

SOMOS UN VALLE SIN DISTANCIAS

La Comisión Regional de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación del Valle del Cauca (CRC), en un trabajo conjunto con actores de los sectores público, privado y académico, desarrolló en 2015 la Narrativa Estratégica de Competitividad del Valle del Cauca.

Esta narrativa denominada “Un Valle que se Atreve” tiene como objetivo principal dotar a la región con una visión de futuro sobre las posibilidades de desarrollo económico del Departamento, teniendo en cuenta sus características y ventajas competitivas.

Como resultado de este ejercicio, se identificaron cinco fortalezas competitivas del Valle del Cauca, entre las cuales se encuentra “Un Valle sin Distancias”, enfocada en la ubicación estratégica del Departamento y en las posibilidades de atracción y retención de inversiones en diversos sectores productivos.

Este informe presenta las ventajas de conectividad con el mercado interno y externo tanto de Colombia como del Valle del Cauca. A su vez, resalta las características que hacen del Valle del Cauca un punto de acceso a más de 2.200 millones de consumidores de la Cuenca del Pacífico. Por último se presentan algunos retos del Departamento frente a esta fortaleza.

COLOMBIA COMO NODO ESTRATÉGICO DE COMERCIO

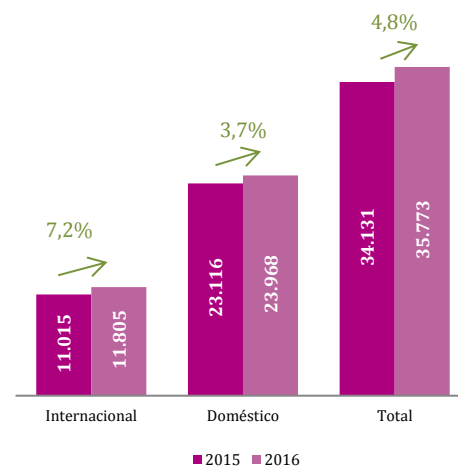
Conexiones aéreas y marítimas

Colombia es punto de conexión entre América del Sur y el resto del continente, Europa y los países de la Cuenca del Pacífico, principalmente a través de puertos marítimos y terminales aéreas.

Según Procolombia, en 2016 el País contaba con más de 2.200 rutas de exportación aérea de carga, las cuales eran ofrecidas por 32 aerolíneas.

Así mismo, de acuerdo con los datos del Informe de Estudios Sectoriales de la Aeronáutica Civil, el tráfico aéreo de pasajeros creció 4,8% en 2016, correspondiente a 1,6 millones de pasajeros más que el año anterior (Gráfico 1).

Gráfico 1. Número de pasajeros (miles) movilizados en Colombia, según tipo de vuelo (2015-2016)



Fuente: Aeronáutica Civil – Elaboración CRC

En cuanto a la conexión marítima, de acuerdo con Procolombia, los puertos colombianos conectaron a más de 4.200 rutas marítimas de exportación, las cuales fueron ofrecidas aproximadamente por 40 navieras y dirigidas a más de 590 ciudades del mundo en 2016. Ese mismo año se movilizaron a través de las zonas portuarias del País 202 millones de toneladas de carga y 3,4 millones de contenedores; 10,0% y 42,0% más que el año anterior, respectivamente.

Transporte terrestre

Por las carreteras de Colombia se movilizaron 102,3 millones de toneladas de carga, según los datos del Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera (RDNC) en 2016, lo que representó un aumento del 14,3% con respecto al 2015.

Algunas iniciativas para mejorar el transporte terrestre están siendo lideradas por el Gobierno

Nacional a través de propuestas como los Corredores Logísticos y el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI).

La primera propuesta, los Corredores Logísticos¹, son diseñados con el propósito de articular de manera integral los diferentes orígenes y destinos en términos físicos y funcionales (infraestructura de transporte, flujos de información, prácticas comerciales, entre otras), de manera que se pueda organizar y dinamizar el transporte de carga nacional y de comercio exterior (Gráfico 2).

Gráfico 2. Corredores logísticos de Colombia (2015)



Fuente: Ministerio de Transporte – Resolución 164 de 2015. Elaboración CRC

Una alternativa para el corredor logístico Bogotá – Buenaventura es el proyecto Conexión Pacífico–Orinoquía. Este proyecto busca conectar a Colombia desde el Distrito de Buenaventura (Valle del Cauca) hasta Puerto Carreño (Vichada) consolidando la infraestructura transversal (oriente–occidente) al sur del País.

La segunda propuesta, el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015–2035, tiene como objetivo fortalecer la conectividad a través del uso eficiente de vías, aeropuertos, puertos y ferrocarriles, dada la dinámica creciente del movimiento de carga nacional y de comercio exterior.

Según un estudio contratado por la Cámara de Comercio de Cali y la Fundación para el Desarrollo Integral de Pacífico (FDI) en 2015, en la zona de influencia de este proyecto se genera 40% de la producción nacional de arroz, 50% de la palma, 32% del maíz, 71% de la soya, 28% del hato, 77% del petróleo, 93% del etanol y 97% del azúcar.

Colombia cuenta con dos grandes tramos de red férrea: la Red Férrea del Atlántico y la Red Férrea del Pacífico. Según el Ministerio de Transporte, la primera de ellas tiene una longitud de 1.493 km que cubren el tramo Bogotá – Santa Marta y los ramales Bogotá - Belencito y Bogotá – Lenguazaque. Esta Red Férrea atraviesa los departamentos del Cesar, Magdalena, Santander, Boyacá, Antioquia, Cundinamarca y Caldas. Por su parte, la Red Férrea del Pacífico cubre 498 km y ofrece los servicios ferroviarios de carga en el tramo Buenaventura – Cali – Zarzal – La Tebaida, en los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca.

Retos en logística

Colombia cuenta con ventajas competitivas asociadas a su posición geográfica. Por una parte, el acceso al océano Pacífico y al océano Atlántico facilita el movimiento de carga vía marítima. A su vez, la cercanía al canal de Panamá permite acceder a mercados internacionales en Europa y Asia.

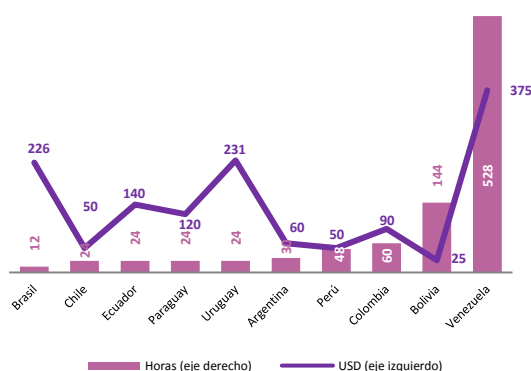
En este contexto, según el ranking del Doing Business 2018, Colombia tiene el reto de mejorar procesos logísticos en términos de costos, tiempos y trámites, con el objetivo de facilitar la realización de negocios.

Según este ranking, el cual mide la facilidad para hacer negocios en 190 países, Colombia ocupa la posición 59. De los países suramericanos, mientras en Brasil se toma 12 horas realizar los documentos necesarios para efectuar una exportación con un costo de USD 226, en

¹ Resolución 164 de 2015

Colombia este mismo proceso toma 60 horas y tiene un costo aproximado de USD 90 (Gráfico 3), siendo el cuarto país con menor costo después de Chile, Perú y Argentina

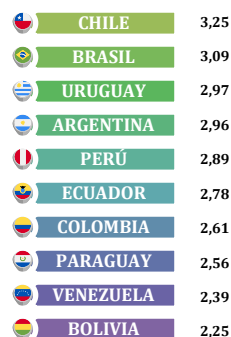
Gráfico 3. Tiempo (horas) y costo (USD) para emitir documentación necesaria en el proceso de exportación en Suramérica, Doing Business (2018)



Fuente: Doing Business 2018. Elaboración CRC

El índice de desempeño logístico calculado por el Banco Mundial en 2016 muestra que Colombia ocupa la posición 94 entre 160 países, y es el séptimo entre diez países latinoamericanos, con un índice de 2,6². Este resultado muestra que el País cuenta con baja eficiencia en las cadenas de suministro internacionales, dificultando su volumen de comercio (Gráfico 4).

Gráfico 4. Índice de desempeño logístico en países* latinoamericanos (2016)



Fuente: Banco Mundial, Índice de Desempeño Logístico, 2016. Elaboración CRC

*No incluye Guyana y Suriname

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en 2013³ concluyó que Colombia, en comparación con Perú, México, Chile y Brasil, sería el más beneficiado ante mejoras en la infraestructura y servicios de transporte: Una reducción del 1% en los costos de transporte *ad valorem* podría incrementar las exportaciones agropecuarias del país hasta en 7,9%, las de manufacturas hasta en 7,8% y las de minería en 5,9%.

En este estudio se concluyó además que, con una reducción promedio de 40% en los costos de transporte, el incremento promedio de las exportaciones de la región suroeste del País varía entre 10% y 45% y departamentos como el Valle del Cauca incrementarían sus exportaciones promedio entre 6% y 10%.

UN VALLE SIN DISTANCIAS

El Valle del Cauca hace parte de uno de los vértices del denominado *triángulo de oro*, área conformada por la unión en línea recta de Cali, Medellín y Bogotá. Dentro de este triángulo se concentra 47,4% de la población colombiana, 56,3%⁴ del PIB nacional y 51,0% de la población económicamente activa de País.

² Donde 1 equivale a bajo desempeño logístico y 5 un alto desempeño.

³ BID (2013). Muy lejos para exportar. Los costos internos de transporte y las disparidades en las exportaciones

regionales en América Latina y el Caribe. Disponible en: <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2013/13227es.pdf>

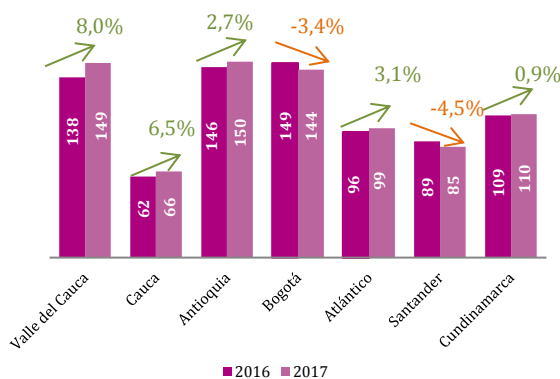
⁴ DANE, PIB Departamental 2016.

Estar ubicado en este triángulo se convierte en un atributo para la atracción de inversión extranjera. En el caso del Valle del Cauca, su ubicación representa no solo la posibilidad de acceder al mercado interno de Colombia, sino además, la facilidad para el ingreso de materias primas y la salida de productos a los mercados internacionales a través de la Zona Portuaria de Buenaventura.

Pese a esto, el Valle del Cauca presentó un índice de apertura comercial ⁵ (luego de descontar minería y petróleo y sus derivados), de 19,4% en 2016. Este resultado es inferior al de departamentos como Antioquia (24,6%) y Bogotá (29,6%) los cuales se encuentran geográficamente alejados de los principales puertos del País.

Al evaluar por departamentos, el Valle del Cauca presenta la mayor tasa de crecimiento en términos del número de países a los que llegaron sus exportaciones (8,0%) durante enero - octubre de 2017, con respecto a los datos registrados en 2016 (Gráfico 5).

Gráfico 5. Destinos de exportación, principales departamentos enero - octubre (2016-2017)

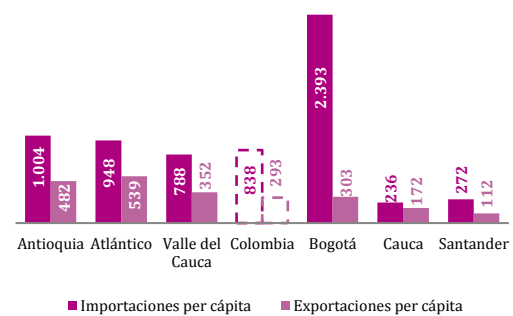


Fuente: DANE- Elaboración CRC

El valor de las exportaciones per cápita del Valle del Cauca, sin minería y petróleo y sus

derivados, superó el valor de las exportaciones de Colombia y Bogotá, en USD 59 y USD 49 más por persona respectivamente en 2016 (Gráfico 6).

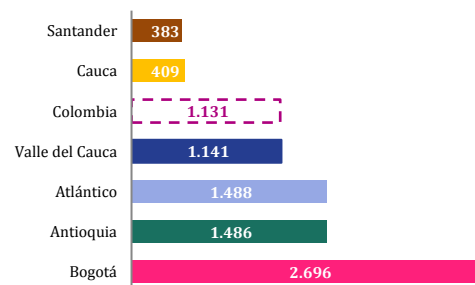
Gráfico 6. Exportaciones e importaciones por cápita, sin minería y petróleo y sus derivados, principales departamentos (USD) (2016)



Fuente: DANE- Elaboración CRC

El intercambio comercial por habitante (Importaciones + Exportaciones / Población) del Valle del Cauca es de USD 1.141 en 2016, cifra inferior a la registrada en los principales departamentos del País (Gráfico 7).

Gráfico 7. Intercambio comercial por habitante, sin minería y petróleo y sus derivados (USD) (2016)

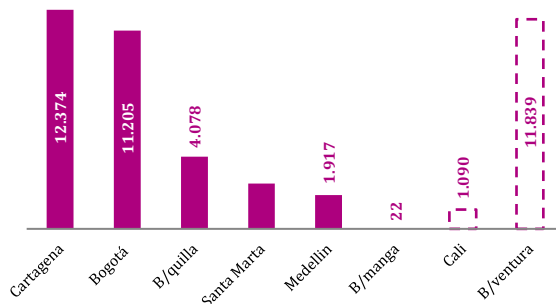


Fuente: DANE- Elaboración CRC

⁵ Exportaciones + Importaciones/ PIB

El comercio total (importaciones + exportaciones sin minería y petróleo y derivados) en las aduanas de Cali y Buenaventura entre enero y octubre de 2017, registró un valor de USD 12.929 millones, superando los valores registrados por las aduanas de los principales departamentos (Gráfico 8).

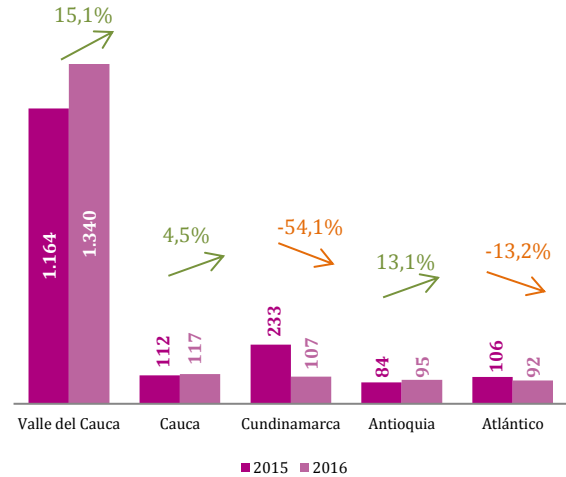
Gráfico 8. Valor del comercio total por aduanas (Millones de USD) enero - octubre (2017)



Fuente: DANE- Elaboración CRC

Finalmente, Colombia es el país de Latinoamérica con más Zonas Francas en 2016. De sus 108 Zonas Francas, las dos más exportadoras están ubicadas en el Valle del Cauca con una participación de 47,1% del total de exportaciones del País desde Zonas Francas. En ese año, estas exportaciones registraron un valor de USD 1.340 millones, equivalente a un aumento de 15,1% respecto al año anterior (Gráfico 9).

Gráfico 9. Exportaciones desde Zonas Francas Permanentes - principales departamentos (USD millones) (2015-2016)



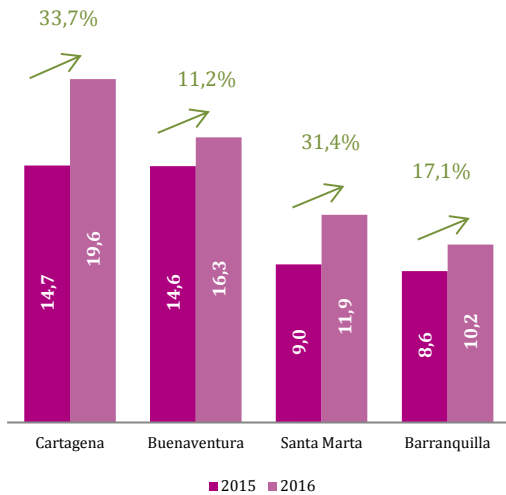
Fuente: DANE - Elaboración Cámara de Comercio de Cali
* Corresponde a las ZFP que a diciembre le reportaron al DANE. Para el Valle del Cauca se discrimina entre ZFP del Pacífico y ZFP Palmaseca

Conexión Marítima

Una de las bondades de la Zona Portuaria de Buenaventura consiste en su cercanía a los principales centros productivos del País: se ubica a 165 km de Cali, a 475 km de Medellín y a 512 km de Bogotá; mientras que las Zonas Portuarias de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, están ubicadas a distancias superiores a 600 km de estas ciudades (Ver Anexo).

La Zona Portuaria de Buenaventura fue la segunda Zona Portuaria de Colombia con mayor tonelaje movilizado en 2016. Según la Superintendencia de Puertos y Transporte, en ese año movilizó 16,3 millones de toneladas, lo que representó un crecimiento de 11,2% con respecto al año anterior (Gráfico 10).

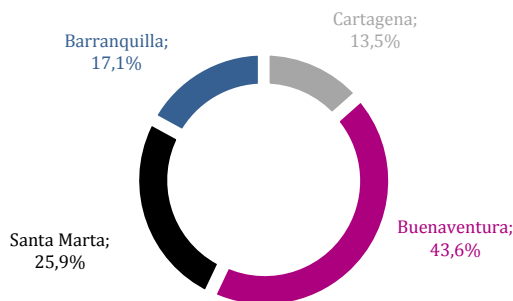
Gráfico 10. Tráfico comercio exterior por las Principales Zonas Portuarias de Colombia (Millones de toneladas) (2015-2016)



Fuente: Superintendencia de Puertos y – Elaboración CRC

La Sociedad Portuaria de Buenaventura movilizó 43,6% del total de la carga del País durante 2016, siendo la Sociedad Portuaria de Servicio Público del País que más movilizó carga en 2016, seguida por la Sociedad Portuaria de Santa Marta con 25,9% (Gráfico 11).

Gráfico 11. Total de la carga (%) movilizada por principales Sociedades Portuarias de Servicio Público (2016)



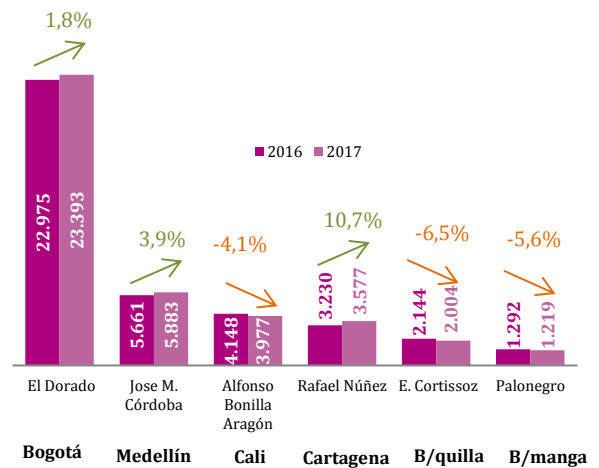
Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte – Elaboración CRC

Conexión Aérea

El aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón es el tercer aeropuerto en movimiento de carga de Colombia después del aeropuerto el Dorado (Bogotá) y el aeropuerto Jose María Córdoba (Medellín).

Por otra parte, al examinar el movimiento de pasajeros durante los primeros nueve meses de 2017, el Bonilla Aragón continúa siendo el tercer aeropuerto con mayor flujo de pasajeros en el País, pese a una disminución de 4,1% durante ese período (Gráfico 12).

Gráfico 12. Tráfico de pasajeros (miles) por Aeropuerto* enero - septiembre (2016-2017)



Fuente: Aerocivil – Elaboración Cámara de Comercio de Cali
*Total pasajeros por Aeropuerto (Incluye Nacional + Internacional y Regular + No Regular)

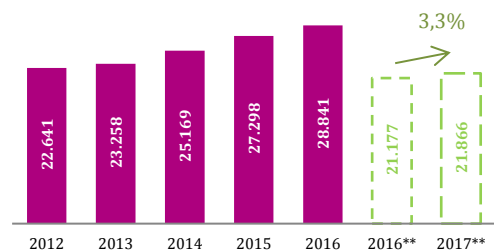
Conexión Terrestre

El Valle del Cauca cuenta con una red de carreteras primarias que lo comunican con las principales zonas de producción y de consumo del País. Según el Índice Departamental de Competitividad, en 2016 el Valle del Cauca contaba con 3,41 kilómetros de vías primarias por cada 100 kilómetros de superficie, ocupando la décima posición entre 26 departamentos analizados.

En cuanto a las vías en doble calzada, según INVIAS, durante el primer semestre de 2017 el Valle del Cauca cuenta con 41,2 kilómetros de vías en doble calzada no concesionadas, superando a departamentos como Antioquia (22,7 km) y Cundinamarca (1,4 km).

Por otra parte, el tráfico vehicular en el Departamento creció a una tasa de 27,4% entre 2012 y 2016 (Gráfico 13).

Gráfico 13. Número de vehículos (miles) movilizados en 10 peajes* del Valle del Cauca y Cauca (2013 - 2017)



Fuente: ANI - Elaboración CRC

*Peajes reportados por la ANI: Estambul, Cerrito, CIAT, Villarica, Media Canoa, Tunia, CENCAR, Loboguerrero, Roza y Pasolatorre

** Enero - septiembre

Tejido empresarial

Desde mediados de los años 30 la llegada de empresas extranjeras al Valle del Cauca ha venido en aumento. En el período comprendido entre 1930 y 2017⁶ llegaron a la región 144 empresas de capital extranjero (Gráfico 14). Según Cámara de Comercio de Cali, 118 de estas empresas están en operación a septiembre de 2017.

Gráfico 14. Llegada de empresas multinacionales al Valle del Cauca y norte del Cauca por décadas (1930-2017*)

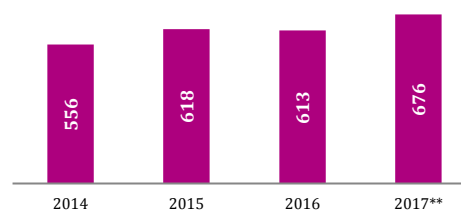


Fuente: Vásquez (2001)⁷ e Invest Pacific - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

*Actualización a septiembre 2017. Se registran empresas nacionales que han sido adquiridas por inversionistas extranjeros

Por otra parte, de las empresas registradas en las Cámaras de Comercio⁸ del Valle del Cauca entre 2014 y 2017, 2.463 empresas reportan capital extranjero (Gráfico 15).

Gráfico 15. Número de empresas que reportan capital extranjero en el Valle del Cauca* (2014-2017)



Fuente: Cámara de Comercio de Cali - Elaboración CRC

*Incluye las empresas registradas en las Cámaras de Comercio de Cali, Palmira, Buga, Tuluá, Buenaventura y Sevilla.

**Enero - mayo 2017

⁶ Enero -septiembre 2017

⁷ Vásquez, E. (2001). Historia de Cali Siglo 20: Sociedad, economía, cultura y espacio. Cali, Colombia: Artes Gráficas del Valle

⁸ Cali, Palmira, Buga, Tuluá, Buenaventura y Sevilla. Para Cartago no se tienen datos desde 2014

PRINCIPALES RETOS PARA EL VALLE DEL CAUCA

Pese a las ventajas competitivas del Valle del Cauca asociadas principalmente a su ubicación geográfica, el Departamento tiene el reto de implementar mejoras tanto de infraestructura como de procesos administrativos para el fortalecimiento del ambiente de negocios.

En este sentido, el Departamento debe implementar medidas para incentivar la llegada y la permanencia de multinacionales a la región. Sin duda, la ubicación de la Zona Portuaria de Buenaventura representa una reducción de costos y tiempo de transporte, lo cual favorece la instalación de empresas de capital extranjero en el Valle del Cauca. No obstante, es necesario que instituciones como la Gobernación del Valle y las diferentes administraciones municipales trabajen de forma coordinada en adelantar procesos para fortalecer la instalación de las empresas.

Así mismo, el uso eficiente de las mejoras en la malla vial es un factor relevante. Desde 2014 se encuentra en operación el tramo de la doble calzada Media Canoa – Loboguerrero, 30 km que mejoran los tiempos de desplazamiento terrestre hacia el puerto de Buenaventura. A estos se sumaron en 2016, 4,5 km a la altura del municipio de Dagua, y la construcción de dos viaductos.

Es importante para el Departamento unar esfuerzos que impulsen el avance del proyecto de conexión Pacífico-Orinoquía. La consolidación de este proyecto de infraestructura representa para el Valle del Cauca una mayor conexión del Departamento con otros mercados internos de Colombia. Igualmente representa un potencial de crecimiento para el comercio internacional a través de la Zona Portuaria de Buenaventura, que podría ser jalonado por el tránsito de productos y materias primas para el sector agroindustrial que se desarrolla en los Llano Orientales y en el Valle del Cauca.

El trabajo de Invest Pacific y de la Mesa de Internacionalización de la Comisión Regional de Competitividad es importante para canalizar la llegada de capital extranjero a la región. Dada la participación de actores público – privados en estos dos espacios, se facilita la toma de decisiones direccionadas a fortalecer la confianza inversionista.

En ese sentido, es de resaltar que Cali fue incluida por el diario británico *Financial Times* en el Top 10 de las Ciudades del Futuro del Continente Americano por su estrategia de atracción de inversión extranjera (séptima posición) y su relación costo – eficiencia (décima posición).

ANEXO

Distancia (km) de las principales ciudades a los puertos marítimos de Colombia (2016)

Ciudad	Buenaventura	Cartagena	Santa Marta	Barranquilla
Bogotá	519	1.178	1.139	1.302
Medellín	499	626	843	750
Cali	165	1.088	1.305	1.212
Pereira	268	930	1.147	1.054
Armenia	235	974	1.191	1.098
Manizales	380	879	1.096	1.003

Tomado de: Sociedad Portuaria de Buenaventura, SPB un terminal marítimo competitivo (2016). Disponible en: <http://www.adicomex.org/wp-content/uploads/2016/05/Sociedad-Portuaria-Buenaventura-Sr.-Harry-Orlando-Maga%C3%B1a.pdf>