfico portuario

Este terminal, por su condición multipropósito, representa movilización en todos los tipos de carga estudiados, así, se puede ver un comportamiento marcado en la carga contenedorizada, pues este puerto es especialmente enfocado en esta actividad, sin dejar de lado la atención a las demás movilizaciones (Asociacion Mexicana de Infraestructura Porturia, Maritima y Costera [AMIP], 2013).
Figura 21. Comportamiento anual por tipo de carga transportada Puerto de Manzanillo. Elaboración propia datos

Dentro del comportamiento anual por tipo de carga transportada en el Puerto de Manzanillo, se puede apreciar un crecimiento de la carga contenedorizada durante el periodo de estudio, en oposición a decrecimientos que se pueden apreciar en la movilización de carga a granel y general. Referente a la carga contenedorizada, siendo el Puerto de Manzanillo especialista en este tipo de carga, reporto un crecimiento del 4.3% para el cierre del año 2015 (Puerto Manzanillo, 2015), esto, según Erick Arista, Director General de Operadora de Carga México, empresa logística ubicada en el puerto de Manzanillo, ha sido una constante en la situación portuaria mexicana pues es un fenómeno que se ha dado como resultado de los acuerdos comerciales con Asia, la eficiente infraestructura de este terminal portuario y la posición estratégica de estos puertos en el continente.

Referente a la movilización de carga a granel, se puede apreciar un periodo de caídas a partir del año 2012, pues, para 2013, se registró un impacto negativo en el granel agrícola específicamente, con un decrecimiento del 25,6%, pasando de mover 699 mil toneladas a 520 mil entre estos años, respectivamente (AMIP, 2013).

Finalmente, la carga general y los movimientos de carga fraccionada han mantenido índices constantes durante el periodo, sin embargo, para 2015 presentó una ligera baja del 2.5% con respecto a 2014, representando para 2015 un movimiento de 758.155 toneladas, aspecto que se puede explicar por el flujo creciente de carga contenedorizada para ese mismo año, donde, debido a aspectos de mercado y tarifas con líneas navieras, se fomentó el uso del contenedor en la movilización de carga (AMIP, 2013).
4. Situación actual la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

4.1 Colombia

La República de Colombia es un país ubicado en la región noroccidental de América del Sur, está constituido como un estado de derecho. Su capital es Bogotá, cuenta con una superficie territorial de 2'070,408 km² y una población total de 47'121,082 de personas (Banco mundial, 2015). Según datos tomados de la Alianza del Pacífico (2016), Colombia se destaca hoy en día como la tercera economía de América Latina, gracias a su crecimiento promedio del 4%, dentro de sus principales actividades económicas se encuentran los establecimientos financieros y comercio con un 19,7% y 12% respectivamente, dentro del producto interno bruto para el año 2014.

De acuerdo a cifras tomadas del Ministerio de Comercio, Industria y turismo (2015), el comercio para Colombia en el año 2015 representó USD 50.800 millones en las exportaciones y USD 54.057 millones en las importaciones.

4.1.1 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

A través de los años, la región de Buenaventura ha sido considerada una de las más importantes para la nación, puesto que es un punto óptimo de ingreso al territorio nacional, además, su sociedad portuaria es una de las más importantes de la nación (Escobar, Suarique y Sotelo, 2012).

Frente a aspectos relacionados a su ubicación, esta se encuentra en la zona suroccidental del País, siendo la puerta a la Cuenca del Pacífico, zona geoeconómica y comercial de mayor dinamismo y potencial en el mundo (Sociedad Portuaria Buenaventura, 2016). Inclusive, esta importancia empezó a tomar forma desde 1925, donde el puerto de Buenaventura representaba la quinta parte del comercio exterior y el 15% de las exportaciones de café del país, además, se resaltaba ya desde entonces la importancia del transporte marítimo en esta zona debido a su facilidad en el flujo de gran cantidad de mercancía a bajo costo (Collazos, 2006).

De cara a temas relacionados a aspectos físicos, la región se encuentra situada en la zona noroccidental del país; frente al municipio, es el de mayor extensión en el departamento del valle del cauca con un 29.7% del total del departamento, aspectos que denotan una excelente ubicación, además, la oferta de recursos naturales del municipio es bastante amplia, albergando el
60 % de los recursos forestales del país, el 80% del potencial pesquero del país, abundantes recursos hídricos, mineros y dotada de buenas condiciones en materia de bahías para atender la navegación marítima global (Sociedad Portuaria Buenaventura, 2016). Así las cosas, la SPRB, es considerada como un terminal multipropósito, debido a que en esta se aprecian los tres tipos de muelles descritos en el apartado anterior (Collazos, 2006).

4.1.1.1 Área de influencia

En materia de conectividad, es importante resaltar la proximidad de la SPRB al canal de Panamá, lugar en el que converge el comercio entre Asia oriental y Europa, este aspecto le permite al municipio ubicarse en la cadena de distribución de estos dos grandes epicentros comerciales. Además, aparte del desarrollo portuario, el municipio gira alrededor de otros escenarios de desarrollo económico futuro como la industrialización de la pesca y la madera, la ecología y el medio ambiente, entre otros elementos (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura SPRBUN, 2016). Además de su proximidad al canal de panamá, se resalta que es uno de los puertos más cercanos al oriente, no obstante, su ubicación equidistante entre puertos como Vancouver o Valparaíso y su posicionamiento geográfico en el centro del mundo, le permiten ser un puerto concentrador y de transbordo, estando cerca de las principales rutas marítimas que atraviesan el mundo de norte a sur y oriente a occidente (SPRBUN, 2016).

![Figura 22. Conectividad SPRBUN. (SPRB, 2016)](image)

Frente al canal de acceso al puerto, se puede apreciar esta zona en los gráficos descritos a continuación:
Según la información actual del portal de la SPRBUN, el canal presenta una longitud de 31.5 Km, lo que equivale a 17 millas náuticas, además, la profundidad de este oscila entre los 12.5 y los 13.5 metros, desde la parte exterior comprendida, según la gráfica previamente vista, entre la boya de mar y punta soldado hasta la bahía interior comprendida entre las boyas 23 – 24 y la última boya, respectivamente. Frente a la amplitud del canal de acceso, esta comprende un área cambiante desde los 200 metros hasta los 160 metros, desde la boya de mar a punta soldado y boya 23 – 2 a última boya, respectivamente.

Este recinto portuario cuenta con vías de acceso que lo comunican con el interior del país, en primera instancia se encuentra la carretera Alejandro Cabal Pombo, que conecta con la vía Cali al
costado derecho y al izquierdo con la vía Buga (SPRBUN, 2015). Es así como estas vías se han ido adecuando a las necesidades logísticas del recinto portuario, puesto que se ha visto un aumento en el flujo de mercancías debido la entrada progresiva en Tratados de Libre Comercio que ha venido presentando el país en los últimos años (Legiscomex, 2015).

4.1.1.2 Terminales

La SPRBUN se encuentra conformada por 12 muelles con participación del sector público y privado, del 17 % y 83%, respectivamente (Collazos, 2006). Además, el muellaje de la SPRBUN es compartido con la armada nacional. Como se puede apreciar en la figura 25, los muelles están distribuidos con un uso en específico, la última actualización de la Sociedad Portuaria Buenaventura (2015) reparte los primeros 4 muelles como terminales multipropósito; los muelles 6, 7 y 8 son portales de manejo de contenedores únicamente; muelles 9 al 12 para manejo exclusivo de gráneles sólidos como azúcar y café; y finalmente, el muelle 14 que es de manejo exclusivo de granel líquido.

Figura 25. Plano muelles SPRB. (SPRBUN, 2016)

En materia de dimensiones, según la Sociedad Portuaria Buenaventura (2015), La línea 2 – 9 comprende 1254 metros, de los cuales están en uso 1110 metros aproximadamente; frente a la línea 10 – 14, comprende 525 metros de los cuales aproximadamente 413 metros se encuentran en uso.
Resulta cómoda la propuesta dada por Collazos (2006) cuando define a la SPRBUN como un terminal multipropósito, debido a que dentro de ella existe la presencia de los 3 elementos concernientes a la definición de terminales portuarios: Especializado, Privado y Sociedad Portuaria Regional. Destacando el último de estos tres elementos como su capacidad de atender a la totalidad de productos que requieran ser movilizados, es, pues, acertado entrever que la SPRBUN tiene participación en diferentes tipos de carga como los gráneles sólidos, gráneles líquidos, carga general, contenedorizada y suelta.
4.1.1.3 Tráfico portuario

Este recinto portuario, así como sus homólogos puertos en la Alianza del Pacífico, se caracteriza por una atención multipropósito en materia de tipos de carga, además, se debe recordar también la incidencia de este puerto en el país como principal entrada de mercancías provenientes del comercio internacional.

![Gráfico de comportamiento anual por tipo de carga transportada](Figura 26. Comportamiento anual por tipo de carga transportada Puerto de Buenaventura. Elaboración propia (SUPERTRANSPORTE, 2010)

Frente a la situación específica en Buenaventura, se ha visto un incremento del 13,5% en el movimiento de carga contenedorizada, con un movimiento de 5’950.808 toneladas, reflejo de un mejoramiento de la economía y de la estrategia comercial de la SPRBUN para llegar a nichos de mercado que no se estaban atendiendo (El País, 2014). Este aumento en el movimiento de carga, según El País (2014), se ha visto fuertemente jaloneado por el tráfico de materias primas para alimentos y la producción de concentrados, además, un aspecto que no solo explica el comportamiento de la carga contenedorizada, sino también el tráfico de mercaderías a granel es el
efecto del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos con el que, por ejemplo, se ha visto una creciente exportación de maíz, movilizándose desde 2014 hasta 2015 un estimado de más de 2 millones de toneladas de este.

El comportamiento decreciente de los niveles de carga general y fraccionada para el último tramo del periodo de estudio encuentra su explicación desde el punto de vista socioeconómico de cara al desarrollo del puerto pues, según El País (2014), se trata de un terminal portuario a la altura de la competencia global dentro de una ciudad que va a paso lento, en la que debido al contraste económico y social que se ha presentado, muchos transportadores de carga suelta y, así mismo, clientes que desean movilizar mercancía en alianzas con otros, se abstienen de hacerlo debido a temas conexos a la inseguridad y a los problemas de conectividad del puerto con la ciudad, de allí se explica este comportamiento en los últimos años.

Una vez se desarrollaron todos aquellos aspectos y conceptos estratégicos a nivel portuario en el marco Alianza Pacífico, se puede también evidenciar aquellos que no solo son referentes a nivel intra-regional, sino también aquellos relacionados a los nexos comerciales extra-regionales. Retomando uno los objetivos del marco de la Alianza del Pacífico, es una constante el establecimiento de una plataforma política, económica y comercial que tenga proyección al mundo, con énfasis en la región Asia-Pacífico, así, surgen algunos aspectos relevantes que sirven como punto de análisis para el fortalecimiento de este objetivo.

Estos aspectos son importantes pues son referentes para el fortalecimiento de relaciones con bloques extra-regionales y, teniendo en cuenta el énfasis que se hace en el marco Alianza Pacífico con el mercado Asiático, se encuentran intereses y lineamientos similares con algunos de los objetivos trazados por organismos regionales como la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, 2016) o la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN, 2016), se establecen así algunos puntos en común:

- De cara al énfasis que traza el marco Alianza Pacífico frente al comercio con Asia y la generación de crecimiento económico intra-regional basado en plataformas articuladas política, económica y comercialmente, uno de los objetivos principales del marco de la ASEAN (2015) es enfocar sus esfuerzos a mantener relaciones benéficas y cercanas con organizaciones regionales internacionales existentes, siempre y cuando estén tengan propósitos similares, así, se pueden explorar nuevas alternativas de cooperación entre
estos grupos de países en materia de la articulación de dichas plataformas (ASEAN, 2015).

- Aspectos de la APEC (2015) también deben ser considerados como estratégicos pues también se siguen lineamientos similares en materia del aceleramiento de una integración económica regional, la cooperación económica y técnica, seguridad humana y la generación de un ambiente de negocios sustentable y favorable.

- Otro punto estratégico podría basarse en una preferencia de mercado constante de cara a las necesidades en el transporte marítimo entre estos organismos regionales, es decir, compañías navieras que operen siempre entre estas rutas bajo un esquema de tarifas preferenciales para el transporte, fortalecería los flujos de comercio entre estos bloques. Además, se logra fomentar con esto el fortalecimiento de nexos comerciales no solo a nivel portuario sino entre clientes.

- A nivel marítimo, también es importante hacer énfasis en la proyección que se ha establecido para el comercio Asia-Pacífico en los años venideros pues, según DHL (2016), una de las empresas de logística más importantes a nivel global, en un mediano plazo se prevé que la zona Asia-Pacífico concentre el 50% de las principales 15 rutas comerciales globales, así, se puede pensar en la reducción de barreras al comercio y el incremento de soluciones de transporte multimodal.
5. Ventajas y desventajas competitivas de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura dentro los puertos pertenecientes a la Alianza del Pacífico.

El eslabón final del proceso enfoca sus esfuerzos hacia la identificación de las ventajas y desventajas de la SPRBUN que se podría traducir en fortalezas y debilidades dependiendo de las variables a analizar, para esto, es necesario hacer una serie de precisiones de dichas variables. El área de influencia, que explica temas de conectividad interna y externa, así como el canal de navegación; los terminales, incluyendo aspectos conexos a la cantidad de muelles, así como la infraestructura y los servicios prestados y, finalmente, el tráfico portuario que es cuantificable y medible por medio de la evolución del tonelaje total movilizado dentro del periodo de estudio y la movilización de TEUs, además, costos de movilización de contenedores también hacen parte de este último indicador.

Tabla 4. Matriz comparativa de puertos Alianza del Pacífico

<table>
<thead>
<tr>
<th>Puerto</th>
<th>Área de influencia</th>
<th>Terrenos</th>
<th>Tráfico portuario</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Sociedad Portuaria</strong></td>
<td>Profundidad canal de navegación (Metros)</td>
<td>Acceso</td>
<td>Distancia a la capital (kilómetros)</td>
</tr>
<tr>
<td>Manzanillo</td>
<td>16 Carretera, Ferrocarril</td>
<td>791</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Callao</td>
<td>14 Carretera, Ferrocarril</td>
<td>12.3</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Lázaro Cárdenas</td>
<td>18 Carretera, Ferrocarril</td>
<td>602</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>San Antonio</td>
<td>15 Carretera, Ferrocarril</td>
<td>129</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Valparaíso</td>
<td>13.8 Carretera, Ferrocarril</td>
<td>135</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Buenaventura</td>
<td>13.5 Carretera, Fluvial</td>
<td>526</td>
<td>12</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Elaboración Propia, datos de las Sociedades Portuarias y ANALDEX*
Con el objetivo de identificar la situación de la SPRBUN frente a sus homólogos dentro de la Alianza del Pacífico se establece la comparación entre estos ítems anteriormente vistos que engloban el marco de los temas concernientes al área de influencia, terminales y tráfico portuario de los puertos.

✓ Profundidad Canal de Navegación: Es importante ver que, si bien la SPRBUN tiene el menor calado entre los demás puertos, se ha notado la adecuación de este a las necesidades en materia de atención de diferentes motonaves en el país, esto se sustenta en el hecho de que para 2014, el gobierno nacional proyectó que los puertos del país debían tener un calado entre los 12.5 y los 13.5 metros para atender a las necesidades de las motonaves más modernas para el comercio internacional (Portafolio, 2014).

Según encuestas de la Administración Nacional de Puertos de Uruguay (2014) en materia de la profundidad que demandaban los transportadores, se encontró que 12 metros eran una profundidad valiosa que se ajustaba a la buena movilización de las motonaves por el canal, de allí se soporta el hecho de que esta profundidad está dentro de las mejores para la atención de motonaves.

✓ Cantidad grúas pórtico: La SPRBUN se ubica solo por debajo de Lázaro Cárdenas y a la par con San Antonio en la cantidad de grúas para la atención de contenedores, como efecto de la fuerte inversión que, según Víctor Julio González, Gerente de la SPRBUN, se dio en 2014 para el refuerzo de canales de navegación y equipo, donde paso de dos grúas a la adición de cuatro más, esto brinda una ventaja positiva frente a sus homólogos debido a la mayor cantidad de equipo para una mayor movilización de contenedores.

✓ Acceso: Para la SPRBUN, este ítem se puede ver como una desventaja pues, si bien cuenta con dos modalidades de acceso y, de hecho, una de ellas es fluvial y favorece el ingreso de motonaves por ríos pero que aún no se ha desarrollado totalmente, el acceso terrestre se ha visto fragmentado por vicisitudes conexas a problemas de conectividad que tiene la región en materia del estado de vías, espacio, condiciones sociales, etc.
Distancia a la capital: Buenaventura guarda una relación similar en contraste a la distancia de los puertos mexicanos con respecto a su ciudad capital, que es lejana, sin embargo, otros puertos se encuentran más cerca y con vías de acceso más eficientes, lo cual pone a la SPRBUN en una situación de desventaja.

En materia de posicionamiento geográfico se da una situación favorable en materia de una ubicación geoestratégica, por sus características equidistantes con respecto al norte y al sur, favorece costos de desplazamiento entre uno u otro extremo de la región, además, es importante resaltar la proximidad de la SPRBUN al canal de Panamá, lugar en el que converge el comercio entre Asia oriental y Europa, este aspecto le permite al municipio ubicarse en la cadena de distribución de estos dos grandes epicentros comerciales.

Terminales: Este aspecto supone una ventaja para la SPRBUN pues, además de que su naturaleza sea ser un puerto multipropósito, atendiendo a cualquier tipo de carga, presenta una cantidad de muelles mayor (12) a puertos chilenos (9) y en igual cuantía que Callao, lo cual lo posiciona como uno de los puertos con más terminales dentro de la Alianza del Pacífico.

Costo de movilizar un contenedor: En este ítem debe tenerse en cuenta que el costo es medido en términos de cuánto cuesta movilizar un contenedor dentro del País en que se encuentra. Para el caso específico de la SPRBUN, es una clara desventaja pues es el país de la Alianza del Pacífico con el mayor costo de movilización, que asciende a los 2255 Dólares para exportación y 2830 Dólares para importación, en contraste con puertos como el de Callao, donde la movilización está entre los 860 y 880 dólares, es decir, alrededor de tres veces el costo en este país.

Estos costos tienen una relación directamente proporcional con temas relacionados a la conectividad, pues la dificultad que exige movilizar carga dentro de Colombia es mayor que en otros países de la Alianza, debido a aspectos ya mencionados como el estado y tamaño de las vías, temáticas de seguridad en la movilización de mercaderías, entre otras vicisitudes.
Figura 27. Total, TEUs movilizados por Sociedad Portuaria 2011 – 2015. Elaboración propia con datos tomados de cada una de las sociedades portuarias.

Existen varios aspectos en los que se debe tener recordación a partir de la interpretación de esta gráfica. En primer lugar, se debería interpretar la cantidad de TEUs movilizados por la SPRBUN como una desventaja, puesto que a lo largo del periodo de estudio se ve que es la que menos tonelaje mueve en contraste con sus homólogos, movilizando para 2015 891.780 TEUs, representando una participación del 11% en el total movilizado por todos los puertos en este año, ubicándose a 1´546.011 TEUs y 18 puntos porcentuales por debajo de Manzanillo, que presenta el mayor nivel de movilización de tonelaje con un 29%.

Desde un punto de vista de crecimiento, se podría hablar de una ventaja para la SPRBUN pues, si bien movilizó la menor cantidad de TEUs durante el periodo, mantuvo un crecimiento constante, aspecto que no se ve de igual forma en puertos como San Antonio y Callao. Para 2015, la SPRBUN presentó un crecimiento del 4.3%, solo superado por Lázaro Cárdenas y San Antonio, con un 6.2% y 7% respectivamente, en contraste con un decrecimiento del 3.8% y 4.6% para Valparaíso y Callao, respectivamente.

A partir del análisis comparativo entre los puertos de estudio, se puede evidenciar que estos países pueden fortalecer el comercio de la Alianza del Pacífico a través de una cooperación estratégica que posibilite el intercambio de información, capital humano, recursos económicos
enfocados en mejoras de los precios en los productos básicos, difusión de tecnologías más sofisticadas, permitiendo impulsar el área del comercio en el desarrollo y crecimiento constante de sus puertos.

De acuerdo a la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAAP, 2015) el sector portuario, la infraestructura al servicio de la producción y el comercio, tanto como los servicios de transporte y logística, participan directamente del desarrollo de la productividad, competitividad e integración de las economías regionales.

El desarrollo portuario permite fortalecer las actividades del comercio en términos de eficiencia y competitividad. La facilitación del comercio y la cooperación aduanera como pilar fundamental de la Alianza del Pacífico obligan a implementar una simplificación de procedimientos aduaneros mediante la obtención de sistemas basados en la gestión del riesgo (Alianza del Pacífico, 2016). Así mismo, el mecanismo de cooperación entre las aduanas de los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico fomenta el intercambio de información, permitiendo fortalecer y mejorar los procedimientos de control y prevención.

En términos de infraestructura portuaria relacionada con el comercio y el transporte cabe resaltar que el desarrollo del mismo y la implementación de maquinaria adecuada en los procesos y actividades portuarias, posibilitan un intercambio comercial más eficiente y productivo en términos de tiempos y costos, lo que contribuye en el aumento del flujo de bienes y servicios entre los países pertenecientes a la región de la Alianza del Pacífico.
Conclusiones

Se identificó la importancia portuaria y de transporte marítimo dentro de la cadena de abastecimiento, sustentada bajo procesos que articulan y posibilitan el intercambio comercial de bienes y servicios, los cuales fomentan el crecimiento y el desarrollo sostenible del país. Dentro del estudio se permitió destacar la importancia estratégica del transporte marítimo como facilitador de procesos de intercambio comercial a nivel intra-regional y bloques económicos extra-regionales.

La Alianza del Pacífico posibilita una armonización de los acuerdos comerciales existentes dentro de los 4 países pertenecientes y es un claro aporte positivo al impacto del comercio internacional en el sector. Temáticas relacionadas a liberalización de mercados, promoción de las exportaciones, facilitación del comercio, mercados integrados y unificación de rutas comerciales, son aspectos que están presentes en el marco de aplicación de la Alianza y que pueden jalonar el crecimiento portuario en el país, permitiendo la armonización de normas y disposiciones comerciales, esto puede generar que la SPRBUN pueda ser considerada como el epicentro de acumulación del origen de las mercancías entre los cuatro países, permitiéndole así insertarse en la cadena de valor global del comercio internacional.

Retomando el hecho de que se analizaron las principales entradas de comercio de los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico, se pudo apreciar que a diferencia de la situación actual de Buenaventura, al interior de los demás países existe una armonía entre las sociedades portuarias y las administraciones, esto ha permitido que ciudades como Valparaíso, San Antonio, Callao, Manzanillo y Lázaro Cárdenas logren ser referentes a nivel mundial en materia de comercio, además, se evidencia la búsqueda de mejoras en sus procesos productivos y la ejecución de prácticas que permitan competir en el mercado globalizado, no obstante, estos puertos se han convertido en epicentros estratégicos para el comercio Asia-Pacífico.

Se logra evidenciar que en la SPRBUN la falta de condiciones viales de acceso, la carencia de infraestructura por falta de inversión y las dificultades socioeconómicas de la ciudad han sido factores fundamentales en la dificultad por crecer competitivamente en el mercado portuario, sin embargo, las estadísticas de la SPRBUN permiten evidenciar un crecimiento constante durante los años 2011 y 2015 que junto a su posición geoestratégica y el acceso directo a la Cuenca del
Pacífico, hace pensar que Buenaventura, como puerto y ciudad, sea tenida en cuenta a nivel mundial en el corto plazo.

La matriz comparativa entre la SPRBUN y los demás puertos de los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico permite ver un panorama amplio de aquellos aspectos competitivos. Se aprecia que los puertos de estudio están con una ventaja superior sobre algunos de los indicadores sobre la SPRBUN, razón por la cual esta no ha podido alcanzar los niveles de competitividad deseados, sin embargo, las reestructuraciones que se han hecho durante el periodo de estudio podrían hacer que en el largo plazo Buenaventura este a la par con los puertos de la Alianza del Pacífico en materia competitiva.

La posición geoestratégica de la SPRBUN, como se mencionó en otro apartado de este documento, posee características equidistantes que favorecen costos de desplazamiento entre extremos de la región, esto, claramente, favorece el desplazamiento de mercancías entre países miembros. Además de su ventaja a nivel intra-regional, tendría también una incidencia importante de cara a la relación comercial Asia-Pacífico pues, siendo este un punto equidistante a nivel geográfico entre diferentes epicentros comerciales del mundo, y su proximidad al canal de panamá, hacen a la SPRBUN un lugar en el que converge el comercio de Asia, así como de Europa, esto le permite insertarse en la cadena de abastecimiento de estos grandes epicentros comerciales de forma rápida, además, aumentando los flujos de mercancía en otras rutas y fortaleciendo la conexión Asia-Pacífico como la ruta marítima de mayor envergadura en el comercio global.

No basta con solo tener en cuenta la integración a nivel marco Alianza Pacífico, la integración a las cadenas globales de valor, en especial en el continuo fortalecimiento de los nexos comerciales con Asia, es vital para el desarrollo del comercio internacional entre diferentes bloques comerciales. Para lograr esta integración, se deben reforzar aspectos relacionados a la reducción de barreras al comercio, un amplio portafolio de soluciones en transporte multimodal y la adopción de nuevas estrategias regionales que permitan ofrecer mejores servicios a menores costos.
Consideraciones y recomendaciones

Gracias a la investigación realizada sobre la SPRBUN podemos identificar que esta sociedad portuaria recae en ciertas problemáticas enfocadas a temas de infraestructura que se encuentran relacionadas a la conectividad portuaria desde y hacia el interior del país, teniendo en cuenta que sus centros de producción se encuentran ubicados a más de 526 km del puerto de Buenaventura y que no existe un corredor logístico adecuado que conecte la vía principal entre Buenaventura y Bogotá, además, a pesar de los proyectos de infraestructura vial que ha venido desarrollando el país como el de la construcción del túnel de la línea buscando reducir el trayecto en 45 minutos, este ha presentado inconsistencias y retrasos en su ejecución; este proyecto, que se comenzó a desarrollar en el año 2009 con entrega para el año 2013, tenía un presupuesto de inversión de 620000 millones de pesos, sin embargo, se encuentra aún en ejecución [DNP], 2015), es por eso necesario que el gobierno enfoque sus esfuerzos en el desarrollo del transporte en el país, planificando y exigiendo con rigurosidad el cumplimiento de los contratos adscritos a las entidades constructoras.

Colombia cuenta con 3300 km de red férrea, de los cuales 1510 km están inactivos y 799 km en operación, están localizados al norte del país movilizando especialmente minerales de carbón (Agencia Nacional de Infraestructura [ANI], 2016). El gobierno, a través de una buena planificación y ejecución, podría rehabilitar la concesión ferroviaria del Pacífico en su totalidad permitiendo así mejorar la conectividad entre las grandes ciudades del país y transportar 1 millón de toneladas al año por este medio de transporte (El país, 2015), esto con un efecto significativo sobre la productividad y eficiencia del sector productivo del país, y así mismo la integración física y socioeconómica del país.

En Colombia, el 72% de la carga en toneladas se transporta por carretera y solo el 2% de la carga transportada en el país se hace de forma multimodal, lo que refleja una utilización ineficiente de los modos de transporte férreo y fluvial, así como una baja conexión existente entre las diferentes modalidades de transporte, donde los costos logísticos llegan a representar en promedio el 19% del valor de las ventas de productos finales, en comparación con un valor del 6% observado en los países de la OCDE (BID, 2012). Colombia puede mejorar sus indicadores de productividad implementando la utilización de alternativas de transporte multimodal a través del desarrollo de
políticas públicas y planes de crecimiento que fomenten la articulación de los diferentes medios de transporte en la movilización eficiente de carga.

De igual forma es importante tener en consideración la problemática de la infraestructura portuaria con la que cuenta la SPRBUN en términos del canal de navegación e instalaciones. El primer aspecto recae en la mejora constante de profundidad del canal de navegación y sitios de atraque, pues, a hoy, se cuenta con una profundidad que oscila entre los 12.5 y los 13.5 metros dependiendo de las condiciones de marea, sin embargo, un reforzamiento estructural supone lograr profundidades de hasta 15 metros a corto plazo, garantizando mejoras en la atención de motonaves, aspecto que influirá positiva y directamente en la productividad del puerto.

Un reforzamiento estructural no puede dejar de lado la atención del equipo idóneo para enfrentar los retos que enfrenta este puerto de cara a su importancia en el país. Como se vio en el apartado anterior del documento, se presentó una evolución importante en materia de grúas pórtico, donde este puerto paso de 2 a 6 grúas de esta naturaleza para la mayor movilización de contenedores, sin embargo, se debe pensar también en la modernización impulsando la adquisición de otros equipos que están a la vanguardia en materia logística. Se propone la adquisición grúas RTG, pues favorecen al ancho y alto en el proceso de apilado de contenedores, la reducción de tiempos en movilización de estos, la versatilidad debido a su capacidad de ser grúas móviles y la posibilidad de un manipuleo preciso de contenedores con mayor estabilidad y rigidez a mayores velocidades; es así como se podría impulsar la mejora en los procesos desde un punto de vista netamente operativo.

Dicho reforzamiento estructural deberá ir acompañado de mejoras en la eficiencia administrativa, reforzando aspectos como el capital humano idóneo para atender a las necesidades que día a día los transportistas exigen. Así, es precisa la fuerza de trabajo suficiente en cuantía, en habilidades y destrezas dependiendo el área involucrada, permitiendo así un mejoramiento en la calidad de los procesos. Además, se planteó en otro apartado del documento que la SPRBUN se mueve bajo realidades opuestas de cara a la diferenciación puerto-ciudad, hasta ahora se ha visto que el puerto ha operado fuera de los esquemas sociales y de gobierno en la ciudad, es necesaria entonces la unión de puerto y cuidad para el pleno desarrollo de cara a futuros retos en materia de comercio exterior.
Seria acertado realizar un análisis futuro sobre las incidencias que se han presentado luego de los cambios estructurales y los proyectos gubernamentales que se están ejecutando actualmente; como estos han promovido el desarrollo portuario en términos de infraestructura y procesos administrativos para el mejoramiento del comercio en Colombia.

A partir de los hechos analizados durante este trabajo en el marco de la Alianza del Pacífico y la relación comercial Asia-Pacífico, es posible invitar a hacer un estudio que profundice en los acuerdos de integración Asia-Pacífico (APEC), así como bloques regionales en la zona Asiática (ASEAN), enfatizando los aspectos comerciales en términos marítimos dentro del marco intra-regional y extra-regional.

De acuerdo a los retos que se están presentando hoy en día dentro del comercio, sería oportuno realizar un análisis de tiempos, costos, almacenamiento e infraestructura de la situación portuaria de Buenaventura y Cartagena, esto con el fin de mostrar la situación portuaria en términos de competitividad al interior del país y las repercusiones de esto en el comercio internacional.


OMC, O. m. (2003). El nuevo mapa del comercio internacional.


Puerto Valparaíso. (Mayo de 2016). *¿Quienes somos?*


Anexos

Marco legal

Es importante brindar un panorama que permita el entendimiento y la correcta contextualización de la SPRBUN y Alianza del Pacífico desde la óptica legal, aspecto que permitirá vislumbrar antecedentes y aspectos que podrán apoyar la investigación más profundamente y que se muestran a continuación.

Tabla 1. Marco legal Alianza Pacífico, SPRB y política nacional de competitividad

<table>
<thead>
<tr>
<th>Acuerdo marco de la Alianza del Pacífico</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>La República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos mexicanos y la República del Perú constituyen la Alianza del Pacífico como área de integración regional.</td>
</tr>
<tr>
<td>Se establecen los requisitos esenciales para la participación de la Alianza del Pacífico. (Alianza del Pacífico, 2011)</td>
</tr>
<tr>
<td>La Alianza del Pacífico tiene como objetivos (Alianza del Pacífico, 2011)</td>
</tr>
<tr>
<td>Se deben realizar las acciones pertinentes en el</td>
</tr>
<tr>
<td>A. La vigencia del Estado de Derecho, de la democracia y de los respectivos ordenes constitucionales.</td>
</tr>
<tr>
<td>B. La separación de los poderes del estado y la protección, la promoción, respeto y garantía de los derechos humanos y las libertades fundamentales.</td>
</tr>
<tr>
<td>1. Construir, de manera participativa y consensuada, un área de integración profunda para avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas.</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Impulsar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de las partes, con miras a lograr un mayor bienestar, la superación de la desigualdad socioeconómica y la inclusión social de sus habitantes.</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Convertirse en una plataforma de articulación política, de integración económica y comercial, y de protección al mundo, con especial énfasis al Asia Pacífico.</td>
</tr>
<tr>
<td>A. Liberalizar el intercambio comercial de bienes y servicios, con miras a consolidar una zona de libre comercio entre las partes.</td>
</tr>
</tbody>
</table>
desarrollo de los objetivos. (Alianza del Pacífico, 2011)

B. Avanzar hacia la libre circulación de capitales y la promoción de las inversiones entre las partes.
C. Desarrollar acciones de facilitación del comercio y asuntos aduaneros.
D. Promover la cooperación entre las autoridades migratorias y consulares y facilitar el movimiento de personas y el transito migratorio en el territorio de las partes.

Las decisiones del consejo de Ministros y otros acuerdos adoptados en el ámbito de la Alianza del Pacífico, en desarrollo del presente Acuerdo Marco serán parte integrante del ordenamiento jurídico de la Alianza del Pacífico.

### Marco legal adoptado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tipo de norma</th>
<th>Denominación</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ley 154 de 1959 diciembre 24.</td>
<td>Creación de COLPUERTOS, como entidad pública descentralizada del sector nacional fundamentada en la prestación de servicios portuarios, puertos marítimos nacionalizados que se encontraban en Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en la Costa Caribe y Buenaventura.</td>
</tr>
<tr>
<td>Por la cual se crea la empresa puertos de Colombia. (Instituto de Hidrología, Metereoloña y Estudios Ambientales de Colombia [IDEAM], 1959)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ley 1ª de 1991 ENERO 10</td>
<td>Facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano, hacer más competitivos los productos nacionales en el intercambio internacional de bienes, reducir, en beneficio del consumidor nacional, el impacto de los costos portuarios sobre los precios de los bienes nacionales con componentes extranjeros y las mercancías</td>
</tr>
<tr>
<td>Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. (MINTRANSPORTE,</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
1992) importadas.

Decreto 804 de 2001, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte marítimo. (DIMAR, 2001)

Regula la actividad del transporte marítimo en Colombia, definiendo las competencias, estructuras de coordinación, procedimiento, requisitos para la habilitación y permiso de operación de empresas de transporte marítimo.

**Documento CONPES 3527, política nacional de competitividad y productividad**

El presente documento desarrolla los lineamientos de la Política Nacional de Competitividad (PNC) aprobados por la Comisión Nacional de Competitividad (CNC) el pasado 13 de julio de 2007. Estableciendo los siguientes cinco pilares para la política de competitividad: (1) desarrollo de sectores o clusters de clase mundial, (2) salto en la productividad y el empleo, (3) formalización empresarial y laboral, (4) fomento a la ciencia, la tecnología y la innovación, y (5) estrategias transversales de promoción de la competencia y la inversión (CONPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2008).

**Documento CONPES 3547 política nacional logística.**

la Política Nacional Logística que contiene las estrategias para el desarrollo del sistema logístico nacional y su apoyo efectivo al incremento de competitividad y productividad definida en el Documento CONPES 3527 Política Nacional de Competitividad y Productividad.

Este documento se enfoca en la facilitación de la logística del transporte de mercancías y la distribución física del intercambio comercial de bienes. Como primera medida, se define la misión y visión de la logística como apoyo importante a la productividad y por ende a la competitividad del país. Así mismo, se definen las estrategias que buscan la optimización del funcionamiento del sistema logístico nacional y una deseable reducción de los costos logísticos colombianos (CONPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2009).

**El documento CONPES 3568 seguimiento al CONPES 3547 del 27 de octubre de 2008: política nacional logística**
Este documento se desarrolló como política nacional para la promoción de un sistema de plataformas logísticas que articule y fomente la oferta de infraestructura y servicios, con el objetivo de generar proyectos de impacto para el comercio exterior y para la distribución de mercancías de producción y consumo, así como promover y potenciar el uso de la infraestructura instalada (CONPES, Consejo Nacional de Política Economica y Social, 2008).

Fuente: Elaboración Propia con datos de la SPRB. Alianza Pacífico y CONPES

Consolidado estadísticas tráfico portuario

Tráfico portuario San Antonio

<table>
<thead>
<tr>
<th>Año</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Contenedorizada</td>
<td>9337061</td>
<td>10638270</td>
<td>11609651</td>
<td>10622620</td>
<td>11724028</td>
</tr>
<tr>
<td>Fraccionada</td>
<td>1699397</td>
<td>1294419</td>
<td>1147209</td>
<td>931674</td>
<td>936413</td>
</tr>
<tr>
<td>Granel (sólido y líquido)</td>
<td>4674141</td>
<td>4744726</td>
<td>4689286</td>
<td>4621737</td>
<td>4745381</td>
</tr>
<tr>
<td>TEUs</td>
<td>928432</td>
<td>1,069,271</td>
<td>1,196,844</td>
<td>1093625</td>
<td>1170184</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Puerto San Antonio, 2015)

Tráfico portuario Valparaíso

<table>
<thead>
<tr>
<th>Año</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Contenedorizada</td>
<td>9055596</td>
<td>7816789</td>
<td>8380106</td>
<td>9302439</td>
<td>7675939</td>
</tr>
<tr>
<td>Fraccionada</td>
<td>1225446</td>
<td>1469652</td>
<td>777140</td>
<td>1778422</td>
<td>1845580</td>
</tr>
<tr>
<td>Granel (sólido y líquido)</td>
<td>N/A</td>
<td>N/A</td>
<td>N/A</td>
<td>N/A</td>
<td>N/A</td>
</tr>
<tr>
<td>TEUs</td>
<td>973012</td>
<td>942647</td>
<td>910780</td>
<td>1010202</td>
<td>971116</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Puerto Valparaíso, 2015)

Tráfico portuario Callao

<table>
<thead>
<tr>
<th>Año</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Total Carga general</td>
<td>1645202</td>
<td>1816221</td>
<td>1807472</td>
<td>1824593</td>
<td>1927376</td>
</tr>
<tr>
<td>Contenedor 20 lleno</td>
<td>15947284</td>
<td>18686355</td>
<td>18014050</td>
<td>19801341</td>
<td>18757283</td>
</tr>
<tr>
<td>Total carga contenedorizada</td>
<td>15947284</td>
<td>18686355</td>
<td>18014050</td>
<td>19801341</td>
<td>18757283</td>
</tr>
<tr>
<td>Granel sólido</td>
<td>6258098</td>
<td>6046633</td>
<td>7979643</td>
<td>8061645</td>
<td>8699728</td>
</tr>
<tr>
<td>Granel líquido</td>
<td>12020361</td>
<td>2696964</td>
<td>12834746</td>
<td>12582465</td>
<td>13648039</td>
</tr>
<tr>
<td>Total carga granel</td>
<td>18278459</td>
<td>8743597</td>
<td>20814389</td>
<td>20644110</td>
<td>22347767</td>
</tr>
<tr>
<td>Consolidado carga</td>
<td>35870945</td>
<td>29246173</td>
<td>40635911</td>
<td>42270044</td>
<td>43032426</td>
</tr>
<tr>
<td>TEUs</td>
<td>1616165</td>
<td>1817663</td>
<td>1856020</td>
<td>1992473</td>
<td>1900444</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(APN, 2015)
### Tráfico portuario Lázaro Cárdenas

<table>
<thead>
<tr>
<th>Año</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Contenedorizada</td>
<td>8139382</td>
<td>9937853</td>
<td>8351871</td>
<td>7001935</td>
<td>6991283</td>
</tr>
<tr>
<td>Suelta</td>
<td>2017274</td>
<td>1569124</td>
<td>2068194</td>
<td>2311264</td>
<td>1869976</td>
</tr>
<tr>
<td>Agrícola</td>
<td>415821</td>
<td>495038</td>
<td>499500</td>
<td>524391</td>
<td>501722</td>
</tr>
<tr>
<td>Mineral</td>
<td>16021673</td>
<td>15706808</td>
<td>19373609</td>
<td>15505003</td>
<td>13886575</td>
</tr>
<tr>
<td>Fluidos</td>
<td>412578</td>
<td>552990</td>
<td>488731</td>
<td>479614</td>
<td>439786</td>
</tr>
<tr>
<td>Petróleo y derivado</td>
<td>2646424</td>
<td>2410181</td>
<td>1987705</td>
<td>2367279</td>
<td>2748571</td>
</tr>
<tr>
<td>Total carga granel</td>
<td>19496496</td>
<td>19165017</td>
<td>22349545</td>
<td>18876287</td>
<td>17576654</td>
</tr>
<tr>
<td>Consolidado carga</td>
<td>29653152</td>
<td>30671994</td>
<td>32769610</td>
<td>28189486</td>
<td>26437913</td>
</tr>
<tr>
<td>TEUs</td>
<td>953497</td>
<td>1244777</td>
<td>1051183</td>
<td>996654</td>
<td>1058747</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Puerto Lázaro Cárdenas, 2015)

### Tráfico portuario Manzanillo

<table>
<thead>
<tr>
<th>Carga general</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fraccionada</td>
<td>1384709</td>
<td>1306602</td>
<td>1363924</td>
<td>1600546</td>
<td>1554912</td>
</tr>
<tr>
<td>Contenedorizada</td>
<td>14629003</td>
<td>16151915</td>
<td>16306320</td>
<td>18000742</td>
<td>18325919</td>
</tr>
<tr>
<td>Granel sólido</td>
<td>6206732</td>
<td>7293217</td>
<td>7486487</td>
<td>6194968</td>
<td>6826947</td>
</tr>
<tr>
<td>Granel líquido - petróleo</td>
<td>3055284</td>
<td>2534235</td>
<td>191613</td>
<td>2700171</td>
<td>2214769</td>
</tr>
<tr>
<td>Total granel</td>
<td>9262016</td>
<td>9827452</td>
<td>9402624</td>
<td>8895139</td>
<td>9041716</td>
</tr>
<tr>
<td>Consolidado carga</td>
<td>25275728</td>
<td>27285969</td>
<td>27072868</td>
<td>28496427</td>
<td>28922547</td>
</tr>
<tr>
<td>TEUs</td>
<td>1762508</td>
<td>1992176</td>
<td>2118186</td>
<td>2355149</td>
<td>2437791</td>
</tr>
<tr>
<td>TOTAL</td>
<td>1762508</td>
<td>1992176</td>
<td>2118186</td>
<td>2355149</td>
<td>2437791</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Puerto Manzanillo, 2015)

### Tráfico portuario Buenaventura

<table>
<thead>
<tr>
<th>Año</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Carga general</td>
<td>317015</td>
<td>815980</td>
<td>1283594</td>
<td>1189795</td>
<td>1049734</td>
</tr>
<tr>
<td>Contenedor 20 lleno</td>
<td>2526643</td>
<td>2610664</td>
<td>2626640</td>
<td>2792851</td>
<td>2899236</td>
</tr>
<tr>
<td>Contenedor 40 lleno</td>
<td>2137503</td>
<td>2448740</td>
<td>2493379</td>
<td>2665605</td>
<td>2643395</td>
</tr>
<tr>
<td>Contenedor 40 vacío</td>
<td>247220</td>
<td>241241</td>
<td>300101</td>
<td>320733</td>
<td>290530</td>
</tr>
<tr>
<td>Contenedor 20 vacío</td>
<td>104140</td>
<td>112786</td>
<td>100757</td>
<td>105507</td>
<td>117647</td>
</tr>
<tr>
<td>Total carga contenedorizada</td>
<td>5015506</td>
<td>5413431</td>
<td>5520877</td>
<td>5884696</td>
<td>5950808</td>
</tr>
<tr>
<td>Granel sólido</td>
<td>3449498</td>
<td>4114595</td>
<td>3975486</td>
<td>3950506</td>
<td>4124304</td>
</tr>
<tr>
<td>Granel líquido</td>
<td>897562</td>
<td>466614</td>
<td>681708</td>
<td>681705</td>
<td>656897</td>
</tr>
<tr>
<td>Carbón a granel</td>
<td>434088</td>
<td>433209</td>
<td>46202</td>
<td>46202</td>
<td>99788</td>
</tr>
<tr>
<td>Total carga granel</td>
<td>4781148</td>
<td>5015418</td>
<td>4703396</td>
<td>4678413</td>
<td>4880989</td>
</tr>
<tr>
<td>Consolidado carga</td>
<td>10113669</td>
<td>11244829</td>
<td>11507867</td>
<td>11752904</td>
<td>11881531</td>
</tr>
<tr>
<td>TEUs</td>
<td>748305</td>
<td>850835</td>
<td>851101</td>
<td>855404</td>
<td>891780</td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>748305</td>
<td>850835</td>
<td>851101</td>
<td>855404</td>
<td>891780</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Puerto Buenaventura, 2015)