Las Sociedades Portuarias Regionales en el comercio exterior colombiano: Una reseña sobre la importancia del Puerto de Buenaventura. 1990 - 2004

Ensayo número 36 Autores y/o editores Collazos-Rodríguez, Jaime Andrés Borrero, Santiago
Este documento analizó la evolución de la movilización de carga de los principales terminales Marítimos2 del país entre los años 1990-2004, con el objetivo de conocer el puerto que moviliza mayor cantidad de carga en el comercio exterior colombiano. Los resultados revelaron que la mayor parte de la carga exportada e importada en Colombia se realizó por vía marítima (95.9%), demostrando la importancia de este transporte en la movilización de carga. Asimismo, se encontró que el 57% del total de la carga importada en el país se realizó principalmente por las Sociedades Portuarias Regionales (SPR's), mientras que en la movilización total de exportaciones, las SPR's poseen una participación relativamente baja (7.8%) al compararse con la carga movilizada por los puertos especializados, mas no baja si se compara con la carga movilizada en los demás medios de transporte de carga existentes.

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

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

Given the importance of the SPR's in foreign trade, the participation of the four principal SPR's on the mobilized cargo in the considered period was compared., with the participation of the port of Buenaventura, under the control of the Regional Port Company (Sociedad Portuaria Regional), had an average share of 51% of Colombian maritime trade, followed by Santa Marta (22%), Cartagena (14%) and Barranquilla (12%).This way,

to be profound about the importance of the port of Buenaventura, it was analyzed during the last three years of study, the participation that each geographical area of the country has in the cargo mobilization for this Regional Port Society, as well as the main destinations and origins of the products that are imported and exported for this port. It was found that the region with more participation is Valle del Cauca (41.5%) followed by Cundinamarca (37.1%) and Antioquia (12.9%), which demonstrates that not only through the Marine Terminal of Buenaventura is the cargo coming from the Valle de Cauca essentially traveled, but rather its infrastructure is also used for the import and export process of other important regions. The above-mentioned demonstrates the importance that should be given to the port, contributing greater resources dedicated to its adaptation, so that the Terminal that mobilizes more cargo in the country is not straggled before the new needs outlined by the maritime traffic of global trade.

Fuente: https://www.banrep.gov.co/es/las-sociedades-portuarias-regionales-el-comercio-exterior-colombiano-resena-sobre-importancia-del