



ENSAYOS SOBRE ECONOMÍA REGIONAL

Centro Regional de Estudios Económicos Cali

Las Sociedades Portuarias Regionales en el comercio exterior colombiano: Una reseña sobre la importancia del Puerto de Buenaventura 1990 - 2004¹

Por:
Jaime Andrés Collazos*
Santiago Borrero**

Enero de 2006

¹ Los autores agradecen los comentarios y sugerencias de Juan Carlos Calle, Julio Escobar, Joaquín Vilorio, Julio Cesar Alonso, Arley Barandica, Carolina Gómez, Harold Londoño y Andrés Felipe Martínez. Igualmente, se agradece la colaboración de Juan Carlos Micolta y Carolina Cheng de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en la conformación de la base de datos. Las opiniones y posibles errores contenidos en este documento son responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.

* Economista del Centro Regional de Estudios Económicos del Banco de la República, Cali.

Correo electrónico: jcollaro@banrep.gov.co

** Economista de la Pontificia Universidad Javeriana de Cali.

Correo electrónico: sborrero@puj.edu.co

ABSTRACT:

The objective of this document is to analyze the evolution of the mobilization of cargo of the main Maritime terminals of the country between the years 1990-2004, to know the terminal that mobilizes greater amounts of cargo in Colombian foreign trade. The results of this study show that the majority of the cargo exported and imported in the country was done by maritime transportation (95.9%), showing the great importance of maritime transportation in the cargo mobilization. Likewise, it was found that the 57% of total cargo imported was mainly carried out by the SPR's of the country; while in the total mobilization of exports, the SPR's have a relatively low participation (7.8%) when compared to the cargo mobilized by specialized ports, however, not low if compared to the cargo mobilized in the rest of the means of transportation of the existing cargo.

Given the importance of the SPR's in foreign trade, the participation of the four principal SPR's on the mobilized cargo in the considered period was compared., with the participation of the port of Buenaventura, under the control of the Regional Port Company (Sociedad Portuaria Regional), had an average share of 51% of Colombian maritime trade, followed by Santa Marta (22%), Cartagena (14%) and Barranquilla (12%). This way, to be profound about the importance of the port of Buenaventura, it was analyzed during the last three years of study, the participation that each geographical area of the country has in the cargo mobilization for this Regional Port Society, as well as the main destinations and origins of the products that are imported and exported for this port. It was found that the region with more participation is Valle del Cauca (41.5%) followed by Cundinamarca (37.1%) and Antioquia (12.9%), which demonstrates that not only through the Marine Terminal of Buenaventura is the cargo coming from the Valle de Cauca essentially traveled, but rather its infrastructure is also used for the import and export process of other important regions. The above-mentioned demonstrates the importance that should be given to the port, contributing greater resources dedicated to its adaptation, so that the Terminal that mobilizes more cargo in the country is not straggled before the new needs outlined by the maritime traffic of global trade.

Key words: *Regional Port Companies, International trade, Maritime terminal of Buenaventura*

JEL: *L3, L8, L9, N7, O2, R4.*

RESUMEN:

Este documento analizó la evolución de la movilización de carga de los principales terminales Marítimos² del país entre los años 1990-2004, con el objetivo de conocer el puerto que moviliza mayor cantidad de carga en el comercio exterior colombiano. Los resultados revelaron que la mayor parte de la carga exportada e importada en Colombia se realizó por vía marítima (95.9%), demostrando la importancia de este transporte en la movilización de carga. Asimismo, se encontró que el 57% del total de la carga importada en el país se realizó principalmente por las Sociedades Portuarias Regionales (SPR's), mientras que en la movilización total de exportaciones, las SPR's poseen una participación relativamente baja (7.8%) al compararse con la carga movilizada por los puertos especializados, mas no baja si se compara con la carga movilizada en los demás medios de transporte de carga existentes.

Dada la importancia de las SPR's en el comercio exterior, se comparó las participaciones de las cuatro principales SPR's en la carga movilizada en el período considerado, participando el puerto de Buenaventura, con el 51%, seguido de Santa Marta (22%), Cartagena (14%) y Barranquilla (12%). De este modo, para profundizar sobre la importancia del puerto de Buenaventura, se analizó durante los tres últimos años de estudio, la participación que posee cada zona geográfica del país en la movilización de carga por Buenaventura, así como los principales destinos y orígenes de los productos que se importan y exportan por este puerto. Se encontró que la zona con mayor participación es la del Valle del Cauca (41.5%) seguido de Cundinamarca (37.1%) y Antioquia (12.9%), demostrando que no solo por el puerto Buenaventura se transita esencialmente la carga proveniente del Valle del Cauca, sino que también su infraestructura es utilizada para el proceso de importación y exportación de otras regiones. Lo anterior demuestra la importancia que se le debe brindar al puerto, aportando mayores recursos destinados a su adecuación, para que el Terminal que más moviliza carga en el país no quede rezagado frente a las nuevas necesidades que plantea el tráfico marítimo del comercio global.

Palabras claves: Sociedades Portuarias Regionales, Comercio exterior, Terminal Marítimo de Buenaventura.

JEL: L3, L8, L9, N7, O2, R4.

² Los cuales a partir del año 1994 prestan sus servicios al sector productivo a través de las Sociedades Portuarias Regionales (SPR's).

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1	1
INTRODUCCIÓN	1
1	3
ANTECEDENTES	3
1.1	7
Las sociedades Portuarias Regionales en Colombia - SPR's-	
1.2	9
Revisión de la literatura	
2	10
LOS PUERTOS COLOMBIANOS EN EL COMERCIO EXTERIOR	10
2.1	11
Participación de los Terminales Marítimos administrados por las SPR's en el Total del comercio exterior Colombiano	
2.1.1	13
Movilización de la carga exportada por los Terminales Marítimos administrados por las SPR's	
2.1.2	17
Movilización de carga importada por los Terminales Marítimos administrados por las SPR's	
2.1.3	21
Movilización de la carga importada y exportada por las SPR's	
2.1.4	21
Movilización de contenedores por los Terminales Marítimos administrados por las SPR'S	
2.1.5	22
Número de naves arribadas a los Terminales Marítimos administrados por las SPR'S	
3	24
ASPECTOS RELEVANTES DEL TERMINAL DE BUENAVENTURA	24
3.1	24
Participación geográfica en la movilización de carga por la SPR de Buenaventura	
3.2	26
Limitaciones del Puerto de Buenaventura	
CONCLUSIONES	29
BIBLIOGRAFÍA	32
ANEXOS	34

INTRODUCCIÓN

La implementación de los tratados de libre comercio en diferentes países; la formación de bloques económicos; la unión económica de algunas naciones de Europa; el desarrollo del comercio en el pacífico con los países del Asia a la cabeza; las diferencias notables en el desarrollo de los países del Pacífico Americano; entre otros, se convirtieron durante los últimos años en los cambios mas representativos del nuevo esquema del comercio internacional, motivos que presionaron a principios de la década de los noventa a varios gobiernos, entre ellos el colombiano, a liberar sus economías, adoptando los recursos necesarios para ingresar de manera eficiente y productiva al nuevo entorno del comercio mundial .

Para hacer parte de ese ámbito, Colombia además de iniciar el proceso de apertura de sus mercados, estableció asociaciones, tratados y acuerdos comerciales con diferentes países y regiones³, con los cuales logró acceder bienes y servicios a diferentes mercados extranjeros con exenciones o preferencias arancelarias. Asimismo, comenzó a incluir al sector privado en la administración de los principales terminales marítimos, con el fin de eliminar los altos índices de ineficiencia operativa y productiva que presentaban los puertos nacionales.

Indiscutiblemente la apertura en Colombia generó crecimientos notables en el flujo del tráfico internacional de bienes y servicios, el cual aumentará aún más con la inclusión al MERCOSUR y la posible negociación del tratado de libre comercio con Estados Unidos, cuyo mercado es el principal importador del mundo y tradicionalmente, el primer socio comercial de Colombia.

Considerando que la evolución del tráfico portuario está altamente relacionado al rápido crecimiento económico de un país, y que los países con mayor posibilidad de crecimiento en el actual contexto internacional, son aquellos países costeros

³ Estableciendo durante los últimos años, la Comunidad Andina de Naciones “CAN”, la Asociación Latinoamericana de Integración “ALADI”, Sistema generalizado de Preferencias Andinas “SGP”, Ley de preferencias arancelarias Andinas “ATPA” , el Tratado de Libre Comercio con Chile y el G-3.

con mercados internos grandes⁴ (ver tabla 1); sumado a que más del 80% del comercio internacional en el mundo se realizó por medio del transporte marítimo, por ser el medio de transporte de carga más económico en distancias largas [CONPES 3315], *el nivel de movilización de carga que posea un puerto determinará la importancia de éste en el comercio de un país y su participación en el comercio internacional*. Por esta razón, el control portuario deberá estar directamente ligado a la política de comercio exterior implementada en cada país, para contar con un productivo y eficiente servicio portuario, liderando el estado su dirección y control, promocionando su modernización, para hacerlos mas competitivos.

Tabla 1: Crecimiento anual promedio ingreso per cápita según tipo de países en desarrollo entre 1980 y 1998

Tipo de países	Tasa de crecimiento %
Costeros con mercados internos grandes	3,2
Interiores con mercados internos grandes	2,5
Costeros con mercados internos pequeños	1,9
Interiores con mercados internos pequeños	Negativa

Fuente: Informe sobre el Desarrollo Humano. PNUD 2003.

Por tal motivo, el objetivo de este documento radica en revisar y comparar la evolución de la movilización de carga, contenedores y el número de naves arribadas a los principales puertos marítimos colombianos, desde el enfoque de los servicios prestados por *las cuatro principales* sociedades portuarias regionales⁵ (SPR's), con el fin de determinar la dinámica de los Terminales marítimos más importante del país. Asimismo, se analizó el origen, el destino y la participación de las regiones en la movilización de la carga importada y exportada por el principal puerto del pacífico colombiano, Buenaventura.

El documento contiene tres secciones, sin incluir esta introducción. En la primera se muestran los antecedentes bajo los resultados de estudios realizados sobre el tema y una breve reseña histórica de la administración de los puertos

⁴ Informe sobre Desarrollo Humano 2003, PNUD. Se considera mercados internos grandes a países con más de 40 millones de habitantes.

⁵ Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Buenaventura; no obstante, *el Terminal marítimo de Tumaco no será tenido en cuenta en el estudio debido a que su participación en el comercio exterior de las Sociedades Portuarias Regionales en Colombia es mínima*.

desde el Ministerio de Obras Públicas y Transporte hasta las Sociedades Portuarias Regionales. En la segunda, se realiza un análisis descriptivo de la participación y la evolución de dichos puertos en el comercio exterior marítimo. En la tercera sección se presentan los aspectos más relevantes del Terminal Marítimo de Buenaventura, y finalmente, se exponen las conclusiones.

1. ANTECEDENTES

La inserción del sector privado en el manejo de los puertos marítimos se ha convertido en los últimos años en una tendencia estratégica alrededor del mundo. Los puertos anteriormente administrados por entidades gubernamentales presentaban altos índices de improductividad e ineficiencia, en el cual, en vez de reportar utilidades, el gobierno debía incurrir en altos costos operacionales y modernización. Uno de los primeros países en privatizar sus puertos fue Inglaterra, que vendió en 1981 los 21 puertos controlados por la empresa pública “Transportation Board” a la compañía privada “Associated British Ports Holdings”. Asimismo, algunos puertos del sudeste asiático han sido privatizados, Malasia empezó su privatización entregando derechos exclusivos del terminal de contenedores de Kelang a un consorcio en 1986; Filipinas permitió que el sector privado operara en las instalaciones de los terminales del norte, a través de concesiones, mientras que los puertos del sur siguen siendo operados por entidades públicas; en la India, se privatizó el puerto más moderno en 1997, Jawaharlal Nehru Port (JNP), mediante una licencia para el manejo, operación, y mantenimiento del puerto al consorcio P&O Ports Australia Pvt. Ltd, por un periodo de 30 años. [University of Washington, (1999); Shashikumar, (1998); Sherman, (1995)].

En América Latina, igualmente se empezó a vincular el sector privado a las operaciones portuarias. En la mayor parte de estos países, la inserción del sector privado se originó por causas similares: la ineficiencia, la baja productividad, los altos costos de las entidades estatales a cargo de los puertos y la necesidad de modernizar los terminales marítimos tanto en equipos como en infraestructura.

Los puertos marítimos en países como Chile, México, Argentina y Brasil, mediante la creación de una ley, liquidaron la empresa estatal que los administraba, trasladando el manejo al sector privado vía concesiones. En Chile, en 1981, se dividió la Empresa Portuaria Chilena, que poseía el monopolio estatal de los puertos, en 10 empresas públicas que rigen como autoridades portuarias y realizan las concesiones para que empresas privadas realicen la prestación de servicios portuarios. En el proceso mexicano, luego de la eliminación de la entidad pública de Puertos Mexicanos en 1993, se crearon las Administraciones Portuarias Integrales como empresas públicas encargadas de otorgar las concesiones. En el caso Argentino, se eliminó en 1992, la Administración General Portuaria y se dividió su principal puerto, Buenos Aires, en varios terminales que se entregaron en concesión para períodos comprendidos entre 18 y 25 años; mientras en Brasil, la reforma portuaria se inició en 1990 con la liquidación de la entidad pública Portobras y a partir de 1993, se entregó autonomía a los puertos Brasileños permitiendo la participación del sector privado en la provisión de servicios de carga a través de concesiones. [Muñoz, Orozco. 2002; Gutiérrez, Toro, 2002].

Colombia no fue la excepción al nuevo entorno latinoamericano. Hasta el año 1959, los puertos existentes en Colombia tenían dependencia directa del Ministerio de Obras Públicas y Transporte⁶, hasta la creación de la Empresa Puertos de Colombia, Colpuertos, entidad estatal que nació a la vida jurídica por medio de la Ley 159 de 1959. Desde ese año hasta 1993, Colpuertos ejerció el monopolio en las actividades portuarias del país para el manejo de carga de importación y exportación. Colpuertos debió ser liquidado ante el cúmulo de deficiencias administrativas, operativas y sobrecostos. Los bajos rendimientos operativos perjudicaron a un gran número de líneas marítimas, situación que originó en varias ocasiones congestiones portuarias que agravaron periódicamente las relaciones comerciales del país. [Solano, R; et. al (1999)].

Por estas razones, a partir de 1993, mediante la expedición de la Ley 1^{ra} de 1991, los puertos de la Nación (Buenaventura, Santa Marta, Cartagena, Barranquilla y Tumaco) fueron dados en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales, (de

⁶ Denominado actualmente Ministerio de Transporte.

ahora en adelante SPR's) por un período de 20 años, con el objetivo de modernizar el sistema portuario, reducir tarifas y mejorar el nivel de eficiencia en las operaciones portuarias.

Los resultados fueron notorios dado al mejoramiento en el desempeño operativo de los Terminales Marítimos después de la concesión, posicionándolos en el contexto suramericano como terminales eficientes y competitivos, especialmente frente a otros puertos del Caribe⁷, siendo los mayores beneficiados los usuarios y navieras marítimas, dado al mejoramiento de los indicadores básicos de prestación del servicio expuestos en la siguiente tabla. [CONPES (3342)].

Tabla 2: Desempeño operativo de los Terminales Marítimos colombianos

Indicador	Antes de 1993	2004
Tiempo Espera/ Nave/ Día	10	Horas o nula
Tiempo de Atención /Buque /Puerto/Día	10	< 1 Día
Horas Laborables / Día	16	24*
# Contenedores / Buque / Hora	16	> 50
Tarifa**	35,33	14,46

Fuente: Superintendencia de Puertos. Publicado en el Documento CONPES (3342).

* Incluye Domingos y festivos, 365 días.

** Dólares de 2004

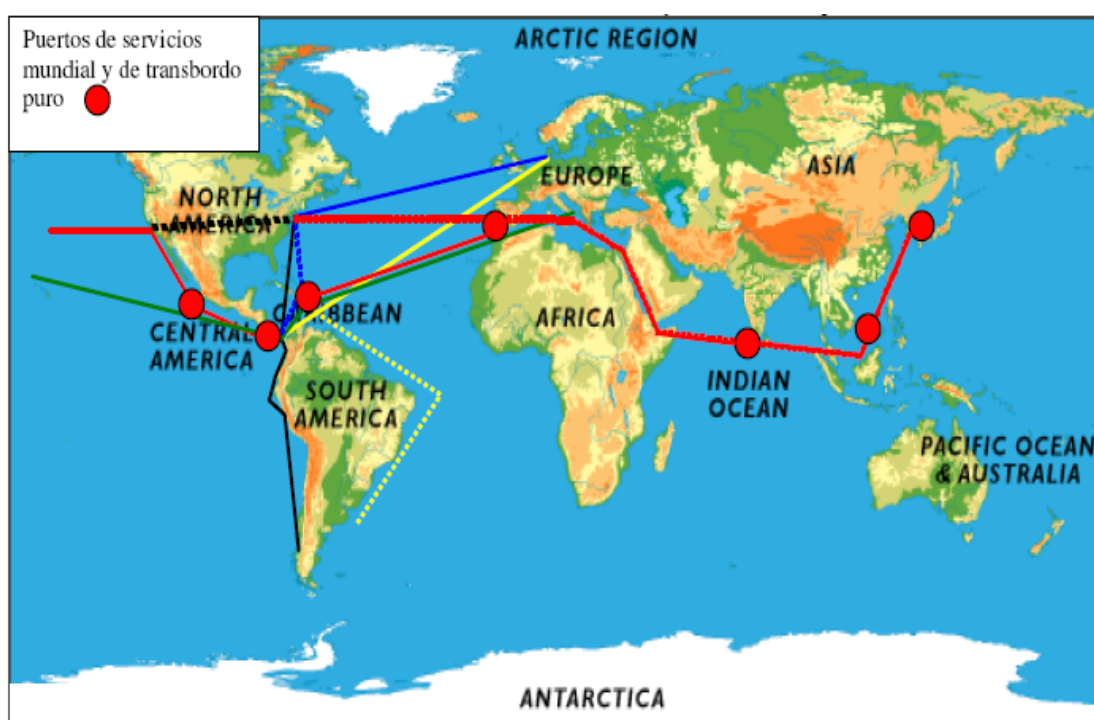
Finalmente, desde el punto de vista del modelo actual portuario en el mundo, este se encuentra integrado en dos contextos, el global y el regional. Dentro del contexto global, la jerarquización portuaria internacional implantada por las grandes compañías de transporte marítimo, ha generado que las rutas internacionales ejecutadas a través de buques de altas dimensiones se tracen solo en grandes puertos⁸, que se especializan en el trasbordo de contenedores,

⁷ Principal competencia de los puertos de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla.

⁸ Estos puertos se caracterizan por ser muy eficientes dado a que ofrecen una amplia capacidad y servicios a bajo costo y en tiempos cortos, además de poseer una infraestructura de acceso y transporte terrestre elocuentes a las necesidades de un puerto internacional de trasbordo. Todo lo anterior, sumado a las condiciones de seguridad en la ciudad portuaria se traduce en un mayor valor agregado que atrae a las grandes navieras marítimas a escoger a un puerto como un punto de atraque de sus barcos.

desde los cuales se realiza la distribución y recolección de la carga hacia los demás puertos “regionales” completando así la cadena marítima (ver grafico 1). Por esto, dentro del contexto regional, la potencialidad de tráfico de un puerto dependerá, entre otros, de su proximidad a las áreas estratégicas donde se encuentran las rutas establecidas en el comercio internacional, estableciendo una dura competencia entre estos puertos para poder ser un eslabón en el circuito internacional del transporte marítimo. [Conpes (3342); Alonso, Julio, et al (2001)].

Gráfico 1: Puertos de servicios mundial y de trasbordo puro



Fuente: Eventos emergentes y su impacto en los puertos colombianos. Paul E. Kent. 2003. Gráfico tomado del documento CONPES (3342).

En los países en donde existe más de un Terminal Marítimo, la demanda de los servicios portuarios depende de varios factores, entre ellos, los precios de los servicios, tiempos de espera en el puerto, costos y tiempo del transporte terrestre desde una determinada localidad hasta el puerto o viceversa. Sin embargo, en el caso de los puertos colombianos, los anteriores factores no son el principal componente a la hora de demandar los servicios, dado a que el movimiento de la carga en cada uno de los puertos se ha venido especializando en los últimos años. La SPR de Santa Marta se especializa en la movilización de gráneles sólidos y

carbón, la SPR de Barranquilla es un Terminal multipropósito que maneja los cuatro tipos de carga: granel (sólido y líquido), general y contenedores; Cartagena se está solidificando como en un Terminal de trasbordo de contenedores; y Buenaventura es el mayor puerto multipropósito del país. [Conpes (3342)]. La carga de granel sólido esta compuesto básicamente por productos como el cemento, granos, fertilizantes, carbón, entre otros; los graneles líquidos por petróleo, gas natural líquido, etc.; y la carga general se define como la carga que se manipula por unidades de producto o de envase. [Alonso, Julio; et al (2001)].

Ante esta situación, dentro del modelo actual portuario, los puertos colombianos se encuentran en el ámbito regional, debido a que las actividades están limitadas exclusivamente a la movilización de carga de importación y exportación del país, generando que el nivel de transferencia de mercancías de estos está altamente ligado a la demanda derivada de la actividad económica (exportaciones e importaciones). No obstante, dada la especialización en los últimos años en la movilización de carga, algunos puertos, especialmente Cartagena, el incremento en las operaciones no fue en gran medida al aumento del comercio exterior del país, si no principalmente a la capacidad de atraer a las grandes navieras internacionales, convirtiéndose en un puerto de trasbordo de contenedores dentro del contexto regional; caso contrario al de Buenaventura, que es utilizado especialmente para transitar la carga exportada e importada de la estructura productiva del país, mientras que Santa Marta y Barranquilla se centran esencialmente en la movilización de carbón y graneles. Por esta razón, Buenaventura se convierte en un puerto fundamental para monitorear la movilización de carga del comercio exterior del país.

1.1 Las Sociedades Portuarias Regionales en Colombia – SPR's –

Dentro de su infraestructura marítima, Colombia cuenta con 183 instalaciones portuarias, de las cuales 105 son de servicio privado y 78 de servicio público. Del total, cerca de 46 operan carga de comercio exterior. Las SPR's se ubican en las

diferentes zonas portuarias del país⁹, cubriendo la totalidad de los muelles [Ospina, German (2004)]. Existen tres clases de muelles por donde se moviliza el transporte marítimo en los puertos del país: 1) los privados, manejados por empresas privadas con orientación al comercio exterior¹⁰; 2) los especializados, que manejan exportaciones tradicionales como el petróleo, carbón y banano; y 3) *los regionales, que prestan su servicio al sector productivo en general, objeto del presente estudio, debido a que son los muelles por donde se focalizan las importaciones y exportaciones no tradicionales* (SPR's de Barranquilla, Tumaco, Cartagena, Buenaventura y Santa Marta).

Es importante aclarar que en los muelles privados solo se moviliza la carga de las empresas dueñas de estos, obligando al sector productivo en general, especialmente al no tradicional, a utilizar los servicios prestados por las Sociedades Portuarias Regionales, las cuales a pesar de tener carácter privado son para uso público.

La SPR de Buenaventura cuenta con 12 muelles y se caracteriza por tener como accionistas a empresarios privados, el 83% esta compuesto por importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex trabajadores portuarios y personas naturales, mientras que el 17% restante pertenece al sector público (15% Alcaldía de Buenaventura y 2% Ministerio de Transporte). La zona portuaria se compone por el puerto marítimo a cargo de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y el Fondo Rotatorio de la Armada Nacional.

La SPR de Cartagena tiene entre los socios fundadores mas importantes, a la Alcaldía de Cartagena, la Federación Nacional de Cafeteros, Inversiones Salas Araujo & Compañía, varios bancos privados y almacenes generales de depósitos, entre otros. La zona portuaria de Cartagena se caracteriza por ser la más grande de toda Colombia al poseer 54 muelles, de los cuales 18 realizan actividades de comercio exterior¹¹.

⁹ Entre las más importantes se destacan la Zona Portuaria de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta.

¹⁰ Se caracterizan por movilizar volúmenes significativos de carga, como el caso de Cartagena.

¹¹ Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, Empresa Colombiana de Petróleos (ECOPETROL), Compañía Colombiana de Clinker (Colclinker), Terminal Marítimo Muelles El Bosque, Malterías de

La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla está conformada por alrededor de 74 socios fundadores, destacándose el departamento del Atlántico, la Nación, agentes de aduana, operadores portuarios y otras empresas privadas. La zona portuaria de esta ciudad está compuesta, además de los muelles de la sociedad portuaria, por siete¹² muelles que ejecutan labores de comercio exterior.

Finalmente, la gobernación del departamento de Magdalena, el Distrito de Santa Marta, las empresas bananeras, navieros y otros empresarios, integran los socios fundadores de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, cuya concesión es por 20 años, prorrogables. En Santa Marta, además de los siete muelles de la Sociedad Portuaria de la ciudad, están ubicados los terminales de Pozos Colorados (ECOPETROL), C.I. Prodeco S.A. y American Port Company (Drummond), conformando la zona portuaria de esta ciudad.

1.2 Revisión de la literatura

Diversos estudios sobre el tráfico de carga del comercio exterior por las SPR's en Colombia, señalan la enorme importancia del puerto de Buenaventura. Según estudios realizados por Viloría De La Hoz¹³ (2000) y Micolta¹⁴ (2003), la SPR de Buenaventura participó con el 53% del volumen de carga movilizada en el comercio exterior por las SPR's del país, mientras que las tres SPR's del Caribe (Cartagena, Santa Marta y Barranquilla) participaron con el 47%. Igualmente, el documento realizado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES 3149 (2004), destaca el volumen del tráfico en toneladas por la SPR de Buenaventura al movilizar el 47.7% del total de la carga transitada por las

Colombia S.A. (Bavaria), Petroquímica Colombiana, Sociedad Portuaria Mamonal, Mobil de Colombia, Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar), Texas Petroleum Company, Esso Colombian Limited, Dow Química de Colombia, Dexton S.A., Algranel S.A., Sociedad Industrial de Productos Siderúrgicos (SIPSA), Compañía Colombiana de Terminales (Colterminales), Zona Franca de Bienes y Servicios y Puerto Mamonal.

¹² Sociedad Cementos del Caribe, Sociedad Monomeros Colombo-Venezolanos, Compañía Colombiana de Terminales, Inmobiliaria Sredni (Inversiones Sredni), Atlantic Coal de Colombia, Carbonera Milpa, Zona Franca Industrial y Comercial.

¹³ Tomando en promedio la carga movilizada entre los años 1990-1999.

¹⁴ Tomando en promedio la carga movilizada entre enero y agosto del 2001-2002.

sociedades Portuarias Regionales del país, entre los años 1995-2003, mientras que las SPR's del Caribe movilizaron en conjunto el 51.9% de esta carga.

Al respecto, un estudio realizado por Fedesarrollo (2005), resalta el aporte significativo de la SPR de Buenaventura en el comercio exterior colombiano. Para el 2004, dicho puerto participó con el 54.3%¹⁵ de la carga movilizada por las SPR's. En cuanto al número de naves arribadas, este estudio muestra a Buenaventura como la segunda SPR a donde mayor cantidad de naves arribaron (3.998 naves) durante el período 2000 – 2003, mientras la SPR de Cartagena fue la de mayor número de arribos, al registrar 6.207 naves para el mismo período.

En cuanto al tráfico de contenedores, el estudio realizado por Viloría De La Hoz [2000], concluye que la SPR de Cartagena experimentó mayor movimiento, en comparación con las SPR's de Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta, entre los años 1995-1999.

2. LOS PUERTOS COLOMBIANOS EN EL COMERCIO EXTERIOR

En cuanto a la participación que poseen los diferentes medios de transporte en la movilización de la carga en el comercio exterior colombiano, la mayor parte de la carga se movilizó durante el periodo 1994-2004 por vía marítima (95.9%), seguida de la terrestre (3.5%) y aérea (0.6%), demostrando la enorme importancia del transporte marítimo en la movilización de carga en el país (Ver cuadro 1), dado que este tipo de transporte no tiene sustitutos cercanos para la carga de alto volumen, que debe moverse en contenedores y en distancias largas, además que son poco aptas para moverse por vía terrestre y aérea. Este último transporte se convierte sustituto del marítimo únicamente para mercancías de alto valor, reducido volumen y corta duración (productos perecederos: Flores, alimentos, entre otros).

¹⁵ Al participar respectivamente con el 54.7% y el 53.3% en la movilización de carga importada y exportada.

Por vía marítima, el 68.4% del total de la carga importada y exportada en el país se movilizó por los puertos especializados, seguido de la carga transitada por las SPR's (16.9%) y los muelles privados (10.4%) (Ver cuadro 1). Como es de notar, las SPR's se convierten en los segundos muelles por donde se movilizó el comercio exterior del país. No obstante, la importancia de las SPR's radica, como se muestra en la siguiente sección, en poseer la mayor participación en las importaciones totales, mientras que en las exportaciones la participación fue relativamente baja al compararse con la carga movilizada por los puertos especializados, mas no tan baja si se compara con la carga movilizada en los demás medios de transporte de carga existentes. (Ver cuadro 2).

Cuadro 1: Distribución porcentual carga de comercio exterior en Colombia

Año	Comercio exterior (Exportaciones + importaciones)						Total
	Carretera	Aéreo	Transporte marítimo			Total	
			Muelles privados	SPR's Regionales	Puertos especializados		
1994	3,6	0,8	21,3	17,5	56,8	95,6	100
1995	4,3	0,7	10,8	17,0	67,2	95,0	100
1996	3,5	0,6	11,2	16,4	68,4	96,0	100
1997	4,0	0,7	10,7	16,1	68,4	95,3	100
1998	3,2	0,6	10,2	15,3	70,8	96,2	100
1999	2,5	0,5	9,4	13,3	74,3	97,0	100
2000	3,3	0,5	6,2	17,5	72,5	96,2	100
2001	3,7	0,5	8,3	15,3	72,2	95,8	100
2002	3,4	0,5	7,3	19,1	69,7	96,1	100
2003	3,1	0,6	9,2	19,9	67,3	96,3	100
2004	4,3	0,6	11,0	18,8	65,3	95,1	100
Participación promedio	3,5	0,6	10,4	16,9	68,4	95,9	100

Fuente: Ministerio de Transporte, Anuario Estadístico 2004. Cálculos propios.

Nota: (1) la carga esta medida en toneladas.

(2) En el cuadro 2 del anexo 5 se encuentra disponible la misma tabla en toneladas.

2.1 Participación de los Terminales Marítimos administrados por las SPR's en el total¹⁶ del comercio exterior colombiano

Al analizar por primera vez la participación que poseen las cinco¹⁷ SPR's existentes en la movilización total de carga en el comercio exterior, se observa que en los últimos diez años, *mas de la mitad del total de la carga importada en el país*

¹⁶ El total de la carga importada y exportada en Colombia por medio marítimo, aéreo y terrestre.

¹⁷ Se incluye por primera vez en el estudio la SPR de Tumaco.

se realizó principalmente por las SPR's del país, al movilizar en promedio el 56.9% del total de las importaciones. (Ver cuadro 2). Sin embargo, como se explicó anteriormente, las SPR's no gozan de una alta participación en la movilización de exportaciones, dado que la mayoría son movilizadas por los puertos especializados, que como su nombre lo indica, se especializan fundamentalmente en la movilización de carbón, petróleo, banano y otros productos tradicionales, mientras que la transitada por las SPR's se focalizan¹⁸ las exportaciones no tradicionales, dado que estos muelles prestan el servicio portuario al sector productivo en general que no poseen muelles privados.

Cuadro 2: Distribución porcentual carga importada y exportada en Colombia

Año	Importaciones						Exportaciones					
	Carretera Aéreo		Transporte marítimo			Total Importaciones	Carretera Aéreo		Transporte marítimo			Total Exportaciones
	Muelles privados	1,3	23,5	SPRs	Ruertos		Muelles privados	1,3	23,5	SPRs	Ruertos	
				Regionales	Especializados	Regionales				Especializados		
1994	6,8	1,9	24,8	50,5	16,0	100	2,6	0,5	20,3	7,8	68,7	100
1995	12,5	1,5	25,1	47,7	13,2	100	1,9	0,5	6,6	8,0	82,9	100
1996	11,5	1,3	26,0	51,7	9,5	100	1,4	0,4	7,4	7,5	83,2	100
1997	12,0	1,5	24,3	50,4	11,9	100	1,9	0,5	7,1	7,0	83,6	100
1998	9,2	1,4	24,6	53,9	10,9	100	1,7	0,4	6,7	6,1	85,1	100
1999	8,7	1,2	26,5	54,8	8,8	100	1,4	0,4	6,2	5,6	86,4	100
2000	10,3	1,1	21,3	60,2	7,1	100	1,9	0,4	3,1	8,9	85,7	100
2001	11,0	1,1	24,5	60,9	2,5	100	2,3	0,4	5,3	6,8	85,2	100
2002	9,7	1,0	18,0	63,4	1,9	100	2,0	0,4	5,0	8,4	84,2	100
2003	9,1	1,1	20,7	64,8	4,4	100	1,7	0,5	6,7	10,1	81,0	100
2004	9,2	1,1	23,1	63,4	3,1	100	3,4	0,4	8,6	10,0	77,6	100
Promedio	10,0	1,3	23,5	56,9	8,0		2,0	0,4	7,5	7,8	82,1	

Fuente: Ministerio de Transporte, Anuario Estadístico 2004, Cálculos propios.

Nota: (1) la carga esta medida en toneladas.

(2) En el cuadro 1 del anexo 5 se encuentra disponible esta misma tabla en toneladas.

Realizando una descripción sobre la participación que posee cada una de las cuatro principales SPR's en la movilización total de la carga en el comercio exterior, se observó que la SPR de *Buenaventura* posee la mas alta participación en la movilización de importaciones al participar en promedio durante el periodo considerado, con el 31.7% de las importaciones totales. Su participación al compararla con las SPR's del Caribe, es cerca de 5 veces la de Cartagena, 4 veces la de Santa Marta y más de 3 veces la de Barranquilla. (Ver cuadro 1 del anexo 6). De la misma forma que en las importaciones, la SPR de *Buenaventura* posee

¹⁸ No obstante, por las SPR's también se moviliza carga tradicional.

la mayor participación en el nivel exportado en comparación con las otras Sociedades Portuarias Regionales, representando el 3.2% de las exportaciones totales de Colombia entre los años 1994-2004. (Ver cuadro 2 del anexo 6).

Del total de la carga importada y exportada, las SPR's en estudio movilizaron el 16.9% de la carga total transitada en el comercio exterior del país durante el periodo 1994-2004. De nuevo la participación promedio de Buenaventura para el mismo periodo es la mayor, al representar el 8.4% del total del comercio exterior colombiano, lo cual al compararla nuevamente con las participaciones de las SPR's del Caribe, es 4 veces la de Cartagena y Barranquilla, y más del doble que la de Santa Marta. (Ver cuadro 3).

Cuadro 3: Participación de las SPR's en el Total del Comercio Exterior (1). 1990-2003

Años	Total Colombia	Buenaventura		Cartagena		Barranquilla		Santa Marta		Total
		Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	
1994	50.174.651	4.291.794	8,6	1.321.604	2,6	1.036.686	2,1	2.144.403	4,3	17,5
1995	55.243.386	4.875.853	8,8	1.206.033	2,2	930.126	1,7	2.377.149	4,3	17,0
1996	67.406.998	5.188.973	7,7	1.523.553	2,3	1.173.395	1,7	3.152.634	4,7	16,4
1997	69.431.666	5.371.165	7,7	1.465.213	2,1	1.326.499	1,9	3.027.529	4,4	16,1
1998	77.022.152	6.324.030	8,2	1.186.070	1,5	1.424.600	1,8	2.818.559	3,7	15,3
1999	79.696.027	5.631.301	7,1	1.037.445	1,3	1.396.160	1,8	2.523.771	3,2	13,3
2000	75.550.715	6.294.810	8,3	2.652.035	3,5	1.707.828	2,3	2.500.310	3,3	17,4
2001	75.494.580	5.847.919	7,7	1.429.829	1,9	1.786.961	2,4	2.476.902	3,3	15,3
2002	71.465.028	7.588.675	10,6	1.620.193	2,3	2.288.920	3,2	2.113.286	3,0	19,0
2003	74.413.540	6.902.266	9,3	1.774.929	2,4	2.845.547	3,8	3.262.149	4,4	19,9
2004	91.241.436	7.964.241	8,7	2.680.684	2,9	2.804.939	3,1	3.686.905	4,0	18,8
Participación Promedio			8,4		2,3		2,3		3,9	16,9

Fuente: Ministerio de Transporte, Anuario Estadístico 2004. Cálculos propios.

(1) Total exportaciones e importaciones aéreas, terrestres y marítimas, medidas en toneladas.

2.1.1 Movilización de la carga exportada por los Terminales Marítimos administrados por las SPR's¹⁹

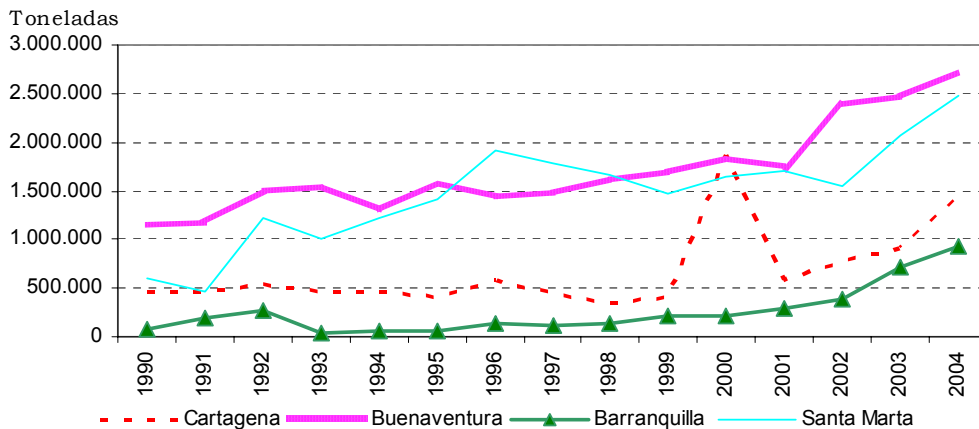
Dada la importancia de las SPR's en el comercio exterior, se analizó la movilización de la carga exportada solo por los cuatro principales Terminales

¹⁹ Como se explicó en la introducción, en este estudio sólo se analizó la movilización de carga por las cuatro principales Sociedades Portuarias Regionales: Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. No se tuvo en cuenta Tumaco, dada a su baja participación en el total de la carga movilizada por las SPR's del país.

Marítimos administrados por las SPR's durante el periodo 1990-2004. Se encuentra a los puertos de Buenaventura y Santa Marta con los más altos niveles de movilización de carga exportada, mientras que Cartagena y Barranquilla, tal como se aprecia en el gráfico 2, registraron la movilización más baja, a pesar de incrementar sostenidamente la movilización de carga en los últimos años.

Sin lugar a duda, el puerto de Buenaventura registró la más alta movilización de carga exportada con relación a cada uno los Terminales Marítimos del Caribe, exceptuando los años 1996,1997 y 1998, en el cual la mayor movilización se realizó por Santa Marta, mientras que en el año 2000 se realizó a través de Cartagena. Entre tanto, el Terminal de Barranquilla se caracterizó básicamente por la menor participación dentro de las exportaciones marítimas por las SPR's del país.

Gráfico 2: Movilización de la carga exportada por los principales Terminales Marítimos de Colombia.1990-2004

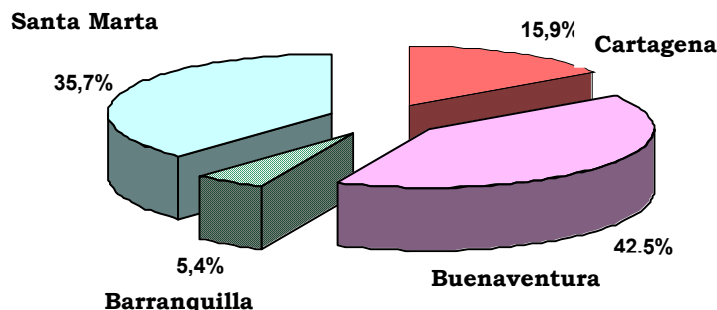


Nota: La carga exportada sólo tiene en cuenta la movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos propios.

Como se observa en gráfico 3, durante los últimos 15 años, Buenaventura participó en promedio con el 42.5% del volumen de la carga exportada por los Terminales Marítimos administrados por las SPR's, seguido de Santa Marta (35.7%), Cartagena (15.9%) y Barranquilla (5.4%).

Gráfico 3: Participación de los Terminales Marítimos en las exportaciones Colombianas. Promedio 1990-2004



Nota: La carga exportada sólo tiene en cuenta la movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte.

Aceptando este diagnóstico como punto de partida, se analizó los principales destinos y productos que se exportan por Buenaventura entre los años 2002 al 2004. Los principales destinos de las exportaciones estuvieron dirigidos hacia el Perú y Estados Unidos. En el último año de estudio, estos países participaron con el 45% del destino de las exportaciones por el puerto. Asimismo, sobresale la alta participación de las exportaciones destinadas hacia Chile (8.8%), Venezuela (8.1%), Haití (4.9%) Ecuador (3.4%) y Japón (2.9%). (Ver cuadro 3 del anexo 6).

No obstante, es preocupante el bajo tránsito de carga exportada hacia países que han experimentado en los últimos años altas tasas de crecimiento económico. Durante el periodo considerado, las exportaciones hacia China solo participaron en promedio con el 0.42% de las exportaciones totales movilizadas por la SPR de Buenaventura, 0.76% en el último año, en cuanto que a la India, esta participación fue aun más baja, al participar solo el 0.006%, 0.01% en el último. Sin embargo, es importante resaltar, que por razones logísticas y económicas muchas empresas que exportan hacia estos países, no envían la carga directamente hacia estos destinos, sino que la trasladan en forma de trasbordo a otros puertos internacionales, en los cuáles existe mayor número de frecuencias, disminuyendo el tiempo y los costos de transporte.

Por grupos comerciales, mas de la mitad de las exportaciones transitadas por Buenaventura durante el periodo 2002-2004 fueron dirigidas especialmente hacia

los países que conforman la Comunidad Andina de Naciones, CAN, bloque que participó en promedio con el 37% del destino de la carga exportada por este puerto, seguido de las exportaciones dirigidas hacia los países del NAFTA con el 21.6% de participación, Influenciado principalmente por el mercado Estadounidense.

Cuadro 4: Destino de las exportaciones por grupos comerciales movilizadas por la SPR de Buenaventura

Mercado	2002		2003		2004		Participación %
	Toneladas	Participación %	Toneladas	Participación %	Toneladas	Participación %	Promedio 2002-2004
CAN	1.087.341	41,6	893.682	31,3	1.056.207	38,4	37,1
Perú	673.456	25,8	550.271	19,3	739.153	26,9	23,9
Ecuador	119.424	4,6	210.515	7,4	93.487	3,4	5,1
Venezuela	294.460	11,3	132.895	4,7	223.567	8,1	8,0
MERCOSUR	6.330	0,2	6.097	0,2	24.348	0,9	0,4
Uruguay	145	0,0	201	0,0	105	0,0	0,0
Argentina	1.274	0,1	1.416	0,1	21.965	0,8	0,3
Paraguay	118	0,0	247	0,0	169	0,0	0,0
Brazil	4.792	0,2	4.233	0,1	2.109	0,1	0,1
NAFTA	522.880	20,0	700.410	24,5	556.482	20,3	21,6
USA	450.011	17,2	534.959	18,7	489.452	17,8	17,9
Canada	48.845	1,9	131.855	4,6	36.442	1,3	2,6
Mexico	24.024	0,9	33.596	1,2	30.588	1,1	1,1
CAFTA	83.418	3,2	49.227	1,7	42.196	1,5	2,1
CARICOM	183.833	7,0	227.382	8,0	177.581	6,5	7,2
Union Europea	130.095	4,9	141.453	4,9	116.539	4,2	4,7
Asia	102.232	3,9	91.200	3,2	185.340	6,7	4,6
Africa	80.362	3,0	200.264	7,0	56.342	2,1	4,0
Otros países (1)	234.770	9,0	431.006	15,1	361.955	13,2	12,4
Chile	181.835	7,0	165.879	5,8	241.284	8,8	7,2
Panamá	19.387	0,7	26.517	0,9	21.111	0,8	0,8
Bolivia	17.083	0,7	18.179	0,6	29.573	1,1	0,8
Cuba	1.444	0,1	167.859	5,9	37.021	1,3	2,4
Korea	14.448	0,6	16.934	0,6	10.869	0,4	0,5
Rusia	573	0,0	35.638	1,3	22.097	0,8	0,7
Resto del mundo (2)	181.312	7,0	114.466	4,0	170.970	6,2	5,8
Total	2.612.572	100,0	2.855.186	100,0	2.747.959	100,0	100,0

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos propios.

(1) Países que poseen alta participación que no hacen parte de un grupo comercial significativo.

(2) Países de Oceanía, resto de Europa y algunos países del medio Oriente.

Sin embargo, las exportaciones movilizadas hacia los mercados de MERCOSUR, CAFTA, CARICOM, Unión Europea y Asia, registraron una baja participación, demostrando así, que el Terminal del pacífico es utilizado principalmente para movilizar directamente la carga hacia los países vecinos y Estados Unidos, dado que pueden movilizar la carga hacia otros destinos, enviándola a puertos

internacionales de trasbordo como Miami, Panamá, Barcelona, entre otros, los cuales ofrecen mayor número de frecuencias, por ende fletes más económicos, especialmente para trayectorias largas, como Asia, Europa, África y Oceanía.

Por productos exportados por la SPR de Buenaventura, del total de las exportaciones movilizadas entre los años 2002-2004, el 40% estuvo representada en azúcar, seguido de café (14.7%) y hullas y combustibles sólidos (14%), los cuales representaron en total el 70% de la carga exportada. No obstante, es rescatable la participación de varios artículos no tradicionales como de confitería, preparaciones alimenticias, vidrios, neumáticos, papel y cartón, entre otros. (Ver cuadro 4 del anexo 6).

Asimismo, durante este mismo periodo se registraron significativos incrementos porcentuales en la exportación de artículos que poseen una alta participación en la producción industrial del Valle del Cauca, como productos químicos, entre otros, los cuales a pesar de no tener los mas altos niveles de participación en la movilización total de carga por este Terminal, son productos que dentro del proceso de producción demandan gran cantidad de mano de obra, desempeñando un papel substancial en la economía regional.

2.1.2 Movilización de carga importada por los Terminales Marítimos administrados por las SPR's

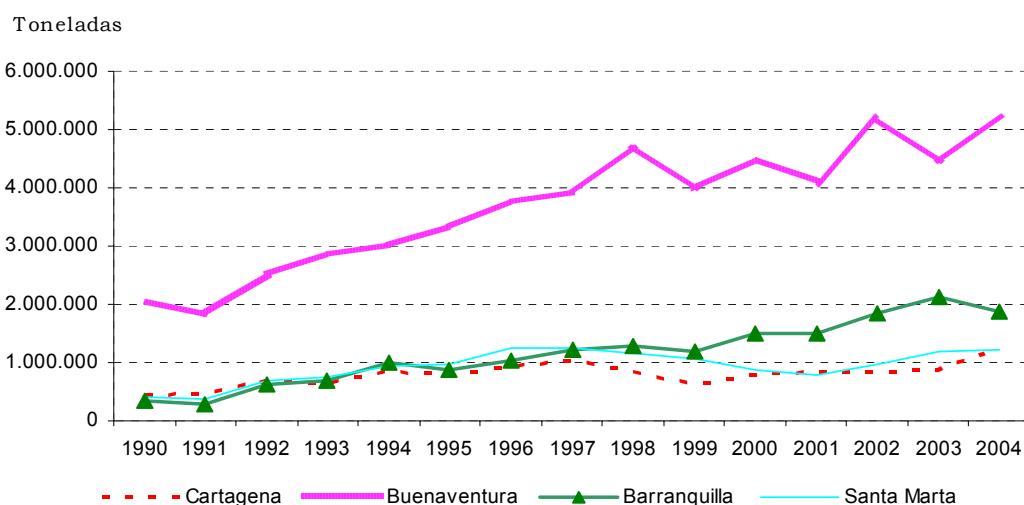
Desde el punto de vista de las importaciones realizadas entre los años 1990-2004 por los Terminales Marítimos administrados por las SPR's en el país, se encuentra que *Buenaventura es el puerto por donde ingresa la mayor cantidad de carga del exterior; incluso, la diferencia en el nivel de la carga importada que posee Buenaventura con los puertos en estudio, es más significativa que la diferencia que este puerto tiene en el nivel de la carga exportada con estos mismos puertos del Caribe*, debido en gran medida, a la economía transformadora de algunos departamentos que movilizan la carga por Buenaventura, entre ellos el Valle del Cauca²⁰, el cual importa gran cantidad de materias primas para procesarlas y/o maquilarlas.

²⁰ Región que posee la mayor participación en la movilización de carga por este puerto, ver la sección 3.1.

Así, durante los años 1991-1998, la carga importada por Buenaventura creció a un ritmo muy superior al experimentado en los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta (Ver gráfico 4). Es tan distinguida la diferencia en el nivel de carga importada por el puerto de Buenaventura con los demás Terminales del Caribe, que únicamente en el 2003, el puerto de Barranquilla, alcanza la movilización de la carga importada en Buenaventura en 1990, al sobrepasar los 2 millones de toneladas.

A pesar que la movilización de carga importada por los Terminales Marítimos del Caribe registraron un comportamiento similar entre los años 1990-1999, a partir del 2000, el Terminal de Barranquilla se caracterizó dentro de este grupo por experimentar un auge mayor en el tránsito de carga importada. No obstante, la evolución de este crecimiento durante ese periodo sigue siendo muy inferior al movlizado en el Terminal Marítimo de Buenaventura.

Gráfico 4: Movilización de la carga importada por los principales Terminales Marítimos de Colombia. 1990-2004

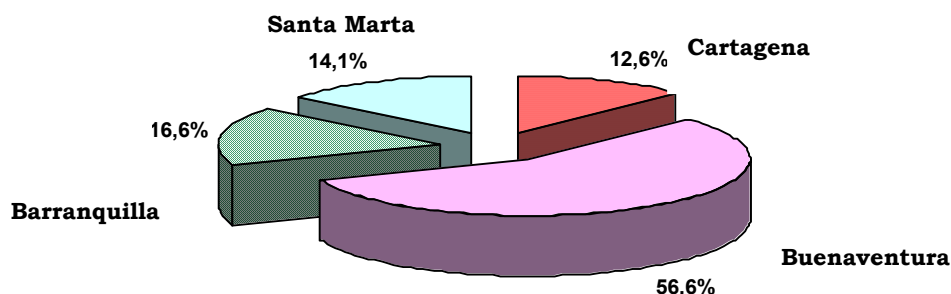


Nota: La carga importada sólo tiene en cuenta la movlizada por las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos propios.

En resumen, la participación promedio en el nivel de carga importada por las cuatro SPR's durante el periodo en estudio, muestra que Buenaventura participó con el 56.6% del total de la carga importada, seguido de Barranquilla (16.6%), Santa Marta (14.1%) y Cartagena (12.6%).

Gráfico 5: Participación de los Terminales en las importaciones marítimas Promedio 1990-2004



Nota: La carga importada sólo tiene en cuenta la movilizadora por las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos propios.

Desde el punto de vista del origen de la carga importada por la SPR de Buenaventura durante el 2002 al 2004, Estados Unidos es el principal país donde provienen las importaciones, triplicando en toneladas las importaciones provenientes de Canadá, segundo en movilización de carga por el Terminal en el 2002 y 2004, mientras que Argentina lo registró en el 2003. (Ver cuadro 5 del anexo 6). Chile y China, se convierten en otros de los principales importadores que movilizan la carga por Buenaventura, sobresaliendo este último por incrementar considerablemente el movimiento de mercancías en 131% en los últimos dos años de estudio. Si bien, la participación de la India en el origen de las importaciones transitadas en el 2004 por el puerto registró niveles bajos (0.5%), se distingue el alto crecimiento del 97.4% en la movilización de carga proveniente de ese país durante los años 2002-2004.

Por grupos comerciales, la carga importada en el periodo analizado proviene principalmente de los países que conforman el NAFTA (45%), seguido de los países de la MERCOSUR (12.3%), Asia (9%) y la CAN (8%). (Ver cuadro 5). En particular, es importante resaltar el significativo crecimiento del 95.8% en la entrada de carga proveniente de Asia entre el 2002 y 2004, comportamiento distinto al experimentado en la carga importada desde los países que integran la MERCOSUR, la CAN, el NAFTA, CAFTA y CARICOM, los cuales se caracterizaron por registrar variaciones negativas durante ese mismo periodo.

En síntesis, la alta participación de la carga transitada desde y hacia Estados Unidos, la cual se incrementará aun más ante el posible tratado de libre comercio con este país; sumado al incremento significativo de la carga proveniente del Asia impulsada por China e India, mas la posible inclusión en la MERCOSUR, generará incrementos sustanciales en el tránsito de carga, demostrando la importancia que tendrá el principal puerto del pacífico colombiano en el comercio exterior del país.

Cuadro 5: Origen de las importaciones por grupos comerciales movilizadas por la SPR de Buenaventura

Mercado	2002		2003		2004		Part. % Promedio 2002-2004	Var % 2002-2003
	Toneladas	Part. %	Toneladas	Part. %	Toneladas	Part. %		
CAN	457.948	8,8	377.651	7,8	418.436	8,0	8,2	-8,6
Perú	152.103	2,9	187.557	3,8	187.491	3,6	3,4	23,3
Ecuador	52.309	1,0	25.857	0,5	28.644	0,5	0,7	-45,2
Venezuela	253.536	4,9	164.237	3,4	202.301	3,9	4,0	-20,2
MERCOSUR	632.109	12,2	726.566	14,9	523.815	10,0	12,3	-17,1
Uruguay	23.451	0,5	1.294	0,0	8.297	0,2	0,2	-64,6
Argentina	315.142	6,1	512.373	10,5	319.292	6,1	7,5	1,3
Paraguay	254.780	4,9	161.772	3,3	150.479	2,9	3,7	-40,9
Brazil	38.736	0,7	51.127	1,0	45.747	0,9	0,9	18,1
NAFTA	2.618.504	50,3	1.966.974	40,3	2.438.787	46,4	45,6	-6,9
USA	1.995.787	38,4	1.454.412	29,8	1.789.521	34,1	34,0	-10,3
Canada	505.464	9,7	424.347	8,7	510.529	9,7	9,4	1,0
Mexico	117.253	2,3	88.214	1,8	138.736	2,6	2,2	18,3
CAFTA	29.916	0,6	19.664	0,4	18.298	0,3	0,4	-38,8
CARICOM	12.622	0,2	14.423	0,3	189	0,0	0,2	-98,5
Union Europea	98.075	1,9	169.446	3,5	145.437	2,8	2,7	48,3
Asia	328.005	6,3	412.541	8,5	642.207	12,2	9,0	95,8
Africa	3.741	0,1	3.124	0,1	4.209	0,1	0,1	12,5
Otros países (1)	847.398	16,3	954.009	19,6	889.695	16,9	17,6	5,0
Chile	367.267	7,1	378.600	7,8	401.030	7,6	7,5	9,2
Panamá	80.234	1,5	65.424	1,3	90.159	1,7	1,5	12,4
Bolivia	247.558	4,8	351.354	7,2	266.150	5,1	5,7	7,5
Korea	91.148	1,8	140.137	2,9	121.108	2,3	2,3	32,9
Rusia	61.191	1,2	18.494	0,4	11.248	0,2	0,6	-81,6
Resto del mundo (2)	172.514	3,3	232.353	4,8	171.343	3,3	3,8	-0,7
Total	5.200.831	100,0	4.876.751	100,0	5.252.416	100,0	100,0	

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos propios.

(1) Países que poseen alta participación que no hacen parte de un grupo comercial significativo.

(2) Países de Oceanía, resto de Europa y algunos países del medio Oriente.

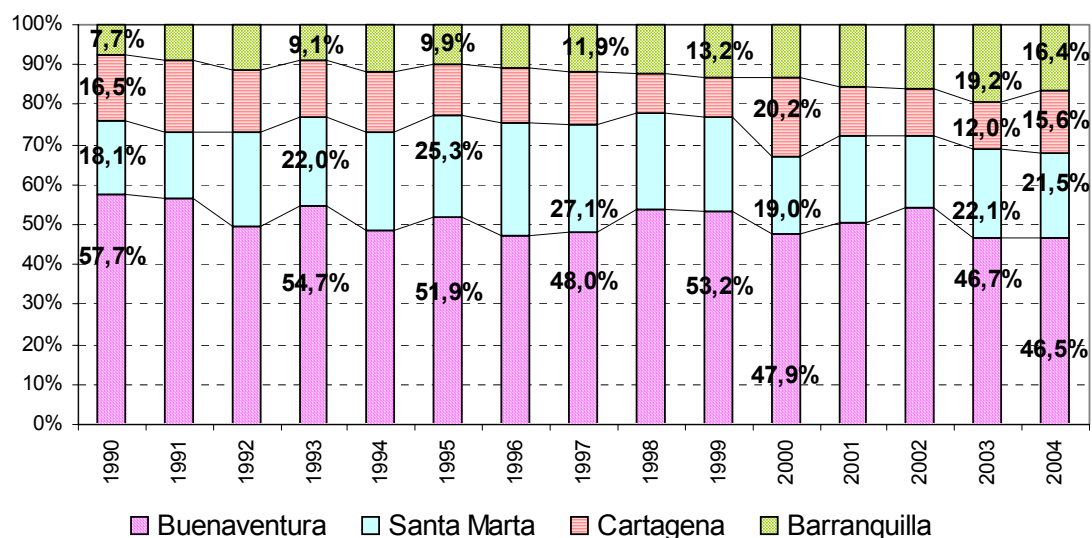
En el plano de los productos importados por la SPR de Buenaventura en el mismo periodo considerado, se destacan el maíz (20.7%) y el trigo (12.4%) como los productos principalmente importados, seguidos de otros productos que son

igualmente utilizados por la industria como materias primas. (Ver cuadro 6 del anexo 6). Lo anterior demuestra, que la mayor parte de los productos que ingresan a Buenaventura son insumos que deben importar las empresas del país para la elaboración de sus bienes y servicios.

2.1.3 Movilización de la carga importada y exportada por las SPR's

Como se observa en el gráfico 6, del total de la carga importada y exportada movilizada por las SPR's entre 1990-2004, más de la mitad se movilizó por Buenaventura, mientras que las SPR's de Cartagena y de Barranquilla se caracterizaron por poseer los niveles de participación mas bajos, aunque esta última presentó incrementos a partir de 1995 alcanzando en el 2003 su máxima participación (19,2%).

Gráfico 6: Participación porcentual en las toneladas importadas y exportadas por los Terminales marítimos, 1990-2004



Nota: La carga importada y exportada sólo tiene en cuenta la movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos propios.

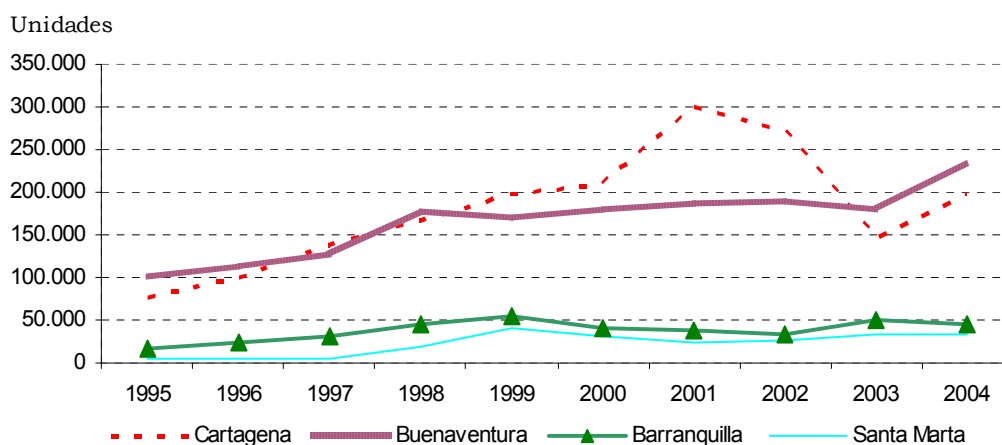
2.1.4 Movilización de contenedores por los Terminales Marítimos administrados por las SPR'S

Para comprender mejor la importancia que posee cada puerto en el comercio exterior, se analizó la cantidad de contenedores movilizados, con el objetivo de evaluar el nivel de tráfico de carga de cada Terminal marítimo.

A pesar que Cartagena fue la SPR que más contenedores movilizó durante 1999-2002²¹, dado que las navieras marítimas han convertido este puerto en un centro de trasbordo internacional de contenedores; en los dos últimos años de estudio (2003-2004), el puerto de Buenaventura sobrepasó la cantidad de contenedores movilizadas por Cartagena, debido a la caída en el tráfico de contenedores registrado en este último puerto entre los años 2001- 2003.

En el caso de los contenedores movilizadas por Santa Marta y Barranquilla, estos no presentaron crecimientos significativos entre los años 1995-2004, a pesar que el Terminal de Barranquilla siempre movilizó mayor cantidad de contenedores.

Gráfico 7: Movilización de contenedores en los Terminales Marítimos 1995-2004



Nota: El número de contenedores analizados en este gráfico solo tiene en cuenta los movilizadas por las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades. Total contenedores de 20 y 40 pies.
Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos propios.

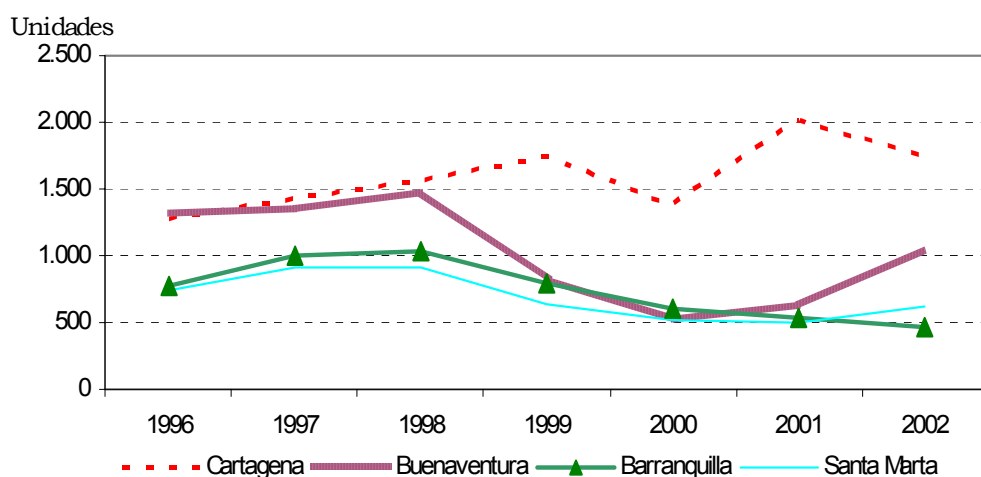
2.1.5 Número de naves arribadas a los Terminales Marítimos administrados por las SPR'S

El número de naves arribadas a los Terminales es otro indicador que evalúa la importancia de los puertos en el comercio exterior marítimo. Esta variable permite analizar el tráfico portuario y la disponibilidad de frecuencias que posee un puerto. A pesar que el número de naves arribadas a los puertos de Cartagena

²¹ Además de experimentar un crecimiento significativo en el 2001, alcanzando el máximo nivel movilizó, cerca de 300 mil contenedores.

y Buenaventura estuvieron en niveles similares entre los años 1996 al 1998 (ver gráfico 8), *el Terminal de Cartagena es el puerto donde mayor número de naves arriban en comparación con las demás SPR's estudiadas*, debido como se explicó en la sección anterior, las navieras marítimas internacionales han convertido este puerto en un Terminal de trasbordo de contenedores, generando mayor tráfico portuario, mientras que la disminución en el tráfico desde 1999 en los demás puertos analizados, esta relacionado a la tendencia de las empresas marítimas en utilizar buques de altas dimensiones, en vez de buques de menor tamaño, para transportar mayor cantidad de carga a menores costos, disminuyendo las frecuencias e incrementando la rentabilidad del negocio.

Gráfico 8: Evolución del número de naves arribadas a los Terminales Marítimos.1996-2002

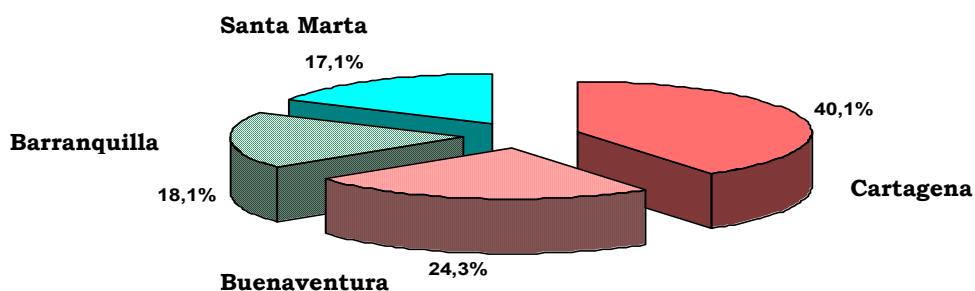


Nota: El número de naves arribadas analizadas en este gráfico solo tiene en cuenta los arribos a las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos propios

Del total de las naves arribadas a los Terminales Marítimos estudiados durante los años 1996-2002, el 40.1% lo hicieron al Terminal de Cartagena, el 24.3% al Terminal del Buenaventura, seguido del terminal de Barranquilla (18.1%) y Santa Marta (17.7%).

Gráfico 9: Participación promedio de las naves arribadas a los Terminales Marítimos.1996-2002



Nota: El número de naves arribadas analizadas en este gráfico solo tiene en cuenta los arribos a las Sociedades Portuarias Regionales de dichas ciudades.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Cálculos propios.

Así las cosas, a pesar que el puerto de Cartagena posee el mayor tráfico de contenedores y es por donde arriban la mayor parte de naves; es el puerto de Buenaventura por donde se moviliza más de la mitad de la carga marítima que se exporta e importa en el país.

3. ASPECTOS RELEVANTES DEL TERMINAL DE BUENAVENTURA

Dentro del estudio de la importancia del Terminal Marítimo de Buenaventura, es prioritario analizar la participación que posee cada zona geográfica del país en el uso de los servicios prestados por este puerto, así como los principales problemas que aquejan al principal puerto del pacífico colombiano.

3.1 Participación geográfica en la movilización de carga por la SPR de Buenaventura

Al analizar la participación por zona geográfica en la movilización de carga por la SPR de Buenaventura entre los años 2002-2004, se observa que la zona que más utilizó los servicios portuarios del puerto para el desarrollo de su comercio exterior, es la del departamento del Valle del Cauca (41.5%) seguido de Cundinamarca (37.1%), convirtiéndose la primera la de mayor participación en movilización de exportaciones, mientras que la segunda en importaciones (ver cuadros 3 y 4 del anexo 5), demostrando así que no solo por el Terminal Marítimo de Buenaventura se transita primordialmente la carga proveniente del Valle del

Cauca, sino que también su infraestructura es altamente utilizada para el proceso de importación y exportación de la carga movilizada por el departamento de Cundinamarca.

No obstante, a pesar de la baja participación en la movilización de carga por el puerto de Buenaventura de las zonas del Eje cafetero, Cauca, Atlántico, Bolívar y Magdalena, se destaca la alta participación de Antioquia, la cual a pesar de no tener los mismos niveles de participación del Valle y de Cundinamarca, su participación es significativa (12.9%). (Ver cuadro 6). Lo anterior demuestra la alta participación del “Triangulo de Oro”²² en la movilización de carga por Buenaventura, zona de alta importancia para el país al concentrar el 70% del PIB nacional y el 52% de la población colombiana.

Sin embargo, la razón por el cual algunas zonas del país poseen una baja participación en el tránsito de carga por este Terminal, radica en que para un gran número de empresas del país, como es el caso de las que están establecidas en la zona norte, es mas rentable por su cercanía enviar y recibir la carga por los puertos del Caribe colombiano.

Cuadro 6: Participación por zona geográfica Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, comercio exterior (Exportaciones e importaciones)

Zona Geográfica	2002	2003	2004	Toneladas			
				Part. % 2002	Part. % 2003	Part. % 2004	Part. % promedio 2002-2004
Antioquia	1.014.723	991.984	1.019.739	13,0	12,8	12,7	12,9
Cundinamarca	2.971.716	2.751.178	3.018.637	38,0	35,6	37,7	37,1
Eje Cafetero	244.783	251.327	248.811	3,1	3,3	3,1	3,2
Valle	3.175.494	3.315.370	3.273.384	40,6	42,9	40,9	41,5
Cauca	190.750	208.241	120.770	2,4	2,7	1,5	2,2
Zona Norte (1)	94.022	109.889	169.728	1,2	1,4	2,1	1,6
Otras Zonas	121.916	103.948	149.306	1,6	1,3	1,9	1,6
Total	7.813.404	7.731.937	8.000.375	100	100	100	100

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos propios.

(1) Atlántico, Bolívar y Magdalena

²² Compuesto por Bogotá, Medellín y Cali.

3.2 Limitaciones del Puerto de Buenaventura

El futuro aumento del comercio exterior colombiano ocasionado por el posible incremento del comercio con China e India, países con economías que crecen a altas tasas, convirtiéndose posiblemente en los nuevos motores de la economía mundial, generará que el eje del comercio global se empiece a movilizar durante los próximos años por el Pacífico, lo cual sumado al futuro incremento de la carga movilizadora incentivada por el Tratado de Libre Comercio con EEUU y la posible inclusión en la MERCOSUR, generará que el Puerto de Buenaventura experimente en los próximos años incrementos significativos en la movilización de carga, aspecto que resalta la importancia de modernizar la infraestructura del Terminal para afrontar estos nuevos retos de la manera mas eficiente y productiva.

Uno de los problemas principales del Terminal Marítimo de Buenaventura es el canal de acceso, que no cuenta con la profundidad necesaria para permitir el ingreso de buques de gran calado, debido al alto nivel de sedimentos que arrojan constantemente algunos ríos en su bahía, conllevando a que se deban ejecutar trabajos de dragado para garantizar la profundidad del canal de acceso al puerto. Actualmente la tendencia mundial en el comercio exterior marítimo son las grandes embarcaciones de gran calado²³ que ofrecen fletes económicos en relación con los buques de menor tamaño. Un estudio realizado por la Cámara de Comercio de Buenaventura (2005), indica que menos del 50% de la flota mundial puede arribar al puerto por restricciones de calado. Entre los años 2001 al 2004, el 40% de los arribos han requerido un calado superior a los 10 metros, mientras que el 14% de las embarcaciones han necesitado una profundidad mayor a los 11 metros. Por esto, la poca profundidad del canal de acceso, el cual es inferior a 9 metros en marea baja y 11.5 metros en marea media, se convierte en uno de los principales problemas del puerto de Buenaventura. Esta limitación afecta la competitividad del Terminal debido a que las grandes embarcaciones con calados

²³ Denominados Post panamax. Estos barcos son más anchos que los que cruzan el canal de Panamá (los Panamax) y por ello pueden transportar un mayor número de contenedores. Mientras los post Panamax manejan entre 3.000 a 4.000 contenedores (TEU), los Panamax transportan de 1.000 a 1.500 TEU.

superiores a los 10 metros solo pueden ingresar en marea media, ocasionando en condiciones de marea baja, esperas de varias horas, que se traducen en sobre costos para las líneas navieras. Por esta razón, muchas embarcaciones de este tipo prefieren arribar a puertos de la región como el Callao (Perú), Guayaquil (Ecuador), San Antonio (Chile) y Cristóbal (Panamá), que poseen profundidades mayores, aspecto que disminuye el número de frecuencias de las navieras al puerto de Buenaventura, afectando principalmente a los importadores y exportadores colombianos.

Otro de los problemas que afectan al terminal, es el acceso vial con el interior del país, el cual es limitado. La principal vía terrestre Buga – Buenaventura se construyó en los años setenta, pero actualmente, debido al incremento en la movilización de carga importada y exportada en los últimos años, el tráfico en la vía se ha incrementado considerablemente. Este crecimiento en el comercio exterior y del tráfico terrestre generarán niveles críticos de congestión en la vía Buga - Buenaventura hacia el año 2010 y 2012 [Cámara de Comercio de Buenaventura, 2005] que sumados a la congestión vehicular registrada en el sector urbano de Buenaventura, en el cual se comparten las vías de acceso al puerto con la comunidad, ocasionarán aún más, altos niveles de tráfico en la Vía [GM consultores, 2005]. Además, al no existir una vía terrestre alterna que comunique a Buenaventura con el interior del país, la única vía existente en donde se moviliza la carga marítima del país estará expuesta a factores climáticos, que pueden conllevar a problemas relacionados con derrumbes y accidentes, que sumado a los inesperados paros camioneros, generan retrasos en la movilización de la carga, ocasionando pérdidas millonarias en el comercio exterior del país e incumplimientos en los despachos de mercancías hacia el exterior, afectando principalmente la imagen empresarial colombiana en los mercados internacionales.

Como sistema de transporte alterno, el ferrocarril, pese a ser un medio de transporte de carga económico, no brinda las soluciones necesarias como vía alterna de acceso al Terminal de Buenaventura, debido a que actualmente solo maneja entre el 2% y 3% de la carga de comercio exterior y en el mejor de los casos únicamente aportará un millón de toneladas por año [Cámara de Comercio

de Buenaventura, 2005]. De esta forma, se hace necesario la construcción de la doble calzada Buga - Buenaventura y crear una vía alterna al interior del sector urbano para mejorar el tráfico de vehículos de transporte de carga, obras claves para convertir a Buenaventura en un puerto competitivo.

Otro medio de transporte que podría complementar la movilización de carga hacia el puerto marítimo de Buenaventura, es el terminal aéreo, el cual carece de una pista de dimensiones adecuadas para permitir el tráfico de naves de amplia envergadura que permitan incrementar la capacidad de movilización aérea de carga.

También, es importante tener en cuenta, que otro de los problemas que posee el puerto de Buenaventura, son los niveles de ocupación de la capacidad instalada, que están llegando al límite de los estándares internacionales establecidos por la Organización Mundial de Comercio (OMC). Actualmente, algunos terminales especializados registran niveles de ocupación superiores al 75%, cifra bastante alta teniendo en cuenta que los niveles de congestión se inician a partir del 70% (Incoplan, Alcaldía y Cámara de Comercio de Buenaventura, 2005). Por tal motivo, será necesario analizar proyectos de expansión portuaria en la zona pacífica mediante la construcción de varios complejos portuarios.

Con miras a los acuerdos comerciales que entraran en vigencia, la prioridad en el corto plazo deberá estar encaminada a la expansión portuaria en la bahía de Buenaventura por medio del desarrollo de proyectos, como el complejo del río Dagua, el Puerto Industrial de Agua Dulce y el complejo Industrial y Portuario (ver grafico 1 del anexo 4), los cuales por estar dentro de la bahía, cuentan con el canal marítimo de acceso a la SPR y la facilidad de acceso terrestre dada la cercanía de estos proyectos con las vías de la ciudad. Estos proyectos de expansión no se convertirán en competencia para la SPR de Buenaventura, sino en un complemento debido a que se especializarán en atender la demanda que no puede cubrir este terminal por sus altos niveles de ocupación.

Asimismo, para garantizar la competitividad de la región y del país en el largo plazo, se debe impulsar la operación del terminal de aguas profundas de Bahía

Málaga, el cual se constituirá en un puerto estratégico para el comercio mundial dado que en Suramérica no existen puertos de aguas profundas, ventaja que posee la bahía de Málaga para construir un terminal marítimo donde arriben buques de gran calado que conviertan a este, en la primera fase, en un puerto de trasbordo de contenedores para todo el continente y luego en un puerto multipropósito. En el sector donde se realizará el puerto también se destaca la facilidad para la expansión futura, una buena posición geográfica y dos canales de acceso marítimo.

A pesar de la existencia de 107 kilómetros de carretera que conecta con Buenaventura y el resto del país, otras de las ventajas que ofrece el Puerto de Bahía Málaga es la seguridad, al poseer en la entrada de la Bahía la base naval del pacífico. No obstante, es importante resaltar los costes ecológicos que generaría la construcción de este puerto en la Bahía, el cual podría afectar las interacciones ecológicas que posee la selva del pacífico en esa zona.

CONCLUSIONES

Los resultados de este trabajo indican que la mayor parte de la carga exportada e importada en el país durante los años 1994-2004 se realizó principalmente por vía marítima (95.9%), seguida de la terrestre (3.5%) y aérea (0.6%), demostrando la enorme importancia del transporte marítimo en la movilización de carga en Colombia. Del total de la carga importada movilizada por los medios de transporte anteriormente mencionados, el 56.9% se realizó por las Sociedades Portuarias Regionales (SPR's), mientras que en el total de las exportaciones, la participación de las SPR's es relativamente baja (7.8%) al compararse con la carga movilizada por los puertos especializados, mas no tan baja si se compara con la carga movilizada en los demás medios de transporte de carga existentes.

Dada la importancia de las SPR's en el comercio exterior, se analizó la movilización de carga entre las cuatro principales SPR's del país, encontrándose a Buenaventura como el puerto más importante al participar durante 1990-2004, con el 42.5% del total de la carga exportada por las SPR's y el 56.6% de la

importada, mientras que los tres Terminales del Caribe participaron con el 57% y 43.3% de carga exportada e importada, respectivamente.

Sin embargo, aunque el Terminal de Buenaventura fue por donde se movilizó más de la mitad de la carga exportada e importada por las SPR's, los resultados de este estudio ilustraron a Cartagena como la SPR por donde arribaron la mayor cantidad de naves y contenedores²⁴ al país durante el periodo 1995-2004, debido a la especialización en el trasbordo de contenedores que a experimentado este puerto en los últimos años.

La importancia del puerto de Buenaventura en el comercio exterior generó la necesidad de analizar las principales zonas geográficas que poseen mayor participación en la movilización de carga por este Terminal, encontrándose al Valle del Cauca como la zona de mayor participación (41.5%), seguido de Cundinamarca (37.1%) y Antioquia (12.9%), demostrando la alta contribución del "Triangulo de Oro"²⁵ en la movilización de carga por Buenaventura, zona de alta importancia para el país, dado a que concentra el 70% del PIB nacional y el 52% de la población colombiana. Asimismo, se encontró que en los tres últimos años de estudio (2002-2004), los principales destinos de las exportaciones movilizadas por la SPR de Buenaventura estuvieron dirigidos hacia el Perú y Estados Unidos, mientras que por grupos comerciales, más de la mitad de las exportaciones estuvieron dirigidas especialmente hacia los países que conforman la Comunidad Andina de Naciones y el NAFTA.

En cuanto a las importaciones movilizadas por este puerto, Estados Unidos es el principal país donde provienen las importaciones, país que triplica en toneladas las importaciones provenientes de Canadá, segundo en movilización de carga en el 2002 y 2004. Entre tanto, países como Chile y China, se convirtieron en otros de los principales importadores que movilizan su carga por Buenaventura. Por grupos comerciales, la carga importada en el periodo analizado proviene principalmente de los países que conforman el NAFTA (45.6%), seguido de los países de la MERCOSUR (12.3%), Asia (9%) y la CAN (8.2%).

²⁴ Excepto en los dos últimos años en estudio (2003-2004), en donde la SPR de Buenaventura fue la que más unidades de contenedores movilizó.

²⁵ Compuesto por Bogotá, Medellín y Cali.

Así las cosas, la alta participación de la carga transitada desde y hacia Estados Unidos; sumado al incremento significativo de la carga proveniente de Asia impulsada por China e India, y el posible ingreso a la MERCOSUR, aumentará significativamente la movilización de carga, resaltando aun más la importancia que tendrá el principal puerto del pacífico en el comercio exterior del país.

Otro aspecto que resalta la importancia de Buenaventura es que es un puerto fundamental para monitorear la movilización de carga del comercio exterior, debido a que es utilizado especialmente para transitar la carga exportada e importada de la estructura productiva del país, mientras que Cartagena, dada a la especialización en el trasbordo de contenedores, la dinámica en la movilización de carga por este puerto no está principalmente ligada a la demanda derivada de la actividad económica del país; igualmente sucede con Santa Marta y Barranquilla que se centran esencialmente en la movilización de carbón y graneles.

Por todo lo anterior, las autoridades competentes deberán destinar mayores recursos a la inversión en el Terminal, con el fin de solucionar los grandes limitantes, como el aumento de la profundidad del canal de acceso, la disminución de los altos niveles de congestión de la capacidad instalada, el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria y comunicación terrestre con el interior del país, con el objetivo de que el principal puerto del país no quede rezagado ni pierda competitividad ante un nuevo escenario de comercio exterior que promete ser cada vez más competitivo. Del mismo modo, se deberá agilizar los proyectos de expansión portuaria en la zona pacífica, con el fin de ampliar la capacidad de los muelles, construyendo nuevos Terminales, los cuales deberán operar en el corto plazo.

BIBLIOGRAFÍA

Alonso Julio, et. Al. Participación Privada en Proyectos de Infraestructura y Determinantes de los Esquemas Contractuales Adoptados: El Caso colombiano. Banco Interamericano de Desarrollo. Marzo 2001.

Cámara de Comercio de Buenaventura. *Potencialidad Portuaria de Buenaventura*. Buenaventura. 2005.

Cámara de Comercio de Cali. Revista ACCION No.062, Cali, Julio de 2005.

Comisión Económica Para América Latina, CEPAL. *Boletín: Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe*. Edición No. 211. Marzo 2004

Departamento Nacional de Planeación, DNP. Documento Conpes 3149. *Plan de expansión portuaria 2002 – 2003 zonificación portuaria para el siglo XXI*. Bogotá Diciembre 2001.

_____, _____. Documento Conpes 3315. *Inversiones estratégicas prioritarias en zonas portuarias de Colombia*. Octubre. Bogotá.2004

_____, _____. Documento Conpes 3342. Plan de Expansión Portuaria 2005-2006: Estrategia para la competitividad del sector Portuario. Marzo . Bogotá.2005.

_____, _____. Boletín de prensa, comercio exterior 1989-2003, Bogotá.

_____, _____. Resumen metodológico, estadísticas de comercio exterior. No. 17. Bogotá.1998.

Escobar, Julio; Romero, José Vicente. *Por qué el Valle siempre está en rojo: Evolución y caracterización de la balanza comercial regional*. Centro Regional de Estudios Económicos. Cali: Banco de la República.2004

_____, _____. *Comercio externo del Valle del Cauca 1980 – 2001*. Centro Regional de Estudios Económicos. Cali: Banco de la República. 2003.

Fedesarrollo. *Evaluación del impacto del TLC entre Colombia y los Estados Unidos de América en la estructura productiva del Valle del Cauca*. Cali. 2005.

GM Consultores. *Buenaventura: Puertos, vías y perspectivas*. Febrero. Cali.2005

Gutiérrez, Eliana; Toro, Mauricio. *Privatización del puerto de Buenaventura y su comparación internacional*, Universidad ICESI. Cali. 2002.

Micolta S., Alexander. Análisis del comportamiento de las exportaciones e importaciones por el puerto de Buenaventura enero – agosto 2001-2002. *Observatorio económico y social del Valle del Cauca*. No. 4. Cali. pp. 86-93.2003

Ministerio de Transporte. *Documento plan estratégico del sector transporte 2003 – 2006*. Bogotá, Julio 2003.

_____, Anuario Estadístico 2004, disponible en disponible en: www.mintransporte.gov.co/Servicios/Estadisticas/ANUARIO_ESTADISTICO_2004.pdf

Misas A., Martha; Ramírez, Maria Teresa; Silva, Luisa Fernanda (2001). *Exportaciones no tradicionales en Colombia y sus determinantes*. Subgerencia de Estudios Económicos. Bogotá: Banco de la República.

Muñoz, Alejandro; Orozco, Edward A. *Regulación de puertos*. Universidad ICESI. Diciembre. Cali.2002.

Ospina German. Colombia: Desarrollo Económico Reciente en Infraestructura. Sector Transporte. Banco Mundial.2004.

Proexport. [En línea]. Disponible en: www.proexport.com.co/vbecontent/logistica/new [Consulta: febrero 4 2005].

Rojas M., Jaime. Obras de dragado: Canal de acceso al puerto de Buenaventura. *Revista del Desarrollo Científico y Tecnológico*. Vol. I – No. 1. Diciembre. Cali. pp. 11-15. 1997.

Shashikumar, N. The Indian Port Privatization Model: A Critique. *Transportation Journal*. Vol. 37, No. 3. Lock Haven.1998.

Sherman, Rexford B. Privatization and its Implications for U.S. Public Seaport Agencies. *American Association of Port Authorities*. February 1995.

Solano, R.; Montalvo, N. Estudio sobre reestructuración portuaria – Impacto social del puerto de Buenaventura (Colombia). Organización Internacional del Trabajo, OIT.1999.

Superintendencia de Puertos y Transporte. *Anuarios estadísticos*. Ministerio de Transporte.

University of Washington. *Modry Port*. Global Trade, Transportation and Logistics. [en línea]1999. Disponible en: http://depts.washington.edu/gttl/StudentPapersAbstracts/1995-99/modry_port.pdf

Viloria De La Hoz, Joaquín. *De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: Los puertos del Caribe colombiano, 1990 – 1999*. Centro Regional de Estudios Económicos. Cartagena: Banco de la República.2000.

ANEXOS

Anexo 1

Cuadro 1: Comercio Exterior en Toneladas por los Cuatro Puertos Marítimos Colombianos administrados por las SPR's del país, 1990-2004.

Años	Buenaventura			Cartagena		
	M	X	Total	M	X	Total
1990	2.028.914	1.147.528	3.176.442	447.761	459.916	907.677
1991	1.821.804	1.164.032	2.985.836	483.949	461.902	945.851
1992	2.492.679	1.493.948	3.986.627	690.039	550.098	1.240.137
1993	2.832.209	1.522.358	4.354.567	663.239	469.151	1.132.390
1994	2.990.444	1.301.350	4.291.794	850.853	470.751	1.321.604
1995	3.314.663	1.561.190	4.875.853	790.034	415.999	1.206.033
1996	3.753.632	1.435.341	5.188.973	943.392	580.161	1.523.553
1997	3.902.359	1.468.806	5.371.165	1.027.314	437.899	1.465.213
1998	4.722.662	1.601.368	6.324.030	829.859	356.211	1.186.070
1999	3.956.995	1.674.305	5.631.301	635.515	401.930	1.037.445
2000	4.474.444	1.820.366	6.294.810	785.145	1.866.890	2.652.035
2001	4.098.788	1.749.131	5.847.919	851.665	578.164	1.429.829
2002	5.200.863	2.387.812	7.588.675	850.371	769.822	1.620.193
2003	4.437.217	2.465.049	6.902.266	869.559	905.370	1.774.929
2004	5.258.532	2.705.709	7.964.241	1.264.046	1.416.638	2.680.684
Años	Barranquilla			Santa Marta		
	M	X	Total	M	X	Total
1990	352.382	70.772	423.154	399.085	594.857	993.942
1991	287.387	184.665	472.052	386.569	472.638	859.207
1992	628.935	276.074	905.009	680.411	1.213.532	1.893.943
1993	673.963	46.567	720.530	741.298	1.010.681	1.751.979
1994	987.554	49.132	1.036.686	924.431	1.219.972	2.144.403
1995	880.225	49.901	930.126	963.780	1.413.369	2.377.149
1996	1.045.322	128.073	1.173.395	1.234.778	1.917.856	3.152.634
1997	1.209.195	117.304	1.326.499	1.246.261	1.781.268	3.027.529
1998	1.282.503	142.097	1.424.600	1.158.317	1.660.243	2.818.559
1999	1.180.499	215.661	1.396.160	1.050.359	1.473.412	2.523.771
2000	1.492.368	215.460	1.707.828	860.674	1.639.636	2.500.310
2001	1.489.392	297.569	1.786.961	778.659	1.698.243	2.476.902
2002	1.847.454	441.466	2.288.920	822.610	1.290.676	2.113.286
2003	2.121.855	723.692	2.845.547	1.197.070	2.065.080	3.262.149
2004	1.873.119	931.820	2.804.939	1.214.765	2.472.140	3.686.905

M: Carga importada, X: Carga exportada; Total: X + M.

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte.

Anexo 2

Cuadro 1: Número de Naves Arribadas a las SPR's, 1996-2002

Años	Buenaventura	Cartagena	Barranquilla	Santa Marta
1996	1.302	1.276	771	742
1997	1.343	1.426	1.000	918
1998	1.469	1.568	1.027	920
1999	806	1.740	800	643
2000	525	1.383	596	515
2001	620	2.024	526	507
2002	1.026	1.739	458	629
Total	7.091	11.156	5.178	4.874

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

Anexo 3

Tabla 1: Toneladas Comercio Exterior por Tipo de Carga por la SPR de Buenaventura, 1995 – 2004

Año	Carga General			Granel Sólido		
	Toneladas	Variación	Participación	Toneladas	Variación	Participación
1995	342.221		7,02%	1.102.066		22,60%
1996	211.082	-38,32%	4,07%	1.319.274	19,71%	25,42%
1997	282.898	34,02%	5,27%	1.152.444	-12,65%	21,46%
1998	405.721	43,42%	6,42%	1.461.226	26,79%	23,11%
1999	295.979	-27,05%	5,26%	1.428.229	-2,26%	25,36%
2000	442.224	49,41%	7,03%	1.512.720	5,92%	24,03%
2001	560.481	26,74%	9,58%	2.811.155	85,83%	48,07%
2002	808.620	44,27%	10,66%	3.693.377	31,38%	48,67%
2003	852.136	5,38%	12,35%	3.505.945	-5,07%	50,79%
2004	753.649	-11,56%	9,46%	3.646.579	4,01%	45,79%

Año	Granel Líquido			Contenedores		
	Toneladas	Variación	Participación	Toneladas	Variación	Participación
1995	204.225		4,19%	567.745		11,64%
1996	336.078	64,56%	6,48%	558.059	-1,71%	10,75%
1997	388.421	15,57%	7,23%	644.216	15,44%	11,99%
1998	412.282	6,14%	6,52%	1.005.530	56,09%	15,90%
1999	264.083	-35,95%	4,69%	949.036	-5,62%	16,85%
2000	300.000	13,60%	4,77%	1.800.000	89,67%	28,59%
2001	413.711	37,90%	7,07%	2.189.918	21,66%	37,45%
2002	673.705	62,84%	8,88%	3.165.672	44,56%	41,72%
2003	456.797	-32,20%	6,62%	2.283.030	-27,88%	33,08%
2004	425.965	-6,75%	5,35%	3.156.048	38,24%	39,63%

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

Anexo 4

Cuadro 1: Tráfico de Unidades de Unidades de Contenedores 1995 – 2003

Años	Buenaventura	Cartagena	Barranquilla	Santa Marta
1995	99.212	76.842	17.416	4.411
1996	112.735	100.804	24.150	4.874
1997	127.172	137.701	31.674	4.006
1998	176.357	166.544	44.783	17.945
1999	168.489	198.445	54.447	39.800
2000	178.624	208.595	41.332	30.974
2001	185.169	298.834	38.038	24.641
2002	187.636	272.331	33.431	25.438
2003	187.122	147.790	51.550	32.218
2004	234.470	198.070	44.728	34.162
Total	1.656.986	1.805.956	381.549	218.469

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte.

Nota: Total contenedores de 20 y 40 pies.

Gráfico 1: Expansión portuaria en la bahía de Buenaventura



Fuente: Alcaldía de Buenaventura. Disponible en: www.buenaventura.gov.co

Anexo 5

Cuadro 1: Carga Exportada e importada en Colombia

Año	Importaciones						Exportaciones						Toneladas
	Carretera	Aéreo	Transporte marítimo			Total (1)	Carretera	Aéreo	Transporte marítimo			Total (2)	
			Muelles privados	SPR's Regionales	Puertos especializados				Muelles privados	SPR's Regionales	Puertos especializados		
	Importaciones						Exportaciones						
1994	774.150	211.787	2.830.446	5.753.278	1.827.093	11.396.754	1.011.429	191.346	7.876.890	3.041.203	26.657.029	38.777.8	
1995	1.551.659	189.950	3.127.743	5.948.702	1.640.811	12.458.865	811.866	214.869	2.841.157	3.440.459	35.476.170	42.784.5	
1996	1.549.452	176.010	3.518.165	6.977.945	1.284.010	13.505.582	778.487	207.299	4.002.167	4.062.856	44.850.607	53.901.4	
1997	1.754.307	221.389	3.557.089	7.387.252	1.742.067	14.662.104	1.037.801	246.477	3.886.451	3.822.737	45.776.096	54.769.5	
1998	1.368.657	208.414	3.644.511	7.995.147	1.620.645	14.837.374	1.087.177	239.358	4.178.853	3.790.159	52.889.231	62.184.7	
1999	1.080.763	147.248	3.297.296	6.825.722	1.093.789	12.444.818	931.476	242.805	4.178.287	3.791.160	58.107.481	67.251.2	
2000	1.313.407	137.016	2.703.322	7.642.683	901.081	12.697.509	1.183.597	251.427	1.950.147	5.586.047	53.881.988	62.853.2	
2001	1.306.144	129.558	2.911.722	7.220.043	294.083	11.861.550	1.472.059	242.780	3.366.519	4.358.650	54.193.022	63.633.0	
2002	1.222.206	127.687	2.261.492	8.724.685	240.033	12.576.103	1.194.696	257.293	2.925.674	4.934.091	49.577.171	58.888.9	
2003	1.214.109	146.142	2.752.283	8.625.699	580.112	13.318.345	1.063.455	299.463	4.098.026	6.159.188	49.475.063	61.095.1	
2004	1.397.554	170.110	3.497.358	9.610.462	473.432	15.148.916	2.558.282	331.891	6.544.505	7.588.441	59.069.401	76.092.5	

Fuente: Ministerio de Transporte, Anuario Estadístico 2004, con base en la información suministrada:

*Transporte Internacional por carretera: Dane, Banco de Datos, toneladas brutas.

*Transporte Aéreo: Los datos fueron tomados de los Informes Estadísticos de Transporte Aéreo, elaborados por la División d Estadística del DAAC y la UAEAC.

*Transporte Marítimo: la información fue tomada de los Informes Estadísticos de la SUPERTRANSPORTE.

Puertos Especializados: (mayores movimientos de carbón, petróleo y banano)

Muelles privados= Total carga-(P. Especializados + Sociedades Portuarias Regionales)

Información disponible en: www.mintransporte.gov.co/Servicios/Estadisticas/ANUARIO_ESTADISTICO_2004.pdf

Cuadro 2: Carga de comercio exterior en Colombia

Año	Importaciones + Exportaciones						Toneladas
	Carretera	Aéreo	Transporte marítimo			Total	Total
			Muelles privados	SPR's Regionales	Puertos especializados		
1994	1.785.579	403.133	10.707.336	8.794.481	28.484.122	47.985.939	50.174.651
1995	2.363.525	404.819	5.968.900	9.389.161	37.116.981	52.475.042	55.243.386
1996	2.327.939	383.309	7.520.332	11.040.801	46.134.617	64.695.750	67.406.998
1997	2.792.108	467.866	7.443.540	11.209.989	47.518.163	66.171.692	69.431.666
1998	2.455.834	447.772	7.823.364	11.785.306	54.509.876	74.118.546	77.022.152
1999	2.012.239	390.053	7.475.583	10.616.882	59.201.270	77.293.735	79.696.027
2000	2.497.004	388.443	4.653.469	13.228.730	54.783.069	72.665.268	75.550.715
2001	2.778.203	372.338	6.278.241	11.578.693	54.487.105	72.344.039	75.494.580
2002	2.416.902	384.980	5.187.166	13.658.776	49.817.204	68.663.146	71.465.028
2003	2.277.564	445.605	6.850.309	14.784.887	50.055.175	71.690.371	74.413.540
2004	3.955.836	502.001	10.041.863	17.198.903	59.542.833	86.783.599	91.241.436

Fuente: Ministerio de Transporte, Anuario Estadístico 2004.

Cuadro 3: Participación por zona geográfica Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, exportaciones

Zona Geográfica	Toneladas						
	2002	2003	2004	Part. % 2002	Part. % 2003	Part. % 2004	Part. % promedio 2002-2004
	Antioquia	116.680	116.449	139.802	4,5	4,1	5,1
Cundinamarca	902.460	963.587	912.860	34,5	33,7	33,2	33,8
Eje Cafetero	94.276	93.569	77.330	3,6	3,3	2,8	3,2
Valle	1.415.788	1.562.157	1.550.027	54,2	54,7	56,4	55,1
Cauca	18.684	67.694	28.063	0,7	2,4	1,0	1,4
Zona Norte (1)	673	7.932	7.360	0,0	0,3	0,3	0,2
Otras Zonas	64.012	43.798	32.517	2,5	1,5	1,2	1,7
Total	2.612.572	2.855.186	2.747.959	100	100	100	100

Fuente: Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos de los autores.

(1) Atlántico, Bolívar y Magdalena

Cuadro 4: Participación por zona geográfica Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, importaciones

Zona Geográfica	Toneladas						
	2002	2003	2004	Part. % 2002	Part. % 2003	Part. % 2004	Part. % promedio 2002-2004
	Antioquia	898.043	875.535	879.937	17,3	18,0	16,8
Cundinamarca	2.069.257	1.787.591	2.105.777	39,8	36,7	40,1	38,8
Eje Cafetero	150.508	157.758	171.481	2,9	3,2	3,3	3,1
Valle	1.759.706	1.753.213	1.723.357	33,8	36,0	32,8	34,2
Cauca	172.066	140.547	92.707	3,3	2,9	1,8	2,7
Zona Norte (1)	93.349	101.957	162.368	1,8	2,1	3,1	2,3
Otras Zonas	57.904	60.150	116.789	1,1	1,2	2,2	1,5
Total	5.200.832	4.876.751	5.252.416	100	100	100	100

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos de los autores.

(1) Atlántico, Bolívar y Magdalena

Anexo 6

Cuadro 1: Participación de los Terminales Marítimos administrados por las SPR's en las Importaciones Totales (1). 1994-2004

Años	Total Colombia	Buenaventura		Cartagena		Barranquilla		Santa Marta		Total
		Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	
1994	11.396.754	2.990.444	26,2	850.853	7,5	987.554	8,7	924.431	8,1	50,5
1995	12.458.865	3.314.663	26,6	790.034	6,3	880.225	7,1	963.780	7,7	47,7
1996	13.505.582	3.753.632	27,8	943.392	7,0	1.045.322	7,7	1.234.778	9,1	51,7
1997	14.662.104	3.902.359	26,6	1.027.314	7,0	1.209.195	8,2	1.246.261	8,5	50,4
1998	14.837.374	4.722.662	31,8	829.859	5,6	1.282.503	8,6	1.158.317	7,8	53,9
1999	12.444.818	3.956.995	31,8	635.515	5,1	1.180.499	9,5	1.050.359	8,4	54,8
2000	12.697.509	4.474.444	35,2	785.145	6,2	1.492.368	11,8	860.674	6,8	60,0
2001	11.861.550	4.098.788	34,6	851.665	7,2	1.489.392	12,6	778.659	6,6	60,9
2002	12.576.103	5.200.863	41,4	850.371	6,8	1.847.454	14,7	822.610	6,5	69,3
2003	13.318.345	4.437.217	33,3	869.559	6,5	2.121.855	15,9	1.197.070	9,0	64,8
2004	15.148.916	5.258.532	34,7	1.264.046	8,3	1.873.119	12,4	1.214.765	8,0	63,4
Participación promedio			31,7		6,7		10,6		7,9	56,9

Fuente: Ministerio de Transporte, Anuario Estadístico 2004. Cálculos propios.

(1) Total importaciones aéreas, terrestres y marítimas, medidas en toneladas.

Cuadro 2: Participación de los Terminales Marítimos administrados por las SPR's en las Exportaciones Totales (1). 1994-2004

Años	Total Colombia	Buenaventura		Cartagena		Barranquilla		Santa Marta		Total
		Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	Toneladas	Participación	
1994	38.777.897	1.301.350	3,36	470.751	1,21	49.132	0,13	1.219.972	3,15	7,8
1995	42.784.521	1.561.190	3,65	415.999	0,97	49.901	0,12	1.413.369	3,30	8,0
1996	53.901.416	1.435.341	2,66	580.161	1,08	128.073	0,24	1.917.856	3,56	7,5
1997	54.769.562	1.468.806	2,68	437.899	0,80	117.304	0,21	1.781.268	3,25	6,9
1998	62.184.778	1.601.368	2,58	356.211	0,57	142.097	0,23	1.660.243	2,67	6,0
1999	67.251.209	1.674.305	2,49	401.930	0,60	215.661	0,32	1.473.412	2,19	5,6
2000	62.853.206	1.820.366	2,90	1.866.890	2,97	215.460	0,34	1.639.636	2,61	8,8
2001	63.633.030	1.749.131	2,75	578.164	0,91	297.569	0,47	1.698.243	2,67	6,8
2002	58.888.925	2.387.812	4,05	769.822	1,31	441.466	0,75	1.290.676	2,19	8,3
2003	61.095.195	2.465.049	4,03	905.370	1,48	723.692	1,18	2.065.080	3,38	10,1
2004	76.092.520	2.705.709	3,56	1.416.638	1,86	931.820	1,22	2.472.140	3,25	9,9
Participación promedio			3,2		1,2		0,5		2,9	7,8

Fuente: Ministerio de Transporte, Anuario Estadístico 2004. Cálculos propios.

(1) Total exportaciones aéreas, terrestres y marítimas, medidas en toneladas.

Cuadro 3: Principales destinos de las exportaciones movilizadas por la SPR de Buenaventura. Toneladas

PAIS DESTINO	2.002	2.003	2.004	Participación%	Var %
				2.004	2002-2004
TOTAL GENERAL	2.612.572	2.855.186	2.747.959	100,00	
PERU	673.456	550.271	739.153	26,90	9,8
ESTADOS UNIDOS	450.011	534.959	489.452	17,81	8,8
CHILE	181.835	165.879	241.284	8,78	32,7
VENEZUELA	294.460	132.895	223.567	8,14	-24,1
HAITI	125.485	140.177	136.201	4,96	8,5
ECUADOR	119.424	210.515	93.487	3,40	-21,7
JAPON	61.176	77.001	79.417	2,89	29,8
SRI LANKA	19	1.814	70.820	2,58	368.947,4
ALEMANIA	75.154	70.471	58.850	2,14	-21,7
RUMANIA	1.201	1.455	49.966	1,82	4.059,7
CUBA	1.444	167.859	37.021	1,35	2.464,1
CANADA	48.845	131.855	36.442	1,33	-25,4
JAMAICA	45.681	55.646	35.966	1,31	-21,3
MEXICO	24.024	33.596	30.588	1,11	27,3
SUR AFRICA	910	5.105	30.089	1,09	3.206,0
BOLIVIA	17.083	18.179	29.573	1,08	73,1
SIRIA	37.061	26.362	26.405	0,96	-28,8
RUSIA	573	35.638	22.097	0,80	3.758,8
ARGENTINA	1.274	1.416	21.965	0,80	1.623,5
PANAMA	19.387	26.517	21.111	0,77	8,9
CHINA	6.534	7.244	20.979	0,76	221,1
EMIRATOS ARABES	760	586	17.393	0,63	2.190,1
BELGICA	11.719	18.703	16.578	0,60	41,5
GUATEMALA	10.603	16.450	16.413	0,60	54,8
YEMEN DEMOCRATI	0	0	15.240	0,55	n.a
COSTA RICA	11.713	11.085	12.730	0,46	8,7
HOLANDA	14.823	15.516	12.464	0,45	-15,9
REPUBLICA DOMIN	52.730	9.907	11.179	0,41	-78,8
KOREA	14.448	16.934	10.869	0,40	-24,8
EL SALVADOR	6.853	8.622	10.681	0,39	55,8
TOGO	11	23	10.237	0,37	96.656,8
PUERTO RICO	7.949	13.339	9.608	0,35	20,9
TAIWAN	18.335	990	9.534	0,35	-48,0
SUECIA	9.360	15.526	8.239	0,30	-12,0
ESPAÑA	4.308	5.189	8.098	0,29	88,0
PAKISTAN		2.647	7.822	0,28	n.a
REINO UNIDO	5.167	5.681	7.139	0,26	38,2
NORUEGA	5.912	7.178	5.554	0,20	-6,1
SENEGAL	9.130	15.221	5.384	0,20	-41,0
BANGLADESH	1.174	10	4.764	0,17	305,9
ARGELIA	25	18.041	4.548	0,17	17.881,9
FRANCIA	7.619	6.747	4.079	0,15	-46,5
FINLANDIA	6.326	6.760	3.864	0,14	-38,9
ZAIRE	0	5.314	3.137	0,11	n.a
ITALIA	2.264	1.801	2.983	0,11	31,8
INDIA	97	220	261	0,01	168,3
RESTO DE PAISES	226.208	257.842	34.730	1,26	-84,6

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos propios.

Cuadro 4: Principales productos exportados por la SPR Buenaventura

PRODUCTO	Toneladas				
	2002	2003	2004	Part. %	
				Promedio 2002-2004	Var. % 2002-2004
TOTAL GENERAL	2612.572	2.855.186	2.747.959		
AZÚCAR	1.042.407	1.195.491	1.090.991	40,5	4,7
CAFÉ	405.794	431.570	372.619	14,7	-8,2
HULLAS Y COMBUSTIBLES SÓLIDOS	378.112	458.435	314.614	14,0	-16,8
COQUES Y SEMICOQUES	81.515	44.861	184.854	3,8	126,8
MELAZA DEL AZÚCAR	135.779	113.557	130.041	4,6	-4,2
ARTÍCULOS DE CONFITERIA	39.634	47.028	55.963	1,7	41,2
OTRAS PREPARACIONES ALIMENTICIAS	31.793	26.320	33.958	1,1	6,8
CONTENEDORES (INCLUIDOS LOS DE CISTERNA Y DE DEPÓSITO)	30.474	31.407	24.774	1,1	-18,7
PAPEL Y CARTÓN SIN ESTUCAR	16.782	25.945	23.146	0,8	37,9
VIDRIO COLADO O LAMINADO	17.988	18.743	21.669	0,7	20,5
PRODUCTOS LAMINADOS PLANOS DE HIERRO O ACERO	6.982	6.429	20.576	0,4	194,7
BOMBONAS, BOTTILLAS, FRASCOS, BOCALLES, TARROS, ENVASES	24.858	22.454	18.562	0,8	-25,3
AGENTES DE SUPERFICIE ORGÁNICOS (EXCEPTO JABÓN)	22.546	16.318	17.617	0,7	-21,9
ÁCIDOS CARBOXÍLICOS FUNCIONES OXIGENADAS	12.096	14.579	15.996	0,5	32,2
NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICOS)	13.023	14.904	15.349	0,5	17,9
PAPELES, CARTONES, GUATA, CELULOSA Y NAPA	9.294	9.730	11.811	0,4	27,1
PAPEL HIGIÉNICO Y SIMILARES	11.760	13.951	10.381	0,4	-11,7
ALMIDÓN Y FÉCULA, INULINA	5.503	8.805	9.563	0,3	73,8
MEDICAMENTOS	6.069	9.563	9.133	0,3	50,5
MUEBLES Y SUS PARTES	6.090	5.765	8.967	0,3	47,2
ARTÍCULOS DE VIDRIO PARA MESA, COCINA, TACADOR Y OFIC.	4.903	6.567	8.926	0,2	82,1
AGUA MINERAL Y GASEADA, CON ADICIÓN DE AZÚCAR	7.946	6.714	8.685	0,3	9,3
REFRIGERADORES, CONGELADORES Y APARATOS DE FRÍO	8.126	8.134	8.391	0,3	3,3
ACUMULADORES ELÉCTRICOS (BATERÍAS)	6.033	7.219	7.982	0,3	32,3
JABÓN, SUS PROD. Y PREPARACIONES ORGÁNICOS TENSIOACTIVAS	5.146	7.256	7.911	0,2	53,7
CLORURO DE HIDRÓGENO, ÁCIDO CLORHÍDRICO Y ÁCIDO CLOROSULFU	1.261	4.436	6.985	0,2	454,1
AUTOMÓVILES Y DEMÁS VEHÍCULOS	7.322	4.662	6.977	0,2	-4,7
EXTRACTOS, ESENCIAS Y CONCENTRADOS DE CAFÉ	9.626	9.536	6.859	0,3	-28,7
PREPARACIONES CAPILARES	6.200	7.722	6.010	0,2	-3,1
ACETIE DE PALMA Y SUS FRACCIONES	1.470	2.655	5.709	0,1	288,4
LIBROS, FOLLETOS E IMPRESOS	3.716	4.933	5.571	0,2	49,9
PAPEL Y CARTÓN ESTRUCADOS	1.804	6.863	5.396	0,2	199,1
PLACAS, LAMINAS, HOJAS Y TIRAS DE PLÁSTICO	4.625	4.466	5.301	0,2	14,6
FRUTAS U OTROS FRUTOS Y DEMÁS PARTES COMESTIBLES	3.850	3.754	5.099	0,2	32,4
SAL Y CLORURO DE SODIO PURO	4.708	4.784	5.054	0,2	7,3
TUBOS Y PERFILES HUECOS	8.318	4.602	4.772	0,2	-42,6
PREPARACIONES DE BELLEZA Y MAQUILLAJE	3.022	1.954	4.757	0,1	57,4
DEPÓSITOS, BARRILES, LATAS O BOTES, CAJAS	807	1.684	4.731	0,1	486,1
BARRAS Y DEMÁS ACEROS ALEADOS	464	1.377	4.657	0,1	904,1
RESIDUOS DE PRODUCTOS	224.723	240.012	237.605	8,6	5,7

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos propios.

Cuadro 5: Principales orígenes de las importaciones movilizadas por la SPR de Buenaventura

PAIS DE ORIGEN	Toneladas				
	2002	2003	2004	Participación % 2.004	Variación % 2002-2004
TOTAL GENERAL	5.200.831	4.876.751	5.252.416	100,0	
ESTADOS UNIDOS	1.995.787	1.454.412	1.789.521	34,1	-10,3
CANADA	505.464	424.347	510.529	9,7	1,0
CHILE	367.267	378.600	401.030	7,6	9,2
CHINA	157.893	230.238	364.988	6,9	131,2
ARGENTINA	315.142	512.373	319.292	6,1	1,3
BOLIVIA	247.558	351.354	266.150	5,1	7,5
VENEZUELA	253.536	164.237	202.301	3,9	-20,2
PERU	152.103	187.557	187.491	3,6	23,3
PARAGUAY	254.780	161.772	150.479	2,9	-40,9
MEXICO	117.253	88.214	138.736	2,6	18,3
JAPON	110.958	113.622	136.901	2,6	23,4
KOREA	91.148	140.137	121.108	2,3	32,9
PANAMA	80.234	65.424	90.159	1,7	12,4
THAILANDIA	14.496	16.644	66.361	1,3	357,8
TAIWAN	38.774	60.342	60.824	1,2	56,9
UCRANIA	45.659	10.632	50.072	1,0	9,7
BRASIL	38.736	51.127	45.747	0,9	18,1
LETONIA O LATVI	0	35.770	39.175	0,7	n.a
BELGICA	25.370	22.928	33.608	0,6	32,5
INDONESIA	23.732	25.316	32.132	0,6	35,4
ECUADOR	52.309	25.857	28.644	0,5	-45,2
HOLANDA	10.189	25.083	27.064	0,5	165,6
INDIA	13.250	15.706	26.156	0,5	97,4
REINO UNIDO	20.185	23.120	20.601	0,4	2,1
ALEMANIA	12.415	10.673	15.326	0,3	23,4
ESPAÑA	17.009	31.514	14.620	0,3	-14,0
GUYANA	0	3.456	11.782	0,2	n.a
RUSIA	61.191	18.494	11.248	0,2	-81,6
GUATEMALA	18.826	10.131	10.581	0,2	-43,8
URUGUAY	23.451	1.294	8.297	0,2	-64,6
SINGAPUR	3.818	7.284	8.185	0,2	114,4
MALASIA	7.039	9.504	6.856	0,1	-2,6
PUERTO RICO	5.582	5.748	6.367	0,1	14,1
FINLANDIA	6.459	5.978	6.104	0,1	-5,5
VIETNAM	1.159	1.465	4.025	0,1	247,1
FRANCIA	6.803	6.567	3.722	0,1	-45,3
SUECIA	1.147	1.768	3.509	0,1	206,0
SUR AFRICA	3.517	2.635	3.444	0,1	-2,1
COSTA RICA	3.942	4.939	3.364	0,1	-14,7
ITALIA	5.445	3.404	2.735	0,1	-49,8
RESTO DE PAISES	91.206	167.087	23.181	0,4	-74,6

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos propios.

Cuadro 6: Principales productos importados por la SPR Buenaventura

PRODUCTO	Toneladas				
	2002	2003	2004	PART. %	VAR. %
	PROMEDIO		2002-2004		
TOTALES	5.200.831	4.876.751	5.252.416		
MAÍZ	1.174.666	990.853	1.016.268	20,7	-13,5
TRIGO Y MORCAJO	739.829	554.988	606.426	12,4	-18,0
HABAS (POROTOS FRÍJOLE) DE SOYA	n.a	n.a	262.544	5,0	n.a
TORTAS Y RESIDUOS DE ACEITE DE SOYA	145.458	194.771	202.974	3,6	39,5
PRODUCTOS LAMINADOS DE HIERRO O ACERO	149.030	157.093	180.522	3,2	21,1
ABONOS MINERALES O QUÍMICOS NITROGENADOS.	133.295	98.355	152.443	2,5	14,4
ABONOS MINERALES O QUÍMICOS POTASIO.	42.354	92.660	144.634	1,8	241,5
CARBONATOS, PEROXOCARBONATOS Y ALUMINIO	76.090	114.368	91.626	1,9	20,4
PASTA QUÍMICA DE MADERA	87.662	88.791	88.885	1,7	1,4
ABONOS MINERALES O QUÍMICOS CON FERTILIZANTES	43.817	55.490	87.993	1,2	100,8
SULFATOS, ALUMBRÉS.	38.284	48.009	84.091	1,1	119,6
POLÍMEROS DE ETILENO	57.119	127.559	80.292	1,7	40,6
ACEITE DE SOYA	90.022	128.377	66.449	1,9	-26,2
HARINA DE SEMILLAS O DE FRUTOS OLEAGINOSOS	3746,25	12.749	62.827	0,5	1.577,1
MANZANAS PERAS Y MEMBRILLOS.	63.802	57.475	61.043	1,2	-4,3
HORTALIZAS (INCLUSO SILVESTRES)	89.692	51.857	58.922	1,3	-34,3
HIDRÓXIDO DE SODIO (SOSA O SODA CÁUSTICA)	124.733	78.070	51.308	1,7	-58,9
CHASIS DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES	38.128	33.023	48.069	0,8	26,1
SAL (INCLUIDAS LA DE MESA Y LA DESNATURALIZADA)	10.200	30.649	46.747	0,6	358,3
ARROZ	n.a	n.a	44.607	0,8	n.a
PAPEL Y CARTÓN ESTUCADOS	36.072	36.578	43.439	0,8	20,4
AUTOMÓVILES DE TURISMO Y DEMÁS VEHÍCULOS	28.563	26.670	42.940	0,6	50,3
PAPEL O CARTÓN PARA RECICLAR	54.118	42.229	35.439	0,9	-34,5
MANUFACTURAS DE YESO FRAGUABLE	12.008	20.118	34.808	0,4	189,9
SORGO DE GRANO (GRANIFERO).	509	32.514	30.098	0,4	5.813,6
CAUCHO NATURAL BALATA	10.538	23.133	27.901	0,4	164,8
ALAMBRÓN DE HIERRO O ACERO SIN ALEAR	24.540	35.266	27.729	0,6	13,0
ACEITES DE GIRASOL CARTAMO O ALGODÓN	23.615	31.990	27.298	0,5	15,6
NEUMÁTICOS (LLANTAS NEUMÁTICAS)	18.711	21.022	27.094	0,4	44,8
PLACAS Y BALDOSAS DE CERÁMICA	4742,34	13.729	26.880	0,3	466,8
ALCOHOLES ACICLICOS Y SUS DERIVADOS	25.684	22.521	26.547	0,5	3,4
ÁCIDOS MONOCARBOXILICOS ACICLICOS	20.037	20.637	26.301	0,4	31,3
AVENA.	17.742	26.032	24.324	0,4	37,1
PAPEL Y CARTÓN SIN ESTUCAR	6332,51	5.070	23.998	0,2	279,0
VIDRIO FLOTADO Y VIDRIO DESBASTADO	16.351	21.450	22.543	0,4	37,9
ALAMBRE DE COBRE	23.646	19.924	22.467	0,4	-5,0
TEJIDOS DE ALGODÓN	n.a	n.a	20.973	0,4	n.a
GRASA DE ANIMALES BOVINA Y PORCINA	27.240	21.484	20.648	0,5	-24,2
CAUCHO SINTÉTICO Y CAUCHO FÁCTICO	30.381	20.797	20.262	0,5	-33,3
HILADOS DE FILAMENTOS SINTÉTICOS	14.808	17.074	20.244	0,3	36,7
PAPEL PRENSA EN ROLLOS O EN HOJAS	25.761	27.677	19.763	0,5	-23,3
ACEITES DE PETRÓLEO O DE MINERAL	153.123	76.264	19.300	1,6	-87,4
RESTOS DE PRODUCTOS	1.518.380	1.399.432	1.222.752	27,0	-19,5

Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con base en la información recolectada y suministrada por Quintero Hermanos Ltda. Cálculos propios.