

ENSAYO

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN COLOMBIA, UN RETO PERMANENTE PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL?•

SILVANA SANDRI VILAR✕

Marzo de 2013

RESUMEN

La infraestructura portuaria en Colombia representa el 90% del modo en que se mueve el comercio exterior del país, razón por la cual, la infraestructura física y la eficiencia de los puertos, influye de manera significativa en el desarrollo y crecimiento comparativo de la nación. Se busca así la generación de riqueza, dinamización de los negocios en el intercambio comercial, manteniendo bajos los costos de exportación. Colombia ha sido ponderada en diferentes temas competitivos frente a la infraestructura, sobre su facilidad para hacer negocios y superar las barreras de tarifas comerciales entre otros. Los organismos internacionales, calificaron y en este ensayo se revisaron los resultados de dichas evaluaciones, encontrando que Colombia no ha mostrado los mejores resultados. Visto su desempeño frente a otros países, se llegó principalmente a la conclusión de que las autoridades y el sector privado deben trabajar en conjunto, cumpliendo las distintas normativas, buscando las nuevas tecnologías y avanzar a futuro atacando la corrupción, para que los recursos allí destinados cumplan su propósito, para lo que se necesita de grandes inversiones en infraestructura, y pactar sea con los propios recursos, o a través de concesiones y capitales extranjeros; la forma de superar las deficiencias existentes, la reducción en los costos logísticos y la superación de las trabas en los trámites y procesos, en pro de la competitividad.

Palabras Claves: Infraestructura, Competitividad, Inversión.

ABSTRACT

The Port infrastructure in Colombia represents 90% of its international trade, reason why the efficiency and quality of port infrastructure affects the growth and

•Documento elaborado como trabajo de grado para obtener el título de graduación en la Especialización de Gerencia en Comercio Internacional de la Universidad Militar Nueva Granada.

✕Administradora de Empresas con énfasis en Finanzas, graduada del Politécnico Gran Colombiano y especialización en Gerencia de Comercio Internacional de la Universidad Militar Nueva Granada de la Ciudad de Bogotá.

prosperity of the country. The generation of wellness, and better international trade are a must, keeping low costs at the same time. Colombia has been evaluated by international organisms in its infrastructure and all its components, which were analyzed for this paper finding that the performance wasn't the best possible. The results were compared with other nations and it was found that the government and private sector must work together looking for a way to implement the necessary changes towards a better future while attacking corruption so the resources applied toward this sector will find its purpose, by investing great amounts of monetary resources, either through foreign investment or internal budgets, with the purpose of improving the existent deficiencies and the reduction of logistics costs, walking towards a better international trade competitiveness result.

Keywords: Infrastructure, Competitiveness, Investment.

INTRODUCCIÓN

La infraestructura en sus distintas modalidades, y la estructura portuaria en particular como especie, en cualquier país y en Colombia por supuesto; es un factor clave para el desarrollo económico, para el comercio, para el crecimiento de las exportaciones, para incrementar el PIB, para generar servicios conexos en materia de logística, en vías, en mecanismos de transporte intermodales, dinamizar las zonas francas, los centros de acopio y almacenamiento, incide en la creación de puertos y sus elementos constitutivos, genera empleo, desarrollo y bienestar social.

Para crecer frente a los demás países con los cuales puede medirse el logro de sus metas, el país debe ser calificado en ese contexto, encontrar los factores que le frenan en el desarrollo, y ponderar cómo superar sus deficiencias y problemáticas asociadas, a fin de robustecer sus fortalezas, en el corto, mediano y largo plazo, atendiendo las políticas de comercio exterior y otros aspectos contingentes que favorecen en todo el concepto de nación en búsqueda de prosperidad.

A raíz de la globalización y la tendencia a nuevas tecnologías de comunicaciones y transportes, es preciso utilizar naves y puertos cada vez más grandes o diseñados exprofeso de mayor calado con diseño especializado, atendiendo nuevas medidas de profundidad, exigiendo que la mejor capacidad y oportunidad en el manejo de la carga, su adaptación a estas nuevas exigencias, sea cada vez más importante para lograr el propósito último de una eficiente y dinámica competitividad del país.

Es de suma importancia que la capacidad de hacer inversión pública o privada y el hecho de atraer inversionistas extranjeros y capitales foráneos, que se empleen para mejorar la situación presente de falta de desarrollo en infraestructura, y para determinar los planes futuros de expansión e inversión requeridos en el rubro portuario, tomando en cuenta como parámetro de comparación los demás países que estén calificados por organismos internacionales de manera más positiva, y de ser posible adoptar algunos de los modelos implementados en el exterior.

En virtud de lo antes presentado, este ensayo tiene como objetivo principal evaluar la posición de Colombia en relación con otros países de forma comparativa, en el tema de infraestructura, y en especial la portuaria, para determinar cómo se posiciona Colombia en un ranking mundial, y cómo se ve afectada la competitividad del país por la falta de inversión en infraestructura. Determinar el estado del arte a la época presente, ponderando los avances hechos a lo largo de los años, proyectando su futuro. Es decir, saber dónde estamos y hacia dónde vamos en esta materia.

Para la elaboración metodológica de este ensayo, se revisó información relevante de varios autores y expertos en el tema a nivel mundial, en la última década y se tomaron las estadísticas más recientes de informes emitidos por organismos internacionales donde se evalúa la posición de Colombia en los temas relevantes.

Se encontró que la infraestructura portuaria es vital para el desarrollo del país, ya que por este medio, se maneja más del 90% del comercio exterior de la nación. Se debe considerar no sólo la eficiencia de las sociedades portuarias y sus tarifas, sino que la infraestructura terrestre también deberá ser objeto de implementación como complemento de los puertos, ya que es evidente la falta de inversión en vías, ante la expansión del comercio exterior. No obstante, no se debe dejar de lado ninguno de los elementos constitutivos de la infraestructura, pues el subutilizar un solo medio afecta directamente el costo de los productos.

LA IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN COLOMBIA PARA INCREMENTAR SU COMPETITIVIDAD EN EL EXTERIOR

Se vive en un mundo globalizado, donde la competitividad es fundamental para el crecimiento de cualquier país. No cabe duda que uno de los factores más importantes del crecimiento económico de una nación, se deben al desarrollo de la infraestructura en general, que determina su capacidad de intercambio comercial, y se reflejan en su relación con el Producto Interno Bruto. Así lo afirman Calderón y Servén (2004), cuando indican que el desarrollo de la infraestructura de un país está directamente relacionado con el crecimiento económico y la distribución de ingresos, afectando la competitividad del país en el exterior y repercutiendo en su futuro.

Así mismo, resaltan pasando ya al ámbito latinoamericano, cómo el impacto del desarrollo de infraestructuras de tipo portuario, ferroviario, fluvial, terrestre y aéreo, su calidad y disponibilidad, son muy significativas en estas economías, lo que produce la aceleración o bien la desaceleración del crecimiento en el Producto Interno Bruto (PIB) de estos países, así como destacan los efectos adversos que genera la falta de infraestructura adecuada que los ponen en desventaja como economías emergentes, frente a las post industrializadas.

Los autores afirman también, que una gran parte de la diferencia en desarrollo entre las economías latinoamericanas y las de los países asiáticos con las que se

comparan en el contexto global, está evidenciada en la ostensible desaceleración de inversión en infraestructura en Latinoamérica, frente al aumento de los recursos para este objetivo en Asia, lo que marca una gran diferencia entre ambas regiones a través de los años. Esto se ve claramente reflejado en las calificaciones obtenidas respecto a la calidad de infraestructura y demás indicadores y cifras que maneja el Foro Económico Mundial.

Para países asiáticos, de acuerdo con el denominado Índice de competitividad global del Foro Económico Mundial (2012); a Singapur le correspondió en el ranking un registro en infraestructura de 2° lugar sobre el conjunto de los 144 rankeados. Japón obtiene el puesto 11. Corea, 9° puesto; y Hong Kong obtiene el primer lugar. Lo anterior se evidencia de las siguientes cifras del mismo reporte del precedente año 2011: Japón reportó un PIB de \$5,869.5 billones de dólares, Singapur de \$259.8 billones de dólares, Corea de \$1,116.2 billones de dólares y Hong Kong de \$243.3 billones de dólares.

Al igual que Calderón y Servén (2004), Lucioni (2009) concluye que los países con mejor crecimiento en el PIB, han mostrado mayor inversión en infraestructura, y a la vez, sugiere que para incrementar la inversión en esta, es necesario alentar la participación del sector privado, que se ha enfocado más en otros sectores.

Según CONPES (2008), en Colombia, se ha incrementado la productividad nacional en la última década, contando con tasas de crecimiento positivo a partir del año 2000, y afirman que de hecho, gracias al crecimiento del comercio exterior, el PIB Colombiano creció a un ritmo mayor que el resto de Latinoamérica en los años 2006 y 2007.

De acuerdo con el Foro Económico Mundial (2012) en Colombia, el PIB del país fue de \$328.4 billones de dólares en 2011, y su calificación en el ranking de infraestructura fue el puesto 93 sobre 144. Lo que le deja muy por debajo de los sitios privilegiados de países con mayor inversión y calidad de infraestructura. A su turno, el país con el crecimiento infraestructural más bajo, en países latinoamericanos, fue Paraguay, con \$21.2 billones de dólares y su puntaje en infraestructura fue el lugar 123 de los 144 países evaluados, demostrando así, la validez de la afirmación de los autores.

En el reporte de competitividad global elaborado por el Foro Económico Mundial (2012), donde se califican los países siendo uno la calificación más baja y siete la más alta, en cuanto a la calidad en infraestructura en general de Suramérica; Colombia calificó con 3.4 puntos, donde uno, representa una situación precaria, y siete, un máximo en el estándar internacional. Esta si bien no puede tildarse de mínima o mediocre, sí es una calificación que comprueba la necesidad de inversión en construcciones y contratos de infraestructura, o creación de nuevas sociedades portuarias.

Es importante resaltar, que de acuerdo con el Foro Económico Mundial (2012), la competitividad de las naciones depende de doce (12) diferentes factores los cuales son evaluados individualmente, entre ellos la infraestructura. Entre un total de 144 naciones analizadas, Colombia se ubica en la posición 69. Para el año anterior se había colocado en el puesto 68, lo que sugiere una disminución de la competitividad global.

Evaluando la competitividad por factores, en Infraestructura Colombia calificó con 93, lo cual está por debajo del promedio de 69 puntos que obtuvo por las 12 valoraciones. En cuanto a infraestructura, los más bajos puntajes los obtuvo en calidad de las carreteras, donde la nación ocupó el puesto 126, y en la infraestructura portuaria con un puntaje de 125.

Para Colombia, en infraestructura terrestre la calificación fue de 2.6; en la ferroviaria, obtuvo el puntaje más bajo: de 1.6; en la infraestructura portuaria logró 3.2; y en aeroportuaria sacó la calificación más alta con 3.8. Se evidencia de las calificaciones obtenidas, la falta de inversión por ítems, y la pobre conectividad del país entre los distintos tipos de infraestructura; esto es, que en términos logísticos, está de hecho afectando el comercio, y la posibilidad de desarrollo y competitividad.

Se debe considerar que el crecimiento económico del país está directamente relacionado con la inversión tanto pública como privada, en todos los sectores de la economía, sin embargo, desarrollar el sector de infraestructura, genera empleo en áreas remotas por donde se construyen nuevos ejes logísticos o vías hacia empresas locales y sociedades portuarias, que se verían beneficiadas al obtener servicios públicos como acueducto, alcantarillado, vías pavimentadas, energía, telecomunicaciones y demás, combatiendo la pobreza en el país.

Según el Foro Económico Mundial (2012), una infraestructura eficiente y desarrollada, es un factor crítico contra la inequidad en la distribución de los ingresos y para el efectivo funcionamiento de una economía. Calderón y Servén (2004), analizan y resaltan la importancia de la infraestructura para combatir la pobreza. La razón de ello radica en que la inversión pública y privada, ayudan a conectar áreas menos desarrolladas con zonas de altos ingresos, generando vías de comercialización, oportunidades de producción, disminución del desempleo, y abaratar costos de transporte, generando bienestar social, servicios públicos, y otros beneficios.

Ellos citan como modelo al Brasil, estado que a través de la inversión en carreteras y servicios públicos, ha logrado comunicar regiones de bajos recursos con los centros económicos más importantes del país, lo cual ha sido de gran importancia para el desarrollo económico del mismo. Sin embargo, de acuerdo con el Foro Económico Mundial (2012), la calidad de infraestructura de Brasil equivale igualmente a 3.4 puntos, es decir que obtuvo exactamente la misma calificación de Colombia.

En cambio, el país con mejor calificación para Suramérica fue Chile, con 5.4 puntos, esto significa de una parte, que Colombia siendo menor en su contexto, obtuvo

un reporte idéntico a un país más poderoso; y en segundo lugar, que ningún país suramericano obtuvo el máximo puntaje de 7, pero la media para Suramérica sí da un resultado mejor, dado que se estructura en cuatro puntos; tomando el máximo de los 5.4 puntos de Chile y el de peor calificación, que fue Paraguay con 2.6 puntos. Es decir que el promedio suramericano es superior frente a la media internacional que es de 3.5, tomados del mínimo de uno y el máximo de siete puntos.

De acuerdo con Caicedo (2007), en América Latina, se realizaron 537 proyectos en total entre los años 1990 y el 2006. Colombia desarrolló un total de 34 proyectos de infraestructura, de los cuales 6 fueron en transporte. Entre Brasil y México, se realizaron 251 proyectos, que representan aproximadamente la mitad. Eso quiere decir, que mientras en México y Brasil se completaron 15 proyectos al año, en Colombia se terminaron 2. De acuerdo con la secretaría de economía (2012), México tiene 76 aeropuertos, 117 puertos, 27.000 kilómetros ferroviarios y 133.000 kilómetros de carreteras pavimentadas de dos o más carriles.

Se comprueba de esta manera, que la inversión en Colombia en temas de infraestructura es extremadamente baja en comparación con países desarrollados e inclusive con relación a países latinoamericanos, lo cual influye directamente e el desarrollo del país y su crecimiento a futuro.

De acuerdo con el estudio de Caicedo (2007), la participación de inversión extranjera en Colombia era también muy baja. Para ese entonces, fue del 2% en proyectos de concesión vial. Se debe evaluar si las inversiones propuestas y en curso por la Superintendencia de Puertos y Transporte están destinando los fondos a las mejoras portuarias en los sitios estratégicos que permitan incrementar la competitividad logística del país.

A su turno, el Banco Mundial (2013) a través de la revista *Doing Business*, publicó un reporte que evalúa la facilidad de hacer negocios y analiza a 183 países, posicionando a Colombia en 2012 en el ranking general en el número 45, ubicándola por encima de Panamá que clasificó en el puesto 61. En facilidades para el intercambio comercial Panamá obtuvo el puesto número uno, mientras que Colombia clasificó en el puesto 17, debido principalmente a falencias en su calidad de infraestructura portuaria.

La facilidad de hacer negocios en Colombia es una situación privilegiada que debería aprovecharse otorgando más concesiones a compañías extranjeras para grandes proyectos en infraestructura. Se ha gozado de continuidad en las políticas gubernamentales que buscan atraer inversión extranjera, pero se han enfocado más en otras áreas como la minería, cuyos dividendos se transfieren casi todos al exterior, así se observa claramente en la Balanza de pagos.

Dichas críticas y posicionamientos comparativos deben reflejarse en políticas, planes, programas, proyectos y acciones, pero no se observan coordinaciones propias

en el sector público de mediano y largo plazo, a pesar de tímidos esfuerzos de expansión y acciones incipientes actuales.

Las nuevas políticas deben tener en cuenta esas calificaciones y evaluaciones de dichos entes internacionales y foros, así como la ponderación de los factores e indicadores negativos, para actuar seriamente frente a los correctivos posibles y enfrentar las soluciones viables. Se deben evaluar los índices seriamente, implementando medidas más fuertes en todos los niveles calificados, para ubicar mejor a la nación en temas de competitividad a nivel internacional.

Para ya entrar en materia, la Red Nacional de Carreteras en Colombia, según el INVIAS (2013), está conformada por troncales que corren en dirección sur-norte, transversales en dirección oriente-occidente; y conexiones alternas. Está constituida por un 75,29% de kilómetros pavimentados y un restante 24,71% sin pavimentar para el 2012. Del total pavimentado, el 47,6% son vías buenas y muy buenas y del total sin pavimentar, el 93,96% son vías regulares, malas y muy malas. Estas estadísticas demuestran la razón por la cual la calificación Colombiana en infraestructura vial es tan baja, afectando la conectividad con los puertos y los costos de transporte del país.

Es relevante analizar la situación de las vías que conectan los puertos del país con los centros económicos, como Bogotá, Medellín y Cali. Colombia cuenta con dos vías troncales principales, la Troncal del Magdalena, que inicia en Bogotá y termina en Barranquilla, y la Troncal del Caribe, que inicia en Paraguachón cerca de la frontera con Venezuela y termina en Medellín. Ambas troncales también conectan con la ciudad de Cali y el occidente del país por la Troncal del Occidente que termina en la frontera con Ecuador.

De acuerdo con Peñaloza et al. (2011), del total de los servicios de transporte en Colombia, el que mayor cantidad de carga mueve con un 76.2% es el terrestre, mientras que Portuarios y auxiliares representan apenas el 14.5% y el aéreo el 9.3%. Afirma que la inversión en obras portuarias ha disminuido un 9% y el grupo férreo disminuyó en 8.1%. Significa esto que si de todos los métodos existentes, prima el terrestre para movilizar la carga, no se compadecen las cifras de vías sin pavimentar, o en mal estado, y la pobre inversión en infraestructura vial, que demuestra ser a todas luces insuficiente.

Según el autor, la inversión pública en infraestructura para el 2010, fue de \$3.1 billones de pesos, de los cuales el 3% correspondió a inversión férrea, fluvial y marítima. Según el estudio realizado por el Ministerio de transporte, los Indicadores de gestión en el sistema terrestre han sido satisfactorios, logrando el 100% de las concesiones adjudicadas para la construcción y mantenimiento de vías primarias.

Sin duda alguna, Colombia se ha fijado metas que cumplir en temas de infraestructura para cada modalidad de transporte, las cuales están siendo ejecutadas o en algunos casos se han terminado las obras licitadas; sin embargo se critica el que los

objetivos, deben ser más ambiciosos en pro de la globalidad y la competitividad del país, en que urge manejar precios y tiempos de entrega óptimos, los cuales se ven afectados por la eficiencia o ineficiencia en los procesos logísticos, desde el transporte terrestre, hasta la diligencia en los sistemas portuarios y de aduana.

El autor describe que el transporte de carbón que alcanzó las 59.144 miles de toneladas para el año 2010, se realiza a través del sistema férreo gracias a los 1.793,20 kilómetros concesionados entre la Red Férrea del Atlántico y el Sistema Ferroviario Central. Así mismo, que en el sistema fluvial existen varias obras requeridas para la adecuación, rehabilitación, construcción y mantenimiento del sistema, enfocado principalmente en el río Magdalena, Canal del Dique, la Mojana y el río Meta. De los 24.000 kilómetros, 18.225 se consideran navegables, pero solo 7.063 kilómetros de nivel de navegabilidad, sin embargo, se lograron movilizar 3.808.000 toneladas.

En cuanto al sistema de transporte aéreo, se afirma que en el año 2010 se movilizaron 673.506 toneladas, tanto a nivel nacional como internacional, donde el 80.1% fue para el exterior, y el restante para el interior. La tasa de crecimiento por este medio de transporte es en promedio de 2,6% anual para el transporte hacia el exterior y de 0,9% para transporte interno.

De acuerdo al autor el tráfico portuario nacional creció en el 2010 un 16%, y continúa con un crecimiento anual promedio de 7.3%, evidenciado principalmente por las exportaciones de carbón y petróleo. Se estima que a raíz de los tratados comerciales recientemente ratificados, se pasará a tener un crecimiento de tráfico portuario del 12% anual. Según datos de Durán (2012), la carga marítima representa el 98.9% del comercio exterior colombiano, evidenciando así la importancia que tiene la inversión portuaria para el desarrollo del comercio del país.

No cabe duda que el país debe inyectar sumas considerables en temas de infraestructura, considerándola una especie de cadena de suministro de mercancías, donde todos los medios de transporte están interconectados, generando una eficiencia en los costos que a la vez son transmitidos al producto, logrando así precios más competitivos para las empresas colombianas tanto a nivel exterior como interior.

De acuerdo con el CONPES (2012), los TLC que Colombia ha suscrito recientemente, especialmente el pactado con los Estados Unidos, representan el desafío más grande para el sector portuario, sea por tratarse del socio comercial más importante para Colombia, o los volúmenes de mercancías que se pretenden manejar.

El mismo ente consigna que de todo el comercio exterior realizado por Colombia, las Zonas Portuarias con mayor participación del mercado para 2011 lo fueron: Santa Marta, Puerto Bolívar, Cartagena, Buenaventura y Barranquilla, las cuales movilizaron el 54% del comercio exterior colombiano, y se estima que para el 2018, se incremente en siete puntos porcentuales; y en particular, que Barranquilla y Buenaventura lo incrementen hasta en diez puntos proyectados a raíz de los referidos tratados.

Los demás TLC ratificados que Colombia tiene con otras naciones, y los que están siendo negociados para el cercano futuro, exigen un esfuerzo conjunto: del Gobierno, con un compromiso real de fomentar el crecimiento económico para el país a través de inyecciones de capital que se vean reflejadas en temas presupuestales en el rubro de infraestructura, y por parte de las empresas Colombianas en un mejor manejo de su cadena de suministros y calidad de productos; y en fin, a las sociedades portuarias les demanda una implementación en mejoras para liderar en Latinoamérica.

A raíz de los TLC firmados, ratificados, y los que están en proceso de negociación, se ha determinado la importancia de inversiones públicas que beneficien el desarrollo del comercio exterior. Para el 2011, según el CONPES (2012) el total de inversión en el sector transporte fue del 16,4%, el más alto desde el año 2007.

Según la Superintendencia de Puertos y Transporte (2012), en la Ley 1ª de 1991, Artículo 2º, se establece la necesidad de contar con Planes de Expansión Portuaria y se deduce que las instalaciones Portuarias en construcción serán:

1. Sociedad Puerto Brisa S.A., en la Guajira
2. Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A., en Ciénaga, Magdalena
3. Sociedad Portuaria Riverport S.A., en Barranquilla
4. Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., en Cartagena de indias.
5. Sociedad Portuaria Puerto Hondo, S.A., en Tumaco, Nariño.

Así mismo, se encuentra en ampliación las instalaciones de servicio público de las Sociedades Portuarias de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta y se está llevando a cabo la profundización de los canales de acceso en Buenaventura, Barranquilla y Ciénaga.

De acuerdo con el análisis realizado por CONPES (2012), la capacidad portuaria Colombiana para el año 2010 era de unos 302 millones de toneladas. Donde el Atlántico Colombiano cuenta con una capacidad de 269 millones de toneladas, siendo Cartagena el de mayor capacidad en el Atlántico y en el Pacífico Buenaventura con 32 millones de toneladas es el mayor.

De otra parte, se comparó la capacidad portuaria con el volumen de carga movilizada, encontrando que los terminales portuarios estaban al 56% de su capacidad. Sin embargo, existen necesidades apremiantes en los puertos, como son la profundización de los canales de acceso y sus dimensiones. De acuerdo con las recomendaciones del informe CONPES (2012), para cumplir con el plan de expansión Portuaria, la inversión aproximada por puerto se estima en la tabla 1.

Según las proyecciones del estudio realizado por Durán (2012), Puerto Bolívar muestra una mayor dinámica de crecimiento y participación portuaria que las otras

cuatro zonas portuarias consideradas en conjunto. Sin embargo, se le han reservado más fondos a Buenaventura y Barranquilla, según los datos de la Tabla 1.

Tabla 1. NECESIDADES DE INVERSIÓN PORTUARIA

NECESIDADES DE INVERSIÓN ESTIMADAS	2012-2016 (\$ Millones)
Barranquilla	\$216.100
Buenaventura	\$338.650
Cartagena	\$85.060
La Guajira	\$35.000
Morrosquillo	\$3.000
San Andres	\$23.480
Santa Marta	\$23.000
Tumaco	\$33,940
Uraba	\$45.040
TOTAL	\$57,686.33

Elaboración propia

Se requiere una mayor inyección de capital, y mejorar la eficiencia en la prestación de servicios por parte de las Sociedades Portuarias, considerando la calidad en los servicios y la capacidad de manejo de carga de manera sostenible, nuevas tecnologías de comunicación y mejores equipos e instalaciones. A la vez, deben estar preparadas para competir globalmente, lo que implica una rápida adaptabilidad a nuevas condiciones del mercado.

Heng (2003), reitera que la globalización ha afectado dramáticamente la manera como los puertos deben ser administrados, deben tener en cuenta la infraestructura y la capacidad de un constante cambio para adaptarse a las nuevas tendencias. Esto se ve claramente evidenciado con el cada vez mayor tránsito de los Post-Panamax, naves que necesitan de puertos de ciertas dimensiones que permitan su paso. Según el autor, los ocho indicadores que determinan la Competitividad Portuaria de un país son:

1. Operación portuaria eficiente: La velocidad con la cual los puertos despachan mercancía.
2. Tarifas de manejo de carga competitivas: El costo de los servicios determina la escogencia o no por parte del usuario.
3. Confiabilidad: Dentro del costo se incluye la calidad de los servicios e incide en la elección de un puerto.
4. Profundidad del canal portuario: La acomodación de naves de mayor capacidad aumenta la competitividad portuaria.
5. Adaptabilidad a mercados cambiantes: Implementar constantemente nuevas prácticas según las tendencias.
6. Accesibilidad al puerto por vía terrestre: La eficiencia del acceso a los puertos genera posibilidades de crecimiento comercial.

7. Diferenciación: Ofrecer servicios portuarios específicos para la creación de valor y lograr la diferenciación.
8. Preferencia de navieras por el puerto: La globalización ha detenido la tendencia de las navieras a escoger y ser leales a un solo puerto.

Según Escobar, Suarique y Sotelo (2012), el Banco Interamericano de Desarrollo considera que en la mayoría de países Latinoamericanos, los Costos Logísticos representan entre el 18% y el 45% del valor del producto, afectando la competitividad en el exterior. Así mismo, los autores ponen de manifiesto que como consecuencia de la infraestructura logística nacional, el 37% de los costos están representados en transporte interno, el 33% en costos indirectos, el 11% en transporte internacional y el 8% en costos portuarios.

De la misma manera, Lucioni (2009), de las Naciones Unidas, concluye que la falta de crecimiento económico en América Latina, se debe principalmente a las deficiencias en infraestructura. El autor considera la infraestructura portuaria indispensable, si se tiene en cuenta que ésta es vital para el intercambio comercial.

En cuanto al llamado Índice de Desempeño Logístico, hay otras variables complementarias a considerar de acuerdo con El Banco Mundial (2013). Colombia se ubicó en el puesto 72 de 155 países en el año 2011. Este indicador está determinado por los siguientes factores:

1. Competencia y calidad de los servicios
2. Calidad de la Infraestructura
3. Capacidad en los tiempos de entrega
4. Eficiencia y eficacia de Aduanas
5. Seguimiento y localización de mercancías
6. Contratación de envíos a precios competitivos

La ubicación en el ranking del Banco Mundial (2013) en esta lista por Calidad de Infraestructura, clasifica a Colombia en el lugar 62 entre 155 países; sin embargo en contratación de envíos a precios competitivos, Colombia desciende al puesto 112, evidenciando la importancia que tienen el mejorar los precios de los servicios portuarios y las instalaciones físicas para lograr competitividad en el comercio internacional.

Clark, Dollar y Micco (2004), determinan que la Eficiencia Portuaria, está directamente relacionada con los costos de transporte, así como influyen la distancia a recorrer, volúmenes de la mercancía y las características del producto. De hecho, se encuentra que las mejoras en la eficiencia de los puertos, de un 25% a un 75%, reduce los costos de transporte en un 12%, que es el equivalente a 5000 millas de distancia. De la misma manera, los autores afirman que puertos con infraestructura deficiente equivalen a estar 60% más distante de los mercados objetivo.

Igualmente, los autores enfatizan la importancia de reducir las barreras en tarifas, para el buen intercambio comercial. Una de las maneras de reducirlas, es minimizar el

costo de transporte de la mercancía y el incrementar la eficiencia al hacerlo. Otro factor que se menciona en el reporte de competitividad global por el Foro Económico Mundial (2012), es la importancia que tiene la infraestructura en la entrega de mercancías a tiempo, junto con la reducción de inventarios, como factores clave para las empresas.

Nordas y Piermartini (2004), proponen que el mayor volumen de transacciones comerciales de un país con relación a otro, puede ser explicado por las tarifas de intercambio comercial, incluyendo los costos de transporte, los costos asociados con la búsqueda de proveedores o consumidores internacionales y el proceso de exportación de los bienes o servicios al extranjero.

A la vez, los autores explican cómo un rubro dentro de los costos de transacción es el tiempo. Como dice el proverbio, El tiempo es Oro. Así mismo, concuerdan con otros autores, al mencionar la tendencia a manejar pocos inventarios por las empresas de la actualidad, donde se maneja el modelo *Just In Time*. Bajo estas circunstancias, una demora en entregas de mercancía tiene altas repercusiones para los empresarios, ya que los consumidores optarán por productos o servicios que cumplan con sus expectativas, y ambos son factores del servicio al cliente: calidad y tiempos de entrega oportuna.

Teniendo en cuenta las problemáticas mencionadas, junto con las soluciones u oportunidades y fortalezas que posee el país Colombiano, se enlistan las relacionadas a continuación, en la Tabla 2.

Tabla 2. Matriz DOFA

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
1. Inversiones programadas en puertos, en cuanto a su capacidad instalada, acceso al canal y profundidad. 2. Ubicación geográfica de Colombia Con acceso al Caribe y el Pacífico.	1. Crecimiento del comercio a través de Tratados comerciales. 2. Mejorar las condiciones de navegabilidad del río Magdalena 3. Aprovechamiento de la línea férrea existente.
DEBILIDADES	AMENAZAS
1. Restricciones de acceso a los puertos debido a la infraestructura vial. 2. Calado insuficiente 3. Costos portuarios altos.	1. Debilidad del gobierno en aprobar proyectos de ley que incentiven la inversión pública y privada en infraestructura. 2. Pérdida de competitividad a nivel internacional frente a países con mejor infraestructura logística y mejor adaptabilidad a los nuevos mercados.

(Elaboración propia)

Sobre la prevalencia en Colombia de barreras de tarifas en el intercambio comercial, de acuerdo con el reporte de competitividad global por el Foro Económico Mundial (2012), fue calificado con 3.7 sobre siete (7), para el año 2011, donde siete significa ninguna limitación. Vale la pena anotar que en el estudio se afirma que la eficiencia portuaria no es simplemente una cuestión de buena infraestructura física, sino que la excesiva regulación y la cantidad de procedimientos aduaneros necesarios que es diferente en cada país, puede disminuir la productividad de los puertos, y debe ser seriamente tomada en consideración por quienes desean mejorar sus procesos.

No solo es necesario mejorar la calidad de la infraestructura y los servicios portuarios. De acuerdo con el reporte *Doing Business* del Banco Mundial (2013), la facilidad para hacer comercio entre fronteras es valorado y en ésta calificación. Los promedios para Latinoamérica en cuanto a costos de exportación son de \$1.268 dólares y de importación de \$1.612 dólares. Para países de altos ingresos, los promedios son de \$1.028 dólares para exportación y de \$1.080 dólares para importación.

Colombia se colocó en el puesto 91 entre los 185 países evaluados. Así, para exportar un contenedor estándar, en Colombia se necesitan 5 documentos y 14 días, a un costo de \$2.255 dólares; y para importar el mismo contenedor, se requiere de 6 documentos y 13 días, con un costo de \$2.830 dólares. El factor de costos debe ser estudiado para evaluar las causas del aumento de ellos, especialmente porque está muy por encima de los promedios, tanto frente a Latinoamérica como para países desarrollados.

Así mismo, el reporte muestra que la variación en la cantidad de días requeridos para importar, se anota como el factor que más ha mostrado mejoras en la eficiencia, pasando de 48 días en el 2006, a 13 días en el 2012. Los tiempos de exportación también presentaron mejoría notable, pasando de 34 días a 14 días respectivamente para los mismos periodos. Sin embargo, los costos sí se han incrementado dramáticamente, pasando de \$1.773 dólares a \$2.830 dólares para las importaciones y de \$1.745 dólares a \$2.255 dólares en las exportaciones.

En cuanto a mejoras en el sistema para facilitar el intercambio comercial de Colombia con el exterior, de acuerdo al autor, en el año 2009 se vieron cambios sustanciales en los procedimientos de comercio exterior, principalmente debido a la implementación del sistema en línea MUISCA de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales- DIAN- , facilitando el pago electrónico de impuestos de importación y diligenciamiento electrónico de certificados de origen, entre otros, afectando principalmente la calidad y cantidad en los tiempos de importación y exportación.

De acuerdo con el Banco Mundial (2013), ídem, a partir del año 2010, Colombia no ha reportado cambios en políticas o sistemas que permitan la evolución de éste aspecto. Para seguir ascendiendo en el ranking de acuerdo con el CONPES (2008), la instalación de *scanners* por parte del Ministerio de Transporte, en conjunto con las

Sociedades Portuarias de Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta, permitirá la agilización de las inspecciones físicas para detección de drogas y contrabando, que resultan ser un punto crítico en el proceso de comercio exterior.

En cuanto a la modernización de equipos portuarios, de acuerdo con la Superintendencia de Puertos y Transporte (2012), se instalaron grúas pórtico en las sociedades portuarias de Cartagena, Buenaventura, y Santa Marta. La sociedad portuaria de Santa Marta, el cerrejón, el grupo portuario S.A. y Buenaventura cuentan actualmente con bandas transportadoras para cargas directas a contenedores. Estos sistemas son de vital importancia para acelerar los tiempos logrando la eficiencia de los procesos comerciales.

Según la precitada Superintendencia, los retos que afrontan los puertos colombianos a raíz de los TLC, son los siguientes:

1. La construcción de antepuertos.
2. Culminación de la ampliación de vías que conducen a los puertos.
3. Realización de dragados para profundizar los canales de acceso.
4. Planes de mejoramiento de movilidad urbana para despejar zonas adyacentes a los puertos, especialmente en el Caribe Colombiano.
5. Construcción de sistemas que permitan cargar carbón directamente.
6. Mejoras en los sistemas de tecnología, comunicación e información.

Existen a su turno cinco proyectos de nuevos desarrollos portuarios, con el fin de incrementar la capacidad comercial del país. Las nuevas instalaciones portuarias por construir y operar en el país y que se proyectan en mediano plazo, son las siguientes:

1. La Sociedad Portuaria Integral de Colombia S.A. en Magdalena.
2. Barranquilla International Terminal Company S.A. en Barranquilla.
3. La Sociedad Portuaria del Caribe S.A. en Barranquilla.
4. La Sociedad Portuaria Terminal de Mallorca S.A. en Barranquilla.
5. La Sociedad Portuaria –Terminal, Las Flores S.A. en Barranquilla.
6. Sociedad Portuaria Bocas de Ceniza S.A. en Barranquilla.
7. Sociedad Portuaria Marinas del Caribe S.S. en Barranquilla.
8. Sociedad Portuaria Pescamar S.A. en Barranquilla.
9. Sociedad Portuaria Rio grande S.A. en Barranquilla.
10. Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. en Buenaventura.

El manejo administrativo de dicha infraestructura por empresarios y el Estado, así sea extraordinaria, muy avanzada y técnica, y el hecho de contar con vías y elementos estructurales buenos o definitivamente malos frente a las que se deba hacer un cambio; en paralelo lo importante es que deben propender en su utilización, en forma ética y normada, alejada de los vicios de contrabando, de las mafias de drogas, y demás contingentes negativos que afectan el comercio.

Requiere del empleo de dichos soportes básicos con miras a su provecho social, en la búsqueda de un desarrollo comercial, con enfoque social sostenible, siempre dentro de las vías legales de intercambio de bienes y servicios, hecho con seguridades, atendiendo las regulaciones de aduanas, de seguros, y de la lucha contra la corrupción. Así la infraestructura portuaria como entidad objetiva y material, se constituye en el mejor aliado, base y sustento para surgir del subdesarrollo y lograr la competitividad en el contexto mundial.

CONCLUSIONES

En este mundo cada día más globalizado y competido, la infraestructura juega un papel vital y entra a ser la diferencia entre un país desarrollado y uno en vías de desarrollo; ya que como resultado de una buena infraestructura se genera desarrollo económico para el país, disminuyendo la pobreza. Ciudades cercanas a Puertos como Barranquilla y Cartagena se ven beneficiadas en el ámbito laboral, lugares que alguna vez fueron remotos comienzan a formar parte de la estructura vial del país. Todas estas políticas conjuntas generan mejoras en la calidad de vida y oportunidades de crecimiento económico sostenido a través del comercio de productos de calidad.

A raíz de los problemas económicos de Europa y Estados Unidos, cada día las empresas multinacionales y países desarrollados de primer mundo están más interesados en diversificar y apostarle a Latinoamérica, descubriendo el potencial de compra que tiene Colombia así como su ubicación estratégica. Al mismo tiempo, el país muestra cada día mayor aceptación de sus productos en el exterior, revelando su potencial de convertirse en un eje de desarrollo económico, sin embargo, para poder aprovechar los tratados comerciales que ya tiene actualmente con múltiples países, debe estar preparado para el cambio y una fuerte inversión en infraestructura física.

Es de suma importancia recolectar y estudiar información basada en las calificaciones del país en índices internacionales para establecer qué tipo problemas de competitividad y oportunidades se presentan, de modo que el gobierno pueda aprobar reformas y nuevos proyectos de concesión en el sector de infraestructura, en especial la portuaria, fortaleciendo e incentivando la productividad del sector, que satisfaga la creciente demanda de bienes y servicios a raíz de los tratados comerciales vigentes, a precios competitivos y según los estándares internacionales.

No solo se debe considerar la eficiencia de las sociedades portuarias y sus tarifas. La infraestructura terrestre también deberá ser objeto de nuevos desarrollos, mejoramientos y ampliaciones, ya que es evidente la falta de inversión en carreteras aptas y pavimentadas para la expansión del comercio exterior; la exigencia de nuevas conexiones con los puertos colombianos será cada vez mayor. Por tal motivo, se debe crear un marco regulatorio que garantice la integración de los distintos modos de transporte y que tengan en cuenta modelos internacionales para ser superados.

Se requiere poner en marcha medidas específicas que logren un equilibrio en la cadena logística. Esto garantizará la eliminación de los cuellos de botella, mediante la construcción de unos enlaces intermodales eficientes en lugares estratégicos y/o parques industriales. Ello se debe realizar paralelamente a la consolidación de los modos de transporte existentes, así como garantizar la seguridad del transporte vial o terrestre para el tránsito de las mercancías.

Sin lugar a dudas, Colombia debe mejorar en su infraestructura, ya que se posiciona hoy de forma apenas incipiente en el ranking mundial. En el sistema vial, se necesita una mayor concentración de flujos de capital, sea por parte del sector público o privado, que garantice una comunicación efectiva con el sistema portuario del país. A nivel fluvial, es indispensable la habilitación del Río Magdalena como medio de transporte de carga, lo que apenas se inicia, buscando la optimización de los costos de transporte de carga internos, ya que en comparación con otras economías, Colombia tiene altos niveles en los costos de transporte.

Sin embargo, la infraestructura portuaria es vital para el desarrollo del país, ya que por este medio, se maneja más del 90% del comercio exterior de la nación, lo que revela su importancia. El propósito de invertir en la profundización de los canales de acceso de los puertos Colombianos es determinante para elevar la competitividad, con el propósito de recibir naves post-Panamax, lo cual es la tendencia en los mercados actuales. El sistema férreo se está sub utilizando y debe ser remozado y habilitado para manejar toda clase de contenedores por todo el país, logrando la interconexión en la cadena de suministros.

Es necesario incluir a su turno, todos los elementos constitutivos de la infraestructura, pues el objetivo final de tener varios medios de transporte, es comunicar la mercancía con los puertos. El subutilizar un solo medio afecta directamente el costo de los productos, y en el caso Colombiano se le ha dado más importancia al desarrollo de la red vial por ser el medio más utilizado, sin tener en cuenta que el sistema fluvial y férreo son parte de la solución, ya que estos medios de transporte son más económicos que el terrestre y no se están explotando principalmente por la falta de adecuación para manejar tráfico, convirtiéndose en una desventaja competitiva para la nación.

Colombia tiene todo el potencial necesario para lograr una de las infraestructuras más sólidas de Latinoamérica. El país ha avanzado, pero falta mucho más por hacerse en todos los sectores para estar a un nivel de estándar internacional y de competitividad, especialmente en las áreas de comunicaciones y transporte, educación, salud, seguridad, desarrollo económico e industrial (logística), energía, turismo, medio ambiente y énfasis en el apoyo a la ciencia, la investigación e innovación tecnológica, como parte del Plan de transformación productiva.

Se pueden estudiar modelos paralelos adoptados por otros países, con infraestructuras más eficientes como el caso de México, el cual ha desarrollado su infraestructura a raíz del tratado NAFTA y fue adoptando una infraestructura y modelo

logístico mucho más eficiente, basado en el modelo de Estados Unidos. Como ejemplo de inversión en infraestructura está la propia estructura operativa del Complejo Guanajuato Puerto Interior, que ha permitido obtener experiencias exitosas en el desarrollo y consolidación de negocios para las empresas.

Guanajuato Puerto Interior, queda en el corazón de México, y se ha logrado consolidar como la plataforma logística y de negocios más importante del país y de América Latina. Es un espacio en donde los procesos de transporte y logística de las empresas son más eficientes, ya que en este recinto converge el transporte aéreo, ferroviario y terrestre y aunque no está cerca de los puertos marítimos, cuenta con todas la conexiones e infraestructura de tipo terrestre y ferroviario para ser conectados, lo cual hace mucho más eficiente el transporte de mercancías.

El éxito reside en la ejecución del Plan Maestro a mediano y largo plazo, con metas bien trazadas y continuidad tanto del sector público como de inversión privada, trabajando conjuntamente para establecer Parques Industriales, Zonas francas, Servicios de Aduana, Aeropuertos, centros educativos y de innovación, centros de negocios y de servicios, así como Centros de ciencia y tecnología, entre otros.

El resultado del trabajo conjunto público-privado a largo plazo, allí ha resultado en un crecimiento importante, sirviendo como centro logístico y como plataforma del centro de fabricación y distribución para la región de América latina de grandes empresas del área, especialmente en el sector automotriz y las empresas del ramo de electrodomésticos.

Colombia a su vez, podría crear centros de distribución aunque se hallen distantes de las ciudades importantes, pero ubicados en lugares estratégicos, que tengan posibilidad de conexión con los puertos marítimos y ampliar las zonas francas, incorporando las líneas de ferrocarril del país, de manera que se pueda cargar las mercancías directamente a contenedores que llegaran al puerto o vía ferroviaria, o en sectores para el almacenamiento de productos exportables cerca de aeropuertos.

El gobierno Mexicano ha incentivado a las empresas para que se coloquen en estos centros logísticos a través de reducción en los impuestos y beneficios fiscales con el compromiso de generar inversión y empleos, lo cual a la vez se refleja en crecimiento económico para la región y el país. Colombia también incentiva las empresas que se ubican en zonas francas en cuestión para la fabricación o producción in situ, igualmente con eliminación de impuesto a la renta, y se han establecido reglamentaciones de cantidad de trabajos que se deben generar para ubicarse en ellas.

También cabe mencionar que México tiene una ubicación geográfica privilegiada por su cercanía con Estados Unidos, y ha sabido aprovechar la franja fronteriza para desarrollar parques industriales y centros logísticos de empresas tanto nacionales como americanas, operando con costos menores que en el exterior. De su parte, Colombia tiene acceso al Océano Pacífico a través del puerto de Buenaventura para exportar al

Oeste de los Estados Unidos; y al Mar Caribe para exportaciones al Este. La cercanía no debe ser vista como una desventaja, ya que a través de mejoras en infraestructura se puede ver una disminución de costos, lo que equivale a estar más cerca de los mercados “Target” u Objetivo como quedó dicho.

Panamá es otro país que ha aprovechado su ubicación geográfica para ser un ejemplo logístico actualizado de acuerdo a las tendencias recoge las últimas mejoras portuarias y aeroportuarias, parques industriales, la zona franca, el mercado financiero, las revisiones y complementaciones en infraestructura vial y metro, para aliviar el tráfico tanto de ciudadanos como de mercancías. Busca y logra la estabilidad macroeconómica y la facilidad de inversiones para establecerse en el país a las empresas extranjeras. Colombia debe explotar su puntaje en facilidad para hacer negocios y buscar esa inversión extranjera enfocada a rubros de infraestructura.

Con el propósito de tener un crecimiento sostenido, el sector público Panameño y el privado, acordaron establecer un Plan Maestro de Ejecución, mejorando la productividad y como consecuencia atraer inversión extranjera. Colombia debe buscar nuevos acuerdos macro con firmas extranjeras para proyectos de concesión, pues el nivel de intervención extranjera para este propósito es muy bajo, - del 2%, - y se están aprobando los proyectos de expansión en infraestructura a nivel presupuestal, alargando los plazos precisamente por falta de capital.

Los empresarios Panameños detectaron la necesidad de fortalecer la educación, y los otros aspectos económicos de importancia para el desarrollo del país, como son el sector hotelero y el sector comercial. Se implementan a la fecha nuevas vías de acceso con puentes y nuevas carreteras, y una amplia inversión en el sector aeroportuario ubicándolo ya como el nuevo HUB de las Américas en los próximos años.

El sector empresarial Colombiano debe trabajar en conjunto con el gubernamental, para implementar las reformas adecuadas a las necesidades del país. Descongestionar las ciudades importa para el manejo de tiempos de entrega de mercancías, se implementan ya normas de circulación de camiones por horarios, preferiblemente en horas de la noche y madrugada, de manera que se alivie el tráfico para los ciudadanos, y también el tráfico aeroportuario, evitando la contaminación auditiva.

Una opción en Colombia sería crear Centros de Distribución o Acopio a las afueras de la ciudad, para evitar que los camiones tengan que circular dentro del perímetro esto se ha pensado en la integración del concepto ciudad-región y su plusvalía, para Bogotá-Cundinamarca.

Colombia debe implantar las medidas necesarias para la modernización y ampliación de los puertos Colombianos, de manera que puedan permanecer competitivos. Los proyectos que se están llevando a cabo de profundización de calado deben ser prioritarios. La instalación de equipos portuarios y *scanners* que permitan la

eficiencia en los procesos de movilización de carga son también de vital importancia. Igualmente, la instalación de Puertos Secos, es necesario para evitar congestión en las sociedades portuarias y mantener niveles de capacidad manejables.

Falta sin embargo, agregar el punto importantísimo que es el fenómeno social de la corrupción, como aspecto incidente en el tema elegido. Existen además de tratados de libre comercio, la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, firmada por más de 113 países de los cuales más de una décima parte la han ratificado. Las Oficinas de las Naciones Unidas contra la Droga y el delito, con sede en Colombia, en sus publicaciones y análisis anualizados, expresan ideas sobre el tema que se sintetizan en los siguientes aforismos:

1. Cada año, tanto en los países desarrollados como en los que están en vías de desarrollo se pagan por su causa, más de un trillón de dólares.
2. La corrupción reduce la capacidad y habilidad de los Gobiernos para proveer recursos y servicios públicos esenciales a sus ciudadanos.
3. La inversión de un país relativamente corrupto, se encarece al menos en un 20% comparada con un país no afectado por ella. De hecho basta ver los resultados de los carruseles de la contratación administrativa y los peculados en cabeza de altos dignatarios y contratistas, y las coimas o vacunas como porcentajes millonarios exigidos para el otorgamiento de contratos en obras de infraestructura en la capital y en el país.
4. Las naciones luchan contra la corrupción y trabajan por mejorar sus leyes, podrían aumentar su ingreso per cápita nacional, en un estimado de al menos un 40%.
5. La corrupción si se extiende de lo comercial a lo judicial, o al campo político, como en Colombia, o en Italia, Grecia, y demás países europeos, orientales, africanos, asiáticos y de otras latitudes, erosiona la aplicación de la ley e involucra el desprestigio y la legitimidad de los gobiernos que la toleran.

En Colombia se dictó inicialmente la Ley 190 de 1995, cuyo articulado fue recogido al interior del cuerpo del Código Disciplinario único previsto en la Ley 734 de 2002, que derogó disposiciones que le fueran contrarias en el artículo 223, dejando a salvo sólo dicha regulación. Rige hoy el nuevo Estatuto Anticorrupción, que se consigna en la Ley 1474 de 2011 que elimina los beneficios o subrogados penales para quienes cometan delitos contra la administración pública, así como los mecanismos alternativos de la pena privativa de la libertad, la suspensión condicional de la pena o la libertad condicional del implicado, eliminando la prisión domiciliaria entre otros.

BIBLIOGRAFIA

Caicedo, Juan. (2007). Evolución de la inversión extranjera en Colombia y situación económica: “el cuarto de hora de la infraestructura”. Cámara Colombiana de la infraestructura.

En:<http://www.infraestructura.org.co/presentaciones/inversionextranjera.pdf>.(consultado el 6 de febrero del 2013).

Calderón, César; Servén, Luis. (2004). Los efectos del desarrollo de la infraestructura en la distribución y el crecimiento de ingresos. Washington. The World Bank. En:<http://repec.org/es/LATM04/up.10673.1081979920.pdf>.(consultado el 25 de enero del 2013).

Consejo nacional de política económica y social. CONPES (2012). Plan de expansión portuaria: desarrollo portuario para la prosperidad. Departamento Nacional de Planeación. Ministerio de Transporte República de Colombia. En:<http://info.catalogodelogistica.com/eb/pdf/ConpesPlanExpPortuaria2012.pdf> (Consultado el 25 de enero del 2013).

Consejo nacional de política económica y social. CONPES (2008). Política Nacional Logística. Documento número 3547. Bogotá, D.C. Departamento Nacional de Planeación. Ministerio de Transporte República de Colombia. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Dirección de aduanas Nacionales, DIAN. En:http://www.acolog.org/wp-content/uploads/2011/03/politica_nacional_logistica_compes_3547.pdf. (Consultado el 25 de enero del 2013).

Clark, Ximena; Dollar, David; Micco, Alejandro. (2004). Eficiencia portuaria, Costos de transporte marítimo, y el intercambio bilateral. Cambridge. Departamento nacional de investigación económica. En: <http://www.nber.org/papers/w10353.pdf>. (Consultado el 26 de enero del 2013).

Durán, Ernesto. (2012). Buenas prácticas marítimas y portuarias en los TLC. ANDI. En: <http://www.andi.com.co/Archivos/file/Gerencia%20LTI/Buenas%20Practicas%20maritim o%20portuarias%20en%20los%20TLCs,%20Ernesto%20Duran%20%20DIMAR.pdf>.(Consultado el 31 de enero del 2013).

El Banco Mundial. (2013). Haciendo negocios 2013 Regulaciones más inteligentes para pequeñas y medianas empresas. Washington. En: <http://www.doingbusiness.org/~media/giawb/doing%20business/documents/profiles/country/COL.pdf>.El Banco Mundial. (consultado el 25 de enero del 2013).

El Foro económico mundial (2012). El reporte de Competitividad global 2012-2013. Geneva. En: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf.(Consultado el 25 de enero del 2013).

El Foro económico mundial. (2010).El reporte de Competitividad global 2010-2011. Geneva. En:http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf (consultado el 25 de enero del 2013).

Escobar, Ingrid; Suarique, Daniela; Sotelo, María. (2012). Diagnóstico de la Situación Portuaria de Buenaventura para Realizar Comercio Asia Pacífico. Bogotá. Universidad del Rosario. En: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/10336/3726/1/1020736014-2012.pdf>(Consultado el 4 de Febrero del 2013).

Guasch, Jose. (2011). La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe. Santo Domingo. Banco Interamericano de Desarrollo. En: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=36610117>.(Consultado el 26 de enero de 2013).

Heng, Wu; Tongzon, José. (2003). Privatización portuaria, eficiencia y competitividad: algunas evidencias empíricas de las terminales portuarias. Universidad de Singapur. En: <http://202.114.89.60/resource/pdf/2024.pdf> . (consultado el 26 de enero del 2013)

INVIAS. (2013). Red vial. Ministerio de Transporte. En: <http://invias.gov.co>. (consultado el 26 de enero del 2013).

Lucioni, Luis. (2009). La provisión de infraestructura en América Latina: tendencias, inversiones y financiamiento. Santiago de Chile. Naciones Unidas CEPAL. En: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/0/35300/lcl2981e.pdf> (Consultado el 29 de enero de 2013).

Nordas, Hildegunn; Piermartini, Roberta. (2004). Infraestructura y comercio. Geneva. Organización Mundial del comercio, División de investigación económica y estadística. En: www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200404_e.doc. (Consultado el 26 de enero del 2013).

Peñaloza, Cesar; Rodríguez, Ángela; Serrano, Martha; Yáñez, Martha; Sagra, Carmenza; Morales, Libardo; Pérez, Gilberto; Maldonado, Luis. (2011). Diagnóstico del Transporte 2011. Ministerio de Transporte. En: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=15>. (Consultado el 4 de Febrero del 2013).

Secretaría de Comercio. (2012). Pro México, Inversión y Comercio. México. D.F. En: http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/infraestructura_en_mexico. (Consultado el 10 de Febrero del 2013).

Superintendencia de puertos y transporte. (2012). Infraestructura portuaria marítima vs TLC. Ministerio de transporte. En: <http://congreso.fitac.net/wp-content/uploads/Superintendencia-Delegada-de-Puertos.pdf> . (Consultado el 26 de enero del 2013).