





**DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL
CAUCA**

**Departamento Administrativo de
Planeación**



Análisis del Sector Logística en el Valle del Cauca

DILIAN FRANCISCA TORO TORRES
Gobernadora

ROY ALEJANDRO BARRERAS CORTÉS
Director Planeación Departamental

Investigadores:

SANDRA DE LAS LAJAS TORRES PAZ
Subdirectora Estudios Socioeconómicos y Competitividad Regional

LUIS FELIPE PINZÓN GUTIÉRREZ
Contratista (Profesional Universitario)

JUAN CAMILO URBANO CALLES
Pasante en Economía

Santiago de Cali, Junio de 2016

Estudios Socioeconómicos

Gobernadora del Valle del Cauca
Dilian Francisca Toro Torres

Director del Departamento Administrativo de Planeación
Roy Alejandro Barreras Cortés

Editora
Sandra de las Lajas Torres Paz, Ms.
Subdirectora de Estudios Socioeconómicos y Competitividad Regional

Comité Editorial
Gloria Milena Marquez Ceballos
Beatriz Stefanny Tenorio Alvarez.

Asistente Editorial
Luis Felipe Pinzón Gutiérrez

Público objetivo
Estudios Socioeconómicos, está dirigida principalmente a investigadores de distintos sectores, profesores, profesionales, estudiantes de distintos niveles y comunidad vallecaucana en general.

Periodicidad
Anual

Para mayor información dirigirse a:
Gobernación del Valle del Cauca
Departamento Administrativo de Planeación Departamental
Subdirección de Estudios Socioeconómicos y Competitividad Regional:
Tel. 6200000 Ext. 1245
Correo Electrónico: PublicacionesSESE@outlook.com

El contenido de los estudios es de exclusiva responsabilidad de los autores. En tal sentido, lo aquí registrado no compromete al Departamento Administrativo de Planeación de la Gobernación del Valle del Cauca, ni a sus Directivos. Las imágenes presentadas en este documento provienen del archivo fotográfico de la Gobernación del Valle del Cauca o de fuentes web, cuyas imágenes son de libre uso. Los textos pueden reproducirse total o parcialmente, citando la fuente.

ISSN: 2346-0954.

Análisis del Sector Logística en el Valle del Cauca

1. INTRODUCCIÓN

La logística empresarial es un determinante clave en el nivel de competitividad de una región, la misión del sector es transportar de manera eficiente las mercancías a su lugar de destino ya sea por medio terrestre, marítimo o aéreo reduciendo al máximo los costos de transporte tanto en tiempo como económicamente, garantizando un óptimo flujo de las mercancías entre las diferentes redes de comercialización, mínimo tiempo de descargue, buenas condiciones de almacenaje y que los productos al llegar a su destino estén en las condiciones deseadas.

En este estudio se hace una caracterización de competitividad en materia logística para el Valle del Cauca y la Región pacífico, se parte de una comparación con los estándares a nivel nacional identificando el posicionamiento de la región entre las 6 regiones que conforman el país, posteriormente se presentan estadísticas a nivel departamental sobre algunas tendencias en cuanto a flujos y costos de transporte, además de los principales problemas o necesidades que se evidencian y los proyectos que se tienen en marcha para brindar soluciones y aumentar la competitividad del departamento en cuestión logística. Para ello se emplea información de la Comisión Regional de Competitividad (CRC), la Encuesta Nacional Logística realizada en 2015 por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), el CLUSTER de logística del Valle del Cauca, el Ministerio de transporte, el Ranking de Movimiento de Contenedores de la CEPAL y bases de datos tomadas de las páginas web de PROCOLOMBIA, la AEROCIVIL y la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI).

2. SECTOR LOGÍSTICA EN COLOMBIA

De acuerdo con la Encuesta Nacional Logística realizada en 2015 por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) la cual midió el estado de la logística por regiones basado en variables tales como: “perfil de la empresa, perspectiva e innovación, comercio exterior, regiones y canales, desempeño y operación logística, infraestructura y tecnología, y educación y empleo” (DNP, 2015) se encontró que la región centro oriente lidera, con una participación del 49,3%, seguido por el eje cafetero y la región caribe con una participación de 27,7% y 11,7% respectivamente, en cuarto lugar se ubica la región pacífico con una participación de 7,2% , en los últimos lugares se encuentran la región sur - amazonia y la región de los llanos con 2,6% y 1,4% respectivamente. Esta encuesta contó con la

participación de 768 empresas, de las cuales 504 son demandantes de servicios logísticos y 264 son ofertantes de estos servicios.

Entre las principales problemáticas que enfrentan las empresas oferentes de servicios logísticos se encuentran: en materia de gestión empresarial el mayor problema está asociado a falta de zonas adecuadas de carga y descarga, en cuanto a infraestructura el problema va ligado a insuficiencias viales y la congestión, y en cuanto a gestión aduanera, la falta de entendimiento de la norma. Por el lado de las empresas demandantes, la mayor dificultad asociada a la infraestructura son los elevados costos de transporte de las mercancías, en cuanto a gestión empresarial, la falta de sistemas de información logística, finalmente en gestión aduanera la principal dificultad es la complejidad en los trámites aduaneros.

En materia de eficiencia portuaria se midió la calidad de los servicios prestados por los puertos obteniendo como resultado un puntaje de 5,2, en la relación costo-beneficio de los servicios portuarios se obtuvo un puntaje de 4,5. Puntajes que no reflejan un comportamiento eficiente en logística portuaria considerando que la puntuación se estima en un rango de 1 a 10, y de acuerdo con la Encuesta Nacional Logística realizada por el DNP “los empresarios perciben que están pagando muy caro por los servicios portuarios sin que estos sean de gran calidad” (DNP, 2015). Además de ello el Doing Business calculado por el Banco Mundial, el cual entre sus componentes mide la calidad de la infraestructura portuaria ubica a Colombia en el puesto 11 entre 19 países de América Latina, donde los principales problemas están asociados a los costos de transporte a corto plazo (CRC, 2016), a ello sumado que “el 67,79% de los empresarios no siente que la normatividad en materia aduanera les brinda seguridad en operaciones de comercio exterior” (DNP, 2015).

Por otra parte el índice de competitividad logística estimado por el DNP, el cual tiene en cuenta tres factores (infraestructura, servicios logísticos e industria, y movilidad y ciudad) la región caribe ocupa el primer puesto con 5,98 puntos, seguido por la región centro-oriente con 5,73 puntos y en tercero y cuarto lugar se encuentran el eje cafetero y la región pacífico con 5,66 y 5,65 puntos respectivamente, y en los últimos lugares se ubican la región sur-Amazonía y la región de los llanos con 5,09 y 4,56 puntos respectivamente.

De acuerdo con el puntaje obtenido en cada región, lo que se mide es si en los factores que componen el índice facilitan la operación logística, o por el contrario no la facilitan donde el puntaje cercano a 1 es la mejor situación y cercano a cero la peor situación. De este estudio es posible observar que la principal barrera para la competitividad en la región pacífico es la infraestructura, ya que el puntaje obtenido en este componente es inferior al promedio nacional ($5,73 < 5,87$) y para mejorar la posición de la región frente a las 3 que se encuentran liderando en este índice hace falta mejorar principalmente el componente de movilidad y

ciudad, que aunque se encuentra por encima del promedio nacional ($5,16 > 5,05$) no es lo suficientemente alto como en la región caribe y el eje cafetero ($5,16 < 5,34$).

A nivel global hasta 2014 en el índice de desempeño logístico realizado por el Banco Mundial Colombia ocupaba el puesto 97 entre 160 países con un puntaje de 2,64, estando por debajo de países como Chile, Perú, México y Brasil, donde los principales problemas evidenciados de acuerdo con el Banco Mundial son la infraestructura, las aduanas, y los elevados costos de exportación y de importación. En 2016 la situación no es muy distinta el índice disminuye a 2,61 pero en esta ocasión el país ocupa el puesto 94 ganando 3 posiciones respecto a sus dos años anteriores.

3. SECTOR LOGÍSTICA EN EL VALLE DEL CAUCA

De acuerdo con el último reporte de competitividad logística publicado por la CRC en agosto de 2016, se observó que “según los registros de las cámaras de comercio del Valle del Cauca, en el departamento hay más de 3.000 empresas prestadoras de servicios logísticos que registran ventas por USD 979 millones en 2015” (CRC 2016, PP 5), reporte donde además se destaca que en el segundo trimestre del presente año (abril –junio 2016) el número de empleos registrados en Cali relacionados con actividades logísticas representa el 11,5% del total nacional, siendo la ciudad que más empleos ofreció en el sector respecto al año anterior (CRC, 2016).

a. Logística Portuaria

En relación con lo anterior se destaca la importancia para el departamento contar con el Puerto de Buenaventura, el cual según el ranking de movimiento de contenedores en América Latina y el Caribe de la CEPAL ocupa el puesto 16 entre 100 puertos que consideró el estudio, lo que lo hace el segundo puerto más importante de Colombia después del puerto de Cartagena el cual ocupó el cuarto lugar en el ranking. A continuación se muestran algunas estadísticas que demuestran la importancia del puerto de Buenaventura no solo para el Valle del Cauca sino para todo el país:

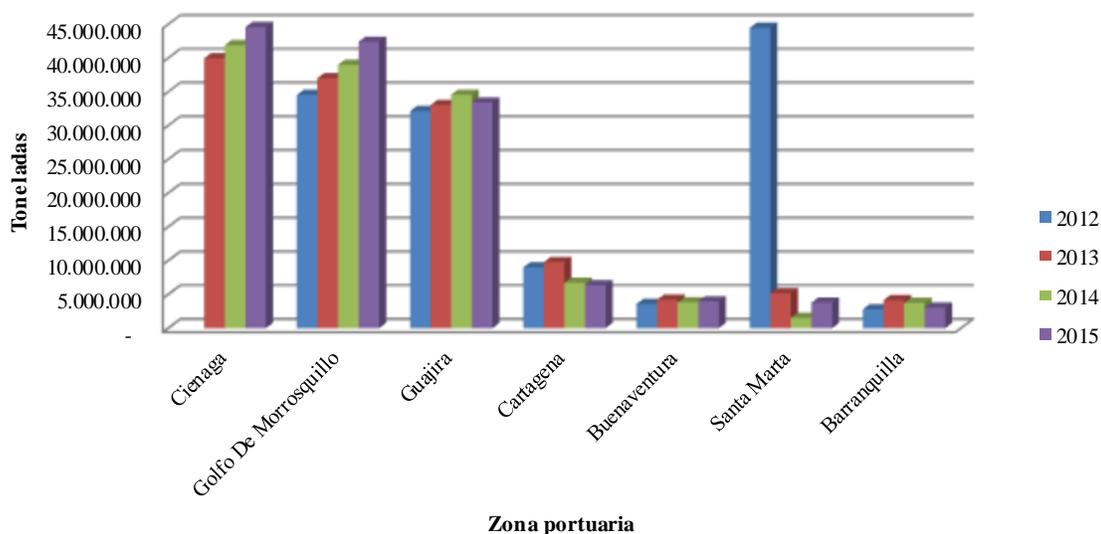
Tabla 1. Número de contenedores movilizados y variación porcentual por puerto, período 2013-2015.

Puesto en el Ranking	Puerto	No de contenedores movilizados			
		2013	2014	2015	Variación 2014/2015
4	Cartagena	1,987,864	2,236,551	2,606,945	16.6%
16	Buenaventura	851,101	855,404	911,533	6.6%

Fuente: Elaboración Subdirección de Estudios Socioeconómicos, Ciencia, Tecnología e Innovación – Departamento Administrativo de Planeación, Gobernación del Valle del Cauca; a partir de información del Latin American and the Caribbean Container Port throughput, Ranking (2015) – CEPAL.

En materia de exportaciones que desembarcan en el puerto de Buenaventura se tiene que este ocupa el quinto puesto a nivel nacional según datos obtenidos a través de PROCOLOMBIA, los cuales a su vez fueron obtenidos de la súper intendencia de puertos y transporte. La mayor cantidad de exportaciones del país por vía marítima salieron desde el puerto de Ciénaga, seguido por los puertos del Golfo de Morrosquillo, la Guajira, Cartagena y Buenaventura como se muestra a continuación:

Gráfico 1. Exportaciones nacionales por zona portuaria, período 2012-2015.

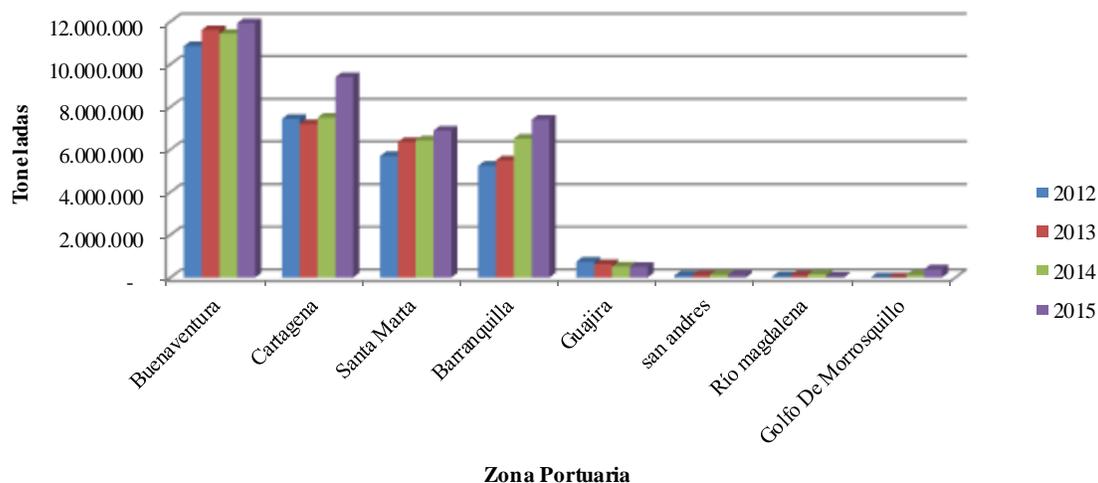


Fuente: Elaboración Subdirección de Estudios Socioeconómicos, Ciencia, Tecnología e Innovación – Departamento Administrativo de Planeación, Gobernación del Valle del Cauca; a partir de datos de PROCOLOMBIA.

En contraste con las exportaciones, el puerto de Buenaventura es la terminal marítima más importante del país en materia de importaciones. Entre 2013 y 2015 ha recibido más de 11

millones de toneladas de mercancías, muy superior a lo que se ha desembarcado en el resto de puertos del país como se muestra a continuación.

Gráfico 2. Importaciones nacionales por zona portuaria, período 2012-2015.



Fuente: Elaboración Subdirección de Estudios Socioeconómicos, Ciencia, Tecnología e Innovación – Departamento Administrativo de Planeación, Gobernación del Valle del Cauca; a partir de datos de PROCOLOMBIA.

El hecho de que el puerto de Buenaventura sea la principal terminal marítima de desembarque de mercancías provenientes del exterior, principalmente de la zona Asia-Pacífico, convierte al valle del Cauca en un punto clave de los corredores funcionales más importantes del país, como lo son los corredores de Buenaventura-Bogotá y Buenaventura- Puerto Carreño. En el caso del corredor Bogotá- Buenaventura “su funcionalidad esta en permitir la conexión entre las regiones territoriales de la costa pacífico central, zona cafetera, Tolima grande y el altiplano pasando por áreas estratégicas de producción y distribución de productos de consumo interno y de exportación, tales como Buenaventura, Cali, Armenia, Pereira, Mariquita, Ibagué y Bogotá” (PEIIT, Min Transporte, 2014, PP 155), por el lado del corredor Buenaventura-Puerto Carreño une la zona pacífico central con la zona cafetera, Tolima grande, altiplano y la Orinoquia pasando por áreas de producción y distribución de productos de consumo y de exportación como lo son Buenaventura, Cali, Ibagué, Bogotá, Villaviceñcio y los Llanos orientales.

En la *Figura 1* se puede apreciar como el puerto de Buenaventura es un punto clave donde comienza el proceso de distribución de todas las mercancías que llegan al país por la zona del pacífico centro, teniendo una conexión directa con varias de las principales ciudades de Colombia como lo son: Cali, Bogotá, Manizales, Armenia, Pereira y Medellín a través de corredores funcionales y complementarios, donde se recibe y se redistribuye la mercancía de consumo interno y de comercialización hacia el resto de destinos nacionales.

b. Logística de transporte después de la llegada al puerto

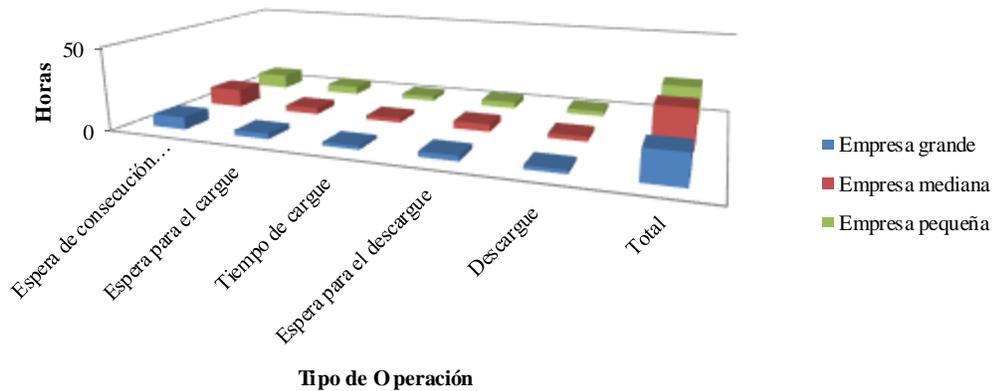
Los mayores retos que se han encontrado en la competitividad logística no solo en el Valle del Cauca sino a nivel nacional tienen que ver con el tiempo y los costos de transporte. De acuerdo con los resultados de la Encuesta Nacional Logística, los tiempos de inspección de la carga en Colombia son de 5 días, más del doble en comparación con países como Chile, México y Perú donde la inspección dura dos días, o Brasil donde el tiempo estimado son 3 días. Otro aspecto revelado por la encuesta es que alrededor del 20% de las entregas no llegan a tiempo a su lugar de destino y cerca del 10% no llegan completas.

Los tiempos estimados para grandes, medianas y pequeñas empresas que se muestran en el *Gráfico 3* revelan que:

“las empresas medianas incurren en tiempos superiores a las pequeñas y grandes empresas con una diferencia de 10 y 20 horas respectivamente, lo cual, se considera que es debido a que las medianas empresas pueden contar con altos volúmenes de demanda, pero dada su tamaño no cuentan con la capacidad o los niveles de inversión para suplirlas de la forma en que lo haría una gran empresa” (Cámara Colombiana de la Infraestructura “CCI”, 2016, PP. 4)

Esto sin contar los problemas que se tienen en materia de vías por carretera, de acuerdo con el PEIIT, en Colombia hay un total de 11.690,65 Km de red vial primaria, de los cuales la costa pacífico central cuenta con 2.356 Km de los cuales al Valle del Cauca le corresponden 323,70 Km en estado totalmente pavimentado. En el Corredor Buenaventura-Puerto Carreño se tiene que de los aproximados 1.200 Km de longitud que posee, el 19% se encuentra construido en doble calzada y el resto en calzada sencilla, “presenta bajos niveles de servicio (cuellos de botella) en los tramos Buga- La paila y Girardot- Villa Vicencio, sectores en los cuales el TPD oscila entre los 100.000 y 150.000 vehículos valores que exceden la capacidad máxima de la infraestructura del corredor” (PEIIT, Min Transporte, 2014, PP 153). En el corredor Buenaventura –Bogotá con aproximadamente 235 Km de longitud cuenta con el 55% de calzada sencilla y 45% con doble calzada “presenta bajos niveles de servicio (cuellos de botella) en los tramos Buga – la paila y Pereira Chinchiná sectores en los cuales el TPD oscila entre los 100.000 y 150.000 vehículos valores que exceden la capacidad máxima de la infraestructura” (PEIIT, Min Transporte, 2014, PP 155), Problemas derivados de la capacidad de la infraestructura que terminan por verse reflejados en la calidad de las mercancías, en la llegada a tiempo y los costos del transporte de las mercancías.

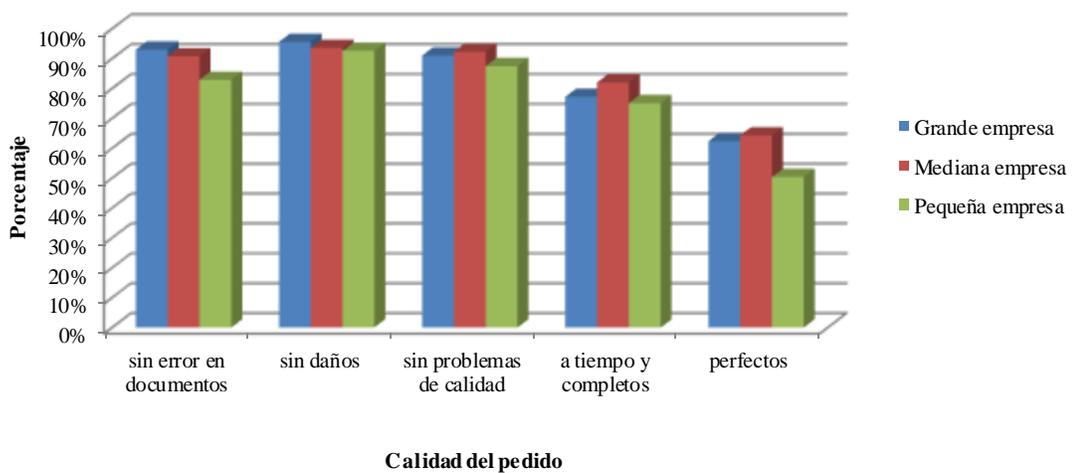
Gráfico 3. Tiempos de espera en la zona portuaria por tipo de empresa y tipo de operación.



Fuente: Elaboración Subdirección de Estudios Socioeconómicos, Ciencia, Tecnología e Innovación – Departamento Administrativo de Planeación, Gobernación del Valle del Cauca; a partir de datos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Boletín Económico – Febrero 2016.

En el *Gráfico 4* se observan indicadores de calidad de los servicios logísticos, donde se puede ver que el promedio de errores en los documentos es alrededor del 85% y que los pedidos sin daños son alrededor del 90%, sin embargo es preocupante que entre el 50 y el 60% de los pedidos no lleguen en perfectas condiciones por parte de alguno de los 3 tipos de empresas, de acuerdo con la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) el 47,2% de los pedidos cuentan con algún problema en el envío, lo que sugiere que hay que implementar políticas para mejorar la competitividad en este sector.

Gráfico 4. Indicadores de Calidad de zona portuaria por tipo de empresa y calidad del pedido.



Fuente: Elaboración Subdirección de Estudios Socioeconómicos, Ciencia, Tecnología e Innovación – Departamento Administrativo de Planeación, Gobernación del Valle del Cauca; a partir de datos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Boletín Económico – Febrero 2016.

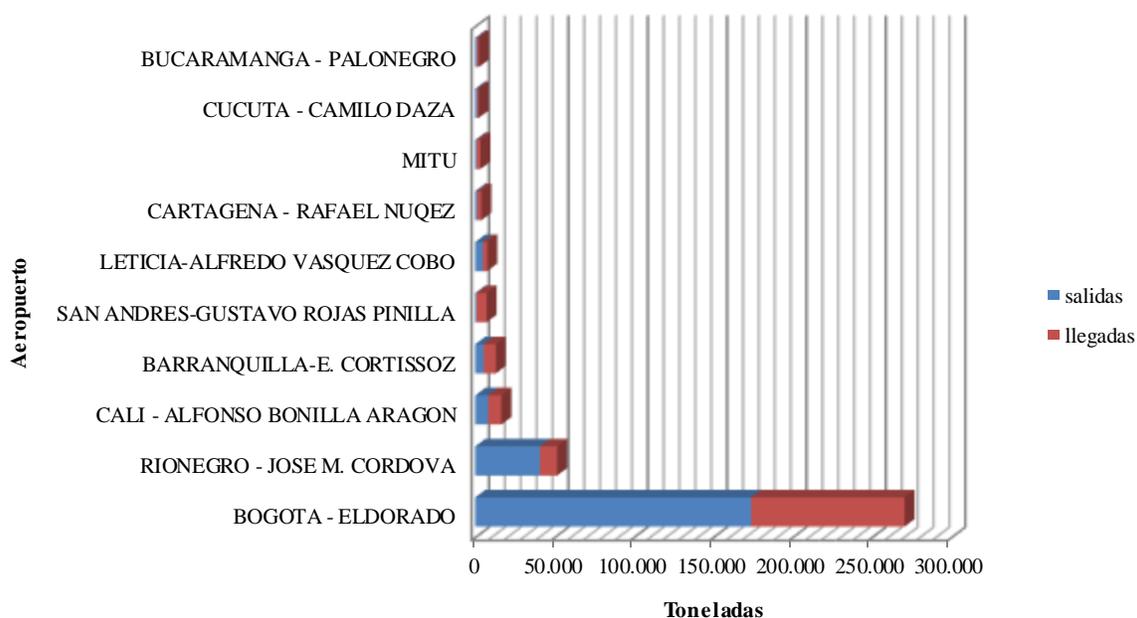
c. Logística Aeroportuaria

El Valle del Cauca cuenta con dos terminales aéreas, el aeropuerto de Buenaventura que moviliza al año alrededor de 10.000 pasajeros y el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón ubicado en la ciudad de Palmira que moviliza unos 3.3 millones de pasajeros al año, este junto al aeropuerto internacional el Dorado de Bogotá hacen parte de los aeropuertos más importantes del país, ya que movilizan la mayor cantidad de pasajeros y de carga al año en el país. En lo estipulado en el PEIT se tiene que en modo aéreo el corredor Buenaventura- Puerto Carreño se conecta con los aeropuertos, El Edén de Armenia, Perales de Ibagué, Santiago Flandes o Vila de Girardot, el Dorado de Bogotá, vanguardia de Villa Vicencio y German Olano de Puerto Carreño.

En cuanto al corredor funcional de Buenaventura- Bogotá el Valle del Cauca a través de los aeropuertos de Buenaventura y Alfonso Bonilla Aragón se conecta con los aeropuertos; El Edén de Armenia, la Nubia de Manizales, Matecaña de Pereira, Perales de Ibagué, Santiago Flandes o Vila de Girardot y el aeropuerto el Dorado de Bogotá. De acuerdo con las estadísticas de tráfico de aeropuertos de la Aero civil, entre enero y mayo de 2016 en el aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón se han registrado la salida y llegada de 8.071 y 8.399 toneladas de carga respectivamente, teniendo una participación del 4,11% del tráfico de carga por aeropuertos del total nacional, lo que lo ubica en el tercer lugar después de los aeropuertos José M. Córdova de Rionegro que registro 40.708 toneladas de salidas y 10.816 toneladas de llegadas, y en primer lugar se encuentra el aeropuerto internacional el Dorado de Bogotá el cual en la misma fecha registro 173.731 toneladas de salidas y 96.644 toneladas de llegadas de carga, movilizandoo el 67,50% de la carga registrada hasta mayo de 2016.

Se destaca que tomando como base el tráfico de carga del mismo periodo en 2015, hay una variación positiva del 0,57% del total nacional registrándose la salida de 239.442 toneladas de salidas y la llegada de 158.860 toneladas de carga, sin embargo el comparativo mensual de la cantidad de toneladas registradas en mayo de 2015 con las registradas en mayo de 2016 muestra que se ha presentado una variación negativa de 8,48% respecto al total nacional, donde los aeropuertos el Dorado y Alfonso Bonilla Aragón registran un descenso del 10,98 y 10,81% respecto al mismo mes en 2015, y si se compara con los aeropuertos Rafael Núñez de Cartagena y el aeropuerto Olaya Herrera de Medellín que experimentaron variaciones positivas de 18,02% y 75,40% respectivamente, deja claro que hay una pérdida de competitividad entre las principales terminales aéreas que componen los corredores logísticos de Buenaventura-Bogotá y Buenaventura-Puerto Carreño.

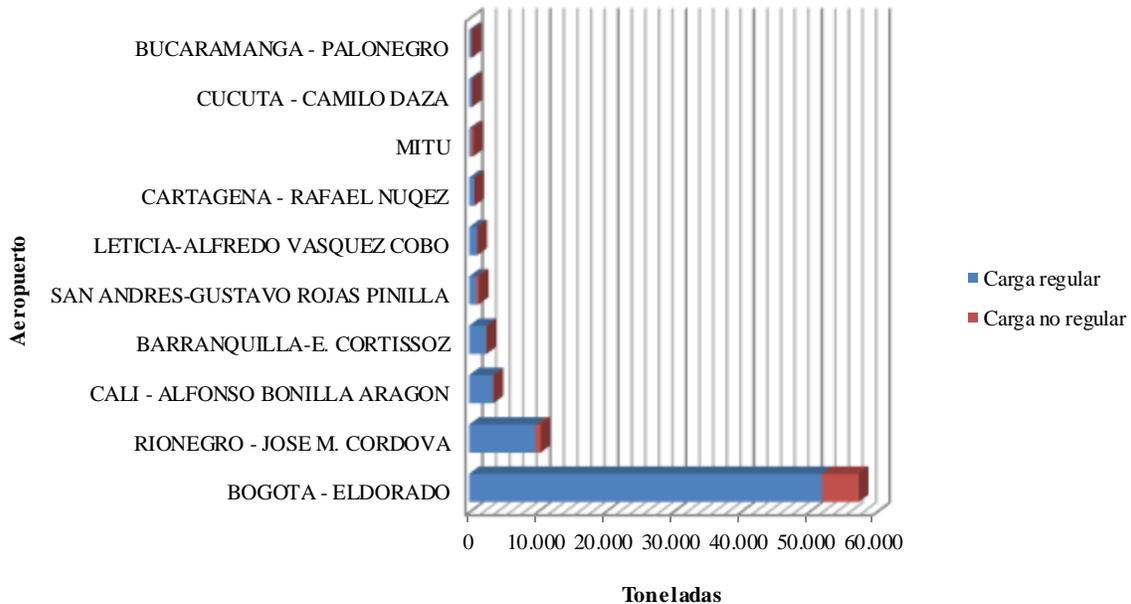
Gráfico 5. Total carga por aeropuertos, por salidas y llegadas, período Enero – Mayo de 2016.



Fuente: Elaboración Subdirección de Estudios Socioeconómicos, Ciencia, Tecnología e Innovación – Departamento Administrativo de Planeación, Gobernación del Valle del Cauca; a partir de datos de la Aero-civil.

En el anterior gráfico, se puede apreciar la lista de los 10 aeropuertos que más tráfico de carga han registrado en los meses de enero y mayo de 2016. Por otro lado en cuanto a registros de salidas y llegadas de carga regular y no regular, entendiendo por regular que “es una operación comercial sujeta a horarios e itinerarios, y por no regular una operación comercial que no está sujeta a horarios e itinerarios y que está compuesta por vuelos adicionales, vuelos chárter y vuelos de empresas de taxi aéreos” (Aero civil, 2016) la tendencia es similar a la de la figura 5, los principales aeropuertos siguen siendo el aeropuerto el Dorado de Bogotá, el aeropuerto José M. Córdova de Rionegro y el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, lo cual se puede observar a continuación en el Gráfico 6.

Gráfico 6. Total carga por aeropuertos, regular y no regular, período Enero – Mayo de 2016.



Fuente: Elaboración Subdirección de Estudios Socioeconómicos, Ciencia, Tecnología e Innovación – Departamento Administrativo de Planeación, Gobernación del Valle del Cauca; a partir de datos de la Aero-civil.

4. PROBLEMAS Y PROYECTOS

A lo largo de este estudio ya se han mencionado algunas de las principales problemáticas a las que se enfrenta el país y el departamento en competitividad logística, principalmente asociados con el tiempo, los costos de transporte y la calidad de los servicios, también se mencionaron algunas de las zonas críticas de los corredores funcionales que conectan al valle del cauca con otras zonas del país como sucede en los tramos Buga – la paila, Pereira - Chinchiná, y Girardot –Villavicencio donde el tráfico de vehículos excede la capacidad de la infraestructura generando bajos niveles de servicio y los ya conocidos cuellos de botella. Por otro lado de acuerdo con el PEIT la capacidad instalada del puerto de Buenaventura ha sido utilizada en un 90% a lo que se le categorizó de encontrarse en un punto crítico y que requiere inversión en la ampliación de la infraestructura, en cuanto a los aeropuertos Alfonso Bonilla Aragón y el Dorado ya se encuentran en proceso de ampliación con el fin de mejorar la calidad de los servicios y la competitividad.

En cuanto a proyectos de infraestructura, de acuerdo con el PEIT se tiene considerado la construcción de un nuevo corredor funcional que conecte Cali con Neiva, “el desarrollo de la Zona de Actividad Logística portuaria (ZAL) y el Centro de Actividades Económicas de Buenaventura (CAEB), también se tiene planeado la construcción de una variante férrea entre

Buga y Loboquerrero que permita ahorrar más tiempos de recorrido hasta el puerto de Buenaventura.

A nivel local, el Clúster de logística del Valle del Cauca liderado por la ANDI propone una mesa de trabajo de gestión institucional en la que se plantean actividades como:

- “Terminar proyectos de infraestructura física y accesos portuarios. (conectividad hard). desarrollo del plan maestro de transporte multimodal y el plan logístico nacional”
- “Completar proyecto del plan maestro de desarrollo portuario de Buenaventura.”
- “Establecer y mantener contacto con iniciativa gubernamental *Pacto de Competitividad y Fortalecimiento de la Gestión Empresarial en Colombia*. (incluye el Plan de Competitividad del Corredor Logístico Bogotá-Buenaventura para aplicación de mayores prácticas logísticas en Cargues/descargues, tránsitos y operaciones en puertos)”
- “Sistema de integración de la información en tiempo real (Port Community System)”
- “Identificar y ejecutar proyectos de cooperación y financiamiento nacional e internacional para soportar las actividades del Clúster”
- “Crear una página Web y la red de comunicaciones del Clúster”
- “Fortalecer la conectividad Hard y Soft”
- “Fortalecer los proveedores de transporte de carga terrestre”
- “Proponer el diseño de una estrategia de marketing para el sector”

Tomado de la Presentación del CLUSTER de logística del Valle del Cauca, Febrero de 2015.

5. CONCLUSIONES

De acuerdo con los resultados de la Encuesta Nacional Logística realizada por el DNP en 2015, la Región Pacífico tiene una participación del 7,2% en cuanto a perspectiva e innovación, comercio exterior, regiones y canales, desempeño y operación logística, infraestructura y tecnología, y educación y empleo a nivel nacional, en cuanto a competitividad la puntuación obtenida por la región fue de 5,66 puntos de 10, donde la principal variable que se debe mejorar es la infraestructura y ciudad. Puntajes que ubican al Pacífico colombiano en el cuarto puesto a nivel nacional en cuanto al estado de la logística como también en competitividad

A nivel nacional se ha identificado que los principales problemas en materia de competitividad logística se encuentran relacionados con el tiempo, los costos de transporte y la calidad de los servicios logísticos, seguido de problemas relacionados con la capacidad de la infraestructura principalmente en los corredores funcionales donde se generan bajos

niveles de servicio. En el caso del valle del Cauca se ha identificado como cuellos de botella el trayecto de Buga – La Paila y otros trayectos que componen los corredores funcionales de Buenaventura- Puerto Carreño y Buenaventura – Bogotá que son las zonas de Pereira – Chinchiná y Girardot – Villavicencio.

A nivel local el Valle del Cauca es poseedor de dos de las infraestructuras logísticas más importantes del país, que son el puerto de Buenaventura y el aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón. El primero de acuerdo con las estadísticas de la Súper Intendencia de Puertos, es el principal punto de desembarque de importaciones de Colombia y de acuerdo con el Ranking de Movimiento de Contenedores de la CEPAL es el segundo puerto más importante de Colombia después del puerto de Cartagena y uno de los 20 más importantes de América Latina. Por otro lado el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón es el tercer aeropuerto más importante del País en movimiento de carga, movilizándolo hasta mayo de 2016 el 4,11% del total de carga por aeropuertos a nivel nacional.

En concordancia con las problemáticas identificadas el Gobierno nacional ha puesto en marcha la planeación de proyectos de infraestructura que conlleven a mejorar la capacidad de tráfico por carreteras, que permitan el ahorro de los tiempos de transporte y consecuentemente los costos asociados, tal es el caso de la planeación de una vía férrea alterna que conecte Buga con Loboguerrero, la construcción de un nuevo corredor funcional (Cali – Neiva) y labores de ampliación en el puerto de Buenaventura y en los aeropuertos el Dorado de Bogotá y Alfonso Bonilla Aragón de Palmira. A nivel local el CLUSTER de logística del Valle del Cauca propone la creación de una mesa de trabajo de gestión institucional con el objetivo de mantener contacto con entidades Públicas y clústeres a nivel nacional e internacional, además de “impulsar programas de educación y proyectos de investigación con temas a fines del sector.”

REFERENCIAS

Cámara Colombiana de la Infraestructura. Encuesta Nacional Logística (2015). Boletín Económico febrero de 2016. Bogotá, Colombia.

CEPAL. Movimiento de contenedores en puertos de América Latina y el acríbe (2015).

CLUSTER de logística del Valle del Cauca. Iniciativa CLUSTER de logística del Valle del cauca (2015). Presentación- Santiago de Cali, febrero de 2015.

Gaviria, S. Resultados Nacionales - Encuesta Nacional Logística (2015). Departamento Nacional de planeación. Bogotá, Colombia.

Ministerio de Transporte. Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte “PEIIT” (2014). Bogotá, Colombia.

Reporte de Competitividad Logística (2016). Comisión Regional de Competitividad del Valle del Cauca. Santiago de Cali, Agosto 9 de 2016.

Zaninovich, D. Implementado la Política Nacional Logística (2015). Departamento Nacional de Planeación (DNP). Presentación - Santiago de Cali, 19 de Febrero de 2014.

WEBGRAFÍA

Se consultaron las siguientes páginas WEB:

- www.aerocivil.gov.co.
- <http://www.procolombia.co>.