



**COMPARATIVO LOGISTICO DE LAS ZONAS FRANCAS DEL PACÍFICO Y
PALMASECA, ENTRE LOS AÑOS 2016-2019, COMO APORTE ECONOMICO A
LA REGION VALLECAUCANA**

**JUAN DAVID DURÁN
YURFAY FARIDE HERMOSA**

DIRECTOR:

PAOLA ANDREA BOBADILLA ORTIZ

**UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL
DIRECCIÓN NACIONAL UDCII**

BOGOTÁ D.C.

Diciembre 4, 2020



TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN EJECUTIVO	1
ABSTRACT	1
1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. JUSTIFICACIÓN.....	3
3. ESTADO DEL ARTE	5
4. OBJETIVOS.....	11
4.1. Objetivo General.....	11
4.2. Objetivos Específicos	11
5. MARCO TEÓRICO	12
6. METODOLOGÍA.....	18
6.1. Definición y justificación del tipo de estudio	18
6.2. Fuentes de información secundaria.....	19
6.3. Técnicas e instrumentos para recolectar la información.....	20
7. RESULTADOS Y ANÁLISIS	21
7.1 CAPITULO I. COMPORTAMIENTO DE LAS ZONAS FRANCAS: PACÍFICO Y PALMASECA, 2016 - 2019.....	21
7.1.1 Comportamiento de la Zona Franca Pacífico: 2016 - 2019.....	22
7.1.2 Comportamiento de la Zona Franca Palmaseca: 2016 – 2019	23
7.2 CAPÍTULO II. ASPECTOS LOGÍSTICOS MÀS IMPORTANTES DE LAS ZONAS FRANCAS PACÍFICO Y PALMASECA, COMO APORTE A LA REGIÒN DEL VALLE DEL CAUCA ENTRE EL 2016 - 2019	25
7.3 CAPÍTULO III. DIFERENCIAS DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS QUE LAS ZONAS FRANCAS DEL PACIFICO Y PALMASECA BRINDAN AL SECTOR EMPRESARIAL DEL VALLE DEL CAUCA.....	29
8. CONCLUSIONES Y LOGROS.....	31
8.1 RECOMENDACIONES.....	33



9. BIBLIOGRAFÍA CITADA.....	34
-----------------------------	----

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla. 1 Normatividad Zona Franca - Aspectos Relevantes (Decretos y Resolución)	8
Tabla. 2. Análisis de la Competitividad asociada a las Zonas Francas	14
Tabla. 3. Estrategias de búsqueda	20
Tabla. 4. Aspectos logísticos relevantes	25
Tabla. 5. Servicios logísticos que ofrecen las zonas francas Palmaseca y Pacifico	30

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica. 1. Comportamiento de la Zona Franca del Pacifico de acuerdo con las exportaciones e importaciones que ha presentado en el periodo 2016- 2019.	22
Gráfica. 2. Comportamiento de la Zona Franca del Pacifico de acuerdo con las exportaciones e importaciones que ha presentado en el periodo 2016- 2019	23



Agradecimientos

Agradecemos a todo el cuerpo docente de la facultad de CIENCIAS ECONÓMICAS de la Universidad Antonio Nariño, por sus orientaciones y enseñanzas, ya que con su paciencia y dedicación nos guiaron por el mejor camino. Los incluimos a todos, porque de alguna forma fueron cada uno de los docentes los que aportaron a que hoy lográramos la meta de estar a un paso de ser profesionales en Comercio Internacional.

Esperamos con la ayuda de Dios demostrar en el mercado todo el conocimiento transmitido y dejar en alto la carrera, la cual la consideramos aporta grandemente a los procesos empresariales nacionales e internacionales y en consecuencia nos encontramos motivados por seguir siendo mejores personas y profesionales, esperando estar siempre dispuestos y preparados de asumir los retos que va imponiendo un mundo en constante transformación.

Juan David Durán Y Yurfay Faride Hermosa

Dedicatoria

Quiero agradecer primeramente a Dios, quien es el motor de la existencia y de luchas diarias. También resaltar el amor de mis padres, que, gracias a su comprensión y apoyo en mis decisiones, he podido avanzar en cada una de mis metas propuestas; también agradezco a la docente y coordinadora Paola Bobadilla por todo el acompañamiento durante mi carrera, la paciencia, la dedicación y el interés que me mostró siempre para continuar y salir adelante con mis estudios. Resalto a cada una de las personas que he conocido en mi vida, he logrado avanzar, luchando y demostrándome a mí misma que las cosas que tienen mayor sacrificio en la vida son las que más valen y son las que traen mayor recompensa.

Yurfay Faride Hermosa

El presente trabajo de grado, primero lo dedico a Dios quien, al darme la oportunidad de vivir y estudiar la carrera de Administración de Empresas, me permite crecer como profesional y como persona, haciéndome capaz de cumplir una de mis muchas metas que me esperan. Igualmente agradezco a mi familia, quien es el motor de mi vida, gracias a ella siempre encuentro un aliciente para seguir en la lucha de vivir y crecer como profesional.

Juan David Durán

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo central del presente trabajo de grado es realizar un comparativo logístico de las zonas francas del Pacífico y Palmaseca, entre los años 2016-2019, como aporte económico a la región vallecaucana. Para el desarrollo de este trabajo se emplea el método de estudio tipo histórico descriptivo con un enfoque documental. En primer lugar, describir el comportamiento que han tenido las Zonas Francas ya mencionadas en los periodos 2016-2019. Con el fin de conocer y comprender el aporte económico que estas Zonas han brindado a la localidad, pero también a nivel nacional. Seguidamente se realizó una comparación logística en los años anteriormente señalados, con el propósito de resaltar los aspectos más relevantes que ofrece cada Zona Franca y por último diferenciar los servicios logísticos que le brindan al sector empresarial de la región lo cual es importante conocer porque la logística juega un papel importante en la cadena de suministro para que las empresas sean más competitivas en el mercado internacional. Se utilizaron bases de datos estatales, pero también privadas como las del DANE, la Cámara de Comercio del Valle del Cauca, Legis Comex, Adicomex entre otras, para recopilar información de las operaciones de comercio exterior en estos periodos de tiempo.

PALABRAS CLAVES: Comparativo Zonas Francas, Logística, Zona Franca Palmaseca, Zona Franca Pacífico, Valle del Cauca.

ABSTRACT

The main objective of this degree work is to carry out a Logistics comparison of the free zones of the Pacific and Palmaseca, between the years 2016-2019, as an economic contribution to the Valle del Cauca region. For the development of this work, the descriptive historical type study method with a documentary approach is used. In the first place, describe the behavior of the Free Zones already mentioned in the periods 2016-2019. In order to know and understand the economic contribution that these Zones have provided to the town, but also at the national level. Then a logistics comparison was made in the aforementioned years, with the purpose of highlighting the most relevant aspects offered by each Free Trade Zone and finally differentiating the logistics services that they provide to the business sector of the region, which is important to know why logistics plays an important role in the supply chain to make companies more competitive in the international market. State databases, but also private ones, such as those of DANE, the Valle del Cauca Chamber of Commerce, Legiscomex, Adicomex, among others, were used to collect information on foreign trade operations in these periods of time.

KEY WORDS: Free Zones Comparison, Logistics, Palmaseca Free Zone, Pacific Free Zone, Valle del Cauca.

1. INTRODUCCIÓN

La investigación pretende comparar las Zonas Francas del Pacífico y Palmaseca en el aspecto logístico, porque al revisarse el informe nacional en el año 2019, este manifiesta que estas dos Zonas Francas [ZF] se han destacado por aumentar sus niveles de exportaciones e importaciones notablemente, además de aumentar sus contratos con empresas multinacionales, siendo interesante referirse al periodo del 2016 al 2019, como aporte económico a la región vallecaucana.

Desde el punto de vista metodológico, se resalta que la investigación es de tipo histórico descriptivo – cuantitativo, con enfoque documental, porque pretende informar al sector empresarial como académico y profesional, de los aportes económicos que las Zonas Francas han venido haciendo desde el tema logístico. La información se recoge a través de fuentes secundarias actualizadas y con un periodo de tiempo histórico de cinco años como máximo permitido, dado que el mercado es cambiante y fluctuante, por lo cual se basa en rastreos de repositorios, artículos de investigación y todas las fuentes bibliográficas que sirvan a la comparación de estas dos Zonas Francas objeto de estudio.

En este sentido, el estudio inicia con la descripción del comportamiento que han venido presentado las Zonas Francas del Pacífico y Palmaseca en el periodo de análisis [2016-2019], para luego resaltar los aspectos logísticos más importantes que han brindado a la región, llegando a diferenciar los servicios logísticos que le pueden estar brindando al sector empresarial vallecaucano.

Finalmente, se resalta que la investigación no pretende minimizar el trabajo de alguna de las dos zonas francas, escogiendo cual es la mejor; por el contrario, se quiere evidenciar lo que ofrece cada una, sirviendo de información a las empresas y sean ellas mismas, las que decidan cual le conviene de acuerdo a las necesidades de tipo logístico; por consiguiente, tampoco concibe comparar variables comerciales, tributarias o sociales.

2. JUSTIFICACIÓN

Se escogieron la Zona Franca del Pacífico y la de Palmaseca porque están ubicadas en el Valle del Cauca, ambas en puntos estratégicos en los que atienden de manera global a 84 empresas, donde 35 de ellas se encuentran en la Zona Franca Palmaseca, correspondiente al 41,7% y 49 en la Zona Franca Pacífico correspondiente al 58,33% y que al estar ubicadas en la misma región tienden a relacionarse entre sí (ANDI, 2020).

Se amplia, por tanto, que las Zonas Francas son grandes extensiones de tierra que sirven para desarrollar infinidad de negocios, lo que permite que las empresas tanto pequeñas como medianas puedan desarrollarse y generar un mayor crecimiento económico para el país; en este sentido es importante tener información veraz y concisa sobre ellas, que permita aclarar dudas y a su vez generar más oportunidades de negocio para la región o de manera inmediata para las zonas aledañas donde se ubican.

De acuerdo a lo anterior, se resalta que la Ley 1004 de 2005 manifiesta que las Zonas Francas se convierten en instrumentos para el desarrollo, debido a que permiten e impulsan la generación de empleo a las regiones, promoviendo la competitividad empresarial por medio de la dinámica global, donde los países al intercambiar mercancías entre si requieren mano de obra y tecnificación de los procesos, que al complementarse permiten la ampliación de oportunidades en la relación oferta – demanda del mercado (Legiscomex, 2020).

Desde el punto de vista logístico, las zonas francas son un pilar importante para las empresas que buscan competitividad en el mercado Global, de acuerdo con el informe Ritmo Exportador (2020), la competencia no solo es en bienes y servicios sino en la calidad del servicio enfocándose en toda la cadena de suministro desde la producción, almacenamiento y distribución de los diferentes sectores participantes, donde se tiene en cuenta la calidad de las vías, las cuales influyen en la dinámica de las zonas francas para realizar los procesos logísticos de transporte de mercancías.

En este orden de ideas, se puede reflexionar que este tema se considera importante, porque comprende el detonante principal que frena el ritmo de las operaciones de comercio exterior para estas dos (2) Zonas francas, puesto que el sector empresarial es quien muestra los resultados finales de sus procesos comerciales; por tanto, si la logística fluye, esto significa que habrá clientes satisfechos dispuestos a invertir con la garantía de que la economía de la región es sostenible, pero si la logística no fluye, por el contrario, significa una pérdida de competitividad empresarial, quedando en desventaja no solo la región sino el País en comparación con otros mercados.

En la actualidad, se refiere que las Zonas Francas Palmaseca y del Pacífico, se encuentran entre las 4 mejores del país, debido a que en el 2019 lograron generar el 42% del total vendido por el territorio colombiano; de acuerdo con el último informe de la ANDI (2020), la zona Franca Palmaseca fue la líder nacional al generar ventas por US\$226,8 millones en 2019, en la cual operan actualmente 35 compañías como se había indicado, de los sectores de alimentos, empaques, fundición, logística, automotor y servicios de apoyo para toda la labor de comercio exterior. Por otro lado, la Zona Franca del Pacífico exportó US\$108 millones en el 2019 que les produjo un crecimiento del 14%, esta zona cuenta actualmente con 49 empresas nacionales e internacionales de diferentes sectores económicos (ANDI, 2020).

En síntesis, se denota que mostrar los diferenciales que presentan dichas zonas francas es de importancia para el sector empresarial vallecaucano y del país, porque coadyuva a que se pueda tener claridad sobre lo que pueden aportarles cada una en referencia en el área logística. Por lo cual, se procede a describir el estado del arte del tema objeto de estudio, permitiendo poner en contexto la temática de interés por los investigadores y cuya finalidad es detallar que se ha venido haciendo, a favor de los sectores de interés.

3. ESTADO DEL ARTE

Desde el momento en que la economía se globalizó, hizo que los mercados tuvieran la necesidad de interactuar entre ellos, por lo cual se fue elevando el ritmo de las transacciones comerciales y en consecuencia el factor logístico también se fue requiriendo en mayor proporción, facilitando el buen flujo de bienes y servicios (ESIC, 2017), por lo cual en el mundo actual el sector empresarial sustenta sus operaciones a través de este factor; donde las zonas francas aparecen como aporte a la dinámica mundial, facilitando y promoviendo el crecimiento económico de las naciones (IUS 360, 2015).

El informe realizado por United Nations Conference on Trade and Development (2019), hay más de 5400 zonas económicas especiales en el mundo y se espera que se establezcan más de 500 zonas nuevas en los próximos años, esto debido a que las Zonas Francas han sido de mucha importancia para lograr el desarrollo económico en el globo, desde 1960 se designaron áreas específicas normalmente junto a puertos marítimos o aeropuertos con el fin de incrementar la producción de algunas empresas y aumentar exponencialmente las exportaciones, por tanto el gran auge de estas zonas francas se debe a todos los acuerdos legales a los que se ha podido llegar, como los tratados de libre comercio que han logrado un aumento significativo tanto en las exportaciones como las importaciones entre países (Unctad, 2019).

El Banco Mundial, con la necesidad de conocer los países con mayor dinámica de comercio internacional, realiza cada dos años un ranking de desempeño de los diez países con mejor logística en el mundo; se destaca que para el año 2018 de ciento sesenta naciones, Alemania fue calificado como el país de mejor logística a nivel mundial debido a su infraestructura vial, sus impecables carreteras con alto kilometraje, permitiendo una efectividad en el tránsito de vehículos y alta tecnología satelital. Seguidamente, al revisarse la posición de Colombia en este ranking, se identificó que obtuvo el puesto número cincuenta y ocho (Banco Mundial, 2018), lo cual significa que aún le falta mejorar en este

tema; sin embargo existe el hecho de contar con la creación de Zonas Francas, lo cual permite que se impulse la competitividad en el país, facilitando con ello la dinámica del comercio con el resto del mundo, aportando también eficiencia y efectividad en los procesos de distribución comercial adicionando crecimiento económico, y desarrollo para la nación (ANDI, 2018).

De acuerdo al estudio realizado por la (Asociación de Zonas francas de las Américas AZFA, 2017) comenta que las grandes empresas y multinacionales se sitúa en este tipo de territorio para lograr una mejor competitividad en el mercado Global; sin embargo las empresas que no estén ubicadas en una Zona Franca pierden ciertos beneficios de tipo tributario, aduanero y logístico, donde este último abarca una serie de procesos en la cadena de suministro, fortaleciendo los procesos del mercado internacional, en cuanto a tiempos de entrega, puntualidad en el servicio, capacidad de almacenamiento en las mercancías y en resumen un mejor control de las operaciones.

Siguiendo con el estudio de AFFA, (2017) sobre sale el hecho que dentro de un organigrama las empresas no se van a centrar en una sola área como es la logística, es por eso que las Zonas Francas impulsan el sector empresarial a tecnificar los procesos que conlleve a una mejora en la calidad de los servicios ofrecidos.

Pasando al caso colombiano, se detecta que los principales problemas que enfrenta la logística a pesar de la creación de las Zonas Francas, radican no solo en lo que le compete al estado frente a la infraestructura vial y portuaria, sino también en la falta de tecnología, la cual no permite automatizar ciertos procesos de almacenamiento y optimizar el transporte, siendo estos factores los que impiden atender las operaciones con alto flujo en tiempo récord (Gutiérrez, R., 2017).

De acuerdo con el informe nacional de primer semestre del año 2019, realizado por Rodríguez, (2019), el movimiento en las zonas francas tuvo variaciones negativas de un

12,6% comparado con el año 2018, presentando una variación positiva del 22,3%; dichas variaciones son analizadas de acuerdo con las exportaciones que se realizaron, identificándose que la zona franca que más exporto fue ZFP Barranquilla con una contribución del 2,2pp,(puntos porcentuales) seguida de la ZFP Palmaseca que contribuyo con un 1,3pp y la ZFP Pacifico que se ubicó en quinto lugar con una contribución del 0,5pp.

Al analizar las zonas francas por las importaciones, se detectó que comparado con el año 2018 tuvieron una variación positiva del 4,6% donde la principal fue ZFP de Tocancipá con una contribución del 5,7pp, en quinto lugar, se mantiene la ZFP Pacifico con una contribución del 0,8pp y la ZFP Palmaseca se ubica en noveno lugar logrando una contribución del 0,1pp. De acuerdo con lo anterior, Colombia es un país que está creciendo económicamente en parte por el buen trabajo que están haciendo las Zonas Francas y las legislaciones que se han podido conseguir (Rodríguez, 2019).

En consecuencia de lo anterior, no se puede dejar de mencionar la normatividad, dado que este contexto respalda la dinámica de las zonas francas, convirtiéndose en los motores o impulsores en el crecimiento de las mismas; es por ello que al rastrear leyes alrededor del tema objetivo, se identifica la Ley 1004 del 2005, donde esta se enfocó en el cambio del funcionamiento y la creación, buscando incluirlas dentro de los convenios internacionales que Colombia había suscrito en particular con la organización mundial del comercio [OMC], cuyo régimen que se creó como un incentivo para las exportaciones sin pagar renta sobre las ventas, de igual manera las zonas francas se convirtieron en un mecanismo para generar empleo, atraer la inversión extranjera directa y generar centros de desarrollo (Legiscomex, 2020).

A continuación se describe en resumen, los principales aspectos que sobresalen de la normatividad con enfoque hacia Zonas Francas, las cuales son necesarias tener en cuenta en los aspectos comparativos del estudio, describiéndose a continuación:

Tabla. 1 Normatividad Zona Franca - Aspectos Relevantes (Decretos y Resolución)

AÑO	NORMATIVIDAD ZONA FRANCA	ASPECTOS RELEVANTES
2019	Decreto 1165 de 2019	Operatividad de las Zonas Francas dentro del estatuto aduanero, en el cual se especifican los procesos de comercio exterior dentro de una zona franca, terminología entre otras disposiciones generales.
2019	Decreto 1054 de 2019	Que se simplifiquen los procesos de comercio de bienes y servicios para facilitar su venta y él se adiciona un Capítulo al título I del decreto 2147 de 2016 el cual señala las condiciones requisitos y trámites para la autorización de la prórroga del término de declaratoria de la existencia de zonas francas, ver anexo (1)
2018	Decreto 1945 del 2018	Se modificaron algunas disposiciones generales, como el incremento del patrimonio para quien pretenda ser usuario operador o solicite la declaratoria dentro de una zona franca permanente, los usuarios operadores deberán contratar un auditor externo para que verifique el cumplimiento de las inversiones que está obligado a desarrollar conforme al plan maestro de desarrollo
2017	Resolución 2135/2005	Las zonas francas permanentes deberán reportar trimestralmente mediante un informe al usuario operador y al ministerio de industria y turismo el estado de los avances del plan de desarrollo y el estado de cumplimiento de los compromisos de inversión, empleo y reportar la información estadística relacionada con la actividad que desarrolle la zona franca
2016	Decreto 2147 DE 2016	REGIMEN DE ZONAS FRANCAS -Disposiciones generales, declaratoria de Zonas francas, requisitos y procedimientos, operaciones de comercio exterior, temas a cargo de la Dian. Se contemplan los beneficios tributarios, aduaneros, de comercio exterior, clases de zonas francas,

Fuente: Propia; Adaptado del ministerio de industria y turismo (2020)

En definitiva, se puede decir que el desarrollo de las Zonas Francas ha sido una de las más grandes oportunidades que ha tenido Colombia para poder aumentar su economía, debido a que se encargan de facilitar las exportaciones e importaciones de muchas empresas de diferentes sectores económicos a otros países.

Al indagarse específicamente la región del Valle del Cauca, se encuentra el estudio realizado por la Comisión de Competitividad en el 2017 y cálculos del DANE en el mismo año, resaltando que la región se ha convertido en un territorio atractivo para el comercio

Internacional, por varios proyectos que permiten dicha dinámica, entre los que se destaca el proyecto vial conexión [Pacífico Orinoquia], enfocado en lograr la conexión con otros departamentos al interior del país, siendo este una apuesta a una mejora de infraestructura; también se resalta la excelente ubicación de dos Zonas Francas, como son la del Pacífico, y la Palmaseca, encontrándose estratégicamente cerca al aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón y contando con la dinámica empresarial de dos ciudades Palmira y Santiago de Cali, ambas con vías de acceso a uno de los principales puertos del país como lo es el de Buenaventura; además, que en términos de exportación en el país presenta una participación del 47,1% del total de las exportaciones que realizan las zonas francas en Colombia; y de manera adicional no se puede dejar de escribir que el puerto de Buenaventura es el más importante de todo el territorio nacional en importaciones (Gobernación del Valle del Cauca, 2016).

Se destaca que en la región vallecaucana existen 4 zonas francas permanentes y 6 zonas francas permanentes especiales, las cuales se caracterizan por generar un ambiente de negocios global debido a su ubicación estratégica y por tener una relevancia económica grande al contar con el puerto de Buenaventura, donde los sectores más codiciados son el sector agroindustrial con biocombustibles y forestal y la tercerización de servicios de comunicaciones, (Legiscomex, 2017). La región le apuesta al crecimiento económico a través de las zonas francas es por eso que para el año 2019 las exportaciones representaron un 29.8% del total exportado por las veinte (20) zonas francas permanentes especiales de Colombia. (Cámara de comercio de Cali, 2019).

De acuerdo al análisis del sector logístico en el Valle del Cauca, año 2016, los mayores retos tienen que ver con el tiempo y los costos de transporte; donde los tiempos de inspección de carga en Colombia son de cinco (5) días en comparación con Chile y Perú, donde las demoras en entrega son de dos (2) días (Gobernación del Valle del Cauca, 2016).

Al revisarse las empresas medianas, se encuentran que estas incurren en tiempos superiores a las de tamaño pequeña y grandes, oscilando entre diez (10) a veinte (20) horas, por lo cual se considera que las medianas empresas pueden tener alto volumen de demanda; sin embargo, en comparación con una empresa grande no tienen como suplir la demanda, haciendo que el proceso quede en pausa (Gobernación del Valle del Cauca, 2016).

Otro aspecto a resaltar son los bajos niveles de servicio vial porque se forman los llamados cuellos de botella considerando que algunas carreteras son de doble calzada y la región es punto clave debido a su funcionalidad para la conexión de las principales regiones del País como lo son Buenaventura - Bogotá y Buenaventura Puerto (Zona Pacífico central y Zona Cafetera) lo que permite una mayor distribución de las mercancías, donde la infraestructura no cuenta con la capacidad para cubrir este flujo de carga (Gobernación del Valle del Cauca, 2016).

Conforme a lo anterior, se hace importante comparar dos Zonas Francas del Valle del Cauca, como son la del Pacífico y Palmaseca, y con ello aportar a que los empresarios de la región visualicen cuales podrían ofrecerles mejores servicios en el ámbito logístico, reconociendo con ello las mejores opciones frente al flujo de las operaciones de distribución comercial y de transporte dentro de un referente temporal entre el 2016 al 2019, reconociendo al tiempo el aporte económico que pueden estar teniendo a favor de la región objeto de estudio. En definitiva, las Zonas Francas son muy importantes para la economía colombiana, siendo relevante describirlas, comparando los servicios que ofrecen y las ventajas que brindan al mercado empresarial de la región. En consecuencia, la investigación se enfoca en comparar específicamente la Zona Franca del Pacífico con la Zona Franca Palmaseca, identificando similitudes y diferencias de tipo competitivo. Por lo cual, la pregunta a desarrollar es la siguiente:

¿Es importante comparar las Zonas Francas del Pacífico y Palmaseca en términos de aspectos logísticos, como aporte económico a la región vallecaucana, conforme a la dinámica entre el 2016 al 2019?

4. OBJETIVOS

4.1. Objetivo General

Comparar de manera logística las Zonas Francas del Pacífico y Palmaseca en el periodo 2016 y 2019 como aporte económico a la región vallecaucana.

4.2. Objetivos Específicos

Describir el comportamiento que han venido presentado las Zonas Francas del Pacífico y Palmaseca entre los años 2016-2019.

Resaltar los aspectos logísticos más importantes que las Zona Franca del Pacífico y Palmaseca han brindado entre el 2016 y 2019 como un aporte económico a la región del Valle del Cauca.

Diferenciar los servicios logísticos que las Zonas Francas del Pacífico y de Palmaseca le brindan al sector empresarial del Valle del Cauca.

5. MARCO TEÓRICO

En este mundo que está cada día más globalizado, los gobiernos locales y regionales deben asumir nuevos desafíos buscando como crear o mejorar sus capacidades competitivas logrando transformar sus sistemas productivos locales. Por ende, la teoría del desarrollo económico que habla sobre cómo se debe innovar a diario y la importancia que tiene para un país acoplarse a esta nueva internacionalización, es relevante al momento de hablar sobre las zonas francas y las características que representan. De acuerdo con Silva, (2005), el proceso de crecimiento económico de un país no depende solo de las empresas que desean alcanzarlo, si no que el gobierno también debe estar inmerso en estos temas consiguiendo suavizar el entorno territorial por medio de políticas, alianzas y tratados que le faciliten a las empresas desarrollar sus actividades, para que logren internacionalizarse de una forma más rápida, siempre dentro de la legalidad de cada país (Silva, 2005).

Por lo anterior, se puede decir que la investigación gira alrededor de 3 teorías de base, convirtiéndose en el soporte para comparar las dos Zonas Francas [Pacífico y Palmaseca], las cuales son: 1) Teoría del Crecimiento Económico y Comercio Internacional; 2) Teoría de las Ventajas Competitivas y donde a esta, se le puede adicionar el enfoque teórico de los 3) servicios Logísticos. En consecuencia, se procede a describir brevemente las teorías mencionadas:

Para el caso de la teoría del Crecimiento Económico y Comercio Internacional, se refiere a Thomas Robert Malthus (1766-1834) es quien plantea que el crecimiento económico es friccionado por el comportamiento de la población, que muestra un crecimiento exponencial, así como por el exceso de ahorro y el consumo escaso. Por lo tanto, es importante centrarse en el estudio de las mejoras que experimentan las economías en un número de años determinado, esto con el fin de analizar cómo crecen las economías y

las razones de cambio, considerándose factores entre los que se destaca la tecnología (Perez, 2016). Esta teoría es importante para el desarrollo de la investigación, puesto que para comparar las zonas francas se debe tener en cuenta el desarrollo económico que tiene el país y el aporte que le hace a las mismas.

En contraste, la internacionalización de mercados es un tema del que se habla desde la teoría clásica del comercio internacional que se basa en que los países tienden a especializarse para producir bienes y servicios donde consiguen reducir sus costos de producción notablemente; por tanto este enfoque se desarrolla como consecuencia de la división de trabajo internacional, ya que permite dirigir recursos a usos más productivos en cada país incluyendo actividades comerciales; en otras palabras, los países pueden exportar los productos en los que son más eficientes e importar los productos en los que no tienen algún tipo de eficiencia productiva (Cardoso, Chavarro, & Ramirez, 2013).

Con respecto a la teoría de las ventajas competitivas, esta se desarrolla a través de estrategias profesionales que le permiten a una empresa tomar acciones con las que pueda sobreponerse a otras del mismo nivel y así lograr obtener una buena posición en el mercado; en consecuencia, el objetivo es dar herramientas a las empresas para que puedan enfrentarse a la competencia y logren tener éxito, aumentando sus beneficios y ganancias económicas. De acuerdo con Michael Porter, (1990) tener una ventaja competitiva es crear valor diferencial para los clientes de una empresa, es decir, tener alguna característica creada por la empresa que la distinga del resto, situándola en una posición superior para competir (Riquelme, 2017).

Esta teoría es descrita por medio de varios autores, como se sustenta en la tabla 1, donde a nivel de competencia internacional las empresas dependen de una correcta combinación de estrategias y circunstancias locales, en las que las condiciones de cada país pueden o no generar un buen entorno en el que se alcancen ventajas competitivas

internacionales importantes, lo que depende que cada empresa aproveche las oportunidades que se le presentan en el mercado. (Porter, 1999).

Tabla. 2. Análisis de la Competitividad asociada a las Zonas Francas

AUTORES	DESCRIPCIONES
Adam Smith (1776)	Especialización de la ventaja absoluta para minimizar costos y lograr un crecimiento de la producción. Las ZF se tecnifican para lograr una mayor producción se capacitan para producir más que cualquier otro.
David Ricardo (1817)	Costes relativos y no absolutos, producir lo que se dé mejor.
Heckscher-Ohlin (1933)	Países con la diversidad de factores para producir, exportación de bienes con los que se cuenta abundancia de factores. Generalmente las ZF gozan de factores de producción debido a la inversión extranjera que es de gran aporte.
Helpman, E. y Krugman, P. (1989)	Nuevo comercio internacional basado en la existencia de ventajas comparativas y la presencia de economías de escala en la producción. Las empresas deben ser sofisticadas en la creación de estrategias para entender fundamentos microeconómicos y así lograr una política económica nacional.
Enfoque del ISC de la Univ. De Harvard y el world Economic Forum. (2007)	La competitividad se logra a nivel macro como infraestructura, tecnología, tamaño del mercado, sofisticación de los negocios, innovación, salud y educación. Las ZF le apuntan al desarrollo económico de un país.
Institucionalización de la competitividad en Colombia	Impulsar el sector empresarial en Colombia hacia un mejoramiento de la competitividad basados en la teoría de Michael Porter. Una apuesta al desarrollo económico y posicionamiento del País en el mercado mundial. A través de estrategias las cuales coinciden con el propósito de las ZF: desarrollar la innovación, mejorar la demanda local, educación y capacitación, incentivo al recurso humano, vender y promocionar la imagen país para fomentar la inversión.

Fuente: Propia; Adaptado del marco analítico de la competitividad, fundamentos para el estudio de la competitividad regional (2009).

Es relevante incluir esta teoría de la Competitividad, puesto que para comparar ambas zonas francas se debe denotar que ventajas competitivas tienen cada una, no solo frente a sus rivales cercanos si no frente a las gestiones de otros países, logrando con ello aumentar el crecimiento económico del país. En este sentido, se procede a describir los aspectos más relevantes de institucionalización de la competitividad en Colombia, tomando como referencia a Lombana y Rozas, (2009), e igualmente contrastándola Gómez - Restrepo, C., Padilla, A., & Rincón, C. (2016).

Teniendo en cuenta que la logística en las Zonas francas es de vital importancia en cuanto a cuestiones de crecimiento y desarrollo económico. Colombia ha contribuido con el desarrollo de la economía nacional pero también a nivel internacional, a raíz de esto se han realizado diferentes investigaciones, estudios, y nuevos enfoques que muestran un panorama del movimiento económico en el mundo.

Posteriormente (Davies & Mazhikeyev, 2019) realizaron un estudio acerca del impacto de las zonas económicas especiales (ZF) en el comportamiento exportador, encontrando que las empresas en África y Asia aumentan las probabilidades de exportar cuando están ubicadas en una zona franca siempre y cuando estas tengan una economía abierta a diferencia de aquellas empresas que están ubicadas en una Zona franca, donde la economía sea cerrada, por lo que el efecto de exportar es negativo; así mismo encontraron que, si un país tiene barreras a las importaciones, el efecto de incorporar una Zona franca es positivo pero siempre dependerá del entorno económico local.

Por otro lado, la Universidad de Nottingham Ningbo en China, realizó una investigación acerca de las zonas económicas [ZF] y el crecimiento en China e India, enfocándose en una investigación empírica la cual analiza el impacto y el crecimiento económico utilizando como instrumento las zonas francas en economías liberalizadas como estas. Los resultados arrojaron un aumento en las exportaciones y por ende un crecimiento económico en estos países, la clave está en tener un mayor ritmo de liberalización (CK, 2012).

De acuerdo a estudios realizados por la Universidad de Gloucestershire, Irlanda y, la Universidad de Johannesburgo, Johannesburgo, (s.f), Sudáfrica titulado [Zonas francas especiales en Sudáfrica: Reflexiones de los debates internacionales], por lo que el gobierno tomó la política de las zonas francas como herramientas para el desarrollo industrial con el apoyo de regiones subdesarrolladas, donde la experiencia para el País fue favorable cuando

prestan atención a sus fortalezas y debilidades, aprendiendo de las buenas y malas prácticas por lo que con el tiempo se logra dar solidez a estas zonas.

Según (Morberg, 2017) las Zonas francas se han convertido en una política de desarrollo para el mundo porque son zonas que tienen el objetivo de atraer la inversión extranjera, aumentar las exportaciones, generar empleos y crear historias de éxito empresarial. En su libro titulado [la economía política de las zonas económicas especiales: concentración del desarrollo económico] examina las zonas francas desde un punto de vista económico y político y revela la promesa oculta de estas zonas como modelo de desarrollo en un país, los gobiernos pueden cambiar su política creando mercados más abiertos y liberalizados.

Como plantea el libro Impacto social y económico de las ZEE [ZF] en India (Aggarwal, 2012) La inversión no solo debe hacerse en las zonas francas sino también en la economía nacional. La india ha evolucionado con la implementación de estas zonas, se justifica varios aspectos como costo beneficio, descubre una transformación económica y social sin embargo la mera creación de una ZF no es suficiente porque se requiere que se implementen redes entre estas zonas y otros actores de la economía nacional con el objetivo de mejorar la actividad fuera de las ZF.

Teniendo en cuenta un análisis hecho por (Wong, 1984) de la Universidad China de Hong Kong, manifiesta que las zonas económicas especiales, actúan como generadoras de desarrollo, donde la experiencia asiática se concentra en el establecimiento de Zonas francas industriales y especiales, sirviendo de referente estratégico, porque impulsa y acrecienta las exportaciones es en Asia. Las diferencias radican en países con economías de mercado y un país socialista como China.

El desarrollo regional es notable cuando existe atracción de inversión, obtención de divisas, tecnología y empleo. Los problemas de las zonas francas en Asia son la

infraestructura inadecuada, la ineficiente administración gubernamental, la explotación de la fuerza laboral indígena. Por otro lado, la logística juega un papel importante en estas economías. De acuerdo con una investigación acerca de la Evaluación del sistema logístico nacional de Vietnam hecha por (Banomyong, *et al.* 2015) muestra que la deficiencia logística no solo radica en infraestructura sino también desde una perspectiva regulatoria y comercial, la capacidad logística puede ayudar a inversores extranjeros, proveedores logísticos para mejorar en Vietnam su sistema.

Una reciente investigación (Siejka & Relidzynski, 2019) acerca de la Extensión de la red de carreteras como factor determinante del desarrollo de las regiones en el ejemplo de Cracovia (Polonia) determinó la importancia de la infraestructura vial para el desarrollo de la región, así como la mejora de la competitividad. Existen ciertas áreas de producción las cuales necesitan ser estimuladas mediante la creación de carreteras que logren la conexión con autopistas principales. Este estudio aumentó el interés de los emprendedores para reubicar sus instalaciones empresariales.

Teniendo en cuenta un estudio que se basa en la Logística sistema como un esfuerzo de integración en el Mandalika Especial Económico Zona y sus alrededores (Suheri & Melinda, 2018) analiza el desempeño de la logística en la región con el fin de formular políticas que creen un sistema logístico dentro y fuera de la región. La logística puede proporcionar una mejor distribución de carga tanto a nivel local como global, esto mejora la competitividad, de igual manera se argumenta que la logística no solo es física sino que tiene que ser un sistema estratégico, armonizado con el progreso entre regiones locales para evitar un desequilibrio.

De acuerdo con (Brenton C & Napier, 2016) en su investigación sobre la integración de la cadena de suministro al libre comercio por zonas, corresponde al caso de los Estados Unidos de América, donde resaltan que el mercado global y el mismo crecimiento económico han obligado a las empresas a sobresalir en el desempeño de la

cadena de suministro; con las nuevas tecnologías, cambios recientes, nuevas tendencias exigen una renovación de las zonas francas las cuales no han estudiado a profundidad. Estas Zonas deben estar a la par con la eficiencia de las cadenas de suministro global y no lo están haciendo.

Finalmente, la visión de (Lozano, 2008), donde refiere a los servicios logísticos vistos desde un ámbito comercial, son procesos de planificación, ejecución y control eficiente de cierto flujo de materias primas, inventarios en curso, productos terminados, servicios e información relacionada desde la necesidad del servicio hasta el consumo de este, con el ideal de satisfacer las necesidades del cliente; por tanto, este enfoque es relevante para la investigación porque las zonas francas al tener tanto flujo de empresas en movimiento en los mercados internacionales, necesita tener una logística altamente calificada, que le de valor a estas zonas, permitiendo el crecimiento en tiempo real; igualmente las Zonas Francas permiten albergar empresas de diversos sectores, por tanto la logística es primordial, por lo que se debe considerar de manera regular corregir fallas que se encuentren de manera rápida para así poder tener un buen flujo de exportaciones e importaciones.

6. METODOLOGÍA

6.1. Definición y justificación del tipo de estudio

La investigación se centra en ser de tipo histórico descriptivo – cuantitativo, con enfoque documental, dado que pretende describir la comparación de las Zonas Francas Palmaseca y Pacífico en el marco de los servicios logísticos, teniendo como referencia el periodo desde el 2016 al 2019; por lo cual, al consultar los enfoques metodológicos, se encuentra que el diseño documental, “es aquella que se realiza a través de la consulta de documentos” (ujaen.es, 2004, p.1).

Lo anterior permite que se dimensione en los años históricos donde se considera pertinente, por lo que es interesante reconocer lo que han venido haciendo las dos zonas francas en el área logística, porque es pilar de la cadena de suministro la cual hace que una economía sea más competitiva (Lozano, 2008).

6.2. Fuentes de información secundaria

La información se ha tomado de informes emitidos por entidades gubernamentales que brindan un aval de la información como el banco mundial, la Gobernación del valle del Cauca, la Andi, Legiscomex, Adicomex, la Cámara de comercio de Cali, Invest Pacific, Asociación de Zonas francas, además de revistas relacionadas con el gremio logístico tanto a nivel nacional como internacional.

La información se ha recolectado de documentos electrónicos y páginas web que han permitido completar la investigación, desde conceptos básicos hasta publicaciones de expertos en el tema principal, adicionando los informes de la gobernación del valle que han permitido conocer el proceso de desarrollo de la región vallecaucana, la cámara de comercio de Cali ha permitido conocer el sector empresarial que se encuentra activo, los informes de la Andi han brindado un enfoque más amplio y detallado del sector logística y Zonas francas.

Los artículos de la revista de logística [Supply-Chain] han sido un gran aporte para comprender el comportamiento de la logística en el mundo, a través de casos reales, entrevistas con expertos internacionales; los artículos, opiniones y análisis de datos que la Invest Pacific ha suministrado como resultado de encuestas y otros estudios, han permitido el desarrollo central de esta investigación. Los libros de Autores como Porter, E. (1991), Krugman, P. (2004) que hacen referencia a las teorías de la competitividad y economía, han permitido establecer un enfoque en relación con el desarrollo económico de una región desde el punto de vista de comercio exterior y específicamente las Zonas francas.

6.3. Técnicas e instrumentos para recolectar la información

Como técnica documental de recolección de información, se concibe un proceso alrededor del desarrollo de los tres objetivos, donde a continuación se describe la forma como se accede a las fuentes y el tipo de fuentes propias para el logro de los capítulos del documento de investigación, como se ilustra a continuación en la siguiente tabla:

Tabla. 3. Estrategias de búsqueda

OBJETIVOS	ESTRATEGIA DE BÚSQUEDA
1. Describir el comportamiento que han venido presentado las Zonas Francas del pacífico y Palmaseca entre los años 2016-2019.	Los informes (pdf) emitidos por la Andi, la gobernación del Valle del cauca, e Invest Pacific, información que ha sido tomada directamente de los sitios web oficiales.
2. Resaltar los aspectos logísticos más importantes que las Zona Franca del Pacífico y Palmaseca han brindado entre el 2016 y 2019 como un aporte económico a la región del Valle del Cauca.	La página web de Legiscomex es una de las más completas en comercio exterior y ha brindado información actualizada, Analdex y el Dane han suministrado datos específicos para la información requerida.
3. Diferenciar los servicios logísticos que las Zonas Francas del Pacífico y de Palmaseca le brindan al sector empresarial del Valle del Cauca.	La página web oficial de cada una de las Zonas francas http://www.zonafrancapalmaseca.com/index.php/es/ https://www.zonafrancadelpacifico.com/

Fuente: Elaboración propia, (2020).

7. RESULTADOS Y ANÁLISIS

7.1 CAPITULO I. COMPORTAMIENTO DE LAS ZONAS FRANCAS: PACÍFICO Y PALMASECA, 2016 - 2019

Colombia actualmente cuenta con 112 Zonas Francas divididas en 19 departamentos y 64 municipios, de las cuales 43 son permanentes y 69 son especiales (Andi, 2019). Para el caso de las Zonas Francas del Pacífico y Palmaseca que hacen parte de las permanentes, donde se identifica que en el periodo 2016 a 2019, se han destacado por presentar altos incrementos, tanto en los niveles de exportaciones como de importaciones. La zona franca Palmaseca paso de importar 7.300 dólares en 2016 a importar 8.237 dólares en 2019 y de exportar 90,5 millones de dólares en 2016 a 101,3 millones de dólares en 2019. Por su parte la zona franca del pacifico paso de exportar 30,3 millones de dólares en 2016 a 39,5 millones de dólares en 2019 y de importar 24.456 dólares en 2016 a importar 32.016 dólares en 2019. (Andi,2019) Estas zonas tienen una ubicación geoestratégica, por encontrarse en un entorno logístico dinámico y competitivo donde según el Invest Pacific (2018), se da el paso obligatorio para las navieras que cubren las rutas marítimas entre los hemisferios Norte y Sur, además presentan una cercanía al canal de Panamá que permite que las interconexiones Este - Oeste y el acceso a los dos océanos sean más fácil.

De acuerdo con un informe de Analdex (2017), las Zonas Francas Permanentes Especiales [ZFPE] han crecido mucho más que las Zonas Francas Permanentes [ZFP] en el periodo de 2016 a 2019, lo que muestra que cada vez hay más multinacionales y empresas grandes que se deciden por estar dentro del régimen colombiano de zonas francas; esta área declarada de ZF en el país aumento a 23.82 millones de m² en el segundo semestre de 2017 comparado con los 13.25 millones de m² que había en 2009, este aumento se considera importante porque indica que las zonas francas en el país se están extendiendo, producto de la dinámica de globalización de los mercados.

Para el Caso del Valle del Cauca: ¿Cómo se ha venido comportando las Zonas Francas Pacífico y Palmaseca entre el 2016 – 2019? teniendo en cuenta, el estudio de la

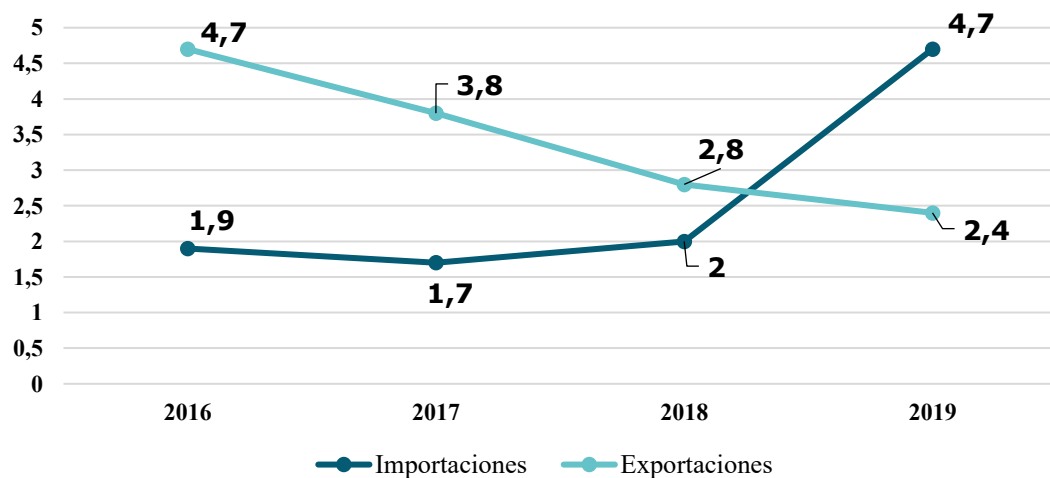
ANDI (2019), estas zonas han logrado tener un aumento del 45% en relación con el ingreso en los últimos 4 años, como también en la cantidad de hectáreas disponibles para sus clientes, las cuales ascendieron a 120 hectáreas desde 2016 al 2019.

Actualmente La Zona Franca del Pacífico tiene 49 empresas nacionales y extranjeras instaladas, cuenta con un total de 70 hectáreas y capacidad de expansión de hasta 200 hectárea; por otra parte, la Zona Franca Palmaseca tiene en la actualidad 35 compañías instaladas y cuenta con más de 50 hectáreas para desarrollar sus actividades (Ritmo exportador, 2020).

7.1.1 Comportamiento de la Zona Franca Pacífico: 2016 - 2019

De acuerdo con informes del Dane y Analdex recogidos en el periodo 2016 y 2019, se lograron recolectar datos que muestran el comportamiento que ha tenido la zona franca en cuanto a las exportaciones e importaciones en el periodo, donde se muestra a continuación la gráfica de la Zona Franca del Pacífico:

Gráfica. 1. Comportamiento de la Zona Franca del Pacífico de acuerdo con las exportaciones e importaciones que ha presentado en el periodo 2016- 2019.



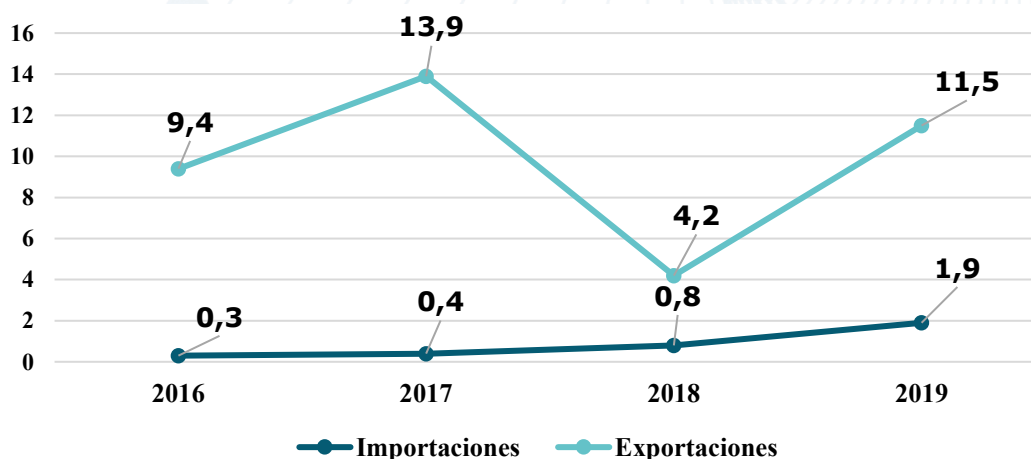
Fuente: Elaboración propia, adaptado de Dane (2019).

De acuerdo al gráfico se puede observar que la Zona Franca del Pacifico ha logrado aumentar el nivel de participación de las importaciones notablemente, debido a la gran cantidad de hectáreas con las que cuenta y las empresas instaladas extranjeras que tiene, por otro lado, el nivel de participación de las exportaciones se ve que ha tenido una variación en el periodo observado, por lo que se infiere que puede volver a subir rápidamente de un periodo a otro.

7.1.2 Comportamiento de la Zona Franca Palmaseca: 2016 – 2019

De acuerdo con informes del Dane y Analdex recogidos en el periodo 2016 y 2019, se lograron recolectar datos que muestran el comportamiento que ha tenido la Zona Franca Palmaseca, en cuanto a las exportaciones e importaciones en el periodo, siendo el siguiente:

Gráfica. 2. Comportamiento de la Zona Franca del Pacifico de acuerdo con las exportaciones e importaciones que ha presentado en el periodo 2016- 2019



Fuente: Elaboración propia, adaptado de Dane (2019).

La gráfica evidencia que la zona Franca Palmaseca ha logrado un aumento significativo en el nivel de participación de las exportaciones en el periodo observado y es resaltado por un aumento en las exportaciones de oro que presento en el último año, por

otro lado, el nivel de participación de las importaciones ha logrado un aumento que se debe a la inclusión de nuevas empresas extranjeras instaladas.

En conclusión, al observar el comportamiento de ambas Zonas Francas a través de los diferentes documentos, se encontró que tanto la del Pacífico como Palmaseca, hacen parte de la clasificación de permanentes (ZFP). Estas dos, presentan una ubicación muy estratégica por encontrarse en un entorno logístico dinámico y competitivo ya que se da el paso obligatorio de navieras, por su cercanía al canal de Panamá y por ende sus interconexiones y acceso a los dos océanos.

Se Identificó que la Zona Franca del Pacífico en el periodo 2016 a 2019 tuvo un aumento del 65% en el nivel de las exportaciones y, además, paso de tener 35 empresas a 49 empresas instaladas por lo que también tuvo que aumentar la cantidad de hectáreas disponibles para las actividades de desarrollo; por otra parte, la zona franca Palmaseca logró aumentar la cantidad de empresas instaladas, pasando de 29 a 35, pero los ritmos de exportación no tuvieron el mismo dinamismo, por lo cual, en este periodo obtuvieron un aumento del 30% (DANE, 2020).

7.2 CAPÍTULO II. ASPECTOS LOGÍSTICOS MÁS IMPORTANTES DE LAS ZONAS FRANCAS PACÍFICO Y PALMASECA, COMO APORTE A LA REGIÓN DEL VALLE DEL CAUCA ENTRE EL 2016 - 2019

Teniendo en cuenta el comportamiento de las Zonas Francas objeto de estudio, se puede argumentar que estas evolucionan constantemente haciendo que los aspectos logísticos se amplíen producto de la dinámica de la globalización de los mercados; por lo cual lleva a una reflexión desde la óptica de Porter, (1990) siendo la de innovar en sus procesos para lograr satisfacer a los clientes de acuerdo con el ritmo de las operaciones diarias.

De Acuerdo con Analdex (2019), los aspectos logísticos más relevantes que deben tener en cuenta las zonas francas son la ubicación estratégica de las mismas, las secciones de almacenamiento, el control y seguimiento de inventarios, el alistamiento y entrega de materias primas; por lo tanto, se describen las zonas Francas del Pacífico y Palmaseca de acuerdo con estos aspectos logísticos más importantes, resumidos en la tabla a continuación:

Tabla. 4. Aspectos logísticos relevantes

Variables	ZF Pacífico	ZF Palmaseca
Geografía	Se ubica a 2,5h de Buenaventura, 15min de Cali y 10min del aeropuerto. (zona franca pacifico 2020)	Se ubica a 140km de Buenaventura. 15km de Cali y 500mt del aeropuerto. (Zona franca palma seca 2020)
movimiento de comercio exterior del país	45% del país (Analdex 2019)	53% del país (Analdex, 2019)
almacenamiento	Bodegas de 2.729mt ² y 4.000mt ² de carga suelta. (zona franca pacifico 2020)	Bodegas desde 690mt ² y 350.000mt ² de lotes. (Zona franca palma seca 2020)
Alianzas estratégicas	Invest Pacific, World Free Zones Organization. (zona franca pacifico 2020)	Invest Pacific, Zonas Francas Colombia, Adicomex y ANDI. (Zona franca palma seca 2020)
Puertas de entrada y de salida	Una misma puerta de entrada y de salida lo suficientemente amplia para pasar dos camiones en línea (Zona franca pacifico, 2020)	Una misma puerta de entrada y de salida lo suficientemente amplia para pasar dos camiones en línea (Zona franca palma seca, 2020)
Basculas	Cuenta con dos basculas industriales de ingreso y salida de 100toneladas cada una. (Zona franca Pacifico, 2020)	Cuenta dos basculas camioneras para pesar hasta 80toneladas. (Zona franca Palma seca, 2020)
Bodegas con cuartos fríos	Se construyen de acuerdo a las necesidades del cliente al momento de aceptar el contrato. (Zona franca Pacifico, 2020)	Bodegas disponibles de 690 a 2.500mts ² con disposición de cuartos fríos. (Zona franca Palma seca, 2020)

Variables	ZF Pacífico	ZF Palmaseca
Vías de acceso	Buenaventura, Cali y el aeropuerto. (Zona franca Pacifico, 2020)	Buenaventura, Palmira, Yumbo, Cali y el aeropuerto. (Zona franca Palma seca, 2020)
Oficinas fijas como la DIAN	Cuenta con oficina fija como la DIAN, cajeros bancarios, casinos, restaurantes y zonas de Business Center. (Zona franca Pacifico, 2020)	Cuenta con oficina fija como la DIAN, cajeros bancarios, casinos, restaurantes. (Zona franca Palma seca, 2020)

Fuente: elaboración propia (2020), adaptado de informes explorados de la ANDI, Procolombia y el Dane.

La zona franca Palmaseca está a 140 Km de Buenaventura, único puerto de Colombia en el océano Pacífico, el cual moviliza 53% del comercio exterior del país; se ubica a 15 km de Cali, capital de la región, reconocida como una de las 10 ciudades con mayor futuro inversionista en América; además se encuentra a 10 Km de Yumbo, ciudad que es considerada la capital industrial de Colombia, a 10 km de Palmira, Capital Agrícola de Colombia y a tan solo 500 Mt del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. (Zona franca Palmaseca, 2020) Así mismo, La zona franca del Pacífico está nominada como el epicentro de la alianza del pacífico (Colombia, México, Perú y Chile), se encuentra ubicada a 15min de la ciudad de Cali, a 2.5horas del puerto de buenaventura y a 10 min del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. (Asamblea, 2020) De acuerdo con lo anterior, estas zonas francas están muy bien ubicadas y han logrado posicionarse rápidamente, logrando desarrollar y adecuar una gran amplitud de zonas para brindar mejores servicios a sus clientes.

La zona franca Palmaseca cuenta con una amplia infraestructura en la que tiene bodegas desde 690m², 350.000m² de lotes o áreas descubiertas, parqueaderos de vehículos de carga con capacidad de 52 vehículos, 2 basculas camioneras con capacidad de 80toneladas cada una y una báscula de paquetero con capacidad de 100kg; las cuales son utilizadas para el control del ingreso y salida de mercancías, salones dotados para alquiler y finalmente, cuentan con un cerramiento perimetral de todo el parque industrial que permite el control de acceso a las instalaciones de la zona franca. (Zona franca Palmaseca, 2020).

Por su parte la zona franca del Pacífico, cuenta con 4000m² para almacenamiento de carga suelta, bodegas de 2.729 m² para almacenamiento y/o instalación; la cual cuenta con dos muelles de carga, dos rampas y 12mts de altura, 600m² para almacenar mercancía y lotes urbanizados para el desarrollo de proyectos industriales y logísticos con áreas desde 2.500m². (Zona franca del Pacífico, 2020).

Ambas zonas cuentan con todos los servicios públicos como son la energía, el agua, el alcantarillado, el internet, planta de tratamiento de aguas residuales y mantenimiento de zonas verdes. También tienen servicios complementarios como casino, oficina DIAN, cajeros, brigada de emergencia, redes contra incendios y seguridad vial.

Se puede denotar que estas zonas francas cuentan con una amplia gama de aspectos logísticos que generan condiciones particulares privilegiadas para sus clientes, convirtiéndose a su vez en aspectos competitivos y atractivos para futuras empresas. Además de todos los aspectos logísticos con los que cuentan, han generado a lo largo de los años alianzas estratégicas con varios países como USA, España, Japón, Costa Rica, Bélgica, China, entre otros; que permiten que el flujo de exportaciones de mercancías sea más efectivo y rápido.

En definitiva, se encontró que una serie de aspectos logísticos relevantes para las zonas francas las cuales incluyen geografía, movimientos de comercio exterior del país, almacenamiento y alianzas estratégicas, donde se logra resaltar que la zona franca del Pacífico tiene más cercanía con los diferentes puertos estratégicos y tiene zonas más amplias de almacenamiento; por lo que la Zona Franca Palmaseca cuenta con una serie de ventajas por su cercanía al único puerto del pacífico, ubicado en Buenaventura, y moviliza el 53% del comercio exterior. También por su cercanía a Santiago de Cali, Palmira, Yumbo y el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, los cuales aportan ciertas ventajas para ampliar los aspectos logísticos. Del mismo modo, la Zona Franca del Pacífico cuenta



con características similares, lo que hace que tenga un gran posicionamiento, un buen desarrollo y brinden mejores servicios a sus clientes.

En conclusión, ambas zonas cuentan con una amplia gama de aspectos logísticos que generan condiciones particulares privilegiadas para sus clientes, convirtiéndose en aspectos competitivos y atractivos para futuras empresas. Estas incluyen grandes infraestructuras, zonas de carga, salones dotados para alquiler, almacenamiento de mercancías, lotes urbanizados para el desarrollo de proyectos industriales, entre otros.

7.3 CAPÍTULO III. DIFERENCIAS DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS QUE LAS ZONAS FRANCAS DEL PACIFICO Y PALMASECA BRINDAN AL SECTOR EMPRESARIAL DEL VALLE DEL CAUCA.

Las zonas francas en general ofrecen servicios similares como son, transporte, distribución y almacenamiento de mercancías. Cuando se entra a analizar cada una se ve que tienen un sinfín de particularidades que las hacen únicas y que las caracterizan como entidades independientes; ms allá de su clasificación, estas zonas se diferencian por la variedad de servicios que ofrecen y la manera en que lo hacen.

De acuerdo con un estudio realizado por la MIGA (Multilateral Investment Guarantee Agency) en el 2017, se encontró que existen unas variables que son determinantes para que las compañías multinacionales más grandes del mundo decidan donde ubicar sus plantas en países extranjeros. Entre las variables más importantes está el acceso de los clientes, la confiabilidad y calidad tanto de la infraestructura como de los servicios públicos, los costos de mano de obra, los costos de servicios públicos en carretera, el acceso a materias primas, la disponibilidad de terreno con todos los servicios, el acceso de los proveedores y el acceso a servicios aéreos. Las variables anteriores determinan que tan favorable es el entorno y fortalecen las estrategias logísticas, por lo tanto, es normal que la mayoría de las zonas francas las tengan incluidas. El ideal es que cada día sean más competitivas y puedan atraer nuevos inversionistas sin soltar los que se tienen actualmente.

Para analizar cuáles son los servicios logísticos que ofrecen específicamente las zonas Palmaseca y la del Pacífico se crea una tabla descriptiva con el fin de que sea más fácil diferenciarlas.

Tabla. 5. Servicios logísticos que ofrecen las zonas francas Palmaseca y Pacifico

Servicios Logísticos	ZF Palmaseca	ZF Pacifico
Rampas de acceso	Aplica	Aplica
Vigilancia Privada	Aplica	Aplica
Plantas de tratamiento de agua	Aplica	Aplica
Áreas habilitadas de almacenamiento	Aplica	Aplica
Salas de reunión	No aplica	Aplica
Servicios públicos	Aplica	Aplica
Restaurante	Aplica	Aplica
Casino	Aplica	No aplica
Cerramiento perimetral	Aplica	No aplica

Fuente: Elaboración propia, adaptado de (Zona franca del Pacifico, 2020) y (Zona franca Palmaseca, 2020).

De acuerdo con la tabla 4, ambas zonas francas tienen muy en cuenta que es fundamental ofrecer buenos servicios logísticos que llamen la atención de los clientes para atraerlos y lograr que se queden instalados en ellas. También, se observa que la zona franca palma seca se ha centrado un poco más en la satisfacción de sus clientes cuando están en ella, ya que han puesto casinos, oficinas como la DIAN y medios de transporte en la misma zona franca.

8. CONCLUSIONES Y LOGROS

Se descubrió que a través del rastreo de documentos, y artículos a nivel internacional la implementación de las Zonas francas establecida como política gubernamental puede cambiar toda una economía nacional siempre y cuando el estado respalde estas políticas con liberalización de sus mercados, y un trabajo en conjunto con el sector privado. Pese las limitaciones externas para realizar este trabajo como lo ha sido la Pandemia se logró el objetivo general, debido a que las fuentes estuvieron al alcance, y el estado ha proporcionado herramientas muy prácticas como los informes de algunas entidades encargadas de asuntos de comercio exterior. Sin embargo, se podrían tomar fuentes primarias, abordar entrevistas, visitar las zonas francas, tomar registro filmico y fotográfico. Pero también es cierto que la puerta está abierta para entrar y profundizar en el desarrollo de la logística interna, de cada uno de estos parques, conocer los sistemas implementados y demás procesos.

En consecuencia, se encontró que las zonas francas son un motor de desarrollo y crecimiento para las economías abiertas, no solo impulsan las exportaciones, sino que promueven el bienestar, la sostenibilidad de toda una región, generan empleo y atraen la inversión extranjera; es por eso que es necesario que el estado le apueste a la mejora continua de estos parques Industriales proporcionando herramientas como tecnología, innovación, e infraestructura al interior del país, por lo que coincide con lo planteado por Michael Porter en 1999, donde la competitividad, para el caso del Valle del Cauca, juega un papel clave y es innegable que ambas Zonas Francas objeto de estudio han venido en progreso, lo cual es favorable para la dinámica de balanza comercial vallecaucana.

Dado lo anterior, se halló que para los años 2016 y 2019 el crecimiento es notorio, en cifras de exportaciones, numero de inversionistas, el portafolio de servicios se ha ampliado, sin embargo, el principal problema de las Zonas francas es que debido a que es una entidad semiprivada (el terreno es del gobierno), no han podido construir nuevas bodegas ni realizar inversiones grandes. Esto no les ha permitido crecer. Cabe resaltar que la Zona franca del

Pacífico es mucho más grande en infraestructura con relación a la Zona Franca de Palmaseca, pero a pesar de su tamaño no aporta las mismas cifras de crecimiento que la otra. Los servicios logísticos de ambas son muy similares. Son parques industriales donde hay gran cantidad de usuarios tanto industriales como comerciales y el estado se ha apoyado en estas zonas para impulsar el comercio exterior.

Por otra parte, se concluye que la logística es un factor clave para que las zonas francas cumplan con el propósito con el cual se establecieron y es en parte el de manejar ciertos procesos en la cadena de suministro los cuales el sector empresarial se queda corto para lograr competitividad en los mercados Internacionales.

En síntesis, el Valle del Cauca es una región que se está posicionando como centro de inversión y crecimiento a nivel internacional lo cual es beneficioso para las zonas francas puesto que cuenta con corredores que conectan las principales ciudades al interior del país, y uno de los puertos más grandes como lo es el de Buenaventura. Se evidenció que el sector empresarial demanda cumplir con el just time y que en parte esto no se ha dado porque no cuentan con la capacidad logística debido a los costes que se requiere el movimiento de mercancías, de igual manera estar ubicado en una zona franca tiene cierto tipo de ventajas no obstante habrá demoras en ciertos procesos porque es el mismo estado el que frena algunas actividades como son la creación de los cuellos botella en carretera debido a las carreteras de una sola calzada, las operaciones demoradas en los puertos.

8.1 RECOMENDACIONES

Es necesario que haya mayores esfuerzos por parte del gobierno en cabeza de la DIAN, en cuanto a las excepciones tributarias, ya que en otros países es mucho menor para los inversionistas, lo que reduce los niveles de interés en las zonas francas del país.

Se resalta que se deben mejorar las vías nacionales, debido a que la mayoría están deterioradas y no facilitan el transporte de mercancías en los trayectos que deben hacerse; igualmente, se debe innovar mucho más en los servicios logísticos que se ofrecen con el fin de que cada día se conquisten más empresas tanto nacionales como internacionales a las diferentes zonas francas de la región.

A nivel académico, se sugiere que futuros estudios, se enfoquen en rastrear la parte tecnológica, teniendo en cuenta la mirada de los procesos internos que conlleven a la eficiencia logística, donde en resumen se pueda resaltar o caracterizar determinantes comparativos de la competitividad e innovación de las Zonas Francas a favor de la región.

9. BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Aggarwal, A. (2012). *No Title*. Oxford University Press.
<https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198077275.001.0001>
- ANALDEX.(2019) Informe zonas francas enero – mayo 2019
<https://www.analdex.org/2019/07/31/informe-zonas-francas-enero-mayo-2019/>
- ANDI. (2020). ANDI. <http://www.andi.com.co/Home/Camara/29-zonas-francas>
- Asociacion de Zonas francas de las Americas AZFA. (2017). Asociacion zonas francas.
https://www.asociacionzonasfrancas.org/media/estadisticas-pais/Colombia/2017/Estadisticas_Zonas_Francas_Colombia.pdf
- Banomyong, R., Thai, V. V., & Yuen, kum F. (2015). No Title. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 31(1), 21–58. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2015.03.002>
- Benton, C., Napier, M., & Ali Ulku, M. (2016). No Title. *Global Bussines Review*, 17, 779–789. <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85014445300&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=logistics&st2=special+economic+zones&sid=f73132ea36296c3eeb2a72ae74beacf2&sot=b&sdt=b&sl=68&s=%28TITLE-ABS-KEY%28logistics%29+AND+TITLE-ABS-KEY%28spec>
- Camara de Comercio de Cali. (30 de 7 de 2020). Ritmo exportador.
<https://www.ccc.org.co/wp-content/uploads/2020/02/Informe-R-E-N52.pdf>
- Cardoso, P. P., Chavarro, A., & Ramirez, C. (19 de 06 de 2013). Teorias de internacionalizacion. Panorama. doi:10.15765/pnrm.v1i3.264
- DANE. (2017). Comercio Exterior y Movimiento de Mercancías de Zonas Francas - ZF.
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/Zonas_Francas/Bol_Zonas_Francas_dic_2017.pdf
- DANE. (2020) Zonas Francas. [https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/zonas-francas#:~:text=comercio%20exterior&text=En%20agosto%20de%202020%2C%20las%20Zonas%20Francas%20Permanentes%20\(ZFP\),total%20\(%2D22%2C7%25\)](https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/zonas-francas#:~:text=comercio%20exterior&text=En%20agosto%20de%202020%2C%20las%20Zonas%20Francas%20Permanentes%20(ZFP),total%20(%2D22%2C7%25)).
- Davies, R. ., & Mazhikeyev, A. (2019). No Title. *Review of Economic Analysis*, 11(1),

- 145–174. <https://www.scopus.com/record/display.uri?origin=citedby&eid=2-s2.0-85079069204&citeCnt=0&noHighlight=false&sort=plf-f&src=s&st1=Export+processing+zones+and+special+economic+zones+as+generator+s+of+economic+development&st2=zonas+francas&sid=574ac4475757889>
- Decreto 1165 de 2019. Estatuto aduanero. https://www.analdex.org/wp-content/uploads/2019/07/DECRETO-1165-DEL-2-DE-JULIO-DE-2019_compressed-1-comprimido.pdf
- ESIC, (2017). Logística: un sector invisible, pero con gran potencial. Business y Marketing School. <https://www.esic.edu/rethink/management/logistica-un-sector-invisible-pero-con-gran-potencial>
- Gobernacion del Valle del Cauca. (junio de 2016). Obtenido de estudios socioeconomicos: <https://www.valledelcauca.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=viewpdf&id=28730>.
- Gómez-Restrepo, C., Padilla, A., & Rincón, C. (2016). Deserción escolar de adolescentes a partir de un estudio de corte transversal: Encuesta Nacional de Salud Mental Colombia 2015. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, 45(1), 105–112. <https://doi.org/10.1016/j.rcp.2016.09.003>
- Gutierrez, R. (2017). Cómo enfrenta hoy la logística colombiana las nuevas necesidades de los mercados. <https://revistadelogistica.com/logistica/como-enfrenta-hoy-la-logistica-colombiana-las-nuevas-necesidades-de-los-mercados/>.
- Invest Pacific. (2018). Guía de Inversión en el Valle del Cauca. Bogotá: EY Colombia. <https://investpacific.org/wp-content/uploads/532.pdf>
- IUS 360, (2015). Zonas Francas – Importancia de su desarrollo. El Ejemplo Uruguay. <https://ius360.com/jornadas/derecho-aduanero/iv-jornada-aduanero/zonas-francas-importancia-de-su-desarrollo-el-ejemplo-uruguay/>
- Krugman, P. (2004). *Economía Internacional, teoría y política*. Madrid: Pearson Educacion Legiscomex. (Marzo de 2017). Legiscomex. https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Archivos/valle_cauca.html
- Leong, C. . (2017). No Title. *International Economics and Economic Policy*, 10(4), 549–

567. <https://doi.org/10.1007/s10368-012-0223-6>
- Lozano, J. C. (2008). Enfoques teóricos y estrategias metodológicas en la investigación empírica de audiencias televisivas. *Comunicación y Sociedad*, 81-110.
- Lozano, J. C. (2008). Enfoques teóricos y estrategias metodológicas en la investigación empírica de audiencias televisivas. *Comunicación y Sociedad*, 81-110.
- Mac Master, B. (2016). *No Title*. <http://www.andi.com.co/Home/Camara/29-zonas-francas>
- Martinez, E. (5 de Septiembre de 2019). Zonas Francas en Colombia. (ANDI, Entrevistador)
- Moberg, L. (2017). *No Title*. Taylor and Francis. <https://doi.org/10.4324/9781315298955>
- Nel, E. ., & Rogerson, C. . (2013). No Title. *Urban Forum*, 24(2), 205–217. <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-84877607625&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=Export+processing+zones+and+special+economic+zones+as+generators+of+economic+development&st2=zonas+francas&sid=574ac4475757889187932a156ccbcd43&sot=b&>
- Perez, E. (2016). Las teorías del crecimiento económico: notas críticas para incursionar en un debate inconcluso. Scielo.
- Porter, M. (1982). *Estrategia competitiva. Tecnicas para el analisis de los sectores industriales y de la competencia* . Mexico: Cecsca.
- Porter, M. (1999). La ventaja competitiva de las naciones. En M. Porter, *Ser Competitivo, Nuevas aportaciones y conclusiones*. (págs. 163-202). Bilbao: Ediciones Deusto.
- Restrepo, C. P. (2016). Obtenido de DESERCIÓN ESCOLAR.
- Riquelme, M. (23 de 06 de 2017). *Emprendices*. <https://www.emprendices.co/teoria-la-ventaja-competitiva/#:~:text=Michael%20Porter%20denomina%20la%20ventaja,y%20la%20sit%C3%BAa%20en%20una>
- Rodríguez, J. J. (2019). Informe zonas francas primer semestre. Bogota: Analdex. Obtenido de <https://www.analdex.org/wp-content/uploads/2019/08/Informe-Zonas-Francas-Primer-semester-2019.pdf>

- Sandra et al. (junio de 2016). Estudios socioeconomicos. Obtenido de Gobernacion del Valle:<https://www.valledelcauca.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&ITipo=viewpdf&id=28730>
- Siejka, M., & Relidzynski, K. (2019). No Title. Extension of the Road Network as the Determinant of Development of the Regions on the Example of Cracow (Poland). https://www.google.es/search?source=hp&ei=9WebX-6dAc7H5gLhs7nACw&q=MELINDA+W.G&oq=MELINDA+W.G&gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAzIGCAAQFhAeMgYIABAWEb46BQgAELEDOggILhCxAXCDAToCCA A6BQguELEDogIILjoLCC4QsQMqgwEQkwI6BQguEJMCOgQIABAKOgQILhAKOgQIABATogIABAWEb4QEzoKCAAQFhAKEB
- Silva, I. (2005). Desarrollo economico local y competitividad territorial en America Latina. CEPAL, 81 - 100.
- Suheri, T., & Melinda, W. . (2018). No Title. Logistics System as an Effort of Integration in the Mandalika Special Economic Zone and Its Surroundings. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/158/1/012043>
- UJAEN. (2004). No Title. Diseño Documental. http://www.ujaen.es/investigat/tics_tfg/dise_documental.html
- Unctad. (2019). World Investment Report. Suiza: Unctad. https://unctad.org/en/PublicationChapters/WIR2019_CH4.pdf
- Wong, K. ., & Chu, D. K. . (1984). No Title. Geografiska Annaler, Series B, 66(1), 1–16. <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-0021567037&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=Export+processing+zones+and+special+economic+zones+as+generators+of+economic+development&st2=zonas+francas&nlo=&nlr=&nls=&sid=574ac4475757889187932a156>
- Zona franca Pacifico.(2020) servicios-zona-franca-del-pacifico. <https://www.zonafrancadelpacifico.com/servicios-zona-franca-del-pacifico/>
- Zona franca Palmaseca. (2020). Zona franca Palmaseca. <http://www.zonafrancapalmaseca.com/index.php/es/>



Ministerio de Industria y turismo. (2020)

<https://www.mincit.gov.co/minindustria/temas-de-interes/zonas-francas#:~:text=Las%20zonas%20francas%20son%20%C3%A1reas,aduanera%20y%20de%20comercio%20exterior.>