

# EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA, DESAFIOS PARA LA GLOBALIZACIÓN

---

*Jeniffer A. Rincón Z.*



Especialización en Gerencia en Comercio  
Internacional  
Facultad de Ciencias Económicas  
**Universidad Militar Nueva Granada**  
**2014**

## ENSAYO

### EFICIENCIA PORTUARIA EN COLOMBIA, DESAFIOS PARA LA GLOBALIZACIÓN\*

Jeniffer A. Rincón Z.

#### RESUMEN

En el contexto contemporáneo de globalización económica, el nivel de eficiencia se ha convertido en uno de los factores más importantes para determinar el desarrollo económico de las economías, por ende los países se están volviendo cada vez más globalizadas y sus industrias se están enfrentando cada vez más a las presiones de la competitividad internacional. El objetivo de este ensayo es mostrar la importancia de la eficiencia de los puertos en Colombia, como factor clave para desarrollar ventajas competitivas y como eslabón vital dentro de la cadena de comercio global, con base en la revisión teórica y estadística de varios autores y organismos internacionales que han estudiado el tema. En Colombia, la eficiencia portuaria se ha convertido en una oportunidad para fomentar el crecimiento económico, la competitividad e integración de su economía a los mercados internacionales; sin embargo, las iniciativas para mejorar la eficiencia en los puertos de Colombia no han sido suficientes para confrontar los innumerables desafíos que surgen de los procesos de globalización económica en el sistema económico mundial.

**Palabras claves:** Globalización, Eficiencia portuaria, Cadena logística internacional, Competitividad, Crecimiento económico.

---

\* Ensayo elaborado como trabajo de grado para optar por el título de Especialización de Gerencia en Comercio Internacional de la Universidad Militar Nueva Granada.

## **ABSTRACT**

In the contemporary context of economic globalization, the level of efficiency has become one of the most important factors in determining the economic development of the economies, hence countries are becoming increasingly globalized and industries are facing constantly the pressures of international competitiveness. The aim of this paper is to show the importance of efficiency of ports in Colombia, as a key factor to develop competitive advantages and as a vital link in the chain of global trade, based on the theoretical and statistical review of several authors and agencies worldwide who have studied the topic. In Colombia, port efficiency has become an opportunity to promote economic growth, competitiveness and integration of their economies to international markets; however, efforts to improve efficiency in the ports of Colombia have been insufficient to confront the many challenges arising from economic globalization processes in the global economic system.

**Keywords:** Globalization, Port efficiency, International logistics chain, Competitiveness, Economic growth.

## **INTRODUCCIÓN**

La Globalización de la economía ha permitido una gran evolución del comercio internacional durante las últimas décadas fortaleciendo los cuatro pilares del comercio internacional: “el transporte, las telecomunicaciones, los procesos de liberación comercial, y la estandarización de normas y procedimientos en el ámbito internacional” (Chamorro y Moscoso, 2005: 2); dentro de esta dinámica de integración comercial, la eficiencia de los puertos ha jugado un papel trascendental para integrar de manera competitiva estos elementos en la cadena logística de valor. La eficiencia portuaria se considera como uno de los principales indicadores de desempeño logístico que muestran el rendimiento de la actividad portuaria dentro del comercio mundial, puesto que incide

directamente en el crecimiento económico y a su vez se ha convertido en la herramienta más poderosa para aumentar los flujos de comercio entre las economías, repercutiendo directamente en la productividad, la competitividad y el desarrollo económico de los países.

El objetivo del presente ensayo es examinar la eficiencia portuaria para el caso colombiano con base en la revisión teórica y estadística de varios autores y organismos internacionales, y así mostrar su importancia como factor importante para desarrollar ventajas competitivas y como eslabón vital en la cadena de comercio global. Para ello se revisaron las teorías sobre economía mundial de Braudel y Wallerstein, las teorías de eficiencia de Farrell, Bredau y Hawkins, estudios sobre eficiencia portuaria de Tongzon, Wang, Song y Cullinane; se tuvieron en cuenta estudios y bases de datos del Banco Mundial (BM), informes de la United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), el Departamento Nacional de Planeación de Colombia (DNP) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y finalmente, se tomaron como referencia estadística indicadores como el Doing Business, el Índice de desempeño logístico del Banco Mundial (BM), y datos estadísticos de Colombia, que sirvieron de base para exponer el estado actual de la economía colombiana frente al tema de la eficiencia portuaria y los desafíos que tiene frente a los procesos de globalización económica en el sistema económico mundial.

En el caso colombiano, los puertos se han convertido en un escenario clave para las operaciones de comercio exterior “ya que más del 80% de la carga de comercio internacional de Colombia pasa por las terminales marítimas del país” (Banco Mundial, 2013: 50); sin embargo, se evidenció que Colombia afronta muchos retos frente a los altos costos logísticos y tiempos de transacción reduciendo los niveles de eficiencia de las operaciones, principalmente en las actividades de comercio exterior que abarcan operaciones marítimas. Recientemente y gracias a las liberalizaciones y políticas de desarrollo recientes en el país, se han reducido significativamente las barreras con

respecto a infraestructura, transporte, aduanas, intermediarios y puertos; no obstante, el país se encuentra aún por debajo de los niveles de eficiencia necesarios para competir en el comercio mundial, y por ello se hace necesario conocer el panorama general y la situación actual de la eficiencia de los puertos colombianos dentro del contexto de globalización económica.

Con el fin de desarrollar el objetivo del ensayo, este trabajo se dividió en tres secciones como se describe a continuación: en la primera sección se expusieron los conceptos básicos sobre globalización económica y eficiencia portuaria, en la segunda sección se hizo un análisis de la situación actual y los principales indicadores de desempeño bajo los cuales se encuentran operando los principales puertos en Colombia, y finalmente se presentaron conclusiones sobre la importancia de la eficiencia portuaria colombiana en el comercio internacional frente a los desafíos de la globalización.

## **EFICIENCIA EN LOS PUERTOS DE COLOMBIA COMO ACTIVIDAD ESTRATÉGICA PARA ENFRENTAR LOS RETOS DE LA GLOBALIZACIÓN ECONÓMICA**

El proceso de globalización de las economías del mundo requiere que los países alcancen de manera progresiva la optimización de sus procesos productivos, aprovechando eficazmente aquellas actividades en las que tienen ventajas comparativas. “En este sentido, la forma en que los puertos se desempeñen impactará directamente en la generación de ventajas competitivas, en el comercio y la economía de un país en un contexto de globalización” (Tomassian et al., 2010: 20). Otros autores como Tongzon, (1989) y Cullinane et al. (2002) citados por Shiu-Wan et al. (2010: 706) coinciden en considerar que, “los puertos forman un eslabón vital en la cadena de comercio global y, en consecuencia, la eficiencia portuaria es un contribuyente importante a la competitividad internacional de un país”. Sin embargo, ni la actividad portuaria o el comercio global son temas novedosos o contemporáneos, por el contrario, la idea de economía mundial data del siglo

XVI en un escenario de sistemas coloniales e imperialistas preocupados por la expansión del capitalismo, la acumulación de capital, la expansión de los mercados (especialmente por vía marítima), la industrialización, entre otros sucesos de la época que generaron la necesidad del cambio tecnológico y la expansión de las fronteras (geográficas, psicológicas, intelectuales, científicas).

Las economías nacionales se comenzaron a volver más interdependientes y sus procesos de producción, intercambio y circulación comenzaron a adquirir un alcance más global. Los primeros análisis teóricos sobre la economía-mundo propiamente dicha, se originan a principios de los años setenta como una nueva perspectiva acerca de la realidad socioeconómica. Ianni, (1996) sugiere que dentro de las principales apreciaciones teóricas que consideran una economía global, se encuentra la idea de “economía-mundo” presente en los estudios de Braudel quien supone a la economía mundial como la economía del mundo o “el mercado de todo el universo”, y los conceptos de Sistema-Mundo de Wallerstein que asocian la geografía y la historia con primacía en lo económico como una sucesión de economías mundo. Wallerstein sostiene que este tipo de economía surge ante los desafíos de las actividades, producciones y transacciones que ocurren, tanto entre las naciones como por encima de ellas, y se convierten desde entonces en la base de los procesos de globalización que surgieron paralelamente al concepto de economía de mercado mundial o “Nueva economía”.

El concepto de globalización toma más fuerza en el siglo XX, sobre todo después de la segunda guerra mundial, cuando un sin número de fenómenos comenzaron a generar la expansión casi que exponencial de la globalización específicamente la globalización económica, como la introducción de las reglas de economía internacional y regímenes mundiales en las finanzas, el cambio y el comercio, nuevos actores en el sistema internacional como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y las multinacionales; la transformación del mercado mundial en un mercado de intercambio de productos, servicios, trabajo y créditos, la multinacionalización del capital,

progresos en tecnología, transportes y telecomunicaciones, las Tecnologías de la información TICs, globalización de mercados financieros y el sector bancario internacional, liquidez internacional, el incremento de la integración económica mundial, los tratados de libre comercio, la especialización de los puertos, las navieras y las aduanas del mundo, entre otros sucesos contribuyeron a la expansión del comercio internacional y aumentaron el flujo de las transacciones comerciales entre los países.

Por consiguiente, la globalización económica genera una creciente interdependencia entre las economías del mundo y da como resultado el aumento de los flujos comerciales, tecnológicos y de capital. Esta afirmación sugiere que las redes actuales de circulación transnacional se vuelven cada vez más extensas a través del espacio, más intensivas en volumen, y más aceleradas dentro de los patrones de intercambio; lo que enfrenta a las economías a mayores retos para alcanzar una mayor integración y mayor competitividad en el mercado mundial.

Para entender los desafíos que se derivan de los procesos de globalización contemporáneos, es preciso tener en cuenta que los factores tecnológicos, económicos y políticos incentivan o desincentivan todas las actividades económicas, incluyendo la actividad portuaria internacional debido a su posición dentro de la cadena de logística internacional y la importancia en el tráfico marítimo. En este sentido, los puertos juegan un papel importante constituyéndose como el centro logístico principal desde la obtención de las materias primas hasta el consumo directo por parte de los clientes finales integrando los cuatro pilares del comercio internacional: “el transporte, las telecomunicaciones, los procesos de liberación comercial, y la estandarización de normas y procedimientos en el ámbito internacional” (Chamorro y Moscoso 2005: 2).

Dentro de esta dinámica, la eficiencia portuaria se posiciona como “un factor importante para que una nación logre una ventaja competitiva a nivel

internacional (Tongzon, 1989; Chin and Tongzon, 1998)” citado por Tongzon et al. (2015: 406. Traducción propia), por ende, se deduce que el nivel de eficiencia portuaria indica la competitividad de los países. “Un puerto eficiente aumenta la productividad de los factores primarios de producción (mano de obra y capital) y la rentabilidad de las unidades de producción lo cual permite mayores niveles de producción, ingreso y empleo. Optimizar la eficiencia de un sistema portuario mejora el acceso del país al mercado internacional, conduciéndolo directamente al aumento del comercio y, a través de esto, a elevar su ingreso” (Park y De, 2004: 53-54) citado por (Gutiérrez, 2010: 5); sin embargo, no en todos los casos la rentabilidad o la productividad implican necesariamente un aumento en los niveles de eficiencia de recursos técnicos, físicos y humanos.

La medición de la eficiencia dentro de las actividades portuarias es crucial para analizar su impacto sobre el crecimiento económico y el desarrollo de un país, hay muchas maneras de medir la eficiencia portuaria dependiendo de cuales aspectos de la operación portuaria están siendo evaluados. Según Hawkins (1950: 7. Traducción propia) “la eficiencia es relativa y la palabra medición en sí misma implica un estándar; sin un estándar no puede haber ninguna medida”, del mismo modo el autor plantea dos formas para medir la eficiencia: la primera forma es la medición en términos físicos que abarcan los costos con relación a la producción y se deducen dividiendo las unidades de producción en el costo de su obtención, y la segunda forma es la medición derivada del costeo estándar que parten de los costos con relación en el desempeño real en cada etapa detallada de la producción. Por otro lado, para Wang, Song and Cullinane (2002) citado por Doerr y Sánchez (2006: 13) productividad y eficiencia son dos conceptos importantes; productividad se refiere a al cociente entre cantidad de bienes o servicio producidos y la cantidad de recursos o insumos, entre output. Asimismo, Farrell (1957) citado por Gutiérrez (2010: 29) estudió el concepto de eficiencia desde una perspectiva más realista diferenciando entre la eficiencia técnica que se refiere a la eficiencia de Precio y la eficiencia asignativa que se refiere a la eficiencia global. En el mismo año,

en su obra “The Measurement of Productive Efficiency” el autor expone el concepto de eficiencia técnica más allá de la presunción de la función de producción ya conocida, que se refiere al “éxito en producir tanto como sea posible de outputs con la combinación de inputs dados” (Farrell, 1957: 254. Traducción propia); Debreu (1951:16) y Farrel (1957: 259) citados por (Gutiérrez, 2010: 30-31) conceptualizaron la eficiencia técnica como “la diferencia entre uno y un cociente que representa la mayor reducción proporcional en todos los inputs que aún permite la producción de todos los outputs, o como uno más el mayor crecimiento proporcional permitido en todos los outputs con el mismo consumo de inputs”.

A partir de estos estudios se sentaron las bases para estudiar la teoría de la eficiencia en la economía y las metodologías para su medición. Dentro de las principales metodologías existentes se puede mencionar: “el Análisis de Fronteras Estocástico (SFA) (Stochastic Frontier Analysis) (Cullinane y Song, 2003; Cullinane et al., 2002; Estache et al., 2002; Liu, 1995), la DEA (Barros y Athanassiou, 2004; Cullinane et al., 2005a; Kaisar et al., 2006; Roll and Hayuth, 1993; Valentine y Gray, 2001), la regresión lineal múltiple (Tongzon, 1995), la Productividad Total de Factores (PTF)/Total Factor Productivity (TFP) (Estache et al., 2004; Cheon et al., 2010), y el modelo FDH (Free Disposal Hull) (Wang et al., 2003; Cullinane et al., 2005a )” (Yen- Chun y Goh, 2009: 1031. Traducción propia); cabe destacar que dentro de las metodologías más extendidas para analizar la eficiencia, se encuentra el modelo DEA<sup>2</sup> que se muestra como un enfoque poderoso para la evaluación de todo el desempeño portuario y compara la eficiencia de diferentes puertos con la misma función de producción (Wang et al, 2002: 2) citado por (Gutiérrez, 2010: 77).

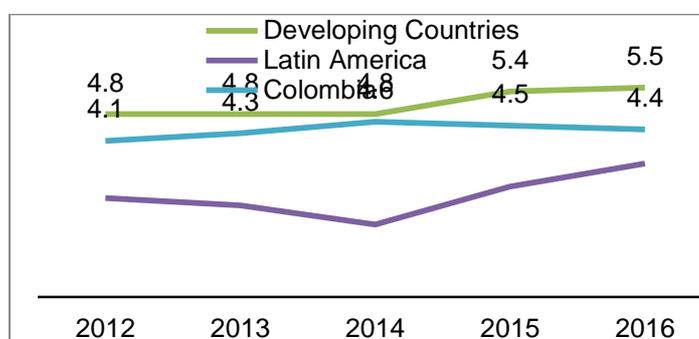
Para Farrell, (1957: 11. Traducción propia) el problema de medir la eficiencia es importante tanto para la teoría económica como para los hacedores de política de cada país; “la eficiencia portuaria varía ampliamente de un país a otro y,

---

<sup>2</sup> DEA (Data Envelopment Analysis).

especialmente, de región a región. Es bien sabido que algunos países asiáticos (Singapur, Hong Kong) tienen los mayores puertos eficientes del mundo, mientras que algunos de los más ineficientes se encuentran en África (Etiopía, Nigeria, Malaw) o América del Sur (Colombia, Venezuela, Ecuador).” (Clark et al; 2002: 17. Traducción propia). A continuación se analizarán los indicadores más relevantes que muestran el estado actual de eficiencia de los puertos colombianos.

**Gráfico 1. PIB anual actual y proyecciones Colombia (2012- 2016)**



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco mundial, 2014.

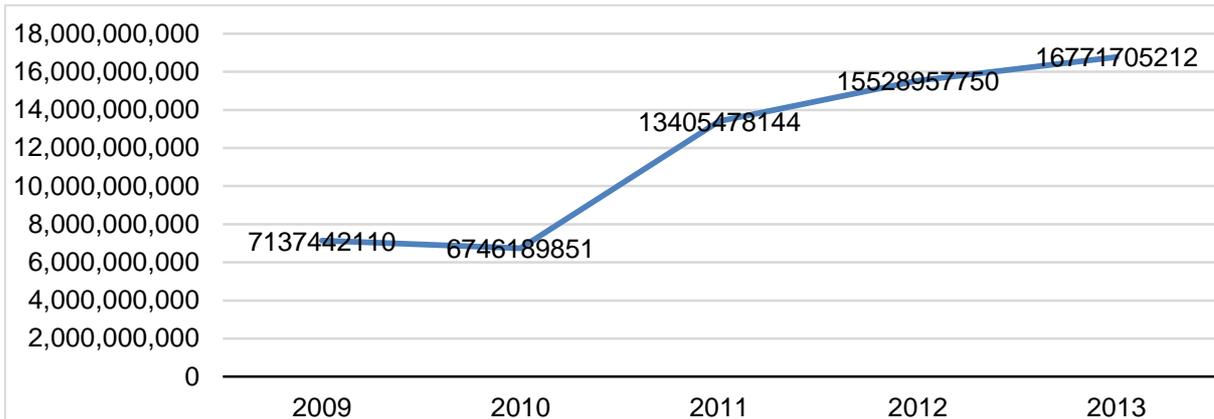
Durante los últimos años, según el Banco Mundial, (2014b) Colombia un país clasificado con nivel de ingresos Ingreso mediano alto<sup>3</sup>, ha logrado mantener un ritmo sostenido de crecimiento económico representado en un 4% de PIB anual (ver Gráfico 1), recibiendo niveles récord de inversión extranjera que han pasado de los \$7.137.442.110 US\$ a precios actuales en 1993 a la cifra de \$16.771.705.212 US\$ a precios actuales en 2013 (ver Gráfico 2), e incrementando de manera sustancial los flujos de comercio con el resto del mundo (ver Gráfico 3). “Los puertos colombianos son más que nunca un escenario clave para estos intercambios ya que más del 80% de la carga de

<sup>3</sup> Las economías se dividen de acuerdo con el INB per cápita de 2008, el que se calcula usando el método Atlas del Banco Mundial. Los grupos son: ingresos bajos, US\$975 o menos; ingresos medianos bajos, US\$976 a US\$3.855; ingresos medianos altos, US\$3.856 a US\$11.905; e ingresos altos, US\$11.906 o más. (The World Bank Group, 2014)

comercio internacional de Colombia pasa por las terminales marítimas del país.” (Banco Mundial, 2013: 50).

Por consiguiente, se deben identificar los puntos críticos a revisar para conocer el uso eficiente de las terminales de contenedores, Wilson et al. (2003) citado por Chamorro y Moscoso (2005: 2), señalan que la eficiencia en los procesos de transacción está determinada por “el óptimo desarrollo de cuatro áreas específicas: puertos (aéreos y marítimos), aduanas, regulaciones y comercio electrónico”. Paralelamente a estos procesos clave y el auge en el comercio internacional, se han creado bienes altamente diferenciados e innovaciones en los cuatro pilares del comercio internacional. En el caso del transporte por ejemplo, el transporte en contenedores ha sido un importante cambio tecnológico en el sector del transporte durante las últimas décadas. Los contenedores han permitido grandes reducciones de costos en el manejo de carga, el aumento de transbordo de carga, y por lo tanto, el cabotaje nacional e internacional (Clark et al; 2014: 423. Traducción propia). Esto ha contribuido con “un mayor comercio internacional en fabricación de los bienes y el aumento de la contenerización” (Yen-Chun, 2009: 1031. Traducción propia), lo que ayudó a popularizar unificación de carga, o en contenedores. Tal innovación ha llevado a servicios logísticos integrados seguidos de sistemas de transporte intermodal de mercancías. (Munisamy, 2010: 1937. Traducción propia).

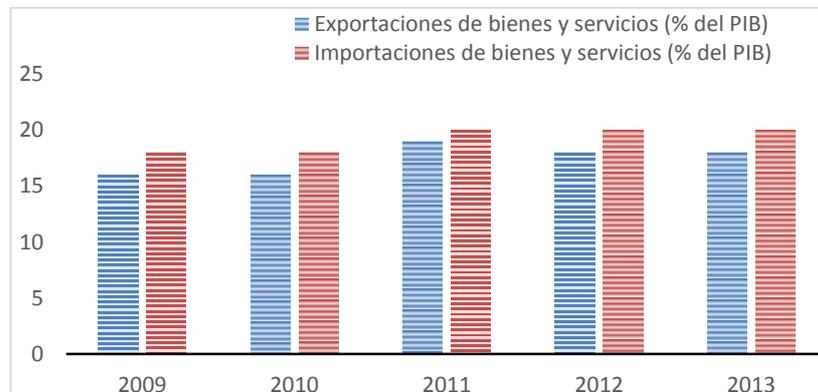
## **Gráfico 2. Inversión extranjera directa US\$ a precios actuales Colombia (2009-2013)**



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco mundial, 2014.

Las tendencias recientes en comercio internacional han llevado hacia el incremento de la importancia de la transportación de contenedores. Esto es en gran medida por las numerosas ventajas económicas y técnicas que se tienen sobre los métodos de transporte tradicionales (Wang et al, 2002. Pág. 2). Como se mencionó anteriormente, “el desempeño de la logística y la determinación de sus costos están ampliamente relacionados a la eficiencia en el transporte de mercancías y la disponibilidad y calidad de la infraestructura tanto física como de telecomunicaciones, específicamente de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés)” (Tomassian et al., 2010: 19). Por ejemplo, la eficiencia portuaria es un determinante importante de los costos de embarque, puesto que “puede ayudar a reducir los costos del transporte al contribuir a que las mercancías entren y salgan de los mercados de una manera más eficaz en términos de tiempo y de rentabilidad” (UNCTAD, 2013: 109), esto se traduce en reducciones en la ineficiencias de los países asociadas a los costos de transporte, estos valores en representación del comercio global integrado “del percentil 25avo al 75avo implican un incremento en el comercio bilateral de alrededor del 25 %.” (Clark et al; 2014: 417. Traducción propia); por lo cual se deduce que la eficiencia portuaria reduce los costos y los tiempos de transacción aumentando de esta manera las transacciones en el comercio mundial.

### Gráfico 3. Exportación e importación de bienes y servicios de Colombia (% del PIB) (2009-2013)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco mundial, 2014.

En el caso de los puertos, según Barbero (2006: 102) el modelo adoptado en Colombia representa una situación intermedia entre los esquemas Landlord y Toolport<sup>4</sup>, la mayor parte de las reformas exitosas de la región se apoyaron en el modelo Landlord. Durante la década pasada, los puertos latinoamericanos han implementados reformas; los Gobiernos y autoridades portuarias de la región se esfuerzan por mejorar los niveles de eficiencia de sus puertos en busca de la mayor competitividad de sus economías, desarrollando legislaciones portuarias modernas, con empresas o autoridades descentralizadas y autónomas, e incorporando paulatinamente capital experiencia y gestión de privados, mediante el otorgamiento de concesiones de puertos y terminales.

### Tabla 1. Indicadores de Desempeño Logístico Colombia 2007-2014

<sup>4</sup> Existen varios modelos de organización portuaria, dependiendo de la intervención de la autoridad portuaria: a) Landlord Port: la autoridad portuaria es la propietaria de la infraestructura, mientras que la superestructura es de propiedad de terceros, normalmente privados, que son los que brindan los servicios. b) Services Port: la autoridad portuaria es la propietaria de la infraestructura, superestructura y equipamiento, siendo la responsable de todas las actividades o servicios en el puerto. c) Tool Port: este es un punto intermedio entre los dos modelos de organización descritos, según el cual la autoridad portuaria es la propietaria de la infraestructura, mientras que gestiona la superestructura y equipamiento. Sin embargo, son terceros mediante contratos de concesión o licencias los que brindan los servicios portuarios.

Año	LPI Rank	LPI	Aduanas	Infraestructura	Embarques Internacionales	Competencia Logística	Seguimiento y rastreo	Oportunidad
2014	97	2.64	2.59	2.44	2.72	2.64	2.55	2.87
2012	64	2.87	2.65	2.72	2.76	2.95	2.66	3.45
2010	72	2.77	2.5	2.59	2.54	2.75	2.54	3.52
2007	82	2.5	2.1	2.28	2.61	2.44	2.63	2.94

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco mundial, 2014.

Para el caso de lo relacionado con aduanas, regulaciones y comercio electrónico, se tiene en cuenta el Índice de desempeño logístico del Banco Mundial (2014a) es un indicador que refleja las percepciones de la logística de un país con base en una calificación de 1= bajo a 5= alto, basadas en la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado. Colombia tiene un puntaje de 2.87 en 2013 mejorando 0.10 puntos porcentuales en comparación con los años inmediatamente anteriores (Ver Tabla 1), lo que evidencia mejoras con respecto a simplificación de trámites y modernización aduanera.

Por otra parte, Colombia posee ventajas debido a su posicionamiento geográfico y las rutas navieras bioceánicas; no obstante, su topografía y deficiente infraestructura imponen altos costos logísticos a toda la cadena logística de valor reduciendo los niveles de eficiencia de las operaciones. Los mayores centros de producción y consumo se encuentran ubicados en el interior del país a una distancia de las costas tres veces mayor que la de los principales competidores. Según un estudio de la CEPAL (Banco Mundial, 2013), las principales dificultades que presenta el país se pueden resumir en:

- o Altos costos logísticos que afectan la productividad y la competitividad del país: Según el índice de desempeño logístico (LPI) del World Bank (2007), Colombia ocupa el puesto 97 del ranking de una muestra de 160 países.
- o Debilidad institucional.
- o Problemas de información.
- o Infraestructura de transporte deficiente: Colombia presenta notables desventajas competitivas en la calidad de la infraestructura férrea, portuaria, vial y aeroportuaria.
- o Multiplicidad de procesos de comercio exterior.
- o Limitado aprovechamiento de las TICs: incipiente uso y aprovechamiento de las TICs.
- o Deficiencias en la provisión y uso de servicios logísticos y de transporte.

Según el indicador Doing Business 2013 del Banco Mundial (2013a), Colombia se ubica en la posición 91 entre 185 economías en el indicador de Comercio

transfronterizo<sup>5</sup>. Haciendo una simulación en la cual se excluye el tiempo y costo del transporte terrestre en todas las economías medidas, los resultados son reveladores. En tal escenario, Colombia (promedio de los cuatro puertos estudiados) salta a la posición 45. (Ver Tabla 1).

<b>Tabla 2. Documentos y tiempo total para exportar e importar 2013</b>						
	Exportación			Importación		
	Docs. (N°)	Tiempo (días)	Costo (US\$)	Docs. (N°)	Tiempo (días)	Costo (US\$)
Promedio Colombia	5	15	\$ 2,328.00	6	14	\$ 2,314.00
América Latina - promedio	7	18	\$ 1,356.00	7	21	\$ 1,523.00
OCDE de altos ingresos - promedio	4	10	\$ 1,028.00	5	10	\$ 1,080.00
Fuente: Elaboración propia con base en base de datos de Doing Business. Área de Comercio transfronterizo (Banco Mundial, 2013)						

El componente del Comercio transfronterizo que más tiempo toma es la preparación de documentos (incluyendo la carta de crédito) con un 34% y 44% del tiempo total para exportar e importar respectivamente. El tiempo necesario para el transporte terrestre representa un 29% del tiempo para exportar y 25% del tiempo para importar. Por el lado de la exportación, el tiempo restante corresponde al manejo en el puerto y terminal (22%) y a la aprobación de la

<sup>5</sup> El indicador de Comercio transfronterizo mide el tiempo y costo (excluyendo aranceles) relacionados con la exportación e importación de un contenedor por vía marítima.

aduana y otras inspecciones (14%), mientras que para las importaciones estas cifras son del 15% y 16% respectivamente. Con respecto a la documentación necesaria y el tiempo total para exportar e importar; el promedio de días en Colombia para exportación son de 5 días y para importación son de 14 días, menor que el promedio latinoamericano pero mayor que el promedio de los países de la OCDE; el promedio en dólares presenta la misma situación dentro de los rankings de estas tres regiones a comparar. A partir de lo anterior, se deduce que los niveles de eficiencia son notablemente más bajos en Latinoamérica, la principal razón que explica este fenómeno según Tomassian et al. (2010) es que “algunos de los obstáculos más importantes con los que frecuentemente se encuentra la implementación de este tipo de políticas en América Latina son la falta de conocimiento sobre el tema y el exceso de simplificación en la visión y planificación de largo plazo sobre la materia”.

“En las actividades del comercio exterior, las demoras y los altos costos de transacción pueden ser resultado de la burocracia excesiva, trámites ineficientes, infraestructura inadecuada y falta de servicios logísticos confiables. Cuando exportar e importar es costoso y demorado, las empresas enfrentan dificultades mayores a la hora de competir e integrarse a los mercados internacionales” (Banco Mundial, 2013: 50). Los requerimientos de servicios logísticos para las cadenas de abastecimiento se han vuelto más exigentes y es necesario desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva. La región debe adoptar la concepción de “logística avanzada” que reúne la gestión de los flujos físicos, de información, y la administración de operaciones no solo abarca suministros y/o el transporte y distribución de mercancías, sino también ha incorporado desafíos con respecto a, “la facilitación, la distribución y la planificación y organización de la carga en toda la cadena de valor, incluyendo la producción y los servicios que ésta requiera.” (Tomassian et al., 2010: 16).

Según el informe Doing Business 2013, desde el 2005 Colombia ha venido desarrollando iniciativas para mejorar la eficiencia en los puertos de Colombia.

En términos de eficiencia, Colombia ha logrado mejorar en simplificación de trámites y modernización aduanera a través del sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) que conecta a 17 entidades públicas y dos entidades privadas: Certicámara y Confecámaras; no obstante, para alcanzar los niveles de eficiencia mayores se requiere de mejoras en la infraestructura y reducción de los costos de transacción para lograr integralidad para la política pública para la tríada infraestructura–transporte–logística, a nivel nacional. Con frecuencia se afirma que la (in)eficiencia de muchas de las operaciones portuarias está fuertemente influenciada por las aduanas; temas como la exigencia de requisitos personalizados extra o inspecciones de carga, puede aumentar considerablemente los costos portuarios y tiempo de las operaciones asociados a la facilitación del comercio y el transporte.

Por otra parte el Gobierno Nacional como bien describen Tomassian y Moscoso (2006: 47-49), ha establecido planes de acción, distribución de responsabilidades y definición de plazos para su ejecución para políticas de desarrollo enfocadas a mejorar la eficiencia del sistema logístico y de transporte del país. La reglamentación macro de este proyecto nacional se encuentra consignada en el CONPES 3527 Política Nacional de Competitividad y Productividad, donde se estructuró y se estableció una Política Nacional Logística (PNL) con estrategias para el desarrollo del sistema logístico nacional (Documento CONPES 3547 de octubre de 2008), sus objetivos principales son: crear un entorno institucional con espacio para discusión y toma de acciones coordinadas, generar información en logística; contar con corredores logísticos articulados para el comercio exterior, promover la facilitación del comercio exterior, promover el uso de las TICs al servicio de la logística, fomentar la provisión de servicios de calidad en logística y transporte.

Finalmente, dentro del Plan Nacional de Desarrollo colombiano vigente 2010-2014 también se establecieron iniciativas para mejorar la eficiencia portuaria y por ende “dinamizar la economía y fortalecer la competitividad del sector productivo en los mercados internacionales además de mejorar la

disponibilidad, la calidad y los precios de bienes y servicios que consume la población.” (DNP, 2010: 52). Dentro de las principales acciones y con el propósito de mantener la eficiencia de los servicios en los puertos se aprobó el Plan de Expansión Portuaria 2009-2011 denominado “Puertos para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible”, donde se busca “impulsar y adelantar los estudios de pre factibilidad de nuevos puertos marítimos necesarios para la movilización los crecientes flujos de comercio exterior y su potencial interconexión a través de una línea férrea interoceánica.” (DNP, 2010: 210). También se instituyó la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte (SIIT) para: “(1) detectar y corregir deficiencias producto de la insolvencia económica de algunas concesiones, evitando atrasos y encarecimientos injustificados en las obras que se adelanten, (2) impulsar medidas encaminadas a que los puertos marítimos, fluviales y aéreos sean mucho más eficientes, y así generar mayores rendimientos en materia de comercio exterior, (3) promover la legalidad y el fortalecimiento del sector transporte, en todos los modos, lo que impactará en la disminución de los costos de bienes y servicios, pudiendo así ser garante de la cadena logística que alimenta a nuestra economía” (DNP, 2010. PP. 199-200).

## **CONCLUSIONES**

Existe una estrecha e interdependiente relación entre globalización y comercio mundial, entre más globalizado sea un país, estará en más apto a la integración del comercio mundial dentro de la estructura del sistema económico internacional. Así mismo, a mayor nivel de integración, mayor es el nivel de desarrollo económico. Tanto los aspectos derivados de la globalización económica como el aumento internacional de los flujos comerciales, la especialización de los puertos marítimos, los avances tecnológicos, entre otros, se han convertido en temas fundamentales para determinar la eficiencia de los puertos con respecto a su competitividad, lo cual genera una creciente competencia por la prestación de servicios en una base de competitividad internacional. La eficiencia es uno de los factores más importantes para

determinar la competitividad internacional y el crecimiento de los flujos comerciales de los puertos marítimos. La eficiencia Portuaria se ha convertido en pilar fundamental para el crecimiento económico y la competitividad de la operación logística de todos los países a nivel global, haciendo las actividades de comercio internacional más rápidas, menos costosas y más beneficiosas para todos los que integran la cadena de valor logístico internacional.

El principal reto que tiene el país, es superar la brecha entre oferta y demanda de infraestructura y servicios logísticos portuarios, y establecer una política integrada de infraestructura, transporte y logística que responda a los retos de la globalización y el incremento de las transacciones comerciales entre los países generados por la entrada en vigor de los TLCs, la liberalización e integración de las economías. A pesar de los esfuerzos emprendidos por el Gobierno nacional, las instituciones y el sector privado, las iniciativas para mejorar la eficiencia en los puertos de Colombia no han sido suficientes para enfrentar los innumerables desafíos que surgen de los procesos de globalización económica en el sistema económico mundial; por ende, es vital para analizar el impacto de la eficiencia portuaria en el crecimiento económico del país, con el fin de conocer el estado actual de la eficiencia portuaria en el país y presentar conclusiones que sirvan de base para concienciar a la sociedad de la necesidad de implementar políticas y planes de desarrollo portuario nacionales.

En conclusión, la eficiencia portuaria se ha convertido en una oportunidad para fomentar no sólo el crecimiento económico, sino también la competitividad e integración de su economía colombiana en los mercados internacionales; sin embargo, las iniciativas no han sido suficientes para enfrentar los retos que surgen de los procesos de globalización económica en el sistema económico mundial. La estrategia para atender al sector portuario colombiano se debe enfocar en un sistema portuario más amplio, moderno y diversificado que pueda atender las demandas del comercio mundial y operar en competencia

con otros países, y el fortalecimiento del Estado y las instituciones para atender las necesidades de infraestructura, inversión y logística del sector portuario; una solución para generar aumentos en los niveles de eficiencia en la economía colombiana es la introducción de la competitividad mediante un plan de reestructuración de la industria portuaria colombiana y la implementación de políticas de desarrollo de largo plazo que fomenten la inversión en el sector portuario y promuevan el desarrollo de la infraestructura portuaria; por otra parte, también es necesaria una mayor coordinación y articulación entre el sector público, el sector privado y la sociedad civil, para desarrollar políticas y mecanismos de planificación, regulación y control que mejoren la competitividad de los puertos; hasta entonces el país seguirá presentando desventajas para competir en el mercado internacional frente a los demás países con niveles de eficiencia y desarrollo portuario mayores.

## REFERENCIAS

- Barbero, J. (2006). Los puertos públicos colombianos ante los retos del TLC. *Revista de ingeniería*. (24). 101-103.
- Banco Mundial. (2013). Doing Business in Colombia 2013. Regulaciones inteligentes para las pequeñas y medianas. Washington, D.C. 1-160.
- Chamorro, L.; Moscoso, F. (2005). La Eficiencia Portuaria Colombiana en el contexto Latinoamericano y sus efectos en el proceso de negociación con Estados Unidos. Universidad Externado de Colombia. 1- 31.
- Clark, X.; Dollar, D., Micco, A. (2014); Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade. *Journal of Development Economics*. Washington, D.C., 75(2). 417– 450. DOI:10.1016/j.jdeveco.2004.06.005
- Clark, X.;Dollar, D.; Micco, A. (2002). Maritime Transport Costs and Port Efficiency. World Bank. 1-38.

- Departamento Nacional de Planeación. (2010). Crecimiento sostenible y competitividad. *Plan Nacional de desarrollo: Prosperidad para todos (2010-2014)*. 49-200.
- Doerr, O. y Sánchez, R. (2006). Indicadores de Productividad para la industria portuaria. Aplicación en América Latina y el Caribe. *Serie Recursos Naturales e Infraestructura* (112). CEPAL-Naciones Unidas. Santiago de Chile. 1-77.
- Farrell, M.J. (1957). The Measurement of Productive Efficiency. *Journal of the Royal Statistical Society*. 120 (3). 252-290.
- Gutierrez, Aril. (2010). "El Puerto de Lázaro Cardenas y su eficiencia en la Cuenca del pacífico (2003-2008): un análisis envolvente de datos (Tesis doctoral no publicada). 44-198.
- Hawkins, L. C. (1950). Measurements of Efficiency. *Oxford Economic Papers, New Series*. 2(1). 30-50.
- Ianni, O. (1996). Las economías mundo. Teorías de la globalización: El mundo del siglo XXI. México D.F. Ed. Siglo XXI editores S.A. de C.V.
- Munisamy, S. y Singh, G. (2010). Benchmarking the efficiency of Asian container ports. *African Journal of Business Management*. 5(4). 1397-1407.
- Shiu-Wan H.; Wen-Min L.; Tung-Pao, W. (2010). Benchmarking the efficiency of Asian container ports. *European Journal of Operational Research*. Elsevier B.V. 203(3). 1397-1407. DOI:10.1016/j.ejor.2009.09.005

The World Bank Group. (2014). GDP forecasts by country, region, and income level.

Tomassian, G.; Pérez, G.; Sánchez, R. (2010). Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. *Recursos naturales e infraestructura*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) Naciones Unidas. Santiago de Chile. 150. 1-66.

Tongzon, J. y Wu, H. (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals). *Transportation Research Part A*. 39(5). 405–424. DOI:10.1016/j.tra.2005.02.001

Unctad. (2013). Transporte Marítimo. (UNCTAD/RMT/2013).

Wallerstein, I. (2005). El sistema-Mundo moderno como economía-mundo capitalista: producción, plusvalía y polarización. *Análisis de Sistema-mundo: una introducción*. México D.F. Ed. Siglo XXI editores S.A. de C.V.

Yen-Chun, J. y Goh, M. (2009). Container port efficiency in emerging and more advanced markets. *Transportation Research Part*. (46). Ed. Elsevier Ltd. 1030–1042. DOI:10.1016/j.tre.2010.01.002