LA CONSTRUCCIÓN DE UN PUERTO CONTINENTAL, MULTIPROPÓSITO, DE AGUAS PROFUNDAS, EN BAHÍA COLOMBIA Y SU VALOR PARA EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

JUAN BAUTISTA ALDANA TORRES

AUTOR

LUIS CHÁVEZ PERDOMO

DIRECTOR

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES

TRABAJO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE MAGÍSTER EN EN RELACIONES Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

BOGOTÁ, ABRIL DEL 2015

Dedico este trabajo a mi esposa Briseida, a mis hijos Alejandro y Carolina mis grandes alegrías, las personas que siempre me han apoyado y permitido ser una mejor persona. A mi madre Mabel Torres Castellón (Q.E.P.D) y a mi padre Juan Aldana Garzón.

Quiero agradecer de manera especial al director del trabajo de grado, el Sr. Luis Chávez Perdomo por todo el apoyo brindado.

A la Universidad Militar Nueva Granada, por apoyar mí trabajo de investigación.

Por supuesto a Dios, nuestro Creador y Padre**.**

TABLA DE CONTENIDO

Resumen 7
Abstract 8
Introducción 9
Metodología 11
Objetivo general 12
Objetivos específicos …..12
CAPÍTULO I. ANALIZAR LA SITUACIÓN DE LOS PUERTOS COLOMBIANOS EN LA COSTA NORTE DE COLOMBIA **13**

1.1 SITUACIÓN PUERTOS IMPORTANTES A NIVEL MUNDIAL …. **13**

1.2 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS PUERTOS COLOMBIANOS **16**
1.3 Puerto de Cartagena **18**
1.3.1 Fortalezas **19**
1.3.2 Debilidades **20**
1.3.3 Oportunidades **20**
1.3.4 Amenazas **21**
1.4 Puerto de Barranquilla **23**
1.4.1 Fortalezas **24**
1.4.2 Debilidades **25**
1.4.3 Oportunidades **27**
1.4.4 Amenazas **28**
1.5 Puerto de Santa Marta **29**
1.5.1 Fortalezas **30**
1.5.2 Debilidades **30**
1.5.3 Oportunidades **31**
1.5.4 Amenazas **31**

CAPÍTULO II. IMPORTANCIA DEL PUERTO EN BAHÍA COLOMBIA PARA LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES DE COLOMBIA ***33***

2.1 Posición estratégica **33**
2.2 Costo de Fletes **33**
2.3 Configuración geográfica **35**
2.4 Ventajas de construcción del puerto **36**

CAPÍTULO III. EVALUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL TRANSPORTE DEL PAÍS HACIA Y DESDE EL GOLFO DE URABÁ **40**

3.1 Red vial terrestre **40**
3.2 Red Vial férrea **42**

CAPÍTULO IV. OPORTUNIDADES DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL AL CONSTRUIR UN PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN BAHÍA COLOMBIA **45**
4.1 Panorama general de la Economía colombiana **45**

4.2 Oportunidades para el Comercio **52**
4.2.1 Colombia tienen un entorno macroeconómico favorable **52**
4.2.1.1 Mercado interno **54**
4.2.1.2 Polos de desarrollo. **54**
4.2.1.3 País amigable para hacer negocios **55**
4.2.1.4 Infraestructura tecnológica **59**
4.2.1.5 País cada vez más conectado a internet **60**
4.2.1.6 Conectividad Marítima **60**
4.2.1.7 Integración Internacional **61**
4.2.1.8 Zonas francas **62**

CONCLUSIONES **65**
Referencias Bibliográficas **69**

Lista de Tablas

Tabla 1. Capacidad Logística y portuaria Muelles de Cartagena 21
Tabla 2. Distancia en Km y Tiempos entre Cartagena y las principales ciudades de Colombia 22
Tabla 3. Matriz Dofa, Puerto de Cartagena 23
Tabla 4. Río Magdalena Navegable 25
Tabla 5. Distancia de Barranquilla a otras ciudades del interior 28
Tabla 6. Matriz Dofa, Puerto de Barranquilla 29
Tabla 7. Distancia de Santa Marta a otras ciudades del interior 32
Tabla 8. Matriz Dofa, Puerto de Santa Marta 32
Tabla 9. Distancia de Turbo a otras ciudades del interior 35
Tabla 10. Comparación de las distancias de puertos en la costa norte con el Puerto de Turbo 41
Tabla 11. Matriz Dofa, Futuro Puerto Bahía de Colombia 44
Tabla 12. Balanza comercial colombiana, según grupos económicos y países 47
Tabla 13. Balanza comercial anual colombiana 48
Tabla 14. Perfil Doing Business Colombia 56
Tabla 15. Acuerdos Comerciales de Colombia 61

Lista de Gráficos

Gráfico 1. Bahía de Cartagena–Canal de acceso 19
Gráfico 2. Canal de acceso de Barranquilla 26
Gráfico 3. Desarrollo Portuario 27
Gráfico 4. Autopistas para la prosperidad en movilidad colombiana 41
Gráfico 5. Entorno macroeconómico favorable, (2015) 53
Gráfico 6. Ambiente de negocios en Colombia (2016) 56

Lista de Imágenes

Imagen 1. Sociedad Portuaria Regional Cartagena 18
Imagen 2. Imagen satelital bahía de Cartagena. Aportes Fluviales y Sedimentación por el Canal del dique 22

Imagen 3. Sedimentación por el Canal del dique 22

Imagen 4. Sociedad Portuaria de Barranquilla 17

Imagen 5. Puerto de Santa Marta 23

Imagen 6. Red Ferroviaria actual (ANI) 43

Lista de Mapas

Mapa 1. Puertos colombianos 17

Mapa 2. Golfo de Urabá 36

Mapa 3. Batimetría golfo de Urabá 37

Mapa 4. Múltiples polos de desarrollo 55

Resumen

Esta investigación analiza la importancia que tiene para Colombia, específicamente en el comercio internacional por vía marítima, construir un puerto continental multipropósito de aguas profundas en las cercanías al canal de Panamá, analizando las ventajas que tendría construirlo en el área de Bahía Colombia, departamento de Antioquia. Se enfatiza en el análisis de la viabilidad y conveniencia económica y la infraestructura y el transporte del país, hacia y desde el golfo de Urabá; observando cómo se facilita el transporte al importar y exportar mercancías desde esta área del país. Colombia en su derrotero para seguir buscando el desarrollo debe optar por seguir construyendo puertos con grandes infraestructuras portuarias y gran capacidad de calado para buques, toda vez que es el transporte marítimo es el más económico y facilitaría los intercambios comerciales y culturales.

Los actuales diseños de los buques de tamaños gigantes y de gran calado que se están construyendo, en aras de buscar mayor capacidad de transporte de contenedores y beneficiar y mantener o mejorar los costos, requieren construir puertos con capacidades cada vez mejores. Se hace necesario pensar en la conveniencia para el comercio colombiano el construir el puerto continental multipropósito de aguas profundas en el área de bahía Colombia por las ventajas que ofrece su posición geográfica, condiciones meteomarinas, batimétricas, de conectividad marítima, conectividad terrestre y económicas que determinaran el impacto para el comercio internacional colombiano.

Palabras claves*: Comercio Internacional, Importar, Exportar, Puertos, Infraestructura portuaria.*

Abstract

This research analyzes the importance for Colombia, specifically in the *International Commerce* by maritime transport; build a multipurpose deep water port near the Panama Channel, analyzing the advantages that would build in the Colombia Bay area, Antioquia department.

Emphasis will be placed on analyzing the desirability and feasibility and economic infrastructure of the country and transport to and from Golfo de Urabá; watching the transportation is provided to import and export goods from this area of the country.

Colombia on its course to continue seeking development should opt for continuing to build large ports with port infrastructure and plenty of depth for ships; since it is the most economic shipping and facilitate trade and cultural exchanges.

Current designs of ships, gigantic and far-reaching sizes that are being built; in order to seek greater transport capacity container and benefit costs to maintain or improve, build ports require more and better capabilities.

Being consistent with the above it is necessary to think it must be concluded that if you can build the port and look for its efficiency for the Colombian international trade.

Keywords: *International Commerce, Import, Export, ports, port infrastructure*

Introducción

Teniendo en cuenta que el Estado colombiano, tiene 13 acuerdos comerciales vigentes, 3 suscritos y tres en negociación, (ProColombia.co, 2016). Siendo el Tratado de Libre Comercio (TLC) o acuerdo de promoción comercial (TPA) con los Estados Unidos de Norteamérica (principal socio comercial), y con algunos países que pueden favorecer el crecimiento de la economía colombiana, es de vital importancia dentro de los Intereses Nacionales y específicamente en los Intereses Marítimos de la nación, la construcción de nuevos puertos que favorezcan el crecimiento económico y comercio internacional.

El presente trabajo estará comprendido por cuatro capítulos: un primer capítulo que aborda la *Ubicación geográfica y la importancia estratégica de los puertos colombianos en la costa norte de Colombia*, donde se analiza la competitividad portaría de los primeros cinco puertos importantes a nivel mundial y se muestran las fortalezas, las debilidades, las oportunidades y las amenazas de los puertos en esta región, para tener el horizonte claro de cómo el comercio exterior colombiano interactúa con las capacidades y los esquemas que hay en el mundo y que se ofrecen en Colombia.

El segundo capítulo muestra la *Importancia de construir un puerto en Bahía Colombia para los negocios internacionales de Colombia*, toda vez que analiza las variables que le darían mejor eficiencia que los otros puertos del Caribe colombiano dedicados al comercio exterior, para lo cual se examina cómo, su posición geográfica, sería estratégicamente favorable, la forma como disminuirían los costos de los fletes y lo conveniente de su configuración geográfica para desarrollarlo en esa área, toda vez que contaría con mejores

condiciones y capacidades de los puertos de la costa norte de Colombia, además con aguas profundas y estaría ubicado en el área fronteriza con Panamá.

El tercer capítulo se ocupa de la *Evaluación de la infraestructura y el transporte del país hacia y desde el golfo de Urabá*, describiendo la conveniencia para el país y su economía, el desarrollar la importación y exportación de productos desde el posible puerto al encontrase este, más cerca de las ciudades importantes e industrializadas del interior del país.

El cuarto capítulo analiza las *Oportunidades de la economía colombiana en el comercio internacional al construir un puerto de aguas profundas en Bahía Colombia* que facilite y desarrolle mucho más el comercio internacional colombiano.

Por último, se efectuará un análisis para mostrar la importancia de construir un puerto multipropósito en la zona de Urabá dentro de "Bahía Colombia", con condición continental, con canal de ingreso, con profundidad para buques de 25 metros de calado, que tenga acceso al transporte multimodal, que facilite el proceso de las exportaciones e importaciones nacionales; permitiendo evaluar la situación de Colombia con relación a otros países en infraestructura, sobre todo portuaria y poder apreciar cómo se afecta la competitividad por la falta de inversión en este aspecto. Hay que considerar que los puertos en Colombia, deben ser certificados internacionalmente por su eficiencia y seguridad, en aras de lograr posicionarse en el ranking mundial.

¿Qué impacto tiene la construcción de un puerto continental multipropósito de aguas profundas en Bahía Colombia para el desarrollo de la economía y el comercio internacional colombiano?

Metodología

El trabajo se hizo siguiendo la metodología de la UMNG y de acuerdo a la línea de investigación FARIES, del grupo de investigación de estudios internacionales y políticos, que tienen como propósito *"Investigar el desarrollo del sistema internacional y la interacción de sus diferentes actores en el ámbito político y económico, teniendo en cuenta las estructuras de globalización y los entornos propios de cada región y país"*, la línea que se siguió fue *Negocios Internacionales*.

El presente trabajo se desarrolló como una investigación descriptiva, donde se analizó el estado del arte con la modalidad de la investigación documental para poder desarrollar una perspectiva del comercio exterior de otros países y poder comparar con los puertos colombianos de la costa norte.

Esto me llevo a evaluar las variables de posición geográfica, condiciones meteomarinas, oceanográficas, de conectividad marítima, infraestructura portuaria, económicas, transporte multimodal y de seguridad, para luego ordenar el resultado de las observaciones y determinar como la construcción de un puerto continental, multipropósito, de aguas profundas, en bahía Colombia y su valor para el desarrollo de la economía y el comercio internacional, impactan el comercio internacional colombiano.

Objetivo General y Específicos

Objetivo General

Determinar la necesidad y la conveniencia, desde la perspectiva de los negocios internacionales, de construir un puerto continental multipropósito en Bahía Colombia, departamento de Antioquia.

Objetivos Específicos

Se determinaron los siguientes objetivos específicos:

1. Analizar la situación de los puertos de la costa norte de Colombia, identificando las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades que actualmente tienen en el contexto del comercio exterior colombiano; comparando la situación de Colombia con relación al estado del arte en otros países que mejoraron su comercio exterior al invertir en puertos de aguas profundas e infraestructura portuaria.
2. Determinar la importancia del puerto en Bahía Colombia para los negocios internacionales de Colombia.
3. Evaluar la infraestructura y el transporte del país hacia y desde el golfo de Urabá.
4. Establecer qué oportunidades tiene la economía Colombiana en el comercio internacional al construir un puerto de aguas profundas cerca de la frontera con Panamá.

CAPÍTULO I

ANALIZAR LA SITUACIÓN DE LOS PUERTOS COLOMBIANOS EN LA COSTA NORTE DE COLOMBIA

1.1 SITUACIÓN PUERTOS IMPORTANTES A NIVEL MUNDIAL

Los puertos más importantes del mundo son aquellos que van a la vanguardia en aspectos importantes como lo son, la eficiencia portuaria, la seguridad de sus instalaciones (PBIP), tecnología (Automatización maniobras) y equipos de maniobra de punta (Grúas, Elevadores, etc), Capacidad de recepción de buques (Muelles, Posición de amarres), canales de acceso con buen calado, ubicación geográfica favorable (Zona interna protegida), infraestructura de transporte multimodal (Carreteras, Ferrocarril, Navegación Fluvial), aspectos estos que certifican los puertos y que las compañías navieras prefieren para el movimiento de carga alrededor del mundo, todo lo anteriormente mencionado hacen que un puerto obtenga una posición en la competividad portuaria a nivel mundial.

Partiendo de su definición, Puerto, se entiende como el lugar en la costa o en orillas de un rio que por sus características, naturales o artificiales, sirve para las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc", (RAE).

El termino Competividad portuaria acuerdo, (Caballero, 2013), se relaciona con factores de productividad (tierra, trabajo, capital, tecnología, comunicaciones, infraestructura disponible, tradición y posicionamiento en los mercados).

La competividad portuaria favorece a los países que tienen un comercio exterior de gran magnitud o aquellos que invierten en infraestructura portuaria con el único fin de mover la economía y facilitar el desarrollo de los países. Un nuevo informe de la UNCTAD revela que el comercio marítimo mundial aumentó un 3,8% en 2013.

Los puertos marítimos que se pueden analizar como ejemplo del *estado del arte* para impactar positivamente en el *desarrollo de la economía y el comercio exterior* de un país son los primero cinco del ranking a nivel mundial:

a. Puerto de Shangai:

> Principal Puerto a nivel mundial, Opera 125 muelles, con una longitud total del muelle de unos 20 kilómetros, puede acomodar barcos de 10.000 toneladas de peso muerto, opera un total de 293 mil metros cuadrados de almacenes y más de 4,7 millones de metros cuadrados de patios de almacenamiento. Tiene 5143 unidades de equipos de manipulación de carga, moviliza 29,069 millones de Teus al año. 28,431 millones de Teus movilizados por SingapurTiene una posición geográfica envidiable, goza de condiciones casi ideales naturales, tiene un puerto de aguas profundas y sus demás terminales mantienen 14.5 metros de calado en promedio, cuenta con amplias instalaciones de distribución interior y de infraestructura. El comercio exterior que se mueve a través del puerto de Shanghai representa un cuarto del valor del comercio exterior de China, (Rodriguez, E, 2012).

b. Puerto de Singapur:

> De acuerdo a (Rodriguez, E. 2013). “El Puerto de Singapur, es el segundo puerto más grande en el mundo manejando 537,6 millones de toneladas de cargamento en el 2012, superando por primera vez el año pasado la marca de los 30 millones de TEUS”. “Tiene gran conectividad global, calados de 15 y 16, cerca de 5.000 empresas marítimas que contribuyen alrededor del 7% del PIB de Singapur, y emplean a unas 150.000 personas, aprovechando su ubicación estratégica, sofisticadas instalaciones portuarias y sus astilleros”, (Gimenez, M. 2013).

c. Puerto de Shénzhen:

> El Puerto de Shenzhen, se ha situado en la tercera posición a nivel mundial. Este puerto ha recibido más de 200 distinciones por sus niveles de rendimiento, protección del medio ambiente, seguridad portuaria y de responsabilidad social, (Sector marítimo, 2014). Es un puerto de aguas profundas, manejó 23,280 millones de TEU en 2013, es el mejor puerto natural en el sur de China, cuenta con 140 amarres, 51 puestos de atraque para buques de 10.000 toneladas, (Arques, j. 2014).

d. Puerto de Hong Kong:

"El cuarto puerto del mundo en tráfico de contenedores, Puerto natural, de aguas profundas, de situación estratégica inigualable, logro movilizar 22,35 Millones de TEUs en 2013". (Cadena de Suministros, 2014).

e. Puerto de Busan:

Es el puerto más grande la península de Corea y del país asiático de Corea del Sur. Puede manejar hasta 13,2 Millones de TEUs por año. Actualmente cuenta con seis terminales de contenedores, (Revista sector marítimo. 2014). El Puerto ofrece 16 metros de calado en la mayoría de sus 27,40 kms de muelle, y detallando la importancia de los transbordos, decir que el índice fué del 44,20% sobre el total del tráfico, (Oñate, A. 2013).

Teniendo en cuenta la importancia para el comercio internacional colombiano la construcción de un puerto continental multipropósito de aguas profundas en Bahía Colombia, es necesario efectuar el análisis de los puertos multipropósito que desarrollan el comercio internacional en la costa norte de Colombia, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

1.2 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS PUERTOS COLOMBIANOS

Los puertos colombianos que se encuentran en la región Caribe, son los que por su ubicación son los más llamativos para la inversión extranjera, por su facilidad para el comercio exterior de mercancías de todo tipo desde y hacia Colombia.

Los puertos colombianos de la zona norte del país, tienen una capacidad para movilización de carga, la cual suma 269,1 millones de Toneladas de 302,5 por año y distribuida de la siguiente manera: "Cartagena mueve 89, Morrosquillo 65, Santa Marta 62, La Guajira 36, Buenaventura 30, Barranquilla 15, Tumaco 2,6, Turbo 1,5 y San Andrés 0,6" (Portafolio.co, 2015).

Así mismo, hay que tener en cuenta que en Colombia en la zona norte del país, existen ocho zonas portuarias, las cuales con sus capacidades y sus doce zonas francas ubicadas en los departamentos del Atlántico, Bolívar, Magdalena y La Guajira, ofrecen beneficios tributarios en impuestos de renta para los inversionistas extranjeros, ofreciendo infraestructura y servicios para el desarrollo del comercio global (Círculo de inversionistas, 2015).

"El 94 por ciento del tráfico de mercancías que pasa a través de los puertos es producto de operaciones de comercio exterior, principalmente hidrocarburos y carbón, que salen del país por las Sociedades Portuarias de La Guajira, Morrosquillo y Magdalena" (Portafolio.co, 2015).

Mapa 1. Puertos colombianos. Fuente: Elaboración propia basada en Documentación consultada.

Los puertos han evolucionado a lo largo de los años hasta convertirse en grandes nodos logísticos. El nuevo enfoque de los servicios portuarios y su gestión enfocada al cliente y a la calidad, ha generado un puerto moderno, que va más allá de las funciones propias tradicionales, configurándose como un instrumento al servicio del comercio exterior que como centro de distribución y almacenamiento ofrece servicios logísticos de valor a toda la cadena de operadores de la logística internacional. Como Paredes (2010) sostiene: “Un puerto para ser eficiente requiere de muy buenas infraestructuras, superestructuras, equipamiento y comunicaciones” (p. 12). Colombia, como parte del mundo, fue parte de “la epidemia de privatizaciones de las multas del Siglo XX, que tuvo el propósito de vincular los Capitales Privados con la construcción y

operación de los puertos que imponía el nuevo paradigma naviero en el comercio globalizado. (Sánchez, 2009).

En el mundo existen muchos esquemas portuarios, desde el Service Port donde la autoridad también administra el puerto; el Tool Port en la cual la autoridad es dueña de terrenos, infraestructura y equipos pero la operación del puerto la efectúan privados y Land lord donde la autoridad portuaria es reguladora y dueño de terrenos, pero permitiendo que los particulares desarrollen infraestructura y la operación, esta última aplicable en Colombia. (Gutiérrez, 2011)

1.3 PUERTO DE CARTAGENA

Imagen 1. Sociedad Portuaria Regional Cartagena (Disponible en http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=252329&page=963)

El puerto de Cartagena tiene un canal de acceso a la Bahía de Cartagena con las características que en adelante se describen.

1.3.1 Fortalezas

Tiene una longitud total de 15.1 km, un ancho aproximado de 280 metros en el interior de la bahía y de 132 metros en los sectores de Bocachica y Manzanillo. Además, el canal presenta una profundidad aproximada de 25 metros, excepto en los sectores de Bocachica y Manzanillo, donde presenta profundidad de 15.2 metros aproximadamente (Financiera de Desarrollo Nacional, 2015).

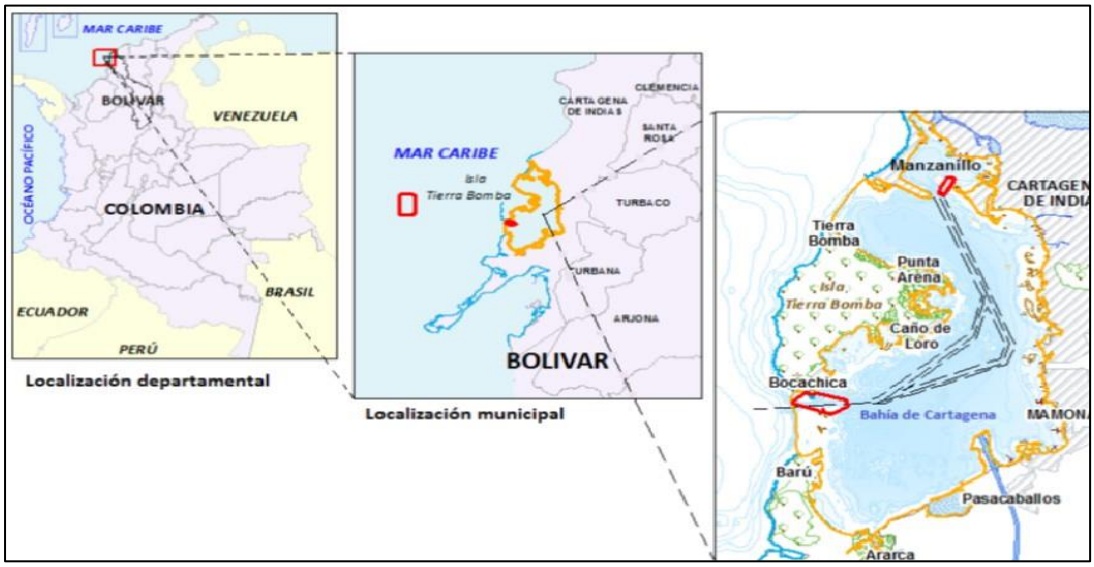


Gráfico 1. Bahía de Cartagena–Canal de acceso (Disponible en http://dragadocartagena.fdn.com.co/home)

Estratégicamente, es un puerto privilegiado por el tráfico marítimo internacional de mercancías a su cercanía con el canal de Panamá, el golfo de México, los puertos del Caribe, en línea con Europa y la costa este de Estados Unidos. Cartagena de Indias, denominada como un Concentrador (HUB) de conexiones de esta parte del Caribe, recibe a partir de 2014 buques de hasta 13.000 TEUs, tras la ampliación y modernización del canal de Panamá (Web Zona Franca Parque Central, 2015).

1.3.2 Debilidades

El puerto de Cartagena, tiene el inconveniente que el calado de su canal de acceso no le permite el ingreso de buques portacontenedores tipo New panamax (Manga:49 m, Eslora:366 metros, Calado:15,20 metros y desplazamientos: 150.000 toneladas) y tanqueros tipo Suexmax (Manga: 50 metros, Eslora: 281 metros, Calado:17,50 metros y desplazamientos: 180.000 toneladas), requiriendo realizar la ampliación y profundización del canal de acceso a la bahía de Cartagena, en el área de Bocachica y manzanillo (Financiera de Desarrollo Nacional, 2015).

1.3.3 Oportunidades

Cartagena cuenta con la mejor infraestructura portuaria del país y su sistema portuario está conformado por cinco terminales marítimo privados de servicios público, y más de 30 muelles privados, propiedad de empresas importadoras y exportadora ubicadas en la zona industrial de Mamonal, las cuales, desarrollan diferentes actividades como: carga general, de contenedores y gráneles; astilleros y muelles de hidrocarburos, de pesca y de turismo:

> El puerto de Cartagena, tiene conexiones con más de 596 terminales marítimos en 136 países, está situado en cercanía al canal de Panamá, zona focal marítima y tiene las oportunidades de manejar el transporte multimodal terrestre, y fluvial con el interior del país y los más importantes centros internos de producción y consumo [...] La bahía de Cartagena se caracteriza por ser amplia, profunda, de aguas tranquilas accesible las 24 horas del día en todas las épocas del año, ideal para el desarrollo de puertos y sin riesgos de marea alta, corrientes y huracanes (Web Zona Franca Parque Central, 2015).

Tabla 1. Capacidad logística y portuaria Muelles de Cartagena

Puerto	Calado Mts.	Longitud Muelle Mts.	Área cubierta Mts².	Área descubierta Mts².	Capacidad de Atención TEUS
Soc. Portuaria de C/gena	13,5	700	30.000	220.000	2.018.389
Muelles el Bosque	11,5	740	16.000	220.000	120.000
CONTECAR	17	1000	80.000	760.000	12.000
Puerto de Mamonal	12	485	3.500	216.500	Barcos hasta 50.000 Tn.
Soc. Portuaria del Dique	8,3	120		26.000	Barcos hasta 10.000 Tn.

Disponible en http://www.zonafrancapc.co/ventajas.php?la=es

1.3.4 Amenazas

El Puerto de Cartagena recibe una sedimentación creciente del río Magdalena el cual desemboca por el canal del dique directamente a la bahía de Cartagena, en el sector de Boca chica, lugar donde inicia el canal de acceso a la bahía Interna. En la bahía de Cartagena se encuentra el 42% de los puertos del país (hay 53 puertos privados) (Tirado, 2011).

> En la situación actual, 8.6 millones de toneladas de sedimentos por año entran en el canal del Dique, y se depositan en: - Las ciénagas y los canales: 3.4 M T/año (≈ 40%) - Bahía de Cartagena: 1.9 M T/año (≈ 22%) - Bahía de Barbacoas (caños Lequerica y Matunilla): 2.1 M T/año (≈ 24%) - En el Mar (caño Correa): 1.1 M T/año (≈ 13%) (Cormagdalena, 2014, p 47).

Toda esta sedimentación creciente afecta la batimetría de la bahía específicamente en el área de ingreso al canal de acceso de la bahía de Cartagena en Boca chica. Así mismo, los muelles deben dragar en forma periódica para poder atracar barcos de gran calado.

Imagen 2. Imagen satelital bahía de Cartagena. Aportes Fluviales y Sedimentación por el Canal del dique. (Disponible en http://www.observatorioirsb.org/vi_ga2?OCEANOGRAF-A-2)

Imagen 3. Sedimentación por el Canal del dique. (Disponible en http://www.zonafrancapc.co/ventajas.php?la=es)

Tabla 2. Distancia en Km y Tiempos entre Cartagena y las principales ciudades de Colombia

Ciudades de producción y consumo	Distancia Cartagena	Tiempo
Montería	273 KM	4 H 38 M
Bucaramanga	658 KM	11 H 19 M
Pereira	845 KM	15 H 48 M
Armenia	890 KM	16 H 38 M
Bogotá	1076 KM	17 H 21 M
Cali	1052 KM	18 H 41 M

Elaboración propia de acuerdo con cálculo (co.lasdistancias.com)

Tabla 3. Matriz Dofa, Puerto de Cartagena

FORTALEZAS	DEBILIDADES
·Canal de acceso protegido	·Poco calado en el ingreso al canal (15.2 Mt.)
·Buena profundidad (25 Mt.)	·Requiere dragado periódico
·Profundidad en muelles (15.2 Mt.)	·Altos costos de fletes terrestres
·Puerto con buena posición geográfica	
·Buena infraestructura y equipos	

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
·Excelente infraestructura portuaria	·Alta sedimentación
·Puerto Multipropósito	·Extensa distancia terrestre a las principales ciudades
·Gran conectividad	
·Facilidad para transporte multimodal	
·Contribuye al comercio exterior	

1.4 Puerto de Barranquilla

Imagen 4. Sociedad Portuaria de Barranquilla. (Disponible en http://www.puertodebarranquilla.com/?p=2611)

El Puerto de Barranquilla tiene su canal de acceso por la desembocadura del río Magdalena con las características que en adelante se describen.

1.4.1 Fortalezas

La zona portuaria tiene una distancia desde Bocas de Ceniza hasta el puente Laureano Gómez de 22 kilómetros (Web Probarranquilla, 2015).

> Barranquilla cuenta con una infraestructura portuaria de más de 25 puertos marítimos y fluviales, una infraestructura vial que conecta con el centro del país y la costa Caribe colombiana, que le permite estar a solo hora y media de Santa Marta y Cartagena y a 16 horas de la capital del país y se encuentra a 5923.04 millas náuticas del puerto de Panamá (Sociedad Portuaria Bocas de Ceniza, 2015).

El Puerto de Barranquilla tiene una profundidad mínima entre los 11 y 11,5 metros en el muelle de 1,058 metros de largo y 107 metros de ancho en el muelle del terminal; presenta inversiones programadas en el puerto, y excelente ubicación geográfica con acceso al Caribe.

Por su ubicación, según describe Otero (2012), el puerto es marítimo y fluvial, facilitando el manejo de transporte multimodal. Igualmente, se destaca la facilidad que ofrece para el transporte multimodal, ya que a menos de una hora de distancia se puede acceder a las principales troncales del país con el fin de transportar la carga por vía terrestre o también se puede utilizar el río para transportar la carga hacia el interior del país.

Tabla 4. Río Magdalena Navegable. Cormagdalena

Sistema de Transporte	Fluvial	Férreo	Carretera
Rendimiento Combustible (Litro/ton)	500 Km	129 Km	15 Km
Carga por Unidad	1000 Ton (Barcaza)	51 Ton (Vagón)	30 Ton (Tracto mula)

Sistema de Transporte	Fluvial	Férreo	Carretero
6000 Ton	1 Convoy de 6 barcazas	250 Trenes	210 Tracto mula
1 MM Ton	166 Convoyes	250 Trenes	333.000 Tracto mula
Costo por Km	$ 33 Ton/Km	$ 40 Ton/Km	$ 62 Ton/Km

Disponible en http://www.andi.com.co/ (Relación específica al PDF Cormagdalena-Magdalena%20navegable)

1.4.2. Debilidades

Actualmente, el canal de acceso de Barranquilla tiene la mayor parte del año un calado de 36 pies y las operaciones de dragado no se requieren con tanta frecuencia como antes, pero el principal problema se encuentra fuera de este. Las obras de ingeniería realizadas aumentaron el caudal del río y por ende su acumulación dentro del canal. Esto ha contribuido a la formación de la barra que se encuentra a la entrada del canal, dado que mientras más corriente tenga el río, más sedimento arrastrará y arrojará al mar, Otero (2012).

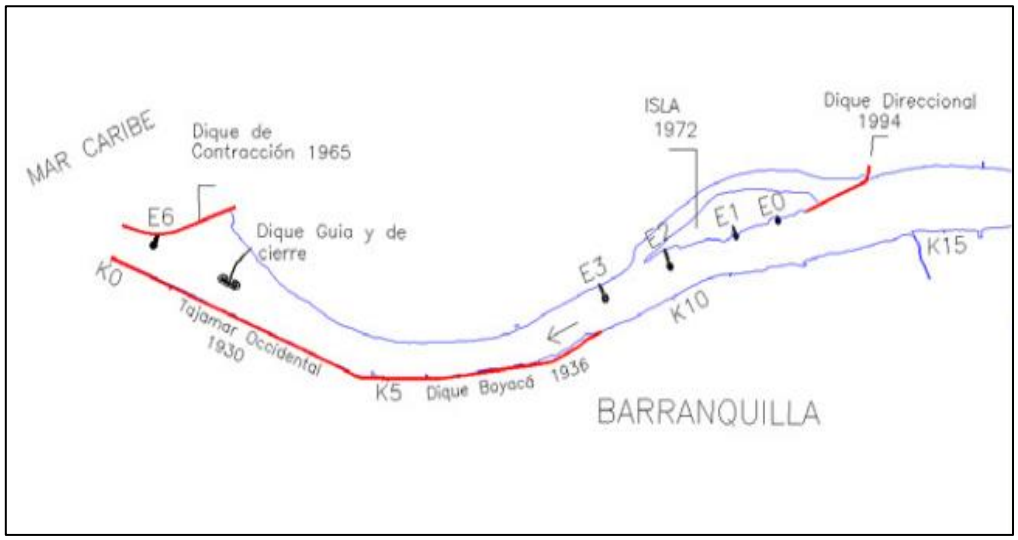


Gráfico 2. Canal de acceso de Barranquilla. (Disponible en http://www.barranquillacomovamos.co/copy/images/stories/pdf/ciudad/Barranquilla.pdf)

Por las restricciones de profundidad, según Otero (2012) señala, el puerto de Barranquilla no recibe buques Panamax (294,1 metros de eslora y 39,5 pies de calado), que son los buques del tamaño máximo permitido para pasar por el canal de Panamá, y mucho menos buques Post-Panamax (400 metros de eslora y 50 pies de calado), que son barcos que al transportar mayor cantidad de carga obtienen mayores beneficios de las economías de escala del transporte marítimo (p.15).

La Otra desventaja del puerto de Barranquilla es la formación de la barra y las malas condiciones climatológicas que se presentan en la temporada de huracanes en Bocas de Ceniza. Estos dos factores, en conjunto, han causado el encallamiento de algunas embarcaciones cuando intentan superar la barra para entrar al canal del puerto (pp. 15-16).

1.4.3 Oportunidades

Tiene la facilidad y condiciones para desarrollar un gran proyecto de ampliación de infraestructura portuaria, con la construcción de seis nuevas sociedades portuarias en el margen occidental del Tajamar que encauza la desembocadura del río Magdalena (Sociedad Portuaria Boca de Ceniza, 2015), tal como lo muestra el Gráfico 3.

Gráfico 3. Desarrollo Portuario. (Disponible en http://www.spbc.com.co/#!prettyPhoto)

De otra parte, “el Puerto de Barranquilla presenta algunas ventajas sobre los puertos de Cartagena y Santa Marta. Una de ellas es la posibilidad de seguir expandiéndose a medida que crecen las necesidades de almacenamiento de la mayoría de los terminales que ahí se ubican” Otero, (2012). Ayudar al crecimiento del comercio exterior a través de tratados comerciales y mejorar las condiciones de navegabilidad del río Magdalena.

1.4.4 Amenazas

El Puerto de Barranquilla no ha tenido, la asignación presupuestal suficiente por parte del Gobierno Nacional para invertir en la zona portuaria y en mantener un calado de por lo menos 40 pies; de acuerdo con el documento Conpes 3315, se han asignado 20 millones de dólares, pero los trabajos de inversión requieren 15 millones de dólares adicionales, esto lo que genera es una pérdida de competitividad a nivel internacional (Mincomercio Industria y Comercio, 2015).

El otro aspecto que constituye una amenaza es la distancia terrestre de Barranquilla a otras ciudades, como se aprecia en la siguiente tabla 5.

Tabla 5. Distancia de Barranquilla a otras ciudades del interior

Ciudades de producción y consumo	Distancia Barranquilla	Tiempo
Montería	318 KM	6 H 34 M
Bucaramanga	578 KM	10 H 36 M
Medellín	701 KM	12 H 57 M
Pereira	916 KM	16 H 15 M
Armenia	968 KM	18 H 1 M
Bogotá	982 KM	18 H 30 M
Cali	1129 KM	20 H 15 M

Elaboración propia de acuerdo con cálculo (co.lasdistancias.com)

Estas distancias y tiempos en comparación con otros puertos pueden hacer el costo del flete muy costoso, aspecto que se valorara en el capítulo 2.

Tabla 6. Matriz Dofa, Puerto de Barranquilla

FORTALEZAS	DEBILIDADES
·Puerto con buena posición geográfica	·Poco calado en el ingreso al canal (11.5 Mt.)
·Buena infraestructura y equipos	·Requiere dragado periódico
	·Altos costos de fletes terrestres
	·Profundidad en muelles (11 Mt.)
	·Poco nivel de competitividad

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
·Contribuye al comercio exterior	·Alta sedimentación
·Puerto Multipropósito	·Extensa distancias terrestre a las principales ciudades
·Gran conectividad	·Malas condiciones climatológicas al ingreso al canal.
·Facilidad para transporte multimodal	

Elaboración propia basada en documentación consultada

1.5 Puerto de Santa Marta

Imagen 5. Puerto de Santa Marta. (Disponible en http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/desarrollo-puerto-samario-es-exaltado-en-estados-unidos/15606851)

El puerto de Santa Marta tiene un canal de acceso a la bahía de Santa Marta con las características que en adelante se describen.

1.5.1 Fortalezas

Santa Marta cuenta con un puerto marítimo de gran importancia para Colombia, por su ubicación geográfica y por el calado natural que posee, de hasta 60 pies (18,3 Mt) en alguno de sus muelles. Ello constituye un atractivo y una ventaja para los armadores y navieros, ya que esta configuración física le permite atender buques de tipo postpanamax (Sociedad Portuaria de Santa Marta, 2015).

Adicionalmente, presenta grandes inversiones en equipos para manipulación de gráneles, alimenticios y carbón; tiene inversiones programadas en el puerto, y excelente ubicación geográfica con acceso al Caribe.

1.5.2. Debilidades

El Puerto de Santa Marta tiene un espacio reducido para atender un mayor movimiento de carga y el acceso por carretera tiene restricciones moderadas que no le favorecen para obtener una mejor competitividad. Así mismo, tiene pocas posibilidades de expansión por estar dentro de la ciudad (El Tiempo, 2015).

1.5.3 Oportunidades

Ayudar al crecimiento del comercio exterior a través de tratados comerciales. Una de las ventajas comparativas del Puerto de Santa Marta es que se caracteriza por sus buenas condiciones naturales, entre ellas el abrigo y la profundidad, variables que no posee ninguno de los demás puertos colombianos.

1.5.4 Amenazas

El Puerto de Santa Marta presenta un gran problema ambiental con la exportación del carbón, toda vez que Santa Marta tiene cuatro puertos por donde se saca el producto del Cesar y por el impacto de la manipulación en estos puertos y el empleo de barcazas para el cargue, está permitiendo el vertimiento del producto al fondo marino, por ende contaminando y esto, está afectando la industria turística.

El otro aspecto que constituye una amenaza es la distancia terrestre de Santa Marta a otras ciudades, como se aprecia en el siguiente cuadro.

Tabla 7. Distancia de Santa Marta a otras ciudades del interior

Ciudades de producción y consumo	Distancia Santa Marta	Tiempo
Montería	440 KM	8 H 10 M
Bucaramanga	541 KM	10 H
Medellín	795 KM	14 H 38 M
Pereira	1000 KM	18 H 25 M
Armenia	1012 KM	17 H 15 M
Bogotá	944 KM	17 H 30 M
Cali	1000 KM	22 H 10 M

Elaboración propia de acuerdo con cálculo (co.lasdistancias.com)

Estas distancias y tiempos en comparación con otros puertos pueden hacer el costo del flete muy costoso, aspecto que se valorará en el capítulo 2.

Tabla 8. Matriz Dofa, Puerto de Santa Marta

FORTALEZAS	DEBILIDADES
·Puerto con buena posición geográfica	·Espacio reducido movimiento de carga
·Buena infraestructura y equipos	·Restricción acceso terrestre
·Buen calado en el canal de ingreso	·No tiene posibilidad de expansión
·Buen calado en sus muelles	·Altos costos de fletes terrestres.
	·Poca oportunidad de transporte multimodal.

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
·Contribuye al comercio exterior	·Contaminación fondo marino por exportación del carbón
·Puerto Multipropósito	·Extensa distancia terrestre a las principales ciudades.
·Buenas condiciones naturales de abrigo	

Elaboración propia basada en documentación consultada

CAPÍTULO II

IMPORTANCIA DEL PUERTO EN BAHÍA COLOMBIA PARA LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES DE COLOMBIA

2.1 Posición estratégica

Colombia es un país en una posición geográfica muy importante y esta le permite comunicar los hemisferios norte y sur del continente americano. Por su misma configuración, Colombia posee costas extensas en el mar Caribe y mar Pacífico, las cuales por su cercanía al canal de Panamá le favorecen para el comercio internacional, gracias a la distancia del mismo.

De igual manera, su posición con relación al futuro canal Interoceánico que se desarrollaría en territorio nicaragüense le permite seguir teniendo ventaja, toda vez que de acuerdo con las teorías geopolíticas, se encuentra más cerca al Heartland (capital de Colombia) que los otros puertos de aguas profundas del país para efectos de transporte de mercancías importadas y exportadas.

La importancia de un puerto de estas características es su desarrolló como un hub o puerto pivote, sobre el cual se puede organizar un esquema de transbordo internacional. (Medina, 2006)

2.2 Costo de fletes

Los puertos colombianos a diferencia de los puertos del sur del continente tienen un menor valor del costo del flete hacia los Estados Unidos de Norteamérica (principal socio comercial colombiano), en las siguientes proporciones.

Según Proexport (2011), los costos de los fletes marítimos de los puertos colombianos desde Colombia hacia Estados Unidos son:

. 41% menor en promedio respecto al costo desde Perú y Chile.
. 13% menor comparado con los puertos sobre el Pacífico centroamericano y Buenaventura.
. 32% menor en promedio desde Cartagena hacia Estados Unidos respecto al costo desde Costa Rica y Panamá.
. 52% menor comparado con Progreso en el Golfo de México (sobre el Atlántico).
. 64% menor respecto a Brasil (sobre el Atlántico suramericano).
. Desde Colombia el tiempo de tránsito marítimo es un 30% menor comparado con Perú y Chile.
. 53% menor respecto a los días de tránsito desde Brasil hacia Estados Unidos.
. La frecuencia marítima es igual entre los puertos de comparación (7 días), sin embargo desde Colombia se puede cubrir una mayor expectativa de comercio.
. A pesar de que algunos centros de producción colombianos se encuentran distantes de los puertos de embarque, el costo adicional por flete y seguro interno no hace que sobrepase el costo total de flete frente al costo de trasporte marítimo de los países de comparación (pp. 8 y 9).

En lo que tiene que ver con el transporte desde y hacia el puerto que se construya en Bahía Colombia, en este momento podemos analizar que existe una buena vía terrestre Turbo - Medellín, la cual se mejorara con el proyecto que firmó el gobierno por intermedio del Ministerio del Transporte, la cual se denominó Proyecto Mar 2, esta vía fue bautizada por el Presidente Juan Manuel Santos como “La Vía al Mar Gonzalo Mejía”, en honor al reconocido empresario antioqueño, precursor de la infraestructura vial y aeronáutica del país. El ministro del Transporte mostró la importancia no solo de permitir que el tiempo para transporte de Medellín a Turbo pasara de 10 a 4 horas, sino la importancia de impulsar el mercado agrícola de Urabá (Mintransporte, 2015).

La información de distancia y tiempo empleado actualmente, de acuerdo con las condiciones de las vías terrestres se reflejan en la siguiente tabla.

Tabla 9. Distancia de Turbo a otras ciudades del interior

Ciudades de producción y consumo	Distancia Turbo	Tiempo
Montería	189 KM	6 H 30 M
Bucaramanga	729 KM	13 H 42 M
Medellín	340 KM	6 H 30 M
Pereira	541 KM	10 H 29 M
Armenia	604 KM	11 H 43 M
Bogotá	772 KM	14 H 17 M
Cali	764 KM	14 H 13 M

Elaboración propia de acuerdo con cálculo en (co.lasdistancias.com)

2.3 Configuración geográfica

Como es sabido, el golfo de Urabá es una parte del mar de gran extensión encerrada desde Cabo Tiburón hasta Arboletes y pertenece al departamento de Antioquia. “La región del golfo de Urabá presenta una configuración costera, principalmente rocosa y de manglar, esta última en la parte más interior del golfo conocido como “Bahía Colombia”. El golfo tiene una extensión aproximada de 875 millas náuticas cuadradas” (CIOH, 2015).

El Puerto de Turbo se encuentra localizado en la zona suroriental del golfo de Urabá, dentro de la Bahía Colombia, sobre el sector conocido como Punta de las Vacas. Allí se encuentra la sede de la Capitanía de Puerto, autoridad encargada de los aspectos marítimos en la región, (CIOH, 2015).

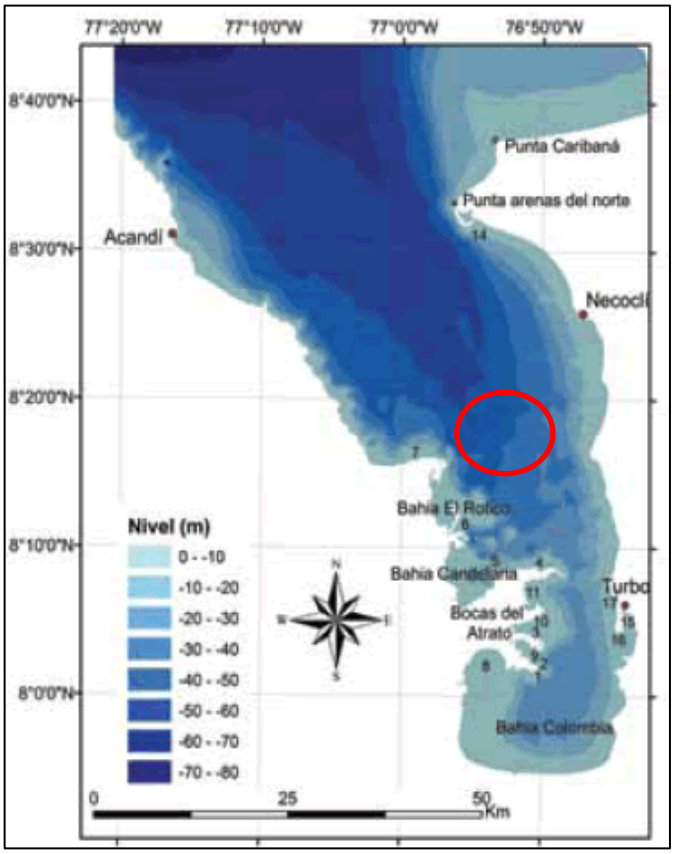
El Puerto de Turbo tiene su infraestructura portuaria, en el golfo de Urabá en la zonas denominadas bahía Colombia, bahía Turbo y en los canales de Zungo y Nueva Colonia localizados en el río León (CIOH, 2015).

***Mapa 2**. Golfo de Urabá. Modificado de Google Maps.*

2.4 Ventajas de construcción del puerto

El Puerto de Turbo de acuerdo con el CIOH (2015), desarrolla actividad de transporte de carga y trasporte de pasajeros; para el transporte de carga lo hace con la modalidad nacional e

internacional, para el caso que nos compete, el transporte de carga internacional se da con los barcos de gran calado que traen los insumos para el cultivo del banano; así mismo, para la exportación del banano y plátano a otros países; toda esta maniobra de cargue y descargue se hace con barcos fondeados en las áreas de fondeo, empleando barcazas empujadas por remolcadores desde los embarcaderos en el río León.



Mapa 3. Batimetría golfo de Urabá
Disponible en http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0122-97612011000200006&script=sci_arttext

Como puede observarse en el *Mapa 3*, Bahía Colombia tiene buena profundidad para recibir barcos de gran calado, siendo notorio que cerca de la desembocadura del río Atrato, en cercanía a Boca Tarena se pueden encontrar las mejores profundidades para desarrollar un puerto de aguas profundas, con profundidades de 30 a 40 metros.

Los puertos que se analizaron en el primer capítulo, ubicados en la costa norte de Colombia, poseen cada uno sus ventajas y desventajas, entre las cuales podemos mencionar las de gran interés para que contribuyan a determinar la importancia de la construcción de un puerto en Bahía Colombia que favorezca el comercio exterior colombiano; es así como Cartagena por su parte, está especializada en contenedores y ha sido cinco veces ganadora del premio al Puerto más competitivo del Caribe, Barranquilla en carga general, maneja diversas cargas como contenedores, café, carbón, carga general y gráneles sólidos y líquidos y Santa Marta aunque también es multipropósito, se especializa en la refinería y la carga de granel gráneles y líquidos, (Circulo de Inversionistas, 2015).

Para considerar construir un puerto de manera general podemos tener en cuenta que:

> Un puerto de gran importancia y que tiene que estar sobre una ruta primaria, debe quedar en una bahía libre del aporte de muchos sedimentos; protegida de fuertes oleajes y por lo tanto de vientos fuertes; sin variaciones muy grandes de nivel entre la alta y la baja marea; donde los rizos fuertes del mar no pasen del medio metro y los más frecuentes no sobrepasen los 30 cm. Además debe tener una dársena muy amplia y profunda dado que los calados alcanzan 14 m y las esloras 300 m, para las instalaciones de tierra (patios de contenedores, fábricas, plantas, etc.), y varios muelles con sus súper-grúas. El puerto debe contar con una playa muy extensa y muy ancha al tiempo, y en buen suelo; también la zona debe poseer fuentes de energía, seguridad geológica y posibilidades de accederlo por carretera o FFCC desde el continente (Duque, 2010).

Este concepto bien puede aplicarse a Bahía Colombia y lo único que requiere es determinar el punto geográfico y buscar su conectividad.

Para el presente análisis de considerar la construcción de un puerto continental de aguas profundas en Bahía Colombia, se pueden mencionar las grandes ventajas que tendría para la región y para el país:

a. El hecho de construir un puerto continental, facilita toda la maniobra de cargue y descargue de todo tipo de mercancía, que para el caso del Puerto de Turbo, se lograría una eficiencia del 100 % para la exportación de banano, logrando que los buques sean cargados en horas y no en días.

b. Al puerto se le construiría una red terrestre de acceso, la cual estaría conectada al interior del país, que por análisis realizados se lograría disminuir el costo del flete por emplear menos tiempo de transporte a las ciudades industriales.

c. El puerto continental permitiría que el puerto sea multipropósito y por la ventaja del punto anterior, las agencias marítimas buscarían que los barcos que tienen ruta a los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa marta, prefieran descargar en este puerto.

d. Al construirse un puerto multipropósito, se desarrollarían grandes plataformas logísticas (zonas francas) y el área que circunda al puerto lo permitiría.

e. Como contribución a la política de seguridad y defensa del país, el puerto le sirve por su posición estratégica al cumplimiento de los intereses nacionales.

f. El proyecto de construcción de esta zona portuaria, permitirá que se desarrolle el área y mejore las condiciones de vida de los habitantes. Los estudios oceanográficos realizados conceptúan que puede construirse el puerto.

CAPÍTULO III

EVALUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL TRANSPORTE DEL PAÍS HACIA Y DESDE EL GOLFO DE URABÁ

3.1 Red vial terrestre

La vía terrestre que sale de Medellín hacia el golfo de Urabá se encuentra inmersa en una recuperación de su estado, de acuerdo con contratos del proyecto de autopistas para la prosperidad con una inversión de 13 billones de pesos para el caso del departamento de Antioquia, hay una concesión *Mar I*, la cual efectuó la recuperación de la vía de Medellín a Cañas Gordas y la concesión *Mar II*, que continúa en la recuperación y mantenimiento de la vía desde Cañas Gordas hasta El Tigre, como contribución a mantener el corredor Medellín – Turbo, estos trabajos se desarrollaron en el tercer trimestre del 2013, (Mintransporte, 2013).

El proyecto del Ministerio del Transporte denominado *Mar I*, se desarrolló desde el túnel de occidente, hacia los municipios de San Jerónimo, Santa Fe de Antioquia, llegando hasta Bolombolo. Dadas las condiciones del terreno, la concesión vial tendrá 41 puentes y 17 túneles, buscando mejorar la calzada existente y construir la segunda calzada desde Medellín a Santa Fe de Antioquia y la habilitación de la vía desde Santa Fe de Antioquia hasta Cañas Gordas. La ventaja del desarrollo del *Proyecto Mar I*, está reflejado en el tiempo de desplazamiento de 3 horas a 1 hora y 45 minutos entre Medellín y Cañas Gordas (Portafolio.co, 2015).

Este proyecto que se desarrolló y hace parte de las políticas de gobierno, ha permitido y seguirá contribuyendo a mejorar la movilidad del departamento de Antioquia, en la que respecta

a movilizar carga desde y hacia la zona de Urabá, donde existen proyectos de desarrollo portuario que facilitarían el desarrollo de la región y por ende el comercio exterior colombiano por vía marítima.

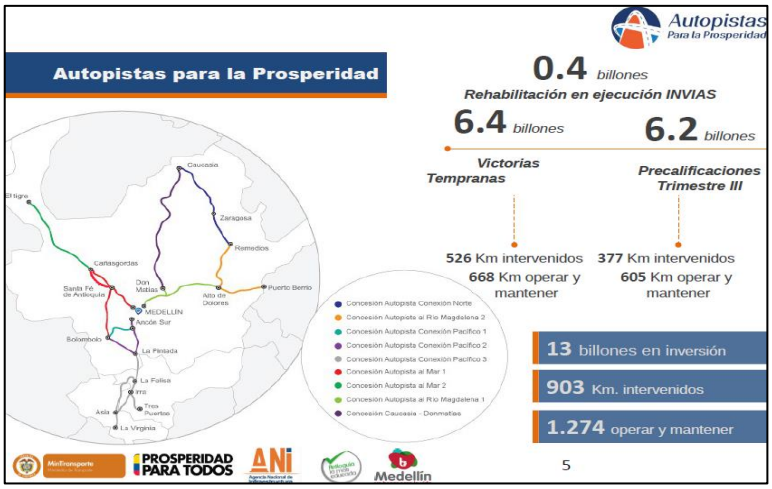


Gráfico 4. Autopistas para la prosperidad en movilidad colombiana
Disponible en http://antioquia.gov.co/index.php/secretaria-de-infraestructura/13432

La movilidad que se mejoró con este proyecto le ha dado mayor competitividad al departamento de Antioquia. Esta fortaleza se ve reflejada en la siguiente Tabla.

Tabla 10. Comparación de las distancias de puertos en la costa norte con el Puerto de Turbo

	Cartagena		**Barranquilla**		**Santa Marta**		**Turbo (Ant.)**	
Ciudades	**Dist.**	**Tiempo**	**Dist.**	**Tiempo**	**Dist.**	**Tiempo**	**Dist.**	**Tiempo**
Montería	273 KM	4 H 38`	318 KM	6 H 34`	440 KM	8 H 10	189 KM	6 H 30
Bucaramanga	658 KM	11 H 19`	578 KM	10 H 36`	541 KM	10 H	729 KM	13 H 42`
Medellín	636 KM	11 H 29`	701 KM	12 H 57`	795 KM	14 H 38`	340 KM	6 H 30`
Pereira	845 KM	15 H 48`	916 KM	16 H 15`	1000 KM	18 H 25`	541 KM	10 H 29`
Armenia	890 KM	16 H 38`	968 KM	18 H 1`	1012 KM	17 H 15`	604 KM	11 H 43`
Bogotá	1076 KM	17 H 21`	982 KM	18 H 30`	944 KM	17 H 30`	772 KM	14 H 17`
Cali	1052 KM	18 H 41`	1129 KM	20 H 15`	1000 KM	22 H 10`	764 KM	14 H 13`

Fuente: elaboración propia con base en documentación consultada

Como se puede observar en la Tabla, la actividad de transportar carga desde y hacia el Puerto de Turbo, para el caso de muchas ciudades, las cuales se encuentran en el interior del país, se ha

reducido considerablemente y esto sería la razón de peso, para invertir en la construcción de un puerto continental de aguas profundas, ya que el costo del flete se reducirá y las agencias marítimas buscaran cargar y descargar en el futuro puerto.

3.2 Red vial Férrea

En Colombia la infraestructura ferroviaria es de 3.463 Km, de los cuales 184 km son de la red privada y 1811 km de la red pública. De toda la red, la ANI administra 1.672 Km y el INVIAS 319 Km. Mientras 1.322 Km se encuentran inactivos, y sólo operan 2.141 km, los tramos férreos concesionados en los años 1998 y 1999 sumaron 1.991 Km. De la red ferroviaria concesionada de 1.991 km, consta de dos grandes elementos: 1- La Red Férrea del Atlántico de 1.493 km, conformada por la vía Bogotá – Santa Marta y los ramales Bogotá –Belencito y Bogotá – Lenguazaque. Y 2- La Red Férrea del Pacífico de 498 Km, con el tramo Buenaventura – Cali – Zarzal – La Tebaida. El tramo Cartago – La Felisa de 111 km, es la meta siguiente. Salvo el Metro de Medellín y la línea del Cerrejón que se construyeron en trocha estándar (1.435 mm), la red restante fue construida con ancho de vía de 913 mm, una trocha angosta que al estar concebida para equipos comercialmente hoy descontinuados, no resulta competitiva (Ramirez,H. 2015).

Es importante recordar que desde el Documento COMPES 3342 de 2005, el Plan de expansión portuaria ya contemplaba un mejoramiento de la infraestructura y se estimule la inversión en el Puerto de Turbo, esto se amplía con el Documento COMPES 3611NDE 2009, donde se organizan las ZAL (Zonas de Actividad Logística Portuaria). Posteriormente el Documento COMPES 37744 DE 2013, establece que las zonas portuarias incluso Turbo, deben

tener en cuenta para su desarrollo el “Estudio del ordenamiento físico, portuario y ambiental de los litorales”, (Vergara 2014), como se puede observar el desarrollo portuario en esta área geográfica la ha tenido en cuenta el gobierno de turno para el desarrollo.

Imagen 6. Red Ferroviaria actual (ANI) en rojo y negro y red propuesta GDE en verde, con el ferrocarril cafetero de Antioquia y el ferrocarril verde del Atrato entre Urabá y Cupilca. (Disponible en http://hugo-ramirez.blogspot.com/2015/06/nuevo-ferrocarril-de-antioquia.html.

Tabla 11. Matriz Dofa, Futuro Puerto en Bahía Colombia

FORTALEZAS	DEBILIDADES
·Puerto con buena posición geográfica	·Sedimentación moderada
·Buena infraestructura y equipos	·No hay transporte por vía férrea, ni vía fluvial.
·Buen calado en el canal de ingreso	
·Buen calado en sus muelles	
·Alto nivel de competitividad	
·Distancias terrestres cortas a las ciudades del interior	
·Es zona aduanera especial.	
·Carretera doble calzada del tigre a Medellín.	

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
·Contribuye al comercio exterior	·Carreteras de una calzada de Turbo al Tigre.
·Puerto Multipropósito	
·Buenas condiciones naturales de abrigo	

Elaboración propia con base en documentación consultada

CAPÍTULO IV

OPORTUNIDADES DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL AL CONSTRUIR UN PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS CERCA DE LA FRONTERA CON PANAMÁ,

4.1 Panorama general de la Economía colombiana

Colombia siguió una política macroeconómica eficaz, la cual permitió superar los efectos iniciales de la baja del petróleo, logrando obtener un crecimiento del 4.6 por ciento en 2014, el cual estuvo por encima del 1.5 por ciento a nivel regional. Al mantener la expectativa de que el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica cambiara su política monetaria y la baja del precio del barril de petróleo, el crecimiento desacelere en un 2.9 por ciento en 2015 derivó la espera de un 3.2 por ciento en 2016; sin embargo, luego se mantendría entre los más altos de Latinoamérica y el Caribe (Banco Mundial, 2014).

> Acuerdo del Banco Mundial. El déficit fiscal estructural fue de 2.3 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB), similar al nivel de 2013 y en línea con la regla fiscal, el déficit fiscal estructural fue del 2.2 por ciento del PIB en 2014, pero la fuerte disminución de los precios del petróleo podría llevar el déficit total del gobierno central a un máximo de 3 por ciento del PIB permitiéndole al gobierno acomodar temporalmente la reducción de los ingresos relacionados con el petróleo, el PIB de Colombia actual es $377,7 mil millones, (Banco Mundial, 2014).

La moneda colombiana ha sufrido una devaluación considerable de agosto de 2014 ($ 2.000) a agosto de 2015 ($ 3.000), lo que equivale a un 37 % y a finales de 2015 llegó a incrementarse el valor del Dólar a $ 3.350,oo pesos, lo que motiva incrementar las exportaciones y no depender de acuerdo con la percepción internacional dado que el país depende mucho de su exportación de petróleo (Banco Mundial, 2014).

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (Dane), la balanza comercial (diferencia que existe entre el total de las exportaciones e importaciones de un país) de Colombia ha tenido un déficit comercial considerable con los principales socios económicos como son USA, China y México (Dane, 2016).

La balanza comercial colombiana que se analiza, se da por la modalidad "free on board" (puesto a bordo), término utilizado en el comercio internacional, el cual muestra el precio de la venta de los artículos hasta que es ubicada a bordo del barco que la transportara hasta su destino, no incluye el seguro y el flete.

A continuación, según el Dane, se puede observar y analizar el comportamiento de la balanza comercial de acuerdo con la *Tabla 12 (Grupos económicos y países)* y *Tabla 13 (Balanza comercial anual)*; cifras con las cuales se refleja el comercio exterior que mantiene economía.

Esta estadística muestra lo importante y necesario para un país marítimo como Colombia, el mantener el comercio internacional haciendo uso de buenos puertos, que faciliten y le den ventajas competitivas a los exportadores colombianos y por supuesto a la economía colombiana.

Tabla 12. Balanza comercial colombiana, según grupos económicos y países

DANE

INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

Colombia, balanza comercial según grupos económicos y principales países

1995 - 2015*[p]

Millones de dólares FOB

Origen	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Total balanza	**-2.751,3**	**-2.144,3**	**-2.820,2**	**-2.902,4**	**1.626,0**	**2.160,5**	**333,3**	**78,2**	**102,8**	**1.139,7**	**1.391,5**	**-143,0**	**-824,3**	**473,5**	**1.665,0**	**1.559,4**	**5.358,4**	**4.023,0**	**2.203,3**	**-6.293,0**	**-14.508,1**
Grupos																					
Aladi	-601,9	-592,7	-800,6	-537,6	-149,8	230,1	786,3	71,5	-697,2	-1,8	-309,4	-2.413,7	-287,1	1.521,2	420,1	-2.129,7	-2.184,3	-1.276,8	368,7	152,9	-80,1
Comunidad	581,9	574,3	533,9	441,2	192,3	250,6	458,5	591,3	453,1	828,7	1.074,5	705,2	719,8	759,1	637,6	1.245,0	1.258,9	1.393,1	1.185,7	628,5	592,6
MERCOSUR	-856,7	-904,2	-972,0	-562,3	-190,2	138,3	433,5	-351,8	-896,4	-472,9	-534,2	-551,8	1.532,4	2.728,6	1.184,3	-1.329,4	-1.528,3	-1.399,7	-277,7	0,7	-278,6
Unión Europea	49,2	-134,7	-43,7	-336,4	119,8	-14,8	-316,7	-105,5	-287,8	121,2	69,7	-521,2	557,4	-221,2	-186,5	-354,9	1.785,3	2.096,3	1.678,0	982,5	-1.738,5
Principales																					
Estados Unidos	-816,2	-360,3	-804,8	-344,2	1.895,0	2.879,0	1.336,7	1.384,2	1.782,3	1.816,1	2.815,8	3.115,6	2.327,8	3.315,3	3.856,9	6.821,9	8.991,0	8.244,0	2.777,6	-3.303,6	-4.613,0
Venezuela	-366,8	-478,3	-522,6	-99,7	102,3	407,0	994,8	386,6	7,7	596,2	934,5	1.263,4	3.906,0	4.951,1	3.521,6	1.131,5	1.190,9	2.053,4	1.846,1	1.567,1	780,5
Perú	449,0	495,5	392,1	228,0	254,8	235,0	127,2	200,9	211,5	301,3	378,2	194,2	220,1	154,7	191,6	376,7	334,6	688,9	436,2	15,3	199,4
Chile	-44,2	-10,1	-35,9	-44,4	-50,4	-43,5	-70,6	-78,8	-86,2	-69,5	-41,6	-217,9	-245,6	189,6	78,0	368,4	1.358,5	1.283,6	726,1	116,0	-3,4
Ecuador	163,8	114,4	171,4	284,7	88,1	164,3	407,3	475,9	385,2	619,4	812,9	559,7	563,6	712,7	582,7	992,8	867,6	846,8	1.119,3	991,8	621,9
Japón	-802,0	-549,9	-522,7	-658,8	-252,8	-281,3	-344,4	-384,8	-404,3	-342,8	-324,6	-550,0	-740,5	-700,0	-444,2	-575,9	-831,7	-1.224,7	-1.011,5	-1.018,8	-597,6
Alemania	17,3	-135,1	6,7	-60,3	13,4	-28,9	-88,7	-153,3	-326,2	-375,2	-394,4	75,0	-594,0	-851,5	-919,6	-1.298,5	-1.646,7	-1.783,7	-1.339,4	-1.815,7	-1.590,5
México	-379,7	-386,4	-434,2	-457,5	-234,7	-286,4	-294,0	-331,5	-351,4	-469,8	-1.072,4	-1.615,7	-2.451,8	-2.369,3	-1.663,4	-3.055,9	-5.144,2	-5.398,9	-4.436,0	-4.176,8	-2.618,4
Canadá	-337,9	-348,1	-272,1	-333,9	-113,2	-112,1	-159,7	-82,5	-154,6	-182,5	-46,7	-174,4	-317,8	-398,5	-240,2	-220,2	-273,4	-599,5	-542,4	-416,9	-349,4
Brasil	-313,4	-281,5	-345,2	-339,6	-230,8	-190,4	-370,9	-487,4	-622,9	-750,0	-1.131,1	-1.572,4	-1.778,9	-1.537,1	-1.459,7	-1.254,7	-1.322,4	-1.428,6	-866,7	-742,2	-702,9
China	-58,7	-107,0	-150,5	-193,2	-187,4	-289,9	-407,2	-453,4	-546,1	-820,0	-1.226,2	-1.558,5	-2.236,6	-3.725,4	-2.529,5	-3.275,4	-5.676,5	-5.859,8	-4.739,4	-5.397,5	-6.712,9
Resto de países	-262,6	-97,3	-302,4	-883,5	341,7	-292,4	-797,4	-397,6	207,8	816,4	686,9	337,8	523,4	732,0	690,9	1.548,7	7.510,7	7.201,5	8.233,5	7.888,1	1.078,1

1/La suma de los parciales no es equivalente al total de la balanza comercial. 'Fuente : DIAN, DANE. Cálculos: DANE

Nota: La balanza para la Unión Europea corresponde a los 28 países integrantes actualmente. Se incorporan desde la información de 1995 con el fin de garantizar la comparabilidad de las series estadísticas.

Disponible en http://www.dane.gov.co/index.php/comercio-y-servicios/comercio-exterior/balanza-comercial

Tabla 13. Balanza comercial anual colombiana

DANE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

Colombia, balanza comercial anual de 1980 - 2015p*

Millones de dólares FOB

Años	Exportaciones	Importaciones	Balanza
1980	3.945	4.152	-207
1981	2.956	4.641	-1.684
1982	3.095	4.906	-1.811
1983	3.081	4.478	-1.397
1984	3.483	4.054	-571
1985	3.552	3.714	-162
1986	5.108	3.446	1.662
1987	5.024	3.810	1.214
1988	5.026	4.535	491
1989	5.739	4.579	1.160
1990	6.765	5.149	1.616
1991	7.244	4.569	2.676
1992	7.065	6.145	920
1993	7.123	9.089	-1.965
1994	8.538	11.094	-2.556
1995	10.201	12.952	-2.751
1996	10.648	12.792	-2.144
1997	11.549	14.369	-2.820
1998	10.866	13.768	-2.902
1999	11.617	9.991	1.626
2000	13.158	10.998	2.160
2001	12.330	11.997	333
2002	11.975	11.897	78
2003	13.129	13.026	103
2004	16.788	15.649	1.140
2005	21.190	19.799	1.392
2006	24.391	24.534	-143
2007	29.991	30.816	-824
2008	37.626	37.152	473
2009	32.846	31.181	1.665
2010	39.713	38.154	1.559
2011	56.915	51.556	5.358
2012	60.125	56.102	4.023
2013	58.824	56.620	2.203
2014	54.795	61.088	-6.293
2015*	33.117	47.625	-14.508

Disponible en *http://www.dane.gov.co/index.php/comercio-y-servicios/comercio-exterior/balanza-comercial.* **(**Dian, Dane. Cálculos: Dane provisional) * Corresponde hasta el mes de noviembre.

Según el Fondo Monetario Internacional, Colombia ha tenido un crecimiento vigoroso en los últimos años, uno de los más dinámicos de América Latina, para lo cual, el Directorio Ejecutivo del FMI (2015), concluyó en la Consulta del *Artículo IV* con Colombia en mayo de 2015 lo siguiente:

a. El marco creíble de política fiscal y de metas de inflación ha respaldado la acertada gestión de la política macroeconómica, que sirvió de base para una sólida evolución económica a lo largo de la última década.

b. Los indicadores sociales han mejorado constantemente durante este período.

c. La deuda pública permaneció en niveles bajos.

d. El saldo de reservas internacionales de Colombia se afianzó.

e. Y el acuerdo en el marco de la Línea de Crédito Flexible proporcionó una defensa contra un nivel elevado de riesgos extremos provenientes del exterior.

f. Las autoridades continuaron reforzando el marco de la política fiscal y la red de protección social.

g. El PIB real creció 4,6% en 2014.

h. El desempleo disminuyó a un promedio de alrededor de 9% durante el año.

i. Dado que la inflación empezó a aumentar hacia el punto medio de la banda fijada como meta (de 2 a 4%), y en vista de que la brecha del producto era levemente positiva, el banco central elevó la tasa de política monetaria 125 puntos básicos, a 4,5%, entre mayo y agosto.

j. En el segundo semestre de 2014, los precios mundiales del petróleo sufrieron una reducción drástica de aproximadamente 40% y el peso se depreció, especialmente en el cuarto trimestre.

k. El saldo fiscal del gobierno central no registró variaciones significativas con respecto a 2013 y cumplió la meta de balance estructural, si bien el déficit fiscal total aumentó levemente.

l. El déficit del sector público consolidado aumentó a 1,6% del PIB, situando la deuda pública en alrededor de 39% del PIB.

m. El déficit en cuenta corriente aumentó a 5,2% en 2014, pero las entradas de capital fueron dinámicas. Las cuantiosas entradas de inversión extranjera directa y flujos de cartera compensaron con creces el déficit en cuenta corriente, y las reservas internacionales brutas ascendieron a cerca de 47.000 millones al final del ejercicio, nivel que parece adecuado para fines precautorios pero que quizá sea insuficiente para enfrentar riesgos extremos.

n. Se proyecta que el déficit en cuenta corriente aumentará en 2015 debido al descenso de los precios del petróleo, pero se reducirá gradualmente en el mediano plazo gracias a la leve recuperación de los precios del petróleo y al crecimiento económico en los socios comerciales de Colombia, en especial Estados Unidos. Por otro lado, la marcada depreciación del peso debería ayudar a contener las importaciones y a estimular las exportaciones no tradicionales.

o. El sistema bancario y el sector empresarial han preservado su buena salud financiera. Los indicadores de solidez financiera han sido firmes y la exposición del sistema financiero al sector petrolero es muy reducida.

p. El crecimiento del crédito al sector privado fue vigoroso, situándose en 14,7% en 2014 (variación nominal anual), y el crecimiento de los precios de la vivienda se ha desacelerado.

q. La rentabilidad de las empresas fue sólida, y la liquidez siguió siendo adecuada. La deuda de las empresas y los hogares aumentó en 2014, pero sigue siendo moderada en comparación con niveles internacionales, y el nivel de apalancamiento está dentro de las normas históricas.

r. Se prevé que el crecimiento se desacelerará a 3,4% en 2015 en vista de las perspectivas menos favorables para la inversión, en especial la relacionada con el petróleo, y para el consumo privado.

s. La inflación subió a 4,6% en marzo, debido a un shock de oferta de productos agrícolas provocado por fenómenos meteorológicos y a un cierto traspaso de la depreciación del tipo de cambio, pero se prevé que disminuirá a 3,6%, (variación anual) , para finales de diciembre, al tiempo que las expectativas inflacionarias permanecerán ancladas dentro de la banda fijada como meta.

t. En respuesta a las menores utilidades de las empresas y a una postergación parcial de los dividendos de la empresa petrolera estatal, el gobierno central anunció una reducción del gasto de 0,7% del PIB en 2015, que también afectará el crecimiento. Sin embargo, el impacto del shock del petróleo en el presupuesto y en el crecimiento económico se verá atenuado por la fuerte depreciación del peso (20% frente al dólar de EE.UU. desde mediados de 2014), así como por el funcionamiento de la regla fiscal, que permite un ajuste más suave frente a la reducción permanente de la riqueza.

u. Se prevé que el crecimiento aumentará gradualmente hacia su nivel potencial (alrededor de 4.25%) hacia el mediano plazo, con el apoyo del programa de infraestructura del gobierno basado en Asociaciones Público-Privadas y la recuperación gradual de los

precios del petróleo y la demanda externa. No obstante, hay riesgos a la baja, como el aumento de las tasas de interés y la volatilidad financiera, un período prolongado de crecimiento más lento en las economías avanzadas y emergentes, tensiones económicas o políticas en los países vecinos y demoras en la ejecución del programa de infraestructura.

4.2 Oportunidades para el Comercio Exterior

Uno de los más importantes elementos dentro del crecimiento del PIB en Colombia es el fortalecimiento de su sector externo, que se ha encaminado a tomar el protagonismo necesario para mostrar al mundo la potencia económica que tiene Colombia; por esto es preciso establecer las implicaciones que traería consigo la construcción del puerto para el comercio exterior y cómo se reflejaría esta situación en el PIB del país.

Ahora es necesario analizar los aspectos de la promoción comercial de Colombia como destino de la inversión extranjera directa, de la inversión colombiana en el exterior, del turismo internacional, de la exportación de bienes no tradicionales, servicios colombianos y el mejoramiento de la imagen del país en el exterior , indicadores que permiten tener más ventajas con relación a otros países para mejorar el comercio exterior; algunos de estos indicadores se pueden referenciar en los siguientes aspectos:

4.2.1 Colombia tienen un entorno macroeconómico favorable

Con relación a algunas de las mejores economías del mundo, Colombia tiene de acuerdo con la proyección del FMI para 2016, con relación al PIB una paridad de poder adquisitivo de 703

miles de millones y un PIB per cápita duplicado desde el año 2000, de 6.621 a 13.430 millones de dólares en 2014 (Procolombia, 2015).

Colombia registró en 2014 una de las tasas de crecimiento más altas entre los países de América Latina. Igualmente, registró el nivel más bajo de desempleo en los últimos 15 años, (Procolombia, 2015).

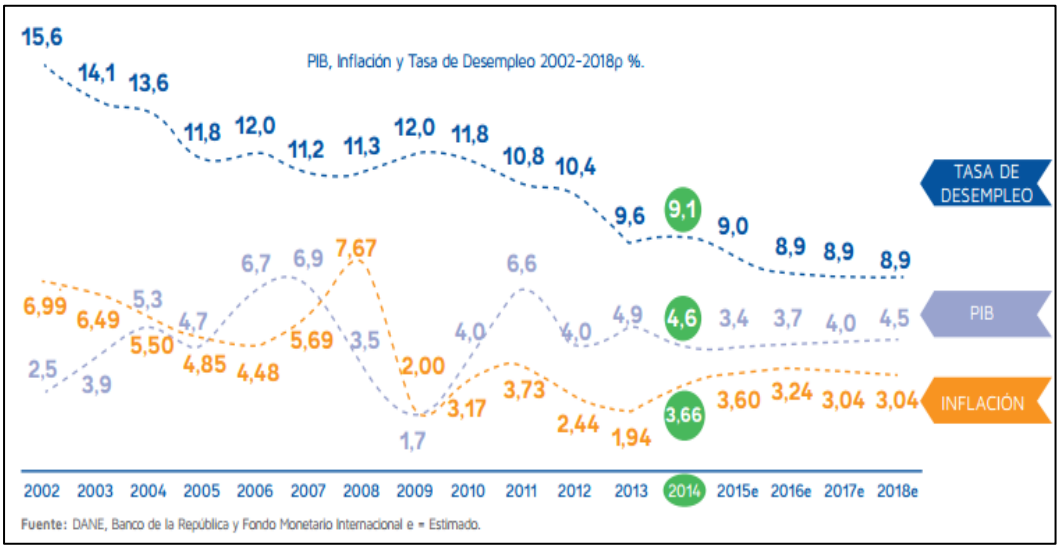


Gráfico 5. Entorno macroeconómico favorable, (2015) Disponible en http://www.inviertaencolombia.com.co/images/Adjuntos/Brochure_inversion_en_Colombia.pdf

Estos indicadores económicos muestran que las proyecciones para buscar mejorar la situación económica del país son favorables y mejorarán en el futuro a largo plazo, en proyectos de gran envergadura que impulsen el comercio exterior y mejoren la tasa de desempleo y la inflación.

4.2.1.1 Mercado interno

En Colombia la demanda de productos es alta y esto se da inicialmente con el consumo de los hogares, lo que provoca el aumento de demanda por los bienes de consumo, esta demanda impulsa el comercio exterior, gracias a su mercado interno próspero.

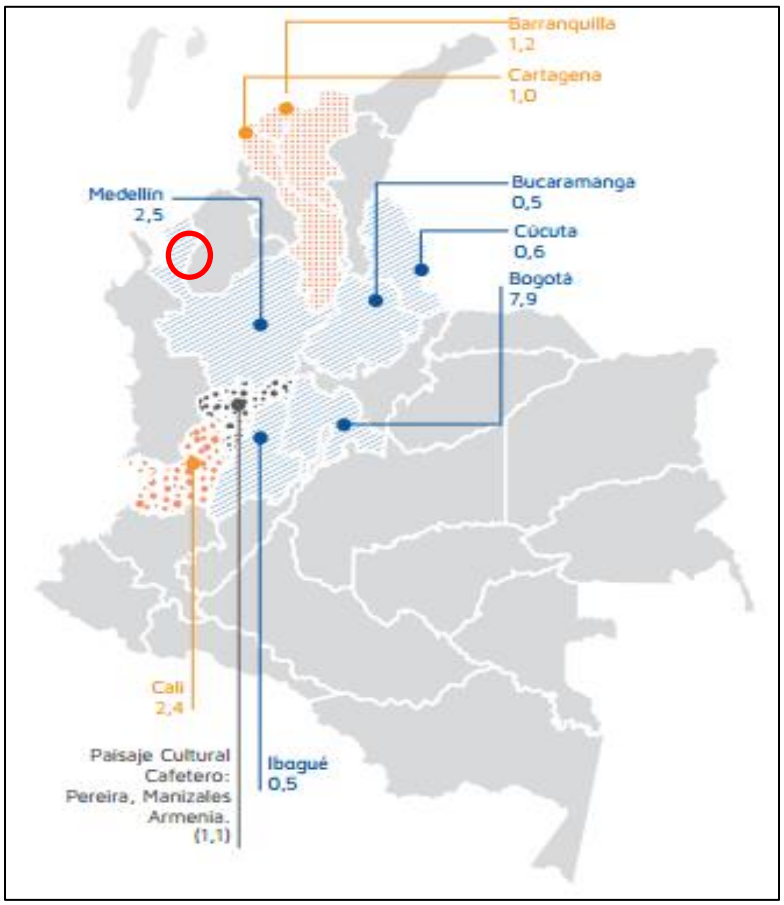
El Gobierno Nacional desde el año 2011, por intermedio del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en alianza con Propaís, emplea la estrategia "Compre Colombiano", orientada a promover el Mercado Interno, con la participación de las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipyme) que poseen capacidad de expandirse en el mercado nacional y con posibilidad para proyectarse al mercado de exportación (ABC compre-colombiano.pdf), 2016).

En la última década, la pobreza disminuyó 18 puntos porcentuales alcanzando una tasa de 28%. Al mismo tiempo, la clase media aumentó de 16,8% a 31%. Se espera que en 2020 la clase media abarque el 37% de la población y el 46% en 2025 [...] Colombia está dentro de los treinta (30) países más poblados del mundo y tiene la segunda población hispanoparlante más numerosa (48 millones) (Procolombia, 2015).

4.2.1.2 Polos de desarrollo

Como se observa en otros países, Colombia posee áreas metropolitanas/ciudades (9), con más de 500.000 habitantes, las cuales suman 17.8 millones de habitantes (Procolombia, 2015).

Dentro de estas ciudades se encuentra Medellín, una de las más industrializadas, cercana a la capital del país y con acceso al mar, específicamente, Bahía Colombia, lugar favorable para un desarrollo portuario importante.



Mapa 4. Múltiples polos de desarrollo (2015)
Disponible en http://www.inviertaencolombia.com.co/images/Adjuntos/Brochure_inversion_en_Colombia.pdf

4.2.1.3 País amigable para hacer negocios

De acuerdo con el Banco Mundial, Colombia como país amigable para hacer negocio fue clasificado en el puesto 52 para el año 2015 y el puesto 54 para el año 2016, de 189 economías, como se ve en su perfil mundial (Banco mundial, 2016).

Tabla 14. Perfil Doing Business Colombia. Clasificación: Distancia a la Frontera

TEMA	CLASIFICACION 2016	CLASIFICACION 2015
Apertura de una Empresa	84	79
Manejo de Permisos de construcción	38	38
Obtención de Electricidad	69	65
Registro de Propiedades	54	53
Obtención de Crédito	2	2
Protección de los Inversionistas minoritarios	14	12
Pago de Impuestos	136	150
Comercio Transfronterizos	110	111
Cumplimiento de contratos	180	180

Disponible en http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/colombia/#

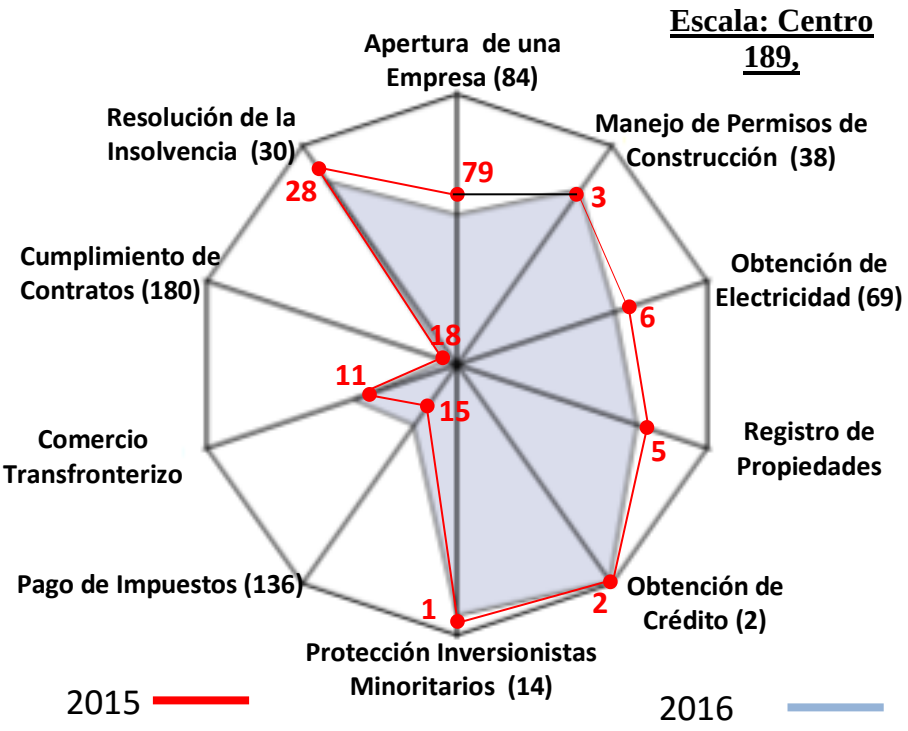


Gráfico 6. Ambiente de Negocios en Colombia (2016)
Disponible y modificado en http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/colombia/~/media/giawb/doing%20business/documents/profiles/country/COL.pdf

Para el caso del perfil de Colombia, de acuerdo con Doing Business Report (2016), los temas que facilitan hacer negocios en Colombia, se pueden resumir como en adelante se describe.

- **Apertura de una empresa.** Colombia facilitó el proceso de apertura de un negocio, en lo que tiene que ver con la reducción del número de días que se registra en el Sistema de Seguridad Social, redujo los costos asociados con el inicio de un negocio, porque ya no requiere el pago por adelantado de la tasa de licencia comercial y elimino la obligación de comprar y registrar los libros de contabilidad en el momento de la incorporación.

- **Manejo de Permisos de Construcción.** Colombia alivió los permisos de construcción mediante la mejora de la verificación electrónica de los certificados de pre construcción.

- **Obtención de Electricidad.** Colombia hizo fácil conseguir la electricidad mediante la compra de las conexiones de electricidad y mejorando la eficiencia del proceso interno de la utilidad.

- **Registro de Propiedades.** Colombia hizo fácil el registro de propiedades, eliminando la necesidad de un registro provisional.

- **Obtención del Crédito.** Colombia mejoró el acceso al crédito mediante la adopción de un nuevo régimen de las operaciones garantizadas que establece un sistema de transacciones que aseguran funcionalidad y un registro de garantías basado en la notificación centralizada. La ley amplía la gama de activos que pueden utilizarse como garantía, permite una descripción general de los activos dados en garantía, establece orden de

prelación claro dentro de la quiebra de los acreedores garantizados, establece bases para el alivio de la suspensión de las medidas de ejecución por los acreedores garantizados durante la reorganización procedimientos y permite la ejecución fuera de la corte de la garantía.

- **Protección Inversionistas Minoritarios**. Colombia protege a los inversionistas, controlando los índices de transparencia, la responsabilidad de los directores en la contratación, verificando la capacidad de los accionistas para enjuiciar a los directivos y ejecutivos por mala conducta y la fortaleza de la estructura de la gobernanza corporativa.

- **Pago de impuestos**. Colombia alivió la carga administrativa de pago de impuestos para empresas mediante el establecimiento de presentación electrónica obligatoria y pago para algunos de los principales impuestos (2012). Introdujo un nuevo impuesto sobre los beneficios (CREE, impuesto de la equidad) y redujo la tasa de impuesto de sociedades y los impuestos sobre la nómina (2015). Hizo el pago de impuestos menos costosa para las empresas, reduciendo la tasa de impuesto sobre la nómina y la introducción de excepciones para contribuciones en atención médica, pagados por los empleadores (2016).

- **Comercio Transfronterizo**. Colombia utiliza los procedimientos específicos predefinidos para el comercio internacional en el modo de transporte más utilizado, evitando los requisitos de documentación excesivos, procedimientos aduaneros gravosos, puertos ineficientes, operaciones e infraestructura inadecuada; todo esto con el fin de manejar las variables de tiempo y costos empleado en sus fronteras. La clasificación de las economías en la facilidad del comercio transfronterizo está determinada por la determinación de su

distancia a la frontera. Estos resultados son el promedio simple de la distancia a la frontera, determinación de los tiempos y costos de cumplimiento documental y el cumplimiento de requisitos de frontera para exportar e importar.

- **Cumplimiento de contratos**. Colombia hace cumplir los contratos, mediante la simplificación y la aceleración de los procedimientos de disputas comerciales (2014).

- **Resolución de la Insolvencia**. Un bien balanceado sistema de bancarrota distingue las empresas que están en dificultades financieras, pero económicamente viable de las empresas ineficientes que deben ser liquidadas. Sin embargo, en algunos sistemas de insolvencia incluso las empresas viables son liquidados. Esto está empezando a cambiar. Muchas de las recientes reformas de las leyes de quiebra tienen sido destinadas a ayudar a la supervivencia viable de las empresas. Colombia modificó las regulaciones que rigen la insolvencia, usa procedimientos para simplificar y reducir su tiempo y el costo.

4.2.1.4 Infraestructura tecnológica

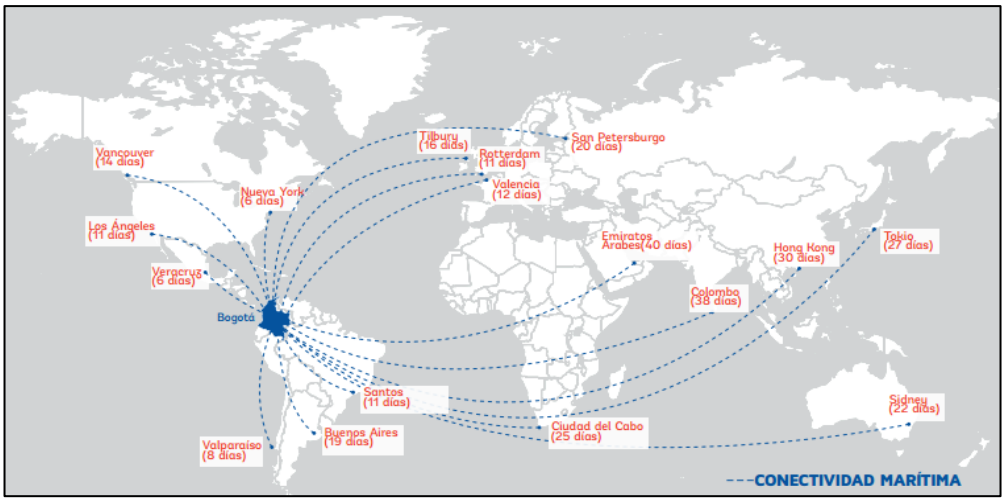
De acuerdo con ProColombia.co (2016), Colombia está conectado con el mundo a través de 9 cables submarinos, con 8 entradas por el Atlántico y una por el Pacífico. Esto se traduce en una posible reducción en los costos de transmisión de datos, mayor disponibilidad de conexión, velocidad y redundancia de datos. Al finalizar 2014, existen 55.330.727 abonados a telefonía móvil, alcanzando una penetración de 116,1%. Entre 2011 y 2014, los abonados a telefonía celular crecieron 19,7%.

4.2.1.5 País cada vez más conectado a internet

En los últimos 3 años, los suscriptores a internet han crecido a una tasa compuesta de 20%. Cerca de 2 millones de personas de estratos 1 y 2 reciben subsidios de internet y pueden acceder al servicio desde $6.400 pesos colombianos mensuales (ProColombia.co, 2016).

4.2.1.6 Conectividad Marítima

Desde los puertos colombianos, conectan más de 3.700 rutas marítimas de exportación en servicio regular, directas y con conexión, ofrecidas por más de 34 navieras con destino a más de 670 puertos en el mundo. En 2014, por vía marítima, Colombia movilizó por sus zonas portuarias más de 184 millones de toneladas de carga y recibió alrededor de 61 mil buques en las costas Atlántica y Pacífica, alcanzando los 2 millones de contenedores al año (ProColombia.co, 2016).



Mapa 4. Conexiones Marítimas, tiempos de Tránsito. ProColombia (2016) Brochure Invierta en Colombia (http://www.inviertaencolombia.com.co/images/Adjuntos/Brochure_inversion_en_Colombia.pdf)

4.2.1.7 Integración Internacional

Actualmente, Colombia tiene 13 acuerdos comerciales vigentes, 5 suscritos y tres en negociación (ProColombia.co, 2016).

Los 13 acuerdos comerciales vigentes de Colombia que incluyen a más de 45 países permiten que Colombia tenga ventajas arancelarias para exportar a dichos países con tasas altamente competitivas, además de ventajas logísticas (ProColombia.co, 2016).

Tabla 15. Acuerdos Comerciales de Colombia

VIGENTES	SUSCRITOS	NEGOCIACION
CAN	Corea del Sur	Japón
Canadá	Costa Rica	Tisa (Trade in Services Agreement)
Chile	Israel	Turquía
México	Panamá	
AELC (Suiza, Liechtenstein, Noruega e Islandia).	Alianza del Pacífico.	
Mercosur		
Triángulo del Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras).		
USA		
UE		
Venezuela		
CARICOM		
Cuba		
Nicaragua		

Disponible en: http://www.inviertaencolombia.com.co/images/Adjuntos/Brochure_inversion_en_Colombia.pdf

4.2.1.8 Zonas francas

De acuerdo con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de Colombia: “Las zonas francas son áreas geográficas delimitadas del territorio nacional, en donde se desarrollan actividades industriales de bienes y de servicios o actividades comerciales, bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior” (Mincit, 2016).

Las mercancías ingresadas en estas zonas se consideran fuera del territorio aduanero nacional para efectos de los impuestos a las importaciones y a las exportaciones (Caicedo, 2016).

Teniendo en cuenta que el objetivo de las zonas francas es:

> Ser instrumento para la creación de empleo y para la captación de nuevas inversiones de capital.
> Ser un polo de desarrollo que promueva la competitividad en las regiones donde se establezca.
> Desarrollar procesos industriales altamente productivos y competitivos, bajo Z F.
> Los conceptos de seguridad, transparencia, tecnología, producción limpia, y buenas prácticas empresariales.
> Promover la generación de economías de escala.
> Simplificar los procedimientos del Comercio de Bienes y Servicios, para facilitar su venta (Caicedo, 2016).

Y que las zonas francas en Colombia entregan beneficios a aquellos proyectos de producción de bienes o prestación de servicios que se instalen en ellas, como son:

> Tarifa de impuesto de renta de 15%*.
> No se causan ni pagan tributos aduaneros (IVA y ARANCEL), para mercancías que se introduzcan a la zona franca desde el exterior.
> Exención de IVA para materias primas, insumos y bienes terminados adquiridos en el territorio aduanero nacional.

> Las exportaciones que se realicen desde Zona Franca a terceros países son susceptibles de beneficiarse de los acuerdos comerciales internacionales celebrados por Colombia.
> Posibilidad de realizar procesamientos parciales por fuera de la Zona Franca hasta por 9 meses.
> Posibilidad de vender al territorio nacional los servicios o bienes sin cuotas ni restricciones, previa nacionalización de la mercancía y pago de los tributos aduaneros correspondientes (ProColombia.co, 2016).

Para el caso de la zona de Urabá, al estar clasificada como zona de régimen aduanero especial, las operaciones de importación que se realicen a estas zona se presentarán en una declaración de Importación Simplificada bajo la modalidad de franquicia y no requerirán de registro o licencia de importación, ni de ningún otro visado, autorización o certificación, facilitando la inversión que se haga en esta zona portuaria.

Por esta razón, se plantea un análisis sustentado en el desarrollo del trabajo, que muestra en una matriz de riesgos, las ventajas operativas que tiene el puerto a desarrollar en Urabá por sus condiciones especiales de lugar y área escogida, la cual solo tiene relevancia en cuanto al personal que opere el puerto, ya que la mano de obra calificada no está disponible pero con el tiempo se mejora este aspecto, lo otro es el mantenimiento del canal de acceso que no requiere mayores inversiones, por otro lado las bandas delincuenciales que tienen influencia si pueden afectar el buen desarrollo de la operación portuaria ya sea efectuando extorsiones o incluso secuestros al personal dirigente del puerto y en cuanto a las líneas de comunicación terrestres tiene una amenaza al contar con carretera de una sola calzada en el tramo Turbo – El Tigre y Turbo – Montería.

ANÁLISIS DE RIESGOS

	ASPECTOS CONCURRENTES	ALTO	MEDIO	BAJO
1	Canal de acceso al puerto – Calado			X
2	Condiciones meteomarinas		X	
3	Conexión con líneas de comunicación marítimas			X
4	Calidad de la Infraestructura		X	
5	Conexión Intermodal		X	
6	Consecución y recepción de carga		X	
7	Personal capacitado para efectuar maniobras portuarias y marítimas		X	
8	Eficiencia aduanera			X
9	Seguridad cadena de suministros y conexión terrestre		X	
10	Personal capacitado para efectuar maniobras portuarias y marítimas			X
11	Código Internacional Para La Protección De Los Buques y De Las Instalaciones Portuarias ISPS			X
12	La competitividad de transporte internacional de carga	X		
13	Bandas delincuenciales		X	

Elaboración propia de acuerdo con documentación consultada

El análisis de los riesgos para operación de un puerto multipropósito de aguas profundas en Bahía Colombia es bajo, en los indicadores que pueden darle la eficiencia portuaria al iniciar labores y que pueden ser solucionados a medida que el puerto se desarrolle y obtenga su nivel de competividad requerido, esto implica el acompañamiento del Estado y mantener la política para mejorar la infraestructura portuaria de esta zona.

CONCLUSIONES

Colombia es un país afortunado, con una posición geográfica estratégica, que le da una condición de país marítimo al tener territorios marítimos en los océanos Atlántico y Pacífico, grandes ventajas al estar ubicado al lado del canal de Panamá, zona focal que permite por la confluencia de buques, tener puertos multipropósitos y/o especializados para el comercio exterior.

De la misma manera y teniendo en cuenta que el desarrollo del país va ligado a aspectos como la economía nacional, comercio exterior y el PIB, es necesario destacar la intención del Consejo Nacional de Política Económica y Social, en su documento (Conpes 3744) de fecha 15 de abril del 2013, titulado "Política Portuaria para un país más moderno", donde como antecedente importante de la *Ley 1 de 1991*-"Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones"; se observa la preocupación de la nación por la conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias. De igual manera, el plan de expansión portuaria promulgado en el documento Conpes 3611 de 2009, el cual estableció la necesidad de ampliar la capacidad portuaria a la luz del creciente comercio exterior que se proyectaba en el país (Conpes 3744, 2013). Esta política busca que el comercio exterior colombiano se fortalezca y crezca, ya que las exportaciones e importaciones colombianas se mueven casi que en su totalidad por vía marítima.

Los actuales puertos colombianos de la costa norte de Colombia, en el análisis hecho en el primer capítulo, en común muestran que tienen problemas para mantener una batimetría favorable, la cual requiere un plan de dragados periódicos, teniendo en cuenta la sedimentación

que reciben y lograr tener acceso a sus puertos de buques de gran calado tipo Newpanamax y Suexmax o los nuevos buques que se desarrollen en el futuro. O sea que el tener un puerto de aguas profundas permite tener puertos más competitivos y preferidos para movilizar carga.

Este aspecto es importante porque un buque con mayor capacidad de carga le ahorra dinero a los exportadores y por ende a los importadores al no tener que recibir varios buques de menor capacidad, de la misma manera las agencias marítimas prefieren enviar sus barcos a puertos con gran capacidad que sean un HUB que haga transferencias de carga a otros países.

Otra desventaja para el comercio exterior que se presenta en los actuales puertos de la costa norte, son los tiempos de movilización de carga hacia las ciudades del interior del país, que por poner un ejemplo, mover carga desde el norte de Colombia hacia Medellín tiene un promedio de 12 horas y hacia Bogotá 17 horas, esto sin tener en cuenta el costo por flete, peajes y combustibles requeridos.

En lo que respecta a la construcción de un puerto multipropósito, continental, de aguas profundas en Bahía Colombia, podemos concluir lo siguiente: esa área tiene una posición más estratégica que los otros puertos de la costa norte de Colombia, al estar colindando con el canal de Panamá y al quedar ubicado más cerca al futuro Canal Interoceánico que se construiría en Nicaragua por parte del Gobierno chino.

Se destaca la batimetría de aguas profundas que manejaría para recibir buques de gran calado y que no restringirían a este puerto en ningún momento. Las zonas aledañas al futuro

puerto tienen buena extensión de terreno para crear plataformas logísticas (zonas Francas) de gran tamaño y capacidades para el manejo de carga.

El Puerto Continental en el área de Urabá, para el solo caso del banano que se exporta, permitiría que el cargue se hiciera en forma ágil y segura, evitando los trasbordos por barcazas impulsadas por remolcadores, hacia las áreas de fondeo, los cuales cuando hay mal tiempo son maniobras riesgosas.

Al puerto se le construiría una red terrestre de acceso, la cual estará conectada al interior del país, que por análisis realizados se lograría disminuir el costo del flete por emplear menos tiempo de transporte a las ciudades industriales y lo más importante sería que los tiempos para movilización de carga desde la zona de Urabá para Medellín serían de solo 4 horas y 10 horas para el caso de Bogotá, esto se da por el esfuerzo del gobierno en los proyectos que se están desarrollando en la red vial terrestre.

El Puerto Continental permitiría que el puerto sea multipropósito y por la ventaja del punto anterior, las agencias marítimas buscarían que los barcos que tiene ruta a los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa marta, prefieran descargar en este puerto.

Como contribución a la Política de Seguridad y Defensa del país, el puerto le sirve por su posición estratégica al cumplimiento de los intereses nacionales en la seguridad de sus fronteras.

El Proyecto de construcción de esta zona portuaria, permitirá que se desarrolle el área y mejore las condiciones de vida de los habitantes, generando empleo, evitando que aumente la inflación y mejore el PIB.

Colombia tiene un ambiente macroeconómico favorable para el comercio exterior, con proyección de una tasa de desempleo hasta el 2018 de 8.9, un valor del PIB en promedio de 3.8 y una inflación en promedio de 3.0. Su mercado interno es favorable, pujante lo cual está impulsando el comercio exterior.

De acuerdo con el Banco Mundial, Colombia como país amigable para hacer negocio fue clasificado en el puesto 52 para el año 2015 y el puesto 54 para el año 2016, de 189 economías, lo que facilita que para un proyecto portuario de gran envergadura se presenten grandes inversionistas.

Finalmente, Colombia cuenta con una gran conectividad marítima, la cual conecta más de 3.700 rutas marítimas de exportación en servicio regular, directas y con conexión, ofrecidas por más de 34 navieras con destino a más de 670 puertos en el mundo y esto facilita su integración internacional con los acuerdos comerciales firmados que abarcan 45 países y que le dan los motivos suficientes para llevar a cabo la construcción de un Puerto Continental, Multipropósito, de aguas profundas, en bahía Colombia, para el desarrollo de la economía y el comercio internacional.

Bibliografía

(s.f.).

(FMI), F. m. (17 de 04 de 2015). *El Directorio Ejecutivo del FMI concluye la Consulta del Artículo IV con colombia.* Obtenido de El Directorio Ejecutivo del FMI concluye la Consulta del Artículo IV con colombia.: http://www.imf.org/external/spanish/np/sec/pr/2015/pr15236s.htm

Barranquilla, P. d. (17 de 04 de 2015). *Sociedad Portuaria.* Obtenido de Sociedad Portuaria: http://www.puertodebarranquilla.com/?p=3179.

BID. (17 de 04 de 2015). *Red vial Departamento de Antioquia.* Obtenido de Red vial Departamento de Antioquia.: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=860990

Ceniza, S. p. (17 de 04 de 2015). *Superpuerto.* Obtenido de Superpuerto: http://www.spbc.com.co/#!prettyPhoto

central, Z. f. (17 de 04 de 2015). *Capacidad logística y porturaria.* Obtenido de Capacidad logística y porturaria.: http://www.zonafrancapc.co/ventajas.php?la=es.

Colombia, P. (17 de 04 de 2009). *Conectividad de colombia.* Obtenido de Conectividad de colombia.: http://www.inviertaencolombia.com.co/Adjuntos/113_Conectividad%20de%20Colombia.pdf.

comercio, M. I. (17 de 04 de 2015). *El puerto de Barranquilla.* Obtenido de El puerto de Barranquilla.: http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones.php?id=13006.

Comercio., M. I. (17 de 04 de 2015). *Tratado de libre comercio (TLC) o acuerdo de promoción comercial (TPA) con los Estados Unidos de Norteamérica, Ley 1143 2007.* Obtenido de Tratado de libre comercio (TLC) o acuerdo de promoción comercial (TPA) con los Estados Unidos de Norteamérica, Ley 1143 2007.: www.tlc.gov.co/descargar.php?id=59213.

Comprecolombiano. (17 de 04 de 2015). *Ministerio de Industria y comercio (minCIT).* Obtenido de Ministerio de Industria y comercio (minCIT): http://www.yocomprocolombiano.com/wp-content-uploads/2014/03/abc-compre-colombiano.pdf

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2009). CONPES 3611. En C. N. Social, *CONPES 3611.* Bogotá: Consejo Nacional de Política Económica y Social.

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2013). CONPES 3733. En C. N. Social, *CONPES 3733.* Bogotá: Consejo Nacional de Política Económica y Social.

Corpmagdalena. (2014). Informe de restauración del Canal del dique. En Corpmagdalena, *Informe de restauración del Canal del dique* (pág. 47). Magdalena: Corpmagdalena.

Cortéz, J. S. (2009). *El Comercio Marítimo y los Puertos. El caso Colombiano desde la perspectiva Global.* Libros en Red.

DANE. (2016). *INFORMACION DESEMPLEO.* BOGOTA.

Duque, G. (17 de 04 de 2013). *Notas sobre puertos profundos.* Obtenido de Notas sobre puertos profundos: http://www.bdigital.unal.edu.co/1670/1/puertos-colombia.pdf

Gimenez, M. (17 de 04 de 2014). *Puerto de singapur.* Obtenido de Puerto de singapur.: http://ingenieriaporelmundo.blogspot.de/2014/10/puerto-de-singapur.html

Gutiérrez Herrán, O. F. (2011). *Derecho Portuario Colombiano.* Bogotá: Universidad Javeriana.

hidrográficas, C. d. (17 de 04 de 2015). *Cabo Tiburon a punta arboletes.* Obtenido de Cabo Tiburon a punta arboletes: http://www.cioh.org.co/derrotero/index.php?option=com_content&view=article&id=79&Itemid=94

Inversionistas, C. d. (17 de 04 de 2015). *Puertos de la Región Caribe: Protagonista en la inversión Extranjera.* Obtenido de Puertos de la Región Caribe: Protagonista en la inversión Extranjera.: http://www.circulodeinversionistas.com/view-rss/item/83-region-caribe-protagonista-en-materia-de-inversion-extranjera

Joan Arques, B. A. (17 de 04 de 2014). *Joanalbertarques.* Obtenido de Joanalbertarques: https://joanlbertarques.wordpress.com/2014/04/17/puerto-de-shenzhen-república-popular-china/

Marítimo, R. S. (17 de 04 de 2014). *Los 10 mayores puertos del mundo en tráfico de contenedores.* Obtenido de Los 10 mayores puertos del mundo en tráfico de contenedores.: http://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-del-mundo-en-trafico-de-contenedores

Marítimo, S. (17 de 04 de 2014). *Los 10 mayores puertos del mundo en tráfico de contenerdores.* Obtenido de Los 10 mayores puertos del mundo en tráfico de contenerdores: http://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-del-mundo-en-trafico-de-contenedores

Mintransporte. (17 de 04 de 2013). *Autopistas para la prosperidad.* Obtenido de Autopistas para la prosperidad.: http://antioquia.gov.co/index.php/presentaci%C3%B3n-autopistas-para-la-prosperidad

Mintrasporte. (17 de 04 de 2015). *Gobierno Nacional firmó último contrato de Segunda Ola.* Obtenido de Gobierno Nacional firmó último contrato de Segunda Ola.: https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/gobierno_nacional_firm_ltimo_contrato_de_segunda_ola.

Mora, O. M. (2006). *El Puerto .* Bogotá: Urano.

Mundial, B. (17 de 04 de 2014). *Colombia: Panorama General.* Obtenido de Colombia: Panorama General.: http:/www.bancomundial.org/es/country/colombia/overview

Mundial, B. (17 de 04 de 2016). *Doing business: Facilidad para hacer negocios en Colombia.* Obtenido de Doing business: Facilidad para hacer negocios den Colombia: http://www.bancomundial.org/es/country/colombia/overview

Mundial, B. (s.f.). *Colombia.*

mundo, P. m. (17 de 04 de 2014). *Puerto de Shanghái.* Obtenido de Puerto de Shanghái: http://www.fierasdelaingenieria.com/los-puertos-mas-grandes-del-mundo/

Nacional, F. d. (17 de 04 de 2015). *Dragado para la profundización y ampliación del Canal de acceso a la bahía de Cartagena, sectores Bocachica y manzanillo- Cartagena, Bolibar.* Obtenido de Dragado para la profundización y ampliación del Canal de acceso a la bahía de Cartagena, secotres Bocachica y manzanillo- Cartagena, Bolibar: http://dragadocartagena.fdn.com.co/.

Parra, E. V. (2012). *Gestion de Puertos Marítimos y Fluviales.* Bogotá: Vergara Parra.

PNOEC. (2014). Política Nacional del océano y de los espacios costerios. En c. c. océano, *Política Nacional del océano y de los espacios costerios* (pág. 24). Bogotá: comisión colombiana del océano.

Portafolio. (17 de 04 de 2015). *Los puertos más importantes en colombia.* Obtenido de Los puertos más importantes en colombia.: http://www.portafolio.co/especiales/principales-puertos-colombia-2015.

Portafolio. (17 de 04 de 2015). *Tres consorcios compiten por la autopista al mar I.* Obtenido de Tres consorcios compiten por la autopista al mar I: http://www.portafolio.co/economia/autopista-al-mar-1-consorcios.

Portafolio.co. (2015). *Tres Consorcios compiten por la autopista al Mar.* bogota.

Proantioquia. (17 de 04 de 2015). *Aspectos generales.* Obtenido de aspectos generales: http://proantioquia.org.co/web/index.php/quienes-somos/departamento-de-antioquia.

Probarranquilla. (17 de 04 de 2015). *Agencia de inversión.* Obtenido de Agencia de inversión: http://www.probarranquilla.org/index.php?lang=es&opc=4&sel=2&subsel=3.

ProColombia. (17 de 04 de 2015). *Turismo, inviersión extranjera, exportaciones no mineras e imagen de Colombia.* Obtenido de Turismo, inviersión extranjera, exportaciones no mineras e imagen de Colombia: http://www.inviertaencolombia.com.co/images/Adjuntos/Brochure_inversion_en_Colombia.pdf

Ramirez, H. (17 de 04 de 2015). *Nuevo ferrocarrill de Antioquia, para estructurar un sistema ferreo en Colombia.* Obtenido de Nuevo ferrocarrill de Antioquia, para estructurar un sistema ferreo en Colombia: http://hugo-ramirez.blogspot.com/2015/06/nuevo-ferrocarril-de-antioquia.html

Rodriguez, E. (17 de 04 de 2013). *Los puertos mas grandes del mundo.* Obtenido de Los puertos mas grandes del mundo: http://www.fierasdelaingenieria.com/los-puertos-mas-grandes-del-mundo/

suministros, C. d. (17 de 04 de 2015). *Trafico de contenedores en el puerto de Honk Kong.* Obtenido de Trafico de contenedores en el puerto de Honk Kong.: http://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-trafico-de-contenedores-en-el-puerto-de-hong-kong-acumula-ocho-meses-de-descensos/

TIEMPO, E. (17 de 04 de 2015). *Los problemas sociales y la limitada expansión bloquean los puertos colombianos.* Obtenido de Los problemas sociales y la limitada expansión bloquean los puertos colombianos: http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1694110

Tirado, J. (17 de 04 de 2011). *El canal del Dique.* Obtenido de El canal del Dique: http://www.eluniversal.com.co/columna/el-canal-del-dique.

UNCTAD. (17 de 04 de 2012). *Informe de la secretaria de la conferancia de las naciones unidas sobre comercio y desarrollo, p.xiii.* Obtenido de Informe de la secretaria de la conferancia de las naciones unidas sobre comercio y desarrollo, p.xiii: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2012_es.pdf