


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

**CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO DE BUENAVENTURA – COLOMBIA PARA EL  
APOYO EN EL FLUJO COMERCIAL DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO**

**EVELYN TATIANA CHAVES VELASQUEZ**

**LEIDY CAROLINA MUÑOZ VILLALOBOS**

**UNIVERSIDAD ECCI**  
**FACULTAD ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**  
**PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL**  
**BOGOTÁ, D.C.**  
**AÑO 2021**


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

## Tabla de Contenido

Resumen.....	4
1. Identificación del Problema.....	6
2. Objetivos.....	10
2.1 General .....	10
2.2 Específicos .....	10
3. Justificación.....	10
4. Marco Referencial .....	17
4.1. Marco de Antecedentes .....	17
4.2. Marco Conceptual .....	19
4.3. Marco Teórico.....	22
5. Metodología.....	36
6. Perfil Zona Infraestructura y Zona Marítima del Puerto de Buenaventura .....	38
7. Exigencias de Infraestructura Logística (Portuaria) de la Alianza del Pacífico .....	55
8. Criterios de Mejora del Puerto de Buenaventura Para Tener Mayor Participación en la Alianza del Pacífico .....	65
9. Conclusiones.....	67
10. Referencias Bibliográficas.....	69

## Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 .....	12
Ilustración 2 .....	14
Ilustración 3 .....	43
Ilustración 4 .....	54
Ilustración 5 .....	59
Ilustración 6 .....	61


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

### Índice de Tablas

Tabla 1 .....	38
Tabla 2 .....	44
Tabla 3 .....	46
Tabla 4 .....	49
Tabla 5 .....	63

### Índice de Gráficos


Gráfico 1 .....	63
-----------------	----

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

## Resumen

En el presente proyecto se analiza los componentes en infraestructura que tiene el Puerto de Buenaventura – Colombia frente a los retos de la Alianza del Pacífico, logrando identificar la importancia de este por medio de la participación que tiene como centro del comercio marítimo de Buenaventura en esta integración económica regional, mediante el cual se logran determinar los criterios que cumplen en el mercado global y los estándares internacionales para lograr un avance en temas de desarrollo económico, político, social, siendo este el objeto del trabajo investigativo. Con la finalidad de poder establecer las pautas que se deben optimizar para mejorar aspectos de competitividad tanto a nivel de la integración regional, como también a nivel mundial. Así pues, el desarrollo de esta monografía comprende tres aspectos: el primero hace referencia al perfil de la zona de infraestructura y zona marítima del Puerto de Buenaventura, el segundo refleja todas aquellas exigencias de infraestructura logística portuaria de la Alianza del Pacífico y por ultimo están los criterios de mejora que puede implementar este Puerto Marítimo para tener mayor participación en la Alianza del Pacífico y lograr mejores resultados competitivos en materia del Comercio Internacional.


El desarrollo de la investigación reúne teorías desarrolladas por los grandes referentes históricos del Comercio Internacional como lo son: Adam Smith con la teoría de la ventaja absoluta la cual consiste en la capacidad que tiene cada país para producir un bien con menos recursos de producción a comparación de otros y los productos con los cuales no tiene esta ventaja deben importarse; adicionalmente, David Ricardo con la teoría de la ventaja comparativa que consiste en

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

que los países deben identificar qué producen más económico, qué bienes están recibiendo a cambio y las capacidades que tienen para producir estos y Paul Krugman que sostiene que parte del Comercio Internacional, es explicado por la existencia de la competencia imperfecta y de economías de escala crecientes, siendo teorías que son de vital importancia resaltarlas para conocer cómo éstas han aportado a la evolución y el creciente movimiento que presenta cada vez más el Comercio Internacional y la implementación de las mismas entre las naciones del mundo.

Para llevar a cabo este proyecto se utilizó la metodología de investigación cualitativa con un enfoque descriptivo utilizando fuentes significativas como lo son: La Sociedad Portuaria de Buenaventura, Legiscomex y el Ministerio de Comercio Industria y Turismo. Debido a que se buscaba especificar todo lo concerniente al Puerto de Buenaventura y la Alianza del Pacífico, obteniendo un análisis de cada uno para lograr establecer la estrecha relación que tienen dentro del campo del Comercio Internacional. Teniendo en cuenta lo anterior, la finalidad de esta investigación fue diagnosticar la realidad que ha venido atravesando el Puerto de Buenaventura y la estrecha y beneficiosa relación que tiene con la participación en la Alianza del Pacífico, y las falencias por las que ha venido pasando el Puerto Marítimo, con el fin de promover la competitividad fortaleciendo así los retos por los que atraviesa dentro de esta integración regional y el sistema portuario impulsando a la obtención de mejores resultados en el Comercio Exterior.


**Palabras Claves:** Alianza del Pacífico, Comercio Internacional, Infraestructura, Puertos Marítimos.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

## 1. Identificación del Problema

Los puertos marítimos son un eje vital de las operaciones logísticas de entrada y salida de mercancías permitiendo así el desarrollo comercial satisfactorio de bienes a nivel internacional de un país, por lo que la investigación relacionará al Puerto Marítimo de Buenaventura que ha sido considerado como uno de los puertos de carga más conocidos y de mayor influencia en América Latina debido a su ubicación geográfica y su progreso. En 2017 presentó un movimiento de Throughput (TEU) equivalente a 920,000, por otra parte, en 2018 fue de 1.369.139, lo que significa una variación del 48.8% (CEPAL, 2019). Este puerto se encuentra en la costa Pacífica, en el suroccidente de la República de Colombia y se puede considerar como la terminal marítima más importante del Pacífico colombiano. Además de ser un centro indispensable para el comercio náutico de la costa oeste, también es uno de los puertos sudamericanos más cercanos a los mercados asiáticos (Seaport S.A., 2017).


Durante la administración del gobernador Ignacio Rengifo Borrero (1918-22) se llevó a cabo la construcción del primer muelle de Buenaventura que tuvo apertura en 1921. Con dicha obra empezó a perfilarse lo que hoy se conoce como el Puerto Marítimo de Buenaventura y la importancia en el Comercio Internacional, aunque en aquel tiempo los servicios portuarios que se prestaban eran de forma rudimentaria, ya que el cargue y descargue de los barcos se hacía por medio de lanchones y pequeños botes, o en algunos casos hasta en los hombros de los remeros. Además, cabe resaltar que la sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, se constituyó en esta ciudad el 21 de diciembre de 1993 es decir casi le tomo 72 años para ser reconocida como terminal

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

alimentadora de carga. Actualmente es una entidad de carácter mixto con 209 accionistas, de los cuales el 70% es privado y el restante 30% son de la Nación, del Departamento del Valle del Cauca y del Municipio de Buenaventura (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2012).

La causa de la privatización de este muelle público fue el despilfarro de recurso por parte de Colpuertos, el cual era manejado especialmente por el estado, como consecuencia se tomó la decisión de liquidarlo y entregarlo en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales en 1993, con el objetivo de reducir las tarifas, mejorar la eficiencia y modernizar el servicio portuario (Pérez, 2007). Esta moderna y rentable empresa con 20 años de existencia es controlada por grandes grupos familiares, junto con otras dos compañías portuarias, teniendo el manejo billonario del negocio que deja la operación de DFI nodo marítimo de Buenaventura, el cual moviliza aproximadamente 600.000 contenedores al año, el 80% del café que sale del país y el 60% del total de las exportaciones colombianas (Naciones Unidas Derechos Humanos, 2014).

En cuanto a La Alianza del Pacífico, nació como una iniciativa económica y de desarrollo entre cuatro naciones de América Latina: Chile, Colombia, México y Perú. Este es un mecanismo de articulación política, económica, de cooperación e integración que busca encontrar un espacio para impulsar un mayor crecimiento y mayor competitividad de las cuatro economías que la integran (Alianza del pacífico, 2018). Los países miembros de la Alianza del Pacífico confían que cada vez se pueden evidenciar más beneficios posibles a través de un avance progresivo de la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas. Así como también de convertir al bloque en una alianza potencial en el mundo de negocios y oportunidades financieras, es por esta razón, que

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


uno de sus principales mercados objetivo es Asia del Pacífico, ya que es una de las regiones fundamentales de la economía global. Por esta razón surge la siguiente pregunta ¿Cuáles son las características del Puerto de Buenaventura – Colombia para el apoyo en el flujo comercial de la Alianza del Pacífico?

El puerto de Buenaventura se ha consolidado como uno de los más importantes en la Alianza del Pacífico por lo cual varios países han determinado interés en este. Esta unión, que se formalizó el 6 de junio del 2012, representa la economía más próspera de Latinoamérica ya que tiene como finalidad fortalecer su mercado como un solo bloque económico para ser competitivos en el mercado asiático. Además, representa el 35% del Producto Interno Bruto (PIB) y el 50% del comercio de la región. Los principales bienes de exportación de los países miembros de la Alianza del Pacífico son los combustibles y minerales, productos agrícolas y manufacturas, que transitan en su totalidad a través del océano Pacífico, razón por la cual se han hecho necesarias las inversiones en el puerto y las mejoras a las vías de acceso. (Legiscomex.com, 2013).

Teniendo en cuenta lo anterior, la finalidad de esta investigación es diagnosticar con diferentes datos la realidad que vive el puerto de Buenaventura y su relación con la Alianza del Pacífico y del importante papel que tiene este en el comercio internacional en la zona de América Latina, principalmente Colombia.


Adicionalmente, el tipo de investigación es descriptiva ya que busca especificar los criterios con los que cumple el Puerto Marítimo de Buenaventura frente a los restos de la Alianza del



	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

Pacífico, haciendo una explicación parcial de cada uno, para así lograr identificar el objetivo de ver su relación y la oportunidad que genera la operativa conjunta para mejorar el Comercio Internacional de la costa oeste.

Po consiguiente, el alcance de este proyecto a corto plazo será demostrar los aspectos técnicos de infraestructura que tiene el puerto de Buenaventura frente a los retos que impone la Alianza del Pacífico; a largo plazo se espera que esta investigación y análisis ayude a generar conciencia sobre todas las falencias que tiene este Puerto Marítimo junto a las acciones de corrección pertinentes para mejorar la competitividad y generar resultados más eficaces y necesarios para estar al nivel de este bloque comercial.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

## 2. Objetivos

### 2.1 General

Identificar las características del Puerto de Buenaventura – Colombia para el apoyo en el flujo comercial de la Alianza del Pacífico.


### 2.2 Específicos

Caracterizar los componentes técnicos en infraestructura del Puerto Marítimo de Buenaventura, Colombia.

Determinar las exigencias de infraestructura del Puerto de Buenaventura requeridas para la participación del comercio con la Alianza del Pacífico.

Definir los criterios de mejora que puede tener el puerto de Buenaventura para el flujo comercial que tiene en la Alianza del Pacífico.


## 3. Justificación

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

El puerto de Buenaventura ubicado en la costa Pacífica, en el suroccidente de la República de Colombia. Más específicamente, este centro marítimo se localiza en el Valle del Cauca, en una latitud de 03° 53' 35" N, y de longitud de 77° 04' 45" W (Seaport Ships Agents, 2007). Cuenta con un canal de acceso con una longitud de 31.5 kilómetros y una profundidad de 13.5 metros (Moreno, 2018). El canal de acceso al puerto de Buenaventura presenta dos inconvenientes: en primera instancia se presenta una alta sedimentación por el caudal de los ríos y litoral cercano a la zona y el segundo inconveniente es que bajo el fondo de sedimentos sueltos se encuentra una roca limolita, que presenta dificultades técnicas para su retiro.

Estos inconvenientes se reflejan a su vez en los problemas de profundidad y por ende de navegación que tienen los buques a la hora de atracar en el Puerto de Buenaventura. Al no poder ingresar barcos muy grandes, le resta nivel de competitividad a este centro marítimo frente a los otros de los países integrantes de la Alianza del Pacífico, sobre todo los de Asia Pacífico (Grupo de Planificación Sectorial, 2011).

El puerto de Buenaventura a pesar de tener un gran potencial debido a su ubicación geográfica y sus conexiones marítimas las cuales presenta un rezago infraestructural, generando una barrera frente a la eficiente movilización de los grandes volúmenes de carga. Por lo cual es necesario implementar nuevas medidas para iniciar procesos de dragado que permitan la entrada a buques con mayor capacidad de carga de puerto alimentador entre 7.000 a 10.000 TEU por buque,

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


así como mejora en la logística interna del puerto para reducir los tiempos de despacho y recepción de mercancías. (Castell, Niño, Castellanos, y Lugo, 2016).

En la siguiente gráfica se mostrarán algunos de los indicadores competitivos del puerto de Buenaventura:

*Ilustración 1*  
*Indicadores competitivos de Buenaventura (2017)*




Nota: Elaboración propia basada en el Departamento Nacional de Planeación -DNP, 2021.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

La entidad que realiza las labores de control y verificación a los buques internacionales que ingresan al Puerto Colombiano, es la Dirección General Marítima en cabeza de la Capitanía de Puerto de Buenaventura. Estas labores de verificación se ejecutan de acuerdo con lo requerido por cada una de las entidades del comité de facilitación en el cual participan Sanidad Portuaria, ICA, INVIMA, Migración Colombia y Capitanía de Puerto (Autoridad Marítima, 2020).

En el puerto de Buenaventura - Colombia, siempre se ha evidenciado el contrabando, según la Defensoría del Pueblo las dinámicas de corrupción y el tráfico han establecido criterios de desconfianza e inseguridad perjudicando el potencial en las transacciones físicas del Comercio Internacional del país (La Defensoría del Pueblo, 2018, pp. 35-37), generando así atrasos en sus procesos logísticos, administrativos, operacionales, entre otros, dejándolo frente al mundo como un puerto el cual no se ha explotado de la manera que debería ser teniendo en cuenta su condición geográfica y comercial.

Ahora bien, respecto a la Alianza del Pacífico esta presenta ciertas necesidades de las cuales parten de sus objetivos, que son conformar un área de integración que impulse un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías miembros, y se genere cada vez más una libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas. Así mismo creando un ambiente de desarrollo y competitividad mundial donde se reduzca la vulnerabilidad de los países miembros frente a las crisis que se presenten y así mismo superar la desigualdad socioeconómica (Mincomercio, 2020).

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

Los 4 países miembros presentaron a 2017 en cuanto a sus exportaciones e importaciones las siguientes cifras: Chile exporto US\$69 e importó US\$61 billones; Colombia exportó US\$38 e importó US\$44 billones; México exportó US\$410 e importó US\$420 billones y por último Perú exportó US\$45 e importó US\$39 billones (EY Perú Library, 2018).

A continuación, se encontrarán los beneficios que ofrece la Alianza del Pacífico a sus países miembros:


*Ilustración 2*

*Beneficios que ofrece la Alianza del Pacífico a sus países miembros (2020)*



Nota: Información obtenida de Alianza del Pacífico (2020).


Acorde a la gráfica anterior estos beneficios que ofrece la Alianza del Pacífico son sumamente importantes para la sociedad que conforman los países miembros, en especial “Para Colombia este mecanismo de integración representa no solo el 10% de sus exportaciones sino una plataforma para llegar al Asia, un mercado de gran interés para los empresarios nacionales”: (Mincomercio, 2019), siendo esto un gran estímulo para la economía colombiana de lograr una cuota más grande de mercado beneficiándose de la libre circulación, logrando así una mayor inversión extranjera e impulsando el crecimiento económico.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

Con la alianza de las economías de los cuatro países se constituye como una potencia regional alcanzando la sexta posición a nivel mundial reuniendo el 40% del PIB latinoamericano (Tellez, 2014). Para Colombia representa una ventaja el poder asociarse comercialmente con países que poseen economías estables, democracias constituidas y que en el futuro cercano no representan amenazas por desequilibrios en las políticas económicas por otra parte, representa un reto ya que las estadísticas de educación, competitividad, infraestructura entre otras, demuestran que el país es el menos desarrollado de los cuatro países miembros.


Por estas razones el país debe implantar políticas económicas que generen desarrollo competitivo en los diversos sectores económicos que le permitan estar a la vanguardia de las economías de los países miembros de la Alianza. Políticas que reduzcan la informalidad en las empresas, educación continua a los empresarios en favor de mejorar los estándares de calidad, creando a su vez valores agregados a sus productos mejorando la competitividad a nivel mundial, impulsando programas de apoyo financiero con intereses equitativos para las pequeñas y medianas empresas, además del mejoramiento continuo en innovación, implementación de tecnología, diversificación de productos y manejo adecuado de la información que a diario modifica los hábitos de los consumidores. (Tellez, 2014).

Ahora bien respecto al Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, conocido como Protocolo Comercial, este es el acuerdo por medio del cual los cuatro países miembros armonizan y profundizan sus relaciones comerciales, el cual busca extender y

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

aprovechar el libre comercio ya existente entre los miembros y modernizar los acuerdos bilaterales vigentes, introduciendo algunos temas nuevos en los que Colombia tiene interés (Alianza del Pacífico, 2020).



	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


## 4. Marco Referencial

### 4.1. Marco de Antecedentes

Un primer trabajo corresponde a (Olave, 2015), quien realizó el trabajo “Buenaventura como ciudad puerto”, en el cual se diagnosticó la situación portuaria de Buenaventura abarcando todo lo referente a las actividades portuarias y su importancia que han tenido en cuando al desarrollo y evolución a través del tiempo, respecto a los avances significativos que ha venido presentando el comercio exterior y la logística, que rigen cada vez por un mayor nivel de exigencia competitiva en los mercados mundiales.

Lo anterior con el fin de implementar mejores alternativas que optimicen cada vez más el flujo que se presenta diariamente y disminuir posibles sobre costos por demoras y/o atrasos operativos que se generan al momento de realizar las labores pertinentes y necesarias y poder así exigir mayores retos, no solo como Puerto sino como también tener en cuenta las condiciones de su población que deben estar acompañadas con variables como la inversión urbanística y social, manejando adecuadamente los temas de inclusión garantizando así un desarrollo logístico, portuario y por supuesto un crecimiento de bienestar colectivo e individual de los habitantes de Buenaventura.

El segundo referente parte de un trabajo realizado por (Rojas, Barrientos, y Aguilar, 1996) en el cual trabajaron acerca de la importancia del Puerto de Buenaventura para el desarrollo económico de la cuenca del pacífico Colombiano, por el cual se hace un estudio para el


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

mejoramiento de las infraestructura del Puerto y todas las operaciones que lo comprenden, trabajando así en áreas como lo son la modernización, calidad del servicio, eliminar posibles barreras, lograr mayor eficiencia del recurso humano, con el fin de promover la competitividad fortaleciendo así el sistema portuario impulsando a mejores resultados del Comercio Exterior.

Aprovechando la situación geográfica que tiene el puerto, consideraron que este debe aprovecharse de tal beneficio para lograr consolidarse como líder económico de la región y de la mano poner en práctica la modernización de la infraestructura que permitan efectos positivos en el desarrollo económico del país.

Y como tercer referente se tiene el ensayo elaborado por (Petro, 2014), titulado como “La Alianza del Pacífico: una visión prospectiva desde la alta gerencia” en el que se analizaron los perfiles de los cuatro países miembros: Chile, Colombia, México y Perú, logrando identificar sus componentes por los cuales se destacan en esta integración regional, los aportes que realizan al esquema global, como también las falencias que están basadas en atrasos estructurales, pretendiendo sacar un grande provecho de esta integración y lograr que sus economías se fortalezcan y hacer frente a las exigencias económicas mundiales

Estos trabajos mencionados con anterioridad se relacionan con la investigación en curso, ya que proponen un mejor acercamiento a todas las actividades portuarias que ha venido desarrollando el Puerto de Buenaventura, así como también factores inherentes a la relación que

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

tiene el mismo con la Alianza del Pacífico, generando una mejor proximidad a la competitividad que debe enfrentar el Puerto si desea obtener mejores resultados a nivel mundial.


## **4.2. Marco Conceptual**

### ***Puertos Marítimos***

Según la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Comercio los Puertos Marítimos son interfaces entre los distintos modos de transporte debido a que normalmente son utilizados como centros de transporte combinado. Además, son áreas multifuncionales comerciales e industriales donde las mercancías no solo se encuentran en tránsito, sino que también se realizan procesos de manipulación, manufactura y distribución, por lo cual, para funcionar adecuadamente deben integrarse en la cadena logística global. Cabe resaltar que para tener un Puerto eficiente no sólo se requiere de una buena infraestructura y equipamiento, sino también de buenas comunicaciones junto a un equipo de trabajo muy bien dedicado, cualificado y motivado (Cuenca, 2004, p. 10).

### ***Alianza del Pacífico***

Ahora bien, la Alianza del Pacífico se creó el 28 de abril de 2011 como una iniciativa de integración regional formada por Chile, Colombia, México y Perú, en el marco del Foro del Arco Pacífico. Tiene como objetivo conformar un área de integración profunda que logre impulsar un


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

mayor crecimiento, desarrollo y competitividad en las economías que la componen, a través de la búsqueda progresiva de la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas; así como también convertirse en una plataforma de integración económica y comercial con proyección hacia la región Asia-Pacífico (Sistema de Información sobre Comercio Exterior, 2021).

### ***Integración Regional***

En base a lo anterior, también es importante resaltar que la integración regional es un proceso multidimensional, que abarca no solo las temáticas económicas y comerciales, sino también las políticas, sociales, culturales y ambientales. Busca avanzar en una industrialización apoyada en crear una complementación productiva entre los países miembros, que elevaría el intercambio intrarregional de productos manufacturados y por ende la competitividad del mercado regional frente a los de las demás regiones del mundo (Naciones Unidas CEPAL, 2014).


Las etapas para lograr esta integración son: Acuerdos de Alcance Parcial (AAP) o zonas de preferencias, es la más básica donde solo se ofrece tertos preferenciales especiales a los productos provenientes de los países que conforman el acuerdo; Área de libre comercio o Tratado de Libre Comercio (TLC) en esta también se negocian la eliminación total o gradual de las barreras arancelarias pero a diferencia del anterior, este incluye liberación de servicios, movilidad de personas y capital, propiedad intelectual, normas laborales, ambientales, entre otros.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

Continuando con la Unión Aduanera donde además de todo lo anteriormente mencionado se crea un Arancel Externo Común para los productos provenientes de países terceros; Mercado Común que se caracteriza por buscar la libre movilidad de bienes, servicios, capitales y personas; Unión Económica en este existe la libre circulación de bienes, y los países acuerdan coordinar las políticas macroeconómicas como son las cambiarias, fiscales, de comercio exterior, junto a las normas técnicas y aduaneras; Integración Económica Total que incluye lo de la etapa anterior junto a la creación de una moneda única, y una política monetaria común, el único ejemplo de esta es la Unión Europea; por último, la Integración Total que incluiría una integración económica junto a una política exterior común, este es un nivel que aún no se ha logrado (Legiscomex, 2021).

### ***Comercio Exterior***

Con respecto al comercio exterior, este puede definirse como el intercambio de bienes y servicios que realiza la economía de un país o área regional con las economías de otros países o áreas regionales, mejor conocido como exportaciones e importaciones. Esto se realiza en un entorno internacional abierto y tiene como objetivo el suplir las necesidades de la población mundial, ayudando a su vez a generar un mayor desarrollo económico y comercial para los países participantes de esta acción (Cervera, 2018, p. 3).

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


### ***Competitividad***

Finalmente, es importante resaltar el término competitividad, el cual aplica para empresas, regiones y países. En base al primero se puede definir como la capacidad de una empresa para crear e implementar estrategias competitivas que ayuden a mantener o aumentar su cuota de productos en el mercado de manera sostenible, con el objetivo de ser a largo plazo. A nivel regional y nacional, es la capacidad de un determinado país o región de generar mayores tasas de crecimiento y empleo (Medeiros y Godoi, 2019, pág. 8). Por lo cual, esta a su vez está ligada al desarrollo económico y social de las naciones. Teniendo en cuenta lo anterior es elemental invertir en esta herramienta, sobre todo en el ámbito portuario para estar a la altura de líderes competitivos como lo son los países de Asia Pacifico.

### **4.3. Marco Teórico**

#### ***Puerto Comercial***


El puerto comercial es un espacio territorial, operativo e institucional de recursos, actividades y actores socio-económicos relacionados con el intercambio de bienes entre vehículos terrestres, férreos, marítimos y fluviales que sirven como nodo para el comercio exterior, industria, logística, cadenas de suministro, convirtiéndolo en un sistema de conexión global cada vez intermodal en su Hinterland y Foreland (Ibrahimi, 2016), entendiéndose como Hinterland a la zona terrestre interna que rodea al puerto y Foreland las rutas marítimas externas que conectan al puerto con el resto del mundo (Structuralia, 2018).

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

Así define, según Branch, 1986 como se citó en (Ibrahimi, 2016) los puertos son parte fundamental del comercio y el transporte, por lo cual todas las actividades socioeconómicas relacionadas con la llegada de carga y barcos constituyen un clúster de puertos, con manipulación de carga, transporte, logística, fabricación y comercio como actividades principales (Langen, 2004 como se citó en (Ibrahimi, 2016)).

Con respecto al contexto socioeconómico anteriormente señalado, vincula todos los factores de producción que existen en los puertos tales como recursos humanos, infraestructura física, maquinaria y tecnológica que a su vez incluyen su desempeño (tiempos de servicio), en un conjunto de actividades de oferta y demanda relacionadas con el puerto, involucrando a los actores respectivos para la toma de decisiones de acuerdo con sus propósitos, trayendo como consecuencia diversos beneficios sociales (empleo, rentas, ganancias e impuestos) y variables exógenas como contaminación, congestión, avances tecnológicos (Ibrahimi, 2016).

Los puertos es el eslabón fundamental del transporte marítimo, el cual representa mayor operatividad en las transacciones de Comercio Internacional, constituyendo un nodo que beneficia a las empresas y consumidores de todo el mundo, por otra parte las actividades desarrolladas en los puertos generan empleo, por parte de la Sociedad Portuaria junto a la terminal de contenedores de Buenaventura aportan 550 empleos directos y 7.000 indirectos (Ministerio del Trabajo, 2012), facilita las transacciones internacionales generando oportunidad de exportar productos nacionales a territorios exteriores.


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

### *Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura*

Como bien se sabe el puerto de Buenaventura es el pilar y eje del comercio exterior desde y hacia Colombia creando una participación aproximada del 50% (Pérez, Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura, 2007), en el comercio del país, siendo esta zona portuaria con mayor gestión de mercancías presentando un movimiento de contenedores de 20' para el 2019 equivalente a 1.121.267 TEUS, lo que significó una participación de 26,2 % (Transporte, 2019), convirtiéndola en un punto estratégico debido a su posición geográfica en el Pacífico Colombiano, mayor capacidad de operaciones de carga suelta y contenerizada provenientes de Asia.

En el primer cuatrimestre del 2020, este puerto registró una diferencia del 17% en los volúmenes de contenedores domésticos y de trasbordos comparado con el mismo periodo del año anterior pasando de tener una participación del 61% al 44% (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., 2020), producto de dos factores específicos: El primero de ellos es la disminución de frecuencias y rutas hacia Buenaventura originarias de China, debido a la crisis global del Covid-19 y el segundo es que los servicios de trasbordo que se realizaban en el Puerto de Buenaventura desde el 2015 fueron trasladados en el 2020 hacia el Ecuador, debido a los altos costos y papeleos que se requerían en el puerto colombiano.




	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

China es uno de los principales socios comerciales del Puerto de Buenaventura, al disminuir las frecuencias de las rutas hacia y desde este país, afectó negativamente a los movimientos comerciales de este centro marítimo, además, el traslado de los servicios de transbordo a Ecuador influye aún más en este decrecimiento de competitividad portuaria (El Tiempo, 2020).

Estos aspectos mencionados anteriormente son determinantes debido a que cada factor negativo en la actualidad conduce a la pérdida de participación del puerto, así como de empleo y demás actividades que se realizan en el mismo. Cabe resaltar que los flujos de mercancía presentan mayor restricción de movilidad se ha generado por causa del aumento de los fletes del modo de transporte marítimo reduciendo considerablemente el uso de estos. Adicionalmente la producción en el territorio colombiano ha disminuido, comparando las cifras de noviembre de 2020 frente al mismo mes de 2019, los cuatro sectores industriales presentaron variaciones negativas: siendo estas Explotación de minas y canteras -29,9%; Industria manufacturera -0,2%; Captación, tratamiento y distribución de agua -1,2% y Suministro de electricidad y gas -0,3% (DANE, 2021). Debido a estos resultados se puede afirmar que la pandemia ha afectado el comercio y la economía tanto de Colombia como del mundo.


En el año 2020 la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. hizo una inversión de \$10.600.000 USD en infraestructura, equipos y tecnología para mejorar la movilización de carga en el puerto de Buenaventura, dando el resultado de crecimiento en el primer semestre del 2020 en la productividad promedio de las motonaves de contenedores siendo este de 4,2%,

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

pasando de 96,9 a 100,9 movimientos por hora, cifras comparadas al mismo periodo del 2019, en este mismo semestre se atendieron 29 buques de carga general en comparación con el 21 del mismo periodo del año anterior lo cual genero un incremento del 38%, y se operaron 350.194 Ton en comparación con las 203.381 del año pasado obteniendo un crecimiento del 72%. A pesar de estas cifras positivas también se pudo evidenciar decrecimiento con respecto a la cantidad de motonaves recibidas por el puerto al pasar de 296 a 146 buques siendo este de 50,7%, y de 312.793 a 136.050 movimientos, para un decrecimiento del 56,5% (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., 2020).

En referencia a los retos que enfrenta el puerto se pueden destacar 5 aspectos relevantes: el primero de ellos es mejorar los índices de pobreza desempleo, salud y servicios públicos de la región, el segundo consiste en disminuir los niveles de corrupción, el tercero es el mantenimiento del canal de acceso que tiene 16 kilómetros de longitud y actualmente está limitado a una profundidad de 12 metros, el cuarto es enfrentar la pérdida de competitividad comercial y económica generada por la pandemia del COVID – 19 y el quinto es conservar el liderazgo del mayor puerto de carga de Colombia.

Es elemental el cumplir con los 5 retos mencionados anteriormente, debido a que el desarrollo de la ciudad de Buenaventura tiene que estar estrechamente relacionado con el de su Puerto Marítimo, al mejorar los índices de pobreza, desempleo, salud y servicios públicos de la región, aumentará la calidad de vida de la población, a su vez que disminuir los niveles de corrupción hará que se distribuya de una manera justa y necesaria los recursos, con el fin de que


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

en verdad se pueda apreciar las mejoras, como la del mantenimiento del canal de acceso. Por otra parte, el COVID-19 ha afectado negativamente el flujo de los procesos comerciales, por lo cual al implementar las mejoras mencionadas con anterioridad también se logrará generar mayores ganancias que ayuden a recuperar de cierta forma las pérdidas presentadas por esta pandemia (El Tiempo, 2020).

En vista que los retos mencionados anteriormente dan un aspecto clave para que Buenaventura logre convertirse en el eje central de gestión de mercancías con los nuevos aliados comerciales del Asia y el Pacífico.

Inclusive para el Puerto de Buenaventura la integración regional de La Alianza del Pacífico está dando importantes frutos, por el lado de las exportaciones, en 2015 Colombia le vendió a la Alianza del Pacífico USD 2.800 millones, que representó al 45% de la carga del país con destino a los socios pertenecientes (Grupo de trabajo del PEAP, 2017), por esta razón es necesario que se logre una reacción efectiva por parte del puerto teniendo en cuenta la importancia que este asume en La Alianza del Pacífico y el gran potencial que tiene para el comercio Exterior, generando un crecimiento socioeconómico en la región, favoreciendo así a la comunidad en general.


Buenaventura es el epicentro del Pacífico, por lo cual desde 2013 la Ley N° 1617. Estructura, Organización y Funcionamiento Distrital, Bogotá D.C, Colombia, 05 de febrero de 2013, le ha permitido convertirse en Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico (El País, 2020). Esto ha permitido que la proyección del puerto se vea beneficiada y

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

apoyada para que se implementen proyectos que suplan las necesidades y se potencialice el desarrollo social político y económico que hace parte de este.

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), en su Resolución 3315 del 25 de octubre de 2004 da a conocer las inversiones estratégicas prioritarias en las zonas portuarias de Colombia, en el cual hace énfasis en que el propósito para asegurar la eficiencia en la actividad portuaria y la capacidad actual, futura del sector, aumentando la competitividad del sector exportador colombiano y a su vez incentivando el comercio exterior deberán cumplir con los siguientes objetivos: facilitar el acceso marítimo a los puertos incentivando un aumento en la movilización de tráfico en el comercio exterior, incrementar la capacidad de los accesos viales a las zonas portuarias facilitando la distribución junto a la recepción de carga desde y hacia el interior del país, incluyendo mejoras en la logística, promover la sostenibilidad ambiental de la zona de influencia del puerto.


Al poner en práctica los tres puntos anteriores, aumentaría la movilización de carga, ya que sería mucho más fácil el acceso marítimo junto a la distribución interna de la mercancía, tanto su ingreso como su salida. La sostenibilidad ambiental es un factor elemental al tener en cuenta, gracias a que es necesario mayor concientización sobre la contaminación que genera el transporte marítimo, pero por supuesto sin dejar atrás el uso de este medio tan importante para el Comercio Internacional y el desarrollo del mundo (CONPES, 2004).

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

De modo similar el plan de Expansión Portuaria para el periodo de 2005-2006 ejecutada y aprobada por el CONPES para aumentar la competitividad del sector portuario , es un mecanismo de suma importancia para la evolución y desarrollo de infraestructura de los puertos Colombianos en especial el Puerto de Buenaventura debido a la importancia del flujo comercial que este maneja, dentro de los proyectos prioritarios están las obras de profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura y el costo aproximado de las obras contemplado en el documento 3342 fue de \$19 millones de dólares. (CONPES, 2005)

Ahora bien, dentro del Plan de Expansión Portuaria 2009- 2011 hace especial énfasis en la importancia que tiene el mejoramiento de la infraestructura portuaria, por ello las acciones planteadas para el aumento de la competitividad de los puertos se deben basar en apoyar la prestación de servicios eficientes con un alto nivel de calidad, también en el aumento de la capacidad portuaria de uso público, y por ultimo no menos importante en fomentar la competencia en los servicios portuarios. Básicamente la eficiencia de un puerto está conexas con la unión de tres factores: infraestructura, equipos y logística de operaciones (CONPES, 2009).

El comercio ha existido desde prácticamente el comienzo de la humanidad ya que el ser humano siempre ha tenido la necesidad de intercambiar bienes o servicios por otros que no posee, buscando así un balance para suplir todas sus necesidades básicas diarias. Respecto al Comercio Internacional es importante para el abastecimiento de las diferentes naciones con todos los productos y servicios que necesiten para obtener una mejor calidad de vida. La base de este último se centra en diversas teorías que han desarrollado a lo largo de la historia las cuales se han ido


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

modificando de acuerdo a la generación de nuevos conocimientos; a continuación, se abarcaran tres de las más importantes junto a su relación con los puertos marítimos y alianzas comerciales como lo son el objeto de este estudio.

### ***Ventaja Absoluta***

La teoría de la Ventaja Absoluta tratada por Adam Smith hace referencia a la capacidad que tiene cada país para producir de una mejor manera un bien con menos recursos de producción que otros y los productos con los cuales no tiene una ventaja absoluta deben importarse de otro país que sí posea las condiciones necesarias para producirlos a un mejor precio (Legiscomex, 2017). En base a esta perspectiva el comercio internacional sería beneficioso para ambas partes negociantes.

Un ejemplo de esta teoría sería una comparación entre China y Colombia, teniendo en cuenta que el primero se caracteriza como un país con una alta producción y mano de obra más económica incurriendo así en una ventaja absoluta, con respecto a Colombia que es una nación con una fuerza laboral más elevada. Esto también se ve reflejado en el gran volumen de importaciones que se reciben en el puerto de Buenaventura originarias del país asiático, gracias a que la mercancía elaborada allí muchas veces es más asequible monetariamente que en el territorio nacional.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


Cabe resaltar que actualmente no existe algún Tratado de Libre comercio de Colombia con China, pero una de las finalidades que tiene la Alianza del Pacífico es unir los mercados integrantes de dicho bloque comercial con Alianza del Pacífico el cual está incluido China.

### ***Ventaja Comparativa***

Para David Ricardo el desarrollo sobre la teoría de la ventaja comparativa que básicamente consiste en que los países deben conocer qué producen más económico, pero igual de importante es conocer qué bienes están recibiendo a cambio y las capacidades que tienen para producir estos (Legiscomex, 2017). En otras palabras, deben especializarse en la producción de un bien que le conlleve un mayor costo- beneficio en comparación al que tenga otro país.

Un ejemplo para entender mejor esta teoría sería la infraestructura tecnológica que tiene el Puerto de Buenaventura – Colombia en comparación al Puerto de Shanghái - China , el primero cuenta con una tecnología rudimentaria es decir que los procesos se llevan a cabo de forma manual lo que conlleva a que tomen más tiempo y mayores costos, retrasando los procesos en el comercio internacional; en cambio el puerto de Shanghái se caracteriza por ser el segundo con mayor tráfico mundial esto resultado del buen manejo tecnológico gracias a que cuentan con un puerto automatizado que facilita las operaciones internacionales minimizando el tiempo de espera que conlleva cada proceso, haciéndolos de una manera más eficiente.

### ***Teoría de Paul Krugman***


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

Paul Krugman sostiene que parte del Comercio Internacional, es explicado por la existencia de la competencia imperfecta y de economías de escala crecientes. La competencia imperfecta como la competencia monopolística implica que estos países producen productos semejantes pero diferenciados (Aguirre, 2014). Básicamente los países pueden ser más eficientes si las empresas se dedican a utilizar la técnica de economía a escalas para fabricar productos y prestar servicios incurriendo en menores costos y a su vez ahorrando tiempo y mano de obra, obteniendo una gran variedad para la demanda existente en los mercados, un ejemplo es que Colombia exporta café y a su vez importa café de Brasil para lograr una diversificación en el mercado nacional teniendo que estos se diferencian en base su textura, sabor y tipo, dándole a los consumidores la opción de escoger el producto que sea de su agrado.

### ***Alianza del Pacífico***

La Alianza del Pacífico nace el 28 de abril de 2011 como una iniciativa de integración regional formada por Chile, Colombia, México y Perú, en el marco del Foro del Arco Pacífico (SICE, 2020). Esta integración se da por la necesidad de conformar un área de mayor crecimiento económico, desarrollo y competitividad buscando progresivamente la libre circulación de mercancías y personas entre los mismos, creando así mercados más atractivos y alcanzando una competitividad internacional con beneficios mutuos y logros comerciales con la mira a la proyección deseada hacia la región Asia Pacífico y así poder fortalecer las relaciones con los países asiáticos y sacar provecho de los beneficios que estos le otorgan.




	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

La base para lograr los propósitos de esta integración regional es cumplir los siguientes objetivos: construir, de manera participativa y consensuada, un área de integración para avanzar progresivamente hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, así como también impulsar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de las partes, con miras a lograr un mayor bienestar, superando la desigualdad socioeconómica a través de la inclusión social de sus habitantes, además convertirse en una plataforma de articulación política; integración económica y comercial; proyección al mundo, con especial énfasis en el Asia Pacífico.

La integración económica, comercial y social son fundamentales para lograr la integración regional que tiene como objetivo la Alianza del Pacífico. Chile, Colombia, México y Perú al ser países con condiciones similares es más fácil el lograr encontrar un punto medio que favorezca al desarrollo de cada uno, sin embargo, aún falta mejoras en la competitividad comercial y económica frente a los países de Asia Pacífico, los cuales se caracterizan por ser potencias en estos ámbitos. Es por esto, que lograr estos objetivos representaría una oportunidad excelente para acceder a estos mercados, aumentando a su vez los niveles de transacciones de Comercio Internacional y por ende el desarrollo económico, comercial y social (Cancillería de Colombia, 2021).

Ahora bien, la Alianza del Pacífico funciona en base a diferentes actividades decisorias, una de ellas son las Cumbres por las cuales se reúnen los presidentes miembros de cada país para detallar cada una de las peticiones deseadas, por otro lado está el Consejo de Ministros en el que


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

se reúnen los ministros de Relaciones Internacionales para verificar que se esté cumpliendo los lineamientos de la Alianza, también está el Grupo de Alto Nivel en el que participan los Viceministros de Relaciones Internacionales que se encargan de realizar el seguimiento de los compromisos, a su vez están los Coordinadores Nacionales y por último los Grupos Técnicos en el cual están conformados 29 grupos de trabajo para ejecutar los mandatos presidenciales (Cancillería de Colombia, 2021).

Estas instancias decisorias son de suma importancia puesto que cada persona en función de su rol va a trabajar en pro del cumplimiento de los objetivos junto a la realización de las acciones económicas y comerciales pertinentes en cuanto a comercio, servicios, capitales, movilidad personas y cooperación, para que cada país miembro se vea cada vez más beneficiado de pertenecer a la integración regional, mostrando resultados positivos para que su país representado obtenga el reconocimiento de sus actividades generándole así la competitividad internacional que le ayude cada vez más a llegar al mercado objetivo de Asia Pacífico.

### ***Multilateralismo***


Otro aspecto, el multilateralismo en el acuerdo Bretton Woods se establecieron políticas económicas fundamentales para un nuevo orden financiero y económico mundial abierto al comercio e inversiones entre los mismo, por ello los principales objetivos que se plantearon en el acuerdo fueron: en primera instancia promover la cooperación monetaria internacional; facilitar el

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

crecimiento del comercio; promover la estabilidad de los tipos de cambio; establecer un sistema multilateral de pagos; y crear una base de reserva (Konings, 2010).

Teniendo en cuenta el contexto anteriormente mencionado, este se puede ver reflejado en que desde 1945 año en el cual se firmó este acuerdo se ha intensificado la inversión de infraestructura en los diferentes puertos mundiales para ayudar a cumplir el objetivo de facilitar el crecimiento del comercio, lo cual a su vez también está muy relacionado con los diferentes acuerdos comerciales que se han venido firmado, tal como lo es la Alianza del Pacifico.

Otro aspecto que resaltar es el aumento de la producción va a permitir a un país mejorar su competitividad y capacidad productiva frente a otros, logrando llegar a nuevos mercados y por ende aumentando sus ventas en los mercados ya posicionados, generando así balances positivos en la economía nacional e internacional. Todo esto es posible gracias al sistema capitalista en el que la mayoría de los países se basan, ya que este permite que haya libre comercio, generación de empresas privadas que son las que tienen mayor participación en el Comercio Internacional.


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

## 5. Metodología


El tipo de investigación es cualitativa con un enfoque descriptivo ya que busca especificar todo lo relacionado al Puerto de Buenaventura y la Alianza del Pacífico, se exploró el campo objeto de estudio delimitando los temas de interés, recogiendo así información pertinente, buscando hacer una análisis de cada criterio temático ( Puerto Marítimo de Buenaventura, Alianza del Pacífico, Comercio Internacional) para encontrar la relación que tienen generando una comparación entre las oportunidades de participación del Puerto Marítimo con el tráfico de mercancías de la Alianza del Pacífico, utilizando fuentes de datos como los estados financieros de La Sociedad Portuaria de Buenaventura, Legiscomex y el Ministerio de Comercio Industria y Turismo (Hernandez, Fernandez y Baptista, 2014, pp. 22-28).

Para lograr medir el nivel de competitividad que tiene el Puerto de Buenaventura frente a los retos de la Alianza del Pacífico se abordaran diferentes terminos recurriendo al análisis de sus perfiles mediante definiciones, describiendo cada una de las características importante que las componen, junto a un análisis detallado de los campos que debe mejorar el Puerto de Buenaventura para lograr una buena competitividad en la Alianza del Pacífico por medio de un estudio de recolección de datos y por ende analizarlos.

Las fuentes secundarias se caracterizan por ser paginas confiables en el manejo del Puerto de Buenaventura, Alianza del Pacifico, Comercio Internacional, Alianzas comerciales, mediante

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

las cuales se puede obtener informacion relevante y veridica sobre antecedentes, cifras y conceptos importantes a tener en cuenta para el desarrollo de este proyecto.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

## 6. Perfil Zona Infraestructura y Zona Marítima del Puerto de Buenaventura

En el presente capítulo aborda las características y perfiles que cumple el puerto marítimo de Buenaventura y la Alianza del Pacífico en el Comercio Internacional de Colombia, identificando todos aquellos aspectos y/o recursos que son fundamentales que permiten la operatividad de cada uno que están íntimamente ligadas al Comercio Internacional, logrando así evidenciar los componentes que pertenecen al mismo para poder así identificar la participación que tiene el puerto en el flujo de comercio con la Alianza del Pacífico.

Estos datos se demostrarán por medio del siguiente análisis del perfil de la infraestructura física y marítima del puerto de Buenaventura, Colombia a través de unas fichas técnicas.

*Tabla 1*  
*Ficha Técnica Puerto de Buenaventura 2021*

CRITERIO	DESCRIPCIÓN
<b>Canal de acceso</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiene una Longitud 31.5 Kilómetros equivalente a 17 millas Náuticas.</li> <li>• La profundidad es de 13.5 metros con marea baja (Igual Cero) en la parte exterior (De boya de mar a Punta soldado) y en la bahía interior (Boyas 23 -24 a boya 40 diagonal esquina muelle No.2).</li> <li>• La profundidad es de 12.5 metros en marea baja = 0.</li> <li>• Amplitud del canal de acceso 200mts en la parte exterior (Boya de mar a punta soldado) y 160 metros en la parte interior (Boyas 23 – 24 a Boya 40 diagonal esquina muelle No.2).</li> </ul>
<b>Muelles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La instalación portuaria de SPRBUN se encuentra ubicada en la bahía de Buenaventura, Distrito de Buenaventura, departamento del valle del cauca.</li> <li>• Zona de uso público en tierra: Corresponde a una línea de playa localizada al costado norte de la isla de Cascajal, en el extremo nororiental de la bahía de Buenaventura, con una</li> </ul>

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

**Dársena de maniobra**

- longitud aproximada de 2.214 metros y un área aproximada de 620.000mts.
- Zona de uso público en agua: La SPRBUN no cuenta con zona concesionada en agua, estas son de uso público.
  - Línea de muelle: 1505 metros, muelles 1 al 9  
Línea de muelle utilizada actualmente:  
El 31,76%, 478 metros de 1505 metros  
Línea de muelle disponible 1.027,00 metros.
  - Línea de muelle: 524 metros, muelles 10 al 12  
Línea de muelle utilizada actualmente:  
El 66,79%, 350 metros de 524 metros  
Línea de muelle disponible 174,00 metros.
  - Área 1: 388.000 (muelles del 1 al 6) = amplitud 400m \* 850ml, se incluyen 120ml después de M-1.
  - Área 2: 256.339 (muelles del 7 al 10) = amplitud promedio 240m \* 830ml.
  - Área 2: 123.970 (muelles 11,12 y 14) = amplitud 230m \* 539ml.

**Área de atraque**

- Se encuentran localizadas en los muelles 1 al 12 y muelle 14
- Profundidad de diseño:  
Muelles 1 al 6: 14,75M.  
Muelles 7 al 12: 10,70m.  
Muelle 14: 12,20m.
  - Dimensiones de diseño:  
Muelles 1 al 6: 90m ancho \*845ml.  
Muelles 7 al 12: 60m ancho \*1179ml.  
Muelle 14: 60m ancho \* 190ml.

**Infraestructura existente**

- 2214 metros de línea de atraque.
- Placa portuaria con 6000 psi.
- 222.082.088 mts<sup>2</sup> habilitados para almacenamiento en espacio abierto.
- 20 silos con capacidad 75.000 toneladas.
- 53.266,47 mts<sup>2</sup> para almacenamiento bajo techo en bodegas y cobertizos.
- 9 basculas camioneras.

**Servicios, edificaciones y cerramiento**

- Red contra incendio.
- Red de acueducto con almacenamiento y distribución de agua potable.
- Red de alcantarillado que incluye recolección y desalojo de aguas lluvias y aguas servidas.
- Sistema de recolección de basuras.
- Red eléctrica tanto a la red pública de energía como a planta de emergencia.
- Red de telecomunicaciones.
- Oficinas de administración.
- Edificio de autoridades.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

#### **Ayudas a la navegación**

- Área de baterías sanitarias y Vestier de operadores.
- Centro de salud con personal y equipos.
- Estación meteorológica operada por el IDEAM.
- Talleres de mantenimiento de equipos portuarios y de metalmecánica.
- Tipo: Marginal, especializado para carga general, granel sólido y líquido y carga contenerizada.
- Dimensiones: Longitud 2.214ml.
- Ancho: Muelles 1 al 9: 52,00ml, muelles 10 al 12: 22,00ml y muelle 14: 20,43ml.
- Estructura de muelle: Plataforma de muelle construida con vigas y losa apoyada sobre pilotes de diámetros variables (entre 1,60m y 1,20m), con sus respectivos apoyos para las nuevas grúas pórtico y sus elementos de atraque y amarre.
- Pilotes pre-excavados, vigas, losas, capiteles, muros de contención, bordillos, cajas y sumideros, f'c: 5000 psi, pavimentos f'c 6000 psi.
- La Dirección marítima de acuerdo con las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM) presta el servicio de ayudas a la navegación en aguas marítimas jurisdiccionales colombiana.
- Están representadas por el sistema de boyas de señalización del canal navegable en el área de aproximación al Terminal de SPRBUN bajo responsabilidad de la DIMAR.

#### **Peligros a la navegación**

- Se encuentran identificadas y registradas en las cartas de navegación levantadas por la Autoridad Marítima y publicadas en los avisos a los navegantes.
- SPRBUN informará a la Superintendencia de Transporte, a la ANI, a la Dirección Marítima y a la Autoridad Ambiental según competencias la ocurrencia del siniestro que se presenten en las instalaciones, canales de acceso público, muelle o terminal que se opera.


#### **Áreas de fondeo**

- Son públicas, la SPRBUN no posee áreas de fondeo concesionadas.
- Se encuentran establecidas por la autoridad marítima nacional y son: De espera, manejo de explosivos, cuarentena, especiales de cargue y descargue.

#### **Accesos vehiculares y peatonales**

- La SPRBUN autoriza el ingreso vehiculares y peatonal siempre y cuando se verifique su necesidad.
- Se utiliza: puerta Pekín, puerta paraboloide, puerta zona franca, dos puertas de ingreso al parqueadero de exportación, puerta de ingreso muelle 14, puerta de ingreso a muelle 13.



	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


### **Patios y bodegas**

- Para el ingreso y salida peatonal se utiliza: Puerta paraboloide, puerta raymon, puerta mulle 14, puerta Pekín, cobertizo de embalaje de café.
- Acceso automático, conductor, placa vehículo y numero de container, por turno.
- Terminal multipropósito.
- Áreas cubiertas (bodegas y cobertizos incluyendo el Modelo Hidráulico): 59.657,87 mts2.
- Inspección: 6595.90 mts2.
- Áreas descubiertas (patios): 210.180,36 mts2.
- Vías (áreas de circulación construcciones): 111.844,53 mts2.
- Área total: 620.000,00 mts2.
- Área silos (22): 29.611,80mts2.

Fuente: Elaboración propia en base al (Ministerio de transporte, Agencia Nacional de infraestructura, 2020, pp. 29-36).


El puerto de Buenaventura se destaca positivamente en cuanto a su operatividad en el comercio, debido a que es considerado el principal puerto de comercio exterior en Colombia, dado que por esta zona portuaria se moviliza cerca del 45% de carga internacional, principalmente de importación, la cual en 2019 representó el 32% del total nacional (Ministerio de transporte, 2020). Es así que se destaca las ventajas de su ubicación geográfica en cuanto a su cercanía y flujo con las rutas marítimas de todo el Pacífico.

Como se pudo evidenciar en la ficha técnica toda la infraestructura con la que cuenta el puerto a pesar de detallar con múltiples características atractivas a la vista, pues esta presenta varios inconvenientes tanto en su infraestructura que afecta así su operatividad y avance en el desarrollo e innovación de nuevas tecnologías que permitan más desarrollo del puerto.

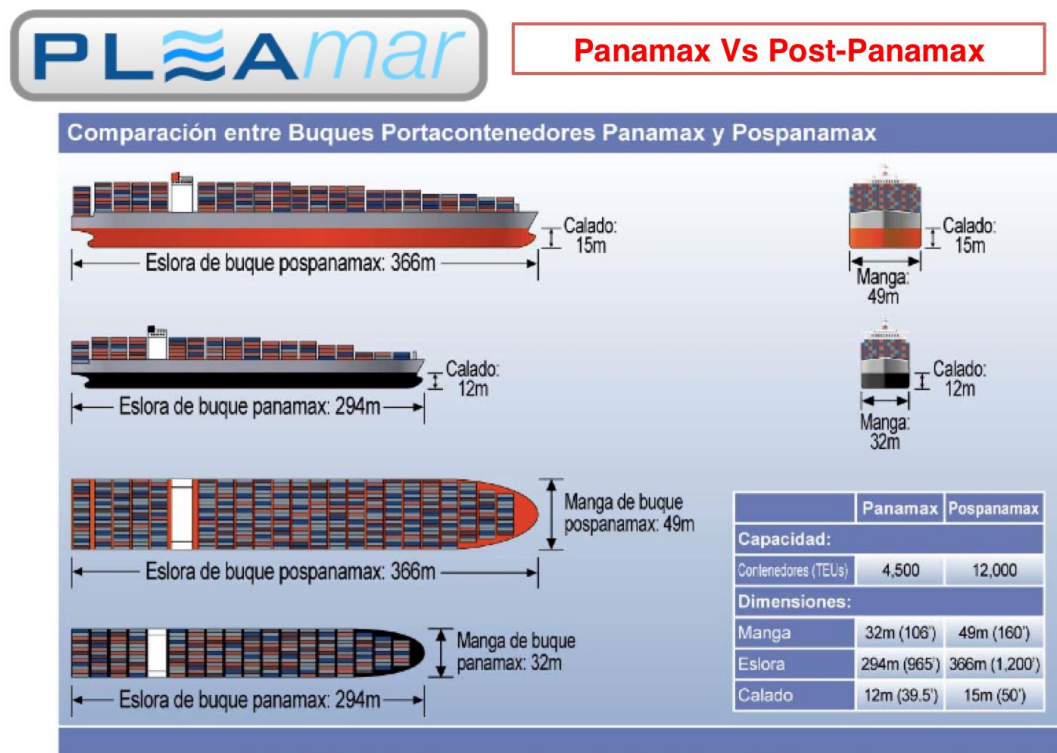
	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

Como, por ejemplo, en el canal de acceso al puerto de Buenaventura presenta dos inconvenientes, el primero son las altas de sedimentación que se derivan por los ríos y los fenómenos litorales retrasan el ingreso de buques al muelle y el segundo está asociado que bajo el fondo de sedimentos sueltos se encuentra una roca limolita, que presenta dificultades técnicas para su retiro y esto aumenta los gastos de dragado (Grupo de planificación sectorial , 2011). Es por ello que a pesar de que cuente con sus características (Tabla 1), siempre se ha de mejorar y mantener en constante seguimiento los inconvenientes nombrados anteriormente y generar soluciones para que no afecten en mayor medida la operatividad del puerto.

Adicionalmente, los componentes técnicos del puerto se presentan debilidad en la profundidad y calado que genera bajas en el flujo de buques que pueden atrancar en el muelle marítimo, esta no es atractivo para la demanda de buques de mayor calado ya que no pueden ingresar satisfactoriamente en la zona de carga sin incurrir en daños ni repercusiones y este es un gran reto porque la operatividad mundial cada vez crece para aumentar el flujo de mercancías distribuida físicamente entre los países.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


*Ilustración 3*  
*Comparación busque Panamax y Pospanamax*



Fuente: (Imeridag, 2010).

Debido a lo anterior los transportadores marítimos cada vez más se están inclinando por buques de carga de mayor calado, utilizando buques Pospanamax que notablemente tienen más capacidad que los buques Panamax (Arcila, Burgos, y Vanegas, 2013). Debido a esto pese a que el puerto es responsable de la mayor cantidad de tráfico portuario desde y hacia Colombia, pierde en gran medida competitividad por este tipo de falencias que carece.

Al respecto, la directora del Capítulo Buenaventura de la Federación Colombiana De Agentes Logísticos En Comercio Internacional (FITAC), Liz Yadi Vivas destacó que “entre los

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009


inconvenientes que tiene el puerto está el dragado y la profundización del canal de acceso. Actualmente no es suficiente, el calado está en 12,5 metros y en términos normales tendría que estar en 14,5 metros”. (Mundomaritimo, 2019). Siendo así necesario realizar contratos de obras para obtener una pronta solución y que más adelante este no sea un obstáculo que siga restando competitividad y afecte el flujo comercial.

Tabla 2

Ficha Técnica de espacios de infraestructura del puerto de Buenaventura

ESPACIOS DE INFRAESTRUCTURA	DESCRIPCIÓN
<b>Contenedores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cargue, descargue, llenado y vaciado.</li> <li>• Reparación de contenedores secos y refrigerados.</li> <li>• Conexión y desconexión de contenedores.</li> <li>• Almacenamiento (patios de contenedores).</li> <li>• Porteo de carga.</li> <li>• Inspecciones físicas (Zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcótico y aduaneras, previa).</li> </ul>
<b>Control portuario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidación/ desconsolidación.</li> <li>• Control de vectores.</li> <li>• Servicios logísticos.</li> <li>• Servicio de báscula.</li> </ul>
<b>A las naves</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trinca/destrinca.</li> <li>• Practicaje.</li> <li>• Remolcador.</li> <li>• Muellaje.</li> <li>• Descargue y disposición de desechos sólidos y líquidos.</li> <li>• Suministro de agua y combustible.</li> <li>• Lubricantes y avituallamiento.</li> <li>• Reparación de sistemas mecánicos, eléctricos, hidráulicos y de refrigeración.</li> <li>• Manipuleo (cargue y descargue).</li> <li>• Servicios médicos y migratorios a la tripulación de los buques.</li> <li>• Servicios de almacenamiento a la línea naviera LCL.</li> <li>• Monitoreo y control de contenedores de trasbordo.</li> <li>• Traslado.</li> <li>• Consolidación / desconsolidación de contenedores LCL.</li> <li>• Uso de grúas y alquiler de equipos.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia en base a (Ministerio de transporte, Agencia nacional de infraestructura, 2020, pp. 52-53).

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura sigue conservando alta participación respecto a la carga de contenedores, contando así con una movilización de 170.696 Teus, de un total de 389.630 Teus movilizados en el nodo portuario de Buenaventura. Sin embargo, subsisten pérdidas de flujo comercial con respecto al trasbordo internacional debido a las condiciones como lo son la profundidad del canal de acceso, lo que conlleva a que estos transbordos pasara a manos del Terminal de Posorja en Ecuador (Atlassian, 2021).

Los principales retos logísticos identificados en el nodo portuario de Buenaventura están relacionados con la falta de eficiencia y eficacia en las aduanas, demoras en las inspecciones, altos costos de transporte y falta de zonas de cargue y descargue (Torres, Peñuela, y Suárez, 2018), esto debido a que como bien se sabe el puerto a pesar de ser considerado como punto importante del flujo de mercancías de países más atractivos comercialmente, el puerto tiene retraso y aun no se implementan valoradas inversiones en tecnología que ayuden a mejorar la capacidad operativas y así mismo facilitar la consolidación del sistema de inspección simultánea de las operaciones que se desarrollan cada día.

Adicionalmente, hace falta más articulación en los procesos entre los terminales portuarios, los transportadores, las agencias aduaneras y las entidades del Estado que son actores de la cadena, según el representante gremial (Mundomaritimo, 2019), esto con el fin que los procesos lleguen a ser más eficientes en un menor tiempo y así mismo cuenten con margen de error 0, facilitando así las actividades que se implementen en el puerto y beneficien la fluidez de las operaciones.


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Tabla 3

Tipo de servicios de carga/mercancía que presta la SPRBNU

TIPO MERCANCIA	DESCRIPCIÓN DE OPERACIONES
<b>Granel solido</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Almacenamiento.</li> <li>• Inspecciones físicas (previas, zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcótico y aduaneras).</li> <li>• Cargue.</li> <li>• Descargue.</li> <li>• Empaque.</li> <li>• Control de vectores.</li> <li>• Servicio de báscula.</li> </ul>
<b>Granel liquido</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Almacenamiento.</li> <li>• Pesaje.</li> <li>• Cargue.</li> <li>• Descargue.</li> <li>• Toma de muestras.</li> </ul>
<b>Carga general (fraccionada/multipropósito)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Almacenamiento.</li> <li>• Porteo de carga.</li> <li>• Inspecciones (previas, zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcótico y aduaneras).</li> <li>• Cargue.</li> <li>• Descargue.</li> <li>• Suministro de estibas.</li> <li>• Control de vectores.</li> <li>• Servicios a la carga de vehículos.</li> <li>• Pesaje.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia en base a (Ministerio de transporte, Agencia nacional de infraestructura, 2020, pp. 52-53).

En Cuanto al tipo de servicios que presta la SPRBUN respecto a la carga y/o mercancías, esta entidad tiene la obligación de asegurar la debida prestación de todos aquellos servicios e instalaciones que hacen parte de la cadena operativa del puerto, de la misma manera cumple las siguientes funciones que van acorde a la (Tabla 3), puesto que esta entidad también desarrolla otras funciones.


Dentro de las funciones están todo aquello tipo de administración, desarrollo, operación y procedimientos para mantener la infraestructura portuaria en la cual va a permitir que se puedan

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

realizar las operaciones de cargue, descargue, porteo de la carga; por otra parte está el definir políticas administrativas operativas y logísticas y de almacenamiento que van a permitir que se realice un correcto y adecuado almacenamiento de los tipos de carga como lo son en este caso: la carga general, granel sólido y líquido; ahora bien respecto a la función de autorizar la prestación de servicios por parte de los operadores portuarios, generando así que se garantice la seguridad, eficiencia y calidad de toda la cadena del puerto.

Otra función importante es asignar zonas para el manejo adecuado de llenado y vaciado de contenedores, de acuerdo con el volumen de la misma y la complejidad en el momento de llevar a cabo esta operación, permitiendo así que exista un espacio específico de acuerdo al tipo de la mercancía y que este conlleve a que se maximice la utilización de este espacio y se realice de una manera más rápida aumentando la eficiencia del manejo de las cargas. Mediante el cual la SPRBUN presenta e informa todo tipo de políticas para la utilización de los muelles, todo lo que tiene que ver con cargue, descargue, atraque y permanencia de los buques en el puerto.

Así como también coordina con las autoridades pertinentes en las áreas legales para dar cumplimiento a las regulaciones e inspecciones previas, sanitarias, fitosanitarias, zoonosanitarias, antinarcótico y aduaneras, controles en las capitanías del puerto y que no se vayan a presentar retrasos en las operaciones y mantener un control eficaz y permanente en todas las áreas de operación, que se garantice el cumplimiento de las normas, acuerdos y servicios para que se dé

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

una correcta prestación de operaciones portuarias a realizar (Ministerio de transporte, Agencia Nacional de infraestructura, 2020).

### ***Comportamiento de las Importaciones y Exportaciones en el Puerto de Buenaventura***

La balanza comercial a partir del 2014 en Colombia el comportamiento ha sido negativo, gracias a que las importaciones son mayores que las exportaciones en cantidades y precio, manteniéndose el año 2015 con -15.581 Ton, frente a un comportamiento crecimiento en exportaciones reduciendo los valores negativos en el 2017 con - 5.950. Cabe resaltar que, aun así, se presentó picos de decrecimiento bastante significativo en el 2019 Ton -10.782 y 2020 Ton - 10.130 (DANE, 2021).

El puerto de Buenaventura es la segunda plataforma marítima más importante en Colombia, después del puerto marítimo de Cartagena, esto debido a que es uno de los más competitivos y su ubicación geográfica es estratégica, ocupando el puesto 12 de actividad portuaria de América Latina y el Caribe en 2018 (CEPAL, 2018). Por lo cual, a continuación, se mostrará los datos históricos de las operaciones desde el año 2000 hasta el 2019, resaltando los años con tráfico de importaciones, exportaciones, cabotaje, tránsito y transbordo.




	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009


Tabla 4

Operaciones SPRB: Datos históricos 2000-2019

AÑO	Importaciones	Exportaciones	Cabotaje	Transito	Transbordo	Total toneladas
2000	4.897.772,05	1.820.976,90	19.560,56	230.755,89	-	6.969.065,40
2001	4.664.545,45	1.749.131,11	62.662,79	283.779,97	-	6.760.119,32
2002	5.593.643,31	2.417.765,34	51.189,05	849.136,33	-	8.911.734,03
2003	5.013.949,43	2.513.463,55	31.039,70	711.283,75	-	8.271.093,43
2004	5.708.673,00	2.858.104,00	-	717.234,00	-	9.284.011,00
2005	5.556.388,00	2.269.876,00	-	241.802,00	943.193,00	9.011.259,00
2006	6.833.721,42	6.833.721,42	-	204.159,04	1.439.716,11	10.814.110,36
2007	7.613.737,01	2.321.589,47	-	213.296,72	1.416.704,48	11.565.327,68
2008	7.392.197,59	1.860.293,77	2.829,30	312.395,84	1.127.654,34	10.695.370,84
2009	7.529.946,20	2.736.645,42	8.994,60	234.726,49	823.234,46	11.333.547,17
2010	7.424.155,80	2.241.479,86	-	499.501,38	240.029,04	10.405.166,08
2011	727.814,78	207.564,50	-	900,58	11.230,29	947.510,15
2012	10.855.135,81	3.573.194,78	1.952,20	5.416,01	561.231,43	15.072.938,47
2013	11.602.782,23	4.204.543,07	2.674,10	19.660,13	493.485,04	16.323.144,57
2014	11.427.659	3.819.164	525	57.563	378.117	15.683.027
2015	11.926.532	3.960.370	1.940	31.796	1.181.289	17.101.926
2016	9.115,712	2.479,862	-	62,377	242,682	11.900,633
2017	11.797.708	1.989.567	-	-	6.098.879	19.886.154
2018	8.720.534	2.116.192	-	-	6.350.318	17.187.045
2019	1.605.755	5.128.850	-	1.707	2.334.682	9.070.993

**Fuente:** \* (Peña, 2011) \* (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2013) \* (Superintendencia de Puertos y transporte, 2014) \* (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2015) \* (Superintendencia de puertos y transporte, 2016) \* (Superintendencia de Puertos y transporte, 2017) \* (Superintendencia de Puertos y transporte, 2018) \* (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2019) \* (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2020).


Del año 2000 al 2005, la cifra más alta en importaciones y exportaciones fue en el año 2004 y la más baja fue en 2001; esto debido a que Colombia se encontraba atravesando una crisis de conflicto armado la cual a su vez provoco una desaceleración económica, lo que provoco que hubiera un deseo de solucionar militarmente el conflicto dándole así prioridad a la militarización (Castro y Vargas, 2014, pág. 96), por otra parte, la mayor actividad de cabotaje fue en 2001 y en los años 2004 y 2005 no se presentó ninguno; con respecto al tránsito la mayor cifra fue en 2002

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

y la más baja en 2000; continuando con el transbordo solamente se registró actividad de este en el 2005; por último, el total de tráfico en toneladas fue mayor en el 2004 y menor en el 2001.

Cabe resaltar la crisis Colombo-venezolana que se presentó en el año 2005, la cual a su vez está relacionado con el conflicto armado colombiano presentado para esa época. El 13 de diciembre de 2004 es capturado Rodrigo Granda, encargado de las relaciones internacionales de las FARC en Caracas. El Ministerio de Defensa colombiano afirmó a los medios de comunicación que el presunto líder guerrillero fue detenido por un grupo de venezolanos y entregado a la policía colombiana en la frontera en territorio colombiano, poniendo en práctica la política de pago de recompensas que opera desde 2003 en Colombia (Castellanos & Mina, 2009).


Para enero de 2008 gracias a la petición hecha por el mandatario venezolano Hugo Chávez de sacar a las FARC del listado de terroristas y darles estatus de beligerancia, se podía prever una nueva calma que se rompió debido a la muerte de Raúl Reyes, uno de los comandantes de las FARC, el cual fue abatido el 1 de marzo de 2008. Hecho que desencadenó una nueva crisis diplomática entre Colombia y Venezuela, en la cual se encontró involucrado Ecuador, pues la muerte de Raúl Reyes acaeció en un campamento de las FARC ubicado en la provincia de Sucumbíos–Ecuador. A partir de ese momento el presidente Chávez ordenó enviar tropas a la frontera y cerrar la embajada de Venezuela en Colombia (Castellanos y Mina, 2009).

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

La relación entre los gobiernos de Hugo Chávez y Álvaro Uribe Vélez de ese entonces, se caracterizó por ser muy inestable, ya que Uribe suspendió la mediación de Chávez que había aceptado para buscar un acuerdo humanitario con las FARC y continuo combatiendo a este grupo al margen de la ley con fuego armado, lo cual desencadeno una crisis diplomática y comercial grave entre ambos países, lo que conllevó a que las operaciones de Comercio Internacional colombianas disminuyeran fuertemente teniendo en cuenta que Venezuela era uno de los socios comerciales más importantes para Colombia en esa época.

Con relación al 2006 a 2010 las mayores importaciones se hicieron en el 2007 debido a las buenas relaciones con los países fronterizos y las menores en 2006; las más altas exportaciones se presentaron en el 2006 y el menor en 2008; esto debido a que Colombia presentó un crecimiento representativo en las exportaciones de productos no tradicionales, atribuido a las mayores ventas de metales y sus manufacturas, productos químicos y alimentos bebidas y tabaco, junto a las de petróleo y sus derivados, siendo Estados Unidos el principal destino (DANE, 2006). El cabotaje solo se presentó en los años 2009 y 2008 siendo el primero el mayor; en tránsito la cifra más elevada fue la del 2010 y la más baja en 2006; la cifra más alta en transbordo fue la del 2006; el total de tráfico en toneladas más grande fue en el 2009 y el más pequeño en 2010.

Continuando con el periodo comprendido entre 2011 a 2015, en el 2015 se evidenciaron las cifras más altas de importación y las más bajas en 2011; por otro lado, las mayores exportaciones fueron en el 2013 y las menores también en 2011; el cabotaje más representativo


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

fue en 2013 y en el 2011 no se registró cifra alguna; continuando con el tráfico, este tuvo su mayor auge en 2013 y el menor en 2015; el transbordo por su parte, tuvo más representación en 2015 y menos en 2011; en base a todo lo anterior el resultado más amplio de tráfico en toneladas fue el del año 2015 y el menor en del 2011.

Durante los dos periodos presidenciales de Álvaro Uribe Vélez (2002-2010) entraron en vigencia los acuerdos de Colombia con Mercosur en 2005 y Triángulo Norte en 2009. Por otra parte, durante la presidencia de Juan Manuel Santos entraron en vigencia los tratados con EFTA y Canadá (2011), E.U. y Venezuela (2012), Unión Europea (2013) y Corea del Sur, Costa Rica y Alianza Pacífico (2016). Esto demuestra que estas dos últimas presidencias se caracterizaron por ampliar el catálogo de acuerdos comerciales de Colombia, estrechando así las relaciones comerciales con el mundo y por ende abriendo más puertas a incrementar los procesos de Comercio Internacional. Por lo cual, a continuación, se hará un pequeño resumen de cada uno de estos junto a sus características más relevantes.

- ***Alianza del Pacífico***

En temas generales la Alianza del Pacífico, sus países miembros representan una superficie de 5147435.3 km<sup>2</sup> y una población a 2019 de 227,576,095 habitantes, un PIB corriente a 2020 de USD 1,804,154,0 millones, PIB per cápita de USD 6,836,5, crecimiento PIB real a 2019 de 0,8% y la IED a 2019 de 67,743,7 millones, así pues resulta importante destacar las exportaciones que

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

generaron un total de USD 531,751,8 millones e importaciones de USD 528,822,2 millones a 2019 (MINCIT, 2021).

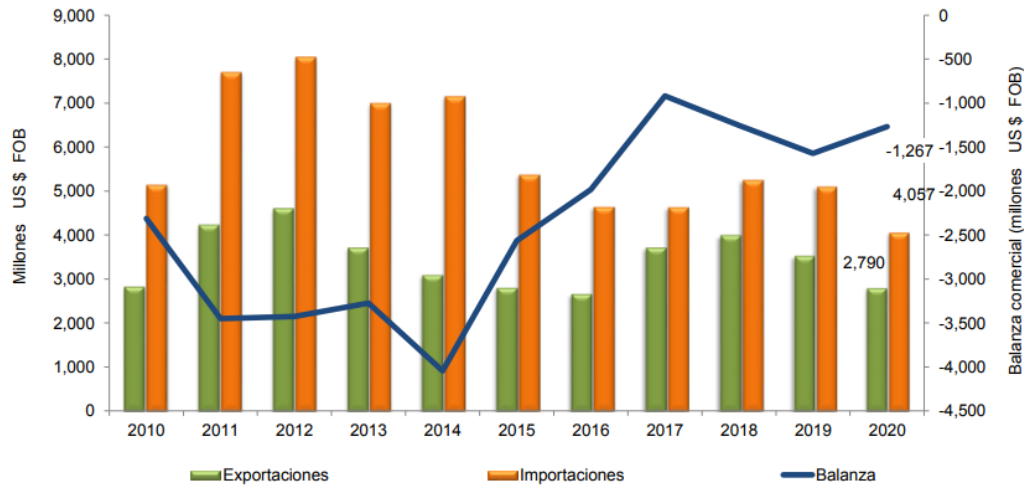
Respecto al comercio bilateral de Colombia con la Alianza del Pacífico se puede destacar en su balanza comercial una participación de las exportaciones totales de Colombia del 8,98% y en valores FOB de USD 2,789,577 al año 2020 siendo los principales sectores el del carbón, química básica, jabones, cosméticos, maquinaria y equipo y franjas agroindustriales y en cuanto a la participación de las importaciones totales fueron del 9,85% y en valores FOB de USD 4,056,829 a 2020, contando con los sectores de maquinaria y equipo, automotor, metalurgia, química básica y demás agroindustriales, generando así un total en la balanza comercial de en valores FOB de USD -1,267,252.

A continuación, se encontrará una gráfica representativa a la variación que ha tenido la balanza comercial de esta relación bilateral durante los últimos 10 años.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


*Ilustración 4*

*Balanza comercial del comercio bilateral de Colombia con Alianza del Pacífico*



Fuente: (MINCIT, 2021).

Del año 2016 al 2019, las importaciones más altas fueron en el 2017 y las más bajas en 2019; pero con las exportaciones fue el caso contrario, las más altas fueron del 2019 y las más bajas del 2017. No se presentó cabotaje en estos años y el tránsito sólo se presentó en el 2016 y 2019, siendo el mayor en el primero y el menor en el segundo año mencionado. El transbordo el menor fue en el 2016 y el mayor en el 2018. Para finalizar el total en toneladas de tráfico fue más alto en el 2017 y más bajo en el 2019, lo último es el claro reflejo del impacto negativo que ha tenido la pandemia del Covid-19 debido a los cierres fronterizos y de empresas que representaron una disminución en la producción y por ende un retraso en los procesos de Comercio Internacional, que a su vez se reflejaron en la balanza (X – M) del año 2019.


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

## 7. Exigencias de Infraestructura Logística (Portuaria) de la Alianza del Pacífico

El puerto de Shanghái es el más importante del mundo. Está compuesto por un puerto marítimo y uno fluvial. Se encuentra ubicado frente al mar de China al este, y a la bahía de Hangzhou al sur, comprendiendo también las desembocaduras de los ríos Yangtze, Huangpu y Quiantang. En lo que se refiere al tráfico de contenedores, Shanghái se encuentra formado por otros tres puertos: Wusongkuo – Wusong, Waigaoqiao y el puerto de aguas profundas de Yangshan. Sin embargo, al ser una pieza clave para el desarrollo económico de la región del Yangtze, cuenta también con una importante cantidad de terminales no destinadas a contenedores, lo que hace que sea uno de los puertos más grandes y completos del mundo actual.

El trabajo conjunto de los tres puertos mencionados ha permitido a Shanghái colocarse en la primera posición en cuanto a transporte de TEUs. Esta la logró en 2010, desbancando a Singapur, con 29.05 millones de TEUs y desde ahí, no ha dejado de crecer, actualizarse y mantenerse como el puerto de carga de mayor gestión anual. Su canal es de 7.1 a 9.1 metros y puede recibir buques hasta de más de 500 pies de largo. En concreto, cuenta con una longitud de 2,3 kilómetros, con una superficie de 550 mil metros cuadrados para poder almacenar contenedores. (Searates, 2020)

El puerto de Shanghái es una muestra de cómo el desarrollo de una ciudad también influye en sus entradas comerciales. China cuenta con 4 puertos en el top 5 de los puertos con más gestión

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


comercial, lo que sólo demuestra que este país es una pieza clave y de admirar en términos de infraestructura y manejo portuario. En comparación de los procesos manuales y obsoletos que aún maneja el puerto de Buenaventura.

Por otra parte, el puerto de Busan en Corea del Sur es el sexto más importante del mundo, después del de Shanghái, Singapur, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen y Guangzhou. Cabe resaltar que también es el tercer mayor puerto de transbordo. En 2018 gestionó 11.46 millones de TEUs en transbordos, lo que supone un 11.5% de crecimiento con respecto al año anterior (containers, 2019). Tiene la capacidad de recibir buques hasta de más de 500 pies de largo, su canal tiene una dimensión de 11 a 12.2 metros, clasificándolo como uno de los puertos más grandes del mundo y el más grande de su país. (Searates, 2020)

Para el 2019, Busan instaló la tecnología blockchain para su puerto, lo que facilita mejorar la trazabilidad de los procesos y reducir los trámites burocráticos. También hay que tener en cuenta que la documentación comercial supone una quinta parte de los costes del transporte físico, al utilizar esta herramienta se reducirían estos costes en su mayoría y ayudaría a aumentar aún más los procesos de Comercio Internacional. (Prosertek, 2018).

Con base a todo lo anteriormente mencionado se puede concluir que este es uno de los puertos con mayor avance tecnológico y automatización en sus procesos, lo que hace que tenga




	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

tan buenos resultados en sus transacciones de Comercio y sea de los más competitivos a nivel mundial. Lo que demuestra la desventaja en la que se encuentra Colombia al tener tan poca innovación invertida en el puerto de Buenaventura a nivel de la Alianza del Pacifico.

### ***Comparativo Con Colombia***


El puerto de Buenaventura a pesar de ser uno de los más importantes en Colombia, como ya se mencionó anteriormente, tiene varios problemas que conllevan a que su rendimiento no sea el esperado y en comparación a los puertos asiáticos descritos anteriormente queda en gran desventaja. Entre uno de estos inconvenientes se encuentra el dragado y la profundidad del puerto, ya que actualmente el calado se encuentra en 12,5 metros cuando lo normal es que estuviera en 14, 5 metros; este factor le resta competitividad teniendo en cuenta que las embarcaciones de gran tamaño no pueden ingresar. Por otro lado, también se encuentra la escasez de transporte interno hacía otras regiones del país, que es parte gracias a las obras y mal estado de las vías que conecta a Buenaventura con los municipios cercanos. (La República, 2019)

Según Alexander Micolta, presidente ejecutivo de la Cámara de Comercio de Buenaventura, también hace falta más articulación en los procesos entre el terminal portuario, los transportadores, las agencias aduaneras y las entidades del Estado que son actores de la cadena logística. Además de la carencia de bodegas de almacenaje que en verdad este a la altura de la cantidad de mercancía que entra al país por este sitio. A pesar de los esfuerzos por ayudar a que los procesos del puerto sean más rápidos y eficaces, aún falta mucho más en comparación con los

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

puertos asiáticos mencionados anteriormente. Es necesario que se tenga una inversión constante y significativa en tecnología, como más grúas pórtico automatizadas, que el control y la inspección física no se demore tanto tiempo, recurriendo al uso de escáneres o herramientas técnicas que faciliten el proceso, ayudando así a reducir costos a largo plazo y ahorrar tiempo, evitando a su vez tanta vulneración en la mercancía.

Ahora bien, la creciente integración económica internacional junto a las privatizaciones portuarias en los países del Pacífico sudamericano ha llevado a crear expectativas de que surjan puertos que se encarguen de concentrar carga nacional y de países vecinos para su posterior redistribución: los llamados puertos pivotes. Sin embargo, las oportunidades de surgimiento son muy limitados en la región sudamericana, pero esta sería una gran oportunidad de intensificar aún más la cantidad de procesos de Comercio Internacional, analizando específicamente el caso del Puerto Marítimo de Buenaventura, sería muy bueno el que se llegara a aplicar esta herramienta (CEPAL, 2000). Pero, como se mencionó con los puertos de Shanghái y Busan el desarrollo de estos están muy relacionados a su vez con el de sus ciudades. Buenaventura es una región con muchas problemáticas, como la corrupción, la falta de educación, salud de calidad, empleo, lo cual demuestra un contraste de desigualdad muy grave que también afecta un desarrollo total del puerto debido a la inconformidad de la población por medio de protestas y paros que repercuten negativamente en los procesos de Comercio Internacional llevados por SPRBUN.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

### *Tiempo Procesos Puertos*


Actualmente, en Colombia la infraestructura portuaria es aceptable, más no suficiente para solventar la demanda mercantil. Para el año 2015 Colombia se clasificó en el puesto 93 (entre 189 economías evaluadas) en las operaciones de comercio transfronterizo. Para conocer la efectividad que tiene Colombia con respecto a los puertos en Latinoamérica y la OCDE en los procesos de comercialización internacional, se presenta la siguiente tabla con información relevante que permitirá entender el estado de la logística portuaria ligada a sus fallas infraestructurales mencionadas anteriormente.

*Ilustración 5  
Comercio trasfronterizo Colombia*

Indicador	Colombia	América Latina y Caribe	OCDE
Tiempo para importar: Cumplimiento fronterizo (horas)	112	86	15
Costo para importar: Cumplimiento fronterizo (USD)	545	493	160
Tiempo para importar: Cumplimiento documental (horas)	64	68	5
Costo para importar: Cumplimiento documental (USD)	50	134	36
Tiempo para exportar: Cumplimiento fronterizo (horas)	112	107	9
Costo para exportar: Cumplimiento fronterizo (USD)	545	665	123
Tiempo para exportar: Cumplimiento documental (horas)	60	93	4
Costo para exportar: Cumplimiento documental (USD)	90	128	25

Fuente: (Castell, Niño, Castellano, y Lugo, 2017).


Teniendo en cuenta la (Ilustración 5) a pesar de que Colombia está mejor con respecto a América Latina y el Caribe en la mayoría de los criterios, en relación a la OCDE está muy por

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

debajo, lo cual solo recalca que aún falta mucho progreso en sistematización portuaria, para así disminuir los tiempos y costos de importación y exportación, tanto fronterizo como documental. A nivel Latinoamericano Colombia no está en desventaja, pero teniendo en cuenta que el puerto de Buenaventura es un factor clave para las relaciones de Comercio Internacional con la Alianza del Pacífico, estas cifras demuestran que no es muy competitivo en relación con los puertos del resto del mundo y por ende los de Asia Pacífico que contribuyen a las operaciones a nivel global representan a Colombia la desventaja funcional en manipulación y distribución física internacional de la mercancía.

### ***Tráfico Portuario de Contenedores***

Los puertos en el mundo manejan una notable diferencia de tráfico debido a sus condiciones económicas, tecnológicas, comerciales, políticas, desarrollo, siendo estas las principales causas que influyen en la movilización de las mercancías de los países. Siendo así resulta importante destacar los 10 puertos que mayor influencia tienen en el mundo en cuanto a la movilización activa de contenedores medidos en TEU.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>


*Ilustración 6*

*Los 10 mejores puertos de contenedores en el mundo*

Rank	Port	Volume 2018 (Million TEU)	Volume 2017 (Million TEU)	Volume 2016 (Million TEU)	Volume 2015 (Million TEU)	Volume 2014 (Million TEU)	Website
1	Shanghai, China	42.01	40.23	37.13	36.54	35.29	<a href="#">English</a> <a href="#">Chinese</a>
2	Singapore	36.60	33.67	30.90	30.92	33.87	<a href="#">English</a>
3	Shenzhen, China	27.74	25.21	23.97	24.20	24.03	<a href="#">Chinese</a>
4	Ningbo-Zhoushan, China	26.35	24.61	21.60	20.63	19.45	<a href="#">English</a> <a href="#">Chinese</a>
5	Guangzhou Harbor, China	21.87	20.37	18.85	17.22	16.16	<a href="#">English</a> <a href="#">Chinese</a>
6	Busan, South Korea	21.66	20.49	19.85	19.45	18.65	<a href="#">English</a> <a href="#">Korean</a> <a href="#">Chinese</a> <a href="#">Japanese</a>
7	Hong Kong, S.A.R, China	19.60	20.76	19.81	20.07	22.23	<a href="#">English</a> <a href="#">Chinese</a>
8	Qingdao, China	18.26	18.30	18.01	17.47	16.62	<a href="#">English</a> <a href="#">Chinese</a>
9	Tianjin, China	16.00	15.07	14.49	14.11	14.05	<a href="#">English</a> <a href="#">China</a>
10	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	14.95	15.37	15.73	15.60	15.25	<a href="#">English</a> <a href="#">Arabic</a>

Fuente: (World Shipping Council, 2021).

Como se puede observar en la (Ilustración 6), se puede identificar que, dentro de este rango, China es el país que cuenta con los mejores puertos con una participación de 7/10, claramente porque es la mayor potencia exportadora mundial, teniendo así una gran influencia en el Comercio Internacional y en todas sus operaciones de transporte marítimo. Como bien se evidencia para el año 2018 el puerto de Shanghai presentó un volumen de 42.01 millones de TEU, volumen que con el pasar de los años ha venido aumentando, reflejo claro se puede observar desde el año 2014 en el cual presentó un volumen de 35.29 millones de TEU, aumentando cada año 1,2, 0 3 millones, cantidad derivada principalmente por la tecnología que posee, siendo un puerto automatizado

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

como anteriormente se había mencionado. En segundo lugar, se encuentra el puerto de Singapur con un volumen a 2018 de 36.60 millones de TEU, cifra que es muy cercana al puerto de Shanghái, contando con una diferencia de 5.41 millones de TEU, manteniendo relativamente constante esta diferencia durante los periodos en referencia del 2014 al 2018.

En la posición 1 que es el mayor país que moviliza contenedores, como bien ya se menciona es el puerto de Shanghái-China y en la posición 6 se encuentra el puerto de Busan- South Korea, siendo estos dos puertos los que se analizaron previamente sus respectivas características que los identifican y caracterizan mundialmente por ser un referente del transporte marítimo y por su red eficaz que permiten un movimiento oportuno de la carga, así como también de los buques.

Vale la pena realizar un comparativo de estos dos puertos y el puerto de Buenaventura-Colombia objeto de este proyecto, para así identificar las posibles diferencias que marcan la movilidad de la carga y buques y posibles fallas que presentan, objeto de mejora. Es por eso que a continuación se verá reflejado un cuadro junto a la gráfica representativa con el movimiento de contenedores en medida de TEU de estos 3 puertos en referencia.


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Tabla 5

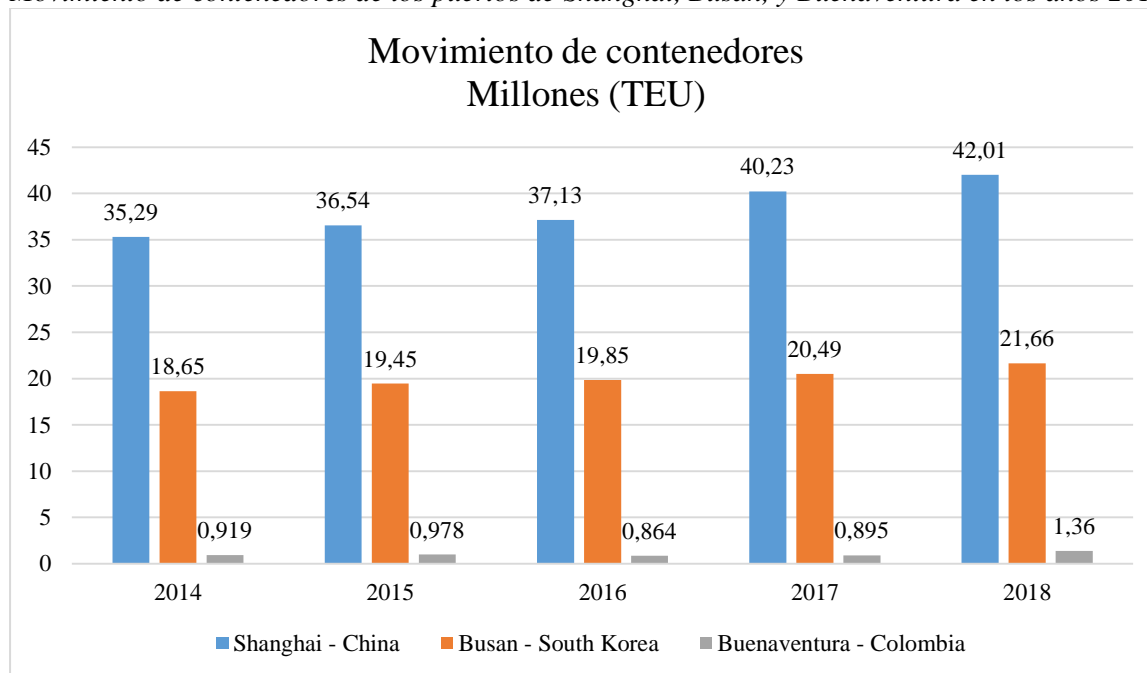
Movimiento de contenedores de los puertos de Shanghái, Busan, y Buenaventura en los años 2014-2018

Puerto	Volumen (teu) 2018	Volumen (teu) 2017	Volumen (teu) 2016	Volumen (teu) 2015	Volumen (teu) 2014
<i>Shanghái-China</i>	42.01	40.23	37.13	36.54	35.29
<i>Busan – South Korea</i>	21.66	20.49	19.85	19.45	18.65
<i>Buenaventura-Colombia</i>	1.36	0.895	0.864	0.978	0.919

Fuente: \* (World Shipping Council, 2021) \* (Superintendencia de Puertos y transporte , 2017) \* (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2020).


Gráfico 1

Movimiento de contenedores de los puertos de Shanghái, Busan, y Buenaventura en los años 2014-2018




Fuente: Elaboración propia en base a World Shipping Council, 2021 y Superintendencia de Puertos y transporte, 2017 y 2020.

Con los datos anteriormente dados a conocer se puede destacar claramente una notable diferencia de las movilizaciones de las cargas entre estos 3 puertos, siendo el Puerto de Shanghái el que lidera, seguido por el puerto de Busan que aproximadamente es la mitad de las cifras del primer puerto y por último el puerto de Buenaventura que está por debajo de las 1,5 millones de TEU

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

cantidad que es aproximadamente 28 veces mayor al puerto que lidera este comparativo, asimetría en la cual radica principalmente por la automatización y el desarrollo económico.




	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

## **8. Criterios de Mejora del Puerto de Buenaventura Para Tener Mayor Participación en la Alianza del Pacífico**


El Puerto de Buenaventura tiene varios inconvenientes que debe mejorar para mejorar su competitividad frente a los puertos de Asia del Pacífico. Como se mencionó en los capítulos anteriores debe buscarse que haya una mejor distribución de la inversión por parte del estado y la Sociedad Portuaria, lográndose así que la infraestructura tenga la capacidad necesaria para afrontar los retos que cada vez son más imponentes por parte de la Alianza del Pacífico, tales como mejorar la capacidad de acceso en cuanto al calado para que así puedan ingresar buques con mayor capacidad y por ende haya un mayor flujo de mercancía.

Otro factor para resaltar es la necesidad de invertir en tecnología más avanzada para que así los procesos como por ejemplo los de cargue y descargue y en general todos los que hacen parte el proceso operativo sean mucho más eficaces, reduciendo costos y tiempo, modernizando así todas sus operaciones principalmente en cuanto a las inspecciones y que aporten al desarrollo que los mercados mundiales exigen en cuanto a su capacidad y el rápido flujo de las operaciones del Puerto Marítimo. Así como también la falta de articulación en los procesos entre los terminales portuarios, los transportadores, las agencias de aduana, con el fin que los márgenes de error se reduzcan a cero, generando beneficios colectivos y eficiencia de la cadena de la distribución física internacional.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

Por otra parte, también es necesario encontrar un balance de desarrollo entre la ciudad de Buenaventura y el Puerto afrontando las desigualdades sociales y económicas que existen en esta población, dedicando mayores recursos en educación, salud, empleo, servicios públicos y seguridad en la zona puesto que lo que pase en la ciudad inherentemente va a afectar al puerto en llevar eficazmente sus operaciones.

Por estas razones se hace necesario que el Puerto de Buenaventura se enfoque en realizar estas inversiones de infraestructura mencionadas anteriormente, que corresponde a todo el proceso de implementación de tecnología moderna y así pueda lograr una mayor competitividad a nivel de Alianza del Pacífico, así como también a nivel mundial, aprovechando su perfil de ser uno de los puertos más importantes en Colombia.


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

## 9. Conclusiones

Los componentes técnicos que tiene el Puerto de Buenaventura para permitir las transacciones que realiza con la Alianza del Pacífico como lo son el canal de acceso, muelles, dársenas de maniobra, área de atraque, edificaciones, ayudas a la navegación , accesos vehiculares y peatonales, patios y bodegas, espacios para los contenedores y las naves, control portuario y tipos de servicios de carga; estos a pesar de ser buenos a la vista, no son los suficientemente eficaces para permitir que el puerto cumpla con las expectativas y/o exigencias que demandan los países socios pertenecientes a la Alianza del Pacífico.

El Puerto de Buenaventura es el segundo más importante de Colombia y se caracteriza por tener un gran flujo de mercancías, la cual ha aumentado en los últimos años. Su ubicación geográfica también es uno de los componentes elementales a la hora de comercializar con la Alianza del Pacífico, lo cual hace que la mayoría de los bienes sean recibidos desde y llevados hacia los países de Asia Pacífico y a su vez lo convierte en el Puerto Marítimo Colombiano con mejor perfil para pertenecer a esta integración regional.


Las dificultades de infraestructura como lo son el calado y la falta de tecnología como lo son plataformas logísticas, son puntos de mejora que debe tener el Puerto de Buenaventura, ya que es necesario disminuir los costos y tiempos de los procesos de Comercio Internacional que se llevan a cabo en este Puerto Marítimo junto a crear la oportunidad de que buques de mayor tamaño pueden

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001 Versión:01</b>
	<b>Proceso: Investigación</b>	<b>Fecha de emisión: 22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión: 22-Nov-2009</b>

ingresar, para así mejorar el rendimiento y por ende cumplir con las exigencias y la competitividad del mismo frente a la Alianza del Pacífico.


Colombia es un país que cuenta con una gran oportunidad al ser parte de la Alianza del Pacífico, ya que el conquistar el mercado de Asia Pacífico conllevaría beneficios tanto económicos como comerciales para el país, por lo cual se hace necesario el que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura tomé las medidas necesarias para lograr corregir esas falencias que afecta su competitividad y así lograr explotar todo el potencial que tienen como Puerto Marítimo.

Los países de Asia del Pacífico se caracterizan por tener Puertos Marítimos modernos, que conllevan al desarrollo eficaz de sus economías, por lo cual es necesario que Colombia tome en cuenta estos ejemplos a seguir y puedan concientizarse de la importancia de contar con el Puerto de Buenaventura que tenga una infraestructura y plataformas tecnológicas de alto nivel que logren estar a la altura del gran flujo comercial que demanda la Alianza del Pacífico.


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

## 10. Referencias Bibliográficas


- Aguirre, C. (24 de Febrero de 2014). *Conexionesan*. Obtenido de Conexionesan: <https://www.esan.edu.pe/conexion/actualidad/2014/02/24/contribucion-paul-krugman-disciplina-economica/#:~:text=Paul%20Krugman%20sostiene%20que%20parte,de%20econom%C3%A9%20de%20escala%20crecientes.>
- Alianza del pacífico. (2018). <https://alianzapacifico.net/>. Recuperado el 20 de 09 de 2020, de <https://alianzapacifico.net/>: <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/>
- Alianza del Pacífico. (2020). <https://alianzapacifico.net/>. Obtenido de <https://alianzapacifico.net/>: <https://alianzapacifico.net/#1518053264038-7ec10a93-c4f3>
- ANALDEX. (2018). *TLC entre Colombia y la Unión Europea*. Obtenido de [www.analdex.org](http://www.analdex.org): <https://www.analdex.org/2018/07/26/tlc-entre-colombia-y-la-union-europea/#:~:text=Uchuva%2C%20aguacate%2C%20caf%C3%A9%2C%20flores,entrada%20en%20vigencia%20del%20acuerdo.>
- Arcila, J. F., Burgos, J. S., & Vanegas, J. E. (2013). *RETOS QUE ENFRENTA EL PUERTO MARÍTIMO DE BUENAVENTURA EN RELACIÓN CON EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO FIRMADO ENTRE COLOMBIA Y COREA DEL SUR*. Medellín.
- Atlassian. (22 de 02 de 2021). *Colombia Puerto de Buenaventura*. Obtenido de <https://dlca.logcluster.org/>: <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.1+Colombia+Puerto+de+Buenaventura#:~:text=Profundidad%20de%20calado%20medio%20de,hasta%20260.000%20TEUS%20por%20a%C3%B1o.>
- Autoridad Marítima. (24 de Octubre de 2020). *Dirección General Marítima*. Obtenido de Dirección General Marítima: <https://www.dimar.mil.co/autoridad-maritima-mantiene-controles-buques-que-ingresan-al-puerto-de-buenaventura>
- Cámara de Comercio Buenaventura. (02 de 12 de 2012). <https://www.ccbun.org/>. Obtenido de <https://www.ccbun.org/>: <https://www.ccbun.org/?articulos=historia-de-buenaventura>
- Cámara de Comercio de Buenaventura. (2 de 12 de 2012). *Cámara de Comercio de Buenaventura*. Obtenido de Cámara de Comercio de Buenaventura: <https://www.ccbun.org/?articulos=historia-de-buenaventura#ccbun-1>
- Cancillería. (2019). *Asuntos económicos y comerciales*. Obtenido de <https://corea.embajada.gov.co>: [https://corea.embajada.gov.co/sites/default/files/Fotos2019/asuntos\\_economicos\\_y\\_comerciales.pdf](https://corea.embajada.gov.co/sites/default/files/Fotos2019/asuntos_economicos_y_comerciales.pdf)
- Cancillería de Colombia. (03 de Febrero de 2021). <https://www.cancilleria.gov.co/>. Obtenido de <https://www.cancilleria.gov.co/>: <https://www.cancilleria.gov.co/international/consensus/pacific-alliance>
- Castell, O. C., Niño, E. D., Castellano, R. S., & Lugo, C. Y. (2017). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. *Universidad & Empresa*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/1872/187247578005/html/index.html>

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

- Castell, O. C., Niño, E. D., Castellanos, R. S., & Lugo, C. Y. (2016). *Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015*. Universidad Y Empresa.
- Castellanos, A. A., & Mina, J. S. (2009). El conflicto colombo–venezolano y la construcción de escenarios desde la teoría de juegos. *SciELO*. Obtenido de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-14352010000100005](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000100005)
- Castro, C. A., & Vargas, M. F. (2014). *CONFLICTO ARMADO EN COLOMBIA*. Bogotá: Universidad Católica. Obtenido de [https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/23067/1/derecho-internacional-humanitario-conflicto-armado-colombiano\\_Cap02.pdf](https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/23067/1/derecho-internacional-humanitario-conflicto-armado-colombiano_Cap02.pdf)
- CEPAL. (2000). *El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano*. Obtenido de [www.cepal.org](http://www.cepal.org): <https://www.cepal.org/es/publicaciones/12214-potencial-puertos-pivotes-la-costa-pacifico-sudamericano>
- CEPAL. (2018). *Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018*. Ciudad de México : CEPAL-Naciones Unidas.
- CEPAL. (02 de 04 de 2019). <https://www.cepal.org/>. Obtenido de <https://www.cepal.org/>: <https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>
- Cervera, D. R. (2018). *CURSO DE COMERCIO INTERNACIONAL*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- CONPES. (2004). *INVERSIONES ESTRATÉGICAS PRIORITARIAS EN ZONAS PORTUARIAS DE COLOMBIA*. Bogotá D.C: Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- CONPES. (2005). *ACLARACIÓN AL DOCUMENTO CONPES 3342: PLAN DE EXPANSIÓN PORTUARIA 2005 – 2006*. Bogotá D.C: Consejo Nacional de Política Económica y Social .
- CONPES. (2009). *PLAN DE EXPANSIÓN PORTUARIA 2009-2011: PUERTOS PARA LA COMPETITIVIDAD Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE*. Bogotá D.C: Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- Cuenca, J. M. (2004). *El futuro tecnológico de las Terminales Marítimas de Vehículos: La integración de sus sistemas de información*. Barcelona: UPC- Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/94319/02Jmmc02de12.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- DANE. (2006). *COMERCIO EXTERIOR- EXPORTACIONES*. Bogotá.
- DANE. (2021). *Anexo Balanza Comercial Anual*. Bogotá.
- DANE. (2021). *Boletín técnico Índice de producción industrial (IPI) noviembre 2020*. Bogotá D.C: Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
- Davivienda. (12 de Junio de 2019). *Los productos colombianos más beneficiados con los Tratados de Libre Comercio*. Obtenido de [www.misfinanzasparainvertir.com](http://www.misfinanzasparainvertir.com): <https://www.misfinanzasparainvertir.com/los-productos-colombianos-mas-beneficiados-con-los-tratados-de-libre-comercio/>
- Economipedia. (2020). [www.economipedia.com](http://www.economipedia.com). Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/geomarketing.html>


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

- El País . (18 de Marzo de 2018). *El País.com.co*. Obtenido de El País.com.co:  
<https://www.elpais.com.co/economia/estas-son-las-obras-clave-para-el-futuro-de-buenaventura-segun-la-sociedad-portuaria.html>
- El País. (15 de Enero de 2020). *El País.com.co*. Obtenido de El País.com.co:  
<https://www.elpais.com.co/economia/buenaventura-una-ciudad-puerto-de-proyeccion-opinion.html>
- El Tiempo. (26 de Julio de 2020). *EL TIEMPO*. Obtenido de EL TIEMPO:  
<https://www.eltiempo.com/mas-contenido/puerto-de-buenaventura-gran-protagonista-del-comercio-exterior-521954>
- El Tiempo. (26 de Julio de 2020). <https://www.eltiempo.com/>. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/>: <https://www.eltiempo.com/mas-contenido/puerto-de-buenaventura-gran-protagonista-del-comercio-exterior-521954>
- EY Perú Library. (2018). *Pacific Alliance Business and Investment Guide*. Perú: EY Building a better working world.
- Grupo de planificación sectorial . (2011). *Ministerio de transporte* . Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/>:  
[https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos\\_del\\_ministerio/Estadisticas](https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas)
- Grupo de Planificación Sectorial. (2011). *Ministerio de transporte*. Obtenido de Ministerio de transporte:  
[https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos\\_del\\_ministerio/Estadisticas](https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas)
- Grupo de trabajo del PEAP. (2017). *El papel del Valle del Cauca en el Proceso de Integración de la Alianza del Pacífico*. Cali: Universidad Icesi.
- Hernandez Sampieri , R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed.). México: Mc Graw Hill.
- Ibrahimi, K. (2016). A theoretical framework for conceptualizing seaports as institutional and operational clusters. En K. Ibrahimi. Shanghai: ELSEIVER.
- icontainers. (2019). *Los 20 puertos más importantes del mundo*. Obtenido de <https://www.icontainers.com>: <https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>
- Imeridag. (2010). <https://lmeridag.files.wordpress.com/>. Obtenido de <https://lmeridag.files.wordpress.com/>:  
<https://lmeridag.files.wordpress.com/2010/10/comparacion-buques-panamax-vs-post-panama.png>
- Konings, L. S. (2010). *La Conferencia de Bretton Woods. Estados Unidos y el dólar como Centro de la Economía Mundial* . Santiago de Chile: Redalyc.org.
- La Defensoría del Pueblo. (2018). *Informe especial: Economías Ilegales, Actores Armados y Nuevos Escenarios de Riesgo en el Posacuerdo*. Bogotá: USAID COLOMBIA. Obtenido de <https://www.defensoria.gov.co/public/pdf/economiasilegales.pdf>
- La República. (7 de Octubre de 2019). El dragado, entre los problemas que enfrenta actualmente el puerto de Buenaventura. *La República*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/economia/el-dragado-entre-los-problemas-que-enfrenta-actualmente-el-puerto-de-buenaventura-2917457>


	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

- Langen, P. W. (2004). The Performance of Seaport Clusters. En P. W. LANGEN, *The Performance of Seaport Clusters* (pág. 291). Rotterdam.
- Legiscomex. (2017). <https://www.legiscomex.com>. Obtenido de <https://www.legiscomex.com/Documentos/abccomercio-ventaja-comparativa>
- Legiscomex. (2017). <https://www.legiscomex.com/>. Obtenido de <https://www.legiscomex.com/Documentos/abccomercio-ventaja-absoluta>
- Legiscomex. (2021). *Etapas de integración*. Obtenido de [www.legiscomex.com: https://www.legiscomex.com/Documentos/abccomercio-integracion-etapas](https://www.legiscomex.com/Documentos/abccomercio-integracion-etapas)
- Legiscomex.com. (2013). <https://www.legiscomex.com/>. Obtenido de <https://www.legiscomex.com/Documentos/puerto-buenaventura-2013>
- Medeiros, V., & Godoi, L. G. (2019). La competitividad y sus factores determinantes: un análisis sistémico para países en desarrollo. *Revista de la CEPAL*, 8.
- Merino, J. P. (2014). *definición.de*. Obtenido de [definición.de: https://definicion.de/corrupcion/](https://definicion.de/corrupcion/)
- MINCIT. (21 de 04 de 2021). *Perfil de la Alianza del Pacífico*. Obtenido de <https://www.mincit.gov.co/>: <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=da538111-cef8-40a6-89ea-c88cc763470e>
- Mincomercio. (18 de Octubre de 2019). <https://www.mincit.gov.co/>. Obtenido de <https://www.mincit.gov.co/prensa/noticias/comercio/alianza-del-pacifico-ratifica-el-libre-comercio>
- Mincomercio. (2020). <http://www.tlc.gov.co/>. Obtenido de <http://www.tlc.gov.co/preguntas-frecuentes/100-preguntas-de-la-alianza-del-pacifico#:~:text=El%20principal%20objetivo%20de%20la%20Alianza%20del%20Pac%C3%ADfico%20es%20conformar,%2C%20servicios%2C%20capitales%20y%20personas>.
- Ministerio de Relaciones Exteriores . (10 de Junio de 2021). *Canadá*. Obtenido de [www.cancilleria.gov.co](http://www.cancilleria.gov.co/): <https://www.cancilleria.gov.co/en/node/359>
- Ministerio de transporte, Agencia nacional de infraestructura. (2020). *Resolución 315 de 2020*.
- Ministerio de transporte, Agencia Nacional de infraestructura. (2020). *Resolución 315 de 2020*.
- Ministerio de transporte. (21 de Julio de 2020). *Competitividad en el puerto de Buenaventura*. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/>: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/8761/competitividad-en-el-puerto-de-buenaventura/#:~:text=Buenaventura%20es%20considerado%20el%20principal,%20el%2032%25%20del%20total%20nacional>.
- Ministerio de transporte, Agencia nacional de infraestructura. (2020). *Resolución 315 de 2020*.
- Ministerio del Trabajo. (2012). *Plan local de empleo 2011-2015*. Buenaventura (Valle del cauca): Mintrabajo.
- Moreno, L. M. (6 de Agosto de 2018). *Logística*. Obtenido de [Logística: https://revistadelogistica.com/almacenamiento/el-as-bajo-la-manga-en-la-infraestructura-de-buenaventura/](https://revistadelogistica.com/almacenamiento/el-as-bajo-la-manga-en-la-infraestructura-de-buenaventura/)
- Mundomaritimo. (08 de 10 de 2019). *MundoMaritimo*. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/>: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de->



	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

- buenaventura-colombia-calado-de-125-metros-resta-competitividad-frente-a-otros-terminales-de-la-region
- Naciones Unidas CEPAL. (2014). PRESENTACIÓN: LA HORA DE LA INTEGRACIÓN PRODUCTIVA. En CEPAL, *Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas* (pág. 10). Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Naciones Unidas Derechos Humanos. (23 de 04 de 2014). <https://www.hchr.org.co/>. Obtenido de [https://www.hchr.org.co/](https://www.hchr.org.co/index.php/compilacion-de-noticias/56-desc/4834-los-multimillonarios-duenos-del-puerto-de-buenaventura): <https://www.hchr.org.co/index.php/compilacion-de-noticias/56-desc/4834-los-multimillonarios-duenos-del-puerto-de-buenaventura>
- Olave, L. G. (2015). *BUENAVENTURA COMO CIUDAD PUERTO*. Santiago de Cali: Universidad ICESI.
- Peña, Y. (Noviembre de 2011). Base de datos. *Determinar la viabilidad para el desarrollo de puerto Pibote en San Andres de Tumaco - Nariño*. Bogotá, Colombia: Universidad Antonio Nariño.
- Pérez, G. J. (Abril de 2007). *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Obtenido de Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura: <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-91.pdf>
- Pérez, G. J. (2007). *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Banco de la República. Obtenido de <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-91.pdf>
- Pérez, G. J. (2007). *Historia, Geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Banco de la República.
- Pérez, G. J. (2007). *Historia, Geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Banco de la República.
- Petro, A. G. (2014). *La Alianza del Pacífico: una visión prospectiva desde la alta gerencia*. Bogotá D.C: Universidad Militar Nueva Granada.
- Portafolio. (28 de julio de 2018). *Portafolio*. Obtenido de Portafolio: <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/el-90-del-comercio-se-mueve-por-mar-dimar-531996>
- Portafolio. (14 de Septiembre de 2020). Los productos colombianos más apetecidos en Corea del Sur. *Portafolio*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/economia/los-productos-colombianos-mas-apetecidos-en-corea-del-sur-544607>
- Portafolio. (20 de Enero de 2021). Así está la relación comercial entre Colombia y EE.UU. *Portafolio*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/economia/relacion-comercial-entre-colombia-y-estados-unidos-exportaciones-inversiones-tlc-548407>
- ProColombia. (25 de Julio de 2016). *TLC: Procolombia publica cartilla de oportunidades en Corea del Sur*. Obtenido de <https://procolombia.co>: [https://procolombia.co/actualidad-internacional/agroindustria/tlc-procolombia-publica-cartilla-de-oportunidades-en-corea-del-sur?\\_cf\\_chl\\_jschl\\_tk\\_\\_=08fe1b125abfdd5f94db2302f0393dc971ace0ee-1623354662-0-ARZG8dFCXbT7ynKCRv5KstgnrbjHuEaYrSIQihWrh9976fs\\_IJVV](https://procolombia.co/actualidad-internacional/agroindustria/tlc-procolombia-publica-cartilla-de-oportunidades-en-corea-del-sur?_cf_chl_jschl_tk__=08fe1b125abfdd5f94db2302f0393dc971ace0ee-1623354662-0-ARZG8dFCXbT7ynKCRv5KstgnrbjHuEaYrSIQihWrh9976fs_IJVV)
- Prosertek. (23 de Enero de 2018). *Blockchain: el futuro de la logística portuaria y los Smart Ports*. Obtenido de <https://prosertek.com/>: <https://prosertek.com/es/blog/blockchain-logistica->

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

- portuaria/#:~:text=Blockchain%20y%20la%20cadena%20log%C3%ADstica%20En%20la%20actualidad%2C,con%20%C3%A9xito%20en%20puertos%20de%20todo%20el%20mundo.
- Rojas, E. V., Barrientos, L. M., & Aguilar, R. A. (1996). *Importancia del Puerto de Buenaventura para el desarrollo económico de la cuenca del pacífico Colombiano*. Santiago de Cali: Corporación Universitaria Autónoma de Occidente.
- Seaport S.A. (2017). *SEAPORT ships agents*. Obtenido de SEAPORT ships agents: <http://seaportsa.com/es/index.php/puertos/buenaventura#:~:text=El%20puerto%20de%20Buenaventura%20se,de%20la%20Rep%C3%ABlica%20de%20Colombia.&text=Adem%C3%A1s%20de%20ser%20un%20centro,cercanos%20a%20los%20mercados%20Asi%C3%A1ticos>.
- Seaport Ships Agents. (2007). *Puerto de Buenaventura*. Obtenido de <http://seaportsa.com>: <http://seaportsa.com/es/index.php/puertos/buenaventura>
- Searates. (2020). *Puerto de Busan (South Korea)*. Obtenido de <https://www.searates.com>: [https://www.searates.com/es/port/pusan\\_kr.htm](https://www.searates.com/es/port/pusan_kr.htm)
- Searates. (2020). *Puerto de Shanghai (China)*. Obtenido de <https://www.searates.com>: [https://www.searates.com/es/port/shanghai\\_cn.htm](https://www.searates.com/es/port/shanghai_cn.htm)
- Semana. (22 de 05 de 2017). *Semana*. Obtenido de [Semana](https://www.semana.com): <https://www.semana.com/nacion/articulo/buenaventura-cifras-de-pobreza-desempleo-inseguridad/526149>
- SICE. (2020). *Sistema de información sobre Comercio Exterior*. Obtenido de Sistema de información sobre Comercio Exterior: [http://www.sice.oas.org/TPD/Pacific\\_Alliance/Pacific\\_Alliance\\_s.asp#:~:text=La%20Alianza%20del%20Pac%C3%ADfico%20nace,del%20Foro%20del%20Arco%20Pac%C3%ADfico.&text=En%20dicha%20reuni%C3%B3n%2C%20M%C3%A9xico%20recibi%C3%B3,pro%20tempore%20de%20este%20mecan](http://www.sice.oas.org/TPD/Pacific_Alliance/Pacific_Alliance_s.asp#:~:text=La%20Alianza%20del%20Pac%C3%ADfico%20nace,del%20Foro%20del%20Arco%20Pac%C3%ADfico.&text=En%20dicha%20reuni%C3%B3n%2C%20M%C3%A9xico%20recibi%C3%B3,pro%20tempore%20de%20este%20mecan)
- Sistema de Información sobre Comercio Exterior. (2021). *Alianza del Pacífico*. Obtenido de <http://www.sice.oas.org>: [http://www.sice.oas.org/TPD/Pacific\\_Alliance/Pacific\\_Alliance\\_s.asp](http://www.sice.oas.org/TPD/Pacific_Alliance/Pacific_Alliance_s.asp)
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (2020). *Informe de Gestión I Semestre 2020*. Buenaventura: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.
- Structuralia. (13 de Marzo de 2018). <https://blog.structuralia.com/>. Recuperado el 2021, de <https://blog.structuralia.com/>: <https://blog.structuralia.com/que-es-el-hinterland-y-el-foreland-de-un-puerto>
- Superintendencia de Puertos y transporte. (2014). *Informe Consolidado Diciembre 2013 Acumulado : Enero - Diciembre 2013 Movimiento de carga en los puertos marítimos Colombianos*. Bogotá D.C.
- Superintendencia de Puertos y transporte . (2017). *BOLETÍN ESTADÍSTICO TRÁFICO PORTUARIO EN COLOMBIA AÑO 2016*. Bogotá.
- Superintendencia de Puertos y Transporte . (2019). *BOLETÍN ESTADÍSTICO TRÁFICO PORTUARIO EN COLOMBIA 2018*. Bogotá.
- Superintendencia de Puertos y Transporte. (2013). *Informe Consolidado AÑO 2012 Movimiento de carga en los puertos marítimos Colombianos*. Bogotá D.C.

	<b>GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)</b>		<b>Código: IN-IN-001</b> <b>Versión:01</b>
	<b>Proceso:</b> <b>Investigación</b>	<b>Fecha de emisión:</b> <b>22-Nov-2009</b>	<b>Fecha de versión:</b> <b>22-Nov-2009</b>

- Superintendencia de Puertos y Transporte. (2015). *Informe Consolidado Diciembre 2014 Acumulado : Enero - Diciembre 2014 Movimiento de carga en los puertos marítimos Colombianos*. Bogotá D.C.
- Superintendencia de Puertos y Transporte. (2020). *BOLEÍN ESTADÍSTICO TRÁFICO PORTUARIO EN COLOMBIA AÑO 2019*. Bogotá.
- Superintendencia de puertos y transporte. (2016). *MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS PUERTOS MARÍTIMOS COLOMBIANOS Informe Consolidado Diciembre 2015 Acumulado : Enero - Diciembre 2015*. Bogotá.
- Tellez, F. F. (2014). *Beneficios que trae para la economía colombiana la alianza*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Torres, L. Á., Peñuela, D. D., & Suárez, D. G. (2018). *RETOS LOGÍSTICOS DEL NODO PORTUARIO DE BUENAVENTURA*. Bogotá.
- Transporte, S. (2019). *Boletín estadístico, tráfico portuario de Colombia*. Bogotá D.C : Mintransporte.
- World Shipping Council. (2021). *World Shipping Council Partners in Trade*. Obtenido de <https://www.worldshipping.org/>: <https://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
- Yrigoyen, P. D. (2003). *El Geomarketing y la Distribución Comercial*. Madrid: Investigación y Marketing .