

**Estudio sobre la investigación**  
**“Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de**  
**Buenaventura y el port de Barcelona”**

Maria Jose Galindo Caro

Universidad Piloto de Colombia  
Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales  
Programa de Negocios Internacionales  
Octubre 2022

**Estudio sobre la investigación**

**“Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de  
Buenaventura y el port de Barcelona”**

María José Galindo Caro

**Trabajo de grado para optar al título de profesional de Negocios Internacionales**

**Caso de estudio del taller internacional José María Cifuentes Páez**

**“Ampliar miradas – encuentro de culturas en la construcción social del territorio”**

**Tutor**

Samir Medina

Universidad Piloto de Colombia

Facultad de Ciencias Sociales y Empresariales

Programa de Negocios Internacionales

Octubre 2022

## ÍNDICE

1	Propósito.....	4
2	Resumen .....	5
3	Antecedentes (Estado del arte) .....	7
4	Identificación del Contexto .....	15
5	Pregunta problema.....	16
6	Hipótesis .....	17
7	Objetivos.....	17
7.1	Objetivo General .....	17
6.2	Objetivos específicos .....	17
8	Justificación.....	17
9	Marco lógico.....	18
10	Metodología de recolección de información .....	26
11	Referencias .....	27

## ÍNDICE DE GRÁFICAS Y TABLAS

Gráfica 1	Determinantes de la ventaja competitiva nacional.....	7
Gráfica 2	Ranking de Competitividad Mundial 2022.....	9
Gráfica 3	Ranking Mundial de Competitividad Digital IMD.....	20
Tabla 1	Doing Business 2020 .....	21
Tabla 2	Análisis de los involucrados en el proyecto Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el Port de Barcelona .....	22

## 1 Propósito

Por medio de la investigación realizada en este caso de estudio, se buscó recolectar información actualizada en cuanto a la importancia del puerto marítimo de Buenaventura Colombia, para la economía nacional y el comercio internacional, destacando el nivel de competitividad y comparación con el puerto de Barcelona, haciendo uso de una metodología basada en fuentes secundarias e índices globales, como por ejemplo el Reporte Global de Competitividad y el port de Barcelona y haciéndonos preguntas de reflexión como, ¿Por qué invertir en el puerto de buenaventura? o ¿Qué relación podría tener el puerto de Barcelona con el puerto de Buenaventura? Esto con el objetivo de analizar alguna de las principales variables en los puertos mencionados y generar contribuciones que favorezcan a el desarrollo portuario de Buenaventura, a fin de generar conciencia de su importancia económica y social, adicional a ello, la necesidad de intervención tecnológica e informática, búsqueda de inversión directa, en cuanto a infraestructura y apoyo por parte del gobierno colombiano.

## 2 Resumen

La economía de un país significa la oportunidad de crecimiento, sin embargo, implica ingresar a un mundo globalizado y competitivo, por lo que es importante resaltar que “para ser una nación exitosa en el comercio mundial se necesita que sus empresas logren ventaja competitiva, es decir, que ganen participación en el mercado tanto nacional como internacional” (Buendía, 2013) por lo tanto, parte de esa competitividad, desarrollo y crecimiento económico de un país, depende de sus puertos marítimos, siendo el punto de ingreso y salida de mercancías tanto nacional como internacional, considerando “que más del 80% de las mercancías a nivel global se comercializan por vía marítima, puesto que entre los medios de transporte es considerado el más eficiente” (Quintero Ramos, Almanza-Vides, & Pimienta Gómez, 2021)

En este sentido, el presente caso de estudio tiene el objetivo de analizar las ventajas competitivas, encontradas en la investigación **“Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona”** del taller internacional José María Cifuentes Páez de la universidad Piloto de Colombia, en el cual “se analizó la importancia que tiene el desarrollo de las estructuras y las maquinarias para una zona portuaria de primer nivel. Inicialmente, el puerto de Buenaventura se encuentra afectado por diversos factores que se ven directamente reflejados en su baja competitividad, por lo cual se plantean propuestas en temas puntuales para de esta forma lograr generar un crecimiento en las actividades logísticas de la zona.” (Galindo Caro, Romero Marín, Torres Rodríguez, & Orjuela García, 2022) adicional a esto, se identifica la importancia de las mejoras en la tecnología del transporte, la necesidad de inversiones extranjeras en el puerto y compañías navieras multifuncionales, apoyo por parte del gobierno, los modelos de desarrollo sobre una base

sostenible ambiental, social y económico en pro de la mejora portuaria en especial del puerto de Buenaventura, tomando como base de comparación el port de Barcelona, ubicado en España considerando que “las estrategias prioritarias subyacen en modernizar el puerto conforme a las exigencias actuales; así como diversificar y posicionar la tecnología dentro de todas las actividades administrativas y operativas del puerto” (Quintero Ramos, Almanza-Vides, & Pimienta Gómez, 2021).

¿Qué relación podría tener un puerto europeo con uno latinoamericano? ¿Por qué se busca comparar un país desarrollado e industrializado con uno en proceso de desarrollo? Si bien desde la parte geológica se encuentran grandes diferencias en comparación con el puerto de Barcelona, ubicado en España, que impedirían implementar algunas características iguales en el puerto de Buenaventura, ubicado en Colombia. La finalidad es encontrar características similares y acciones que se puedan tomar, partiendo del desarrollo tecnológico e informático, capacitaciones en nuevas acciones en pro de optimizar la eficiencia y eficacia a partir de la crisis que surgió entre los años 2019 y 2021.

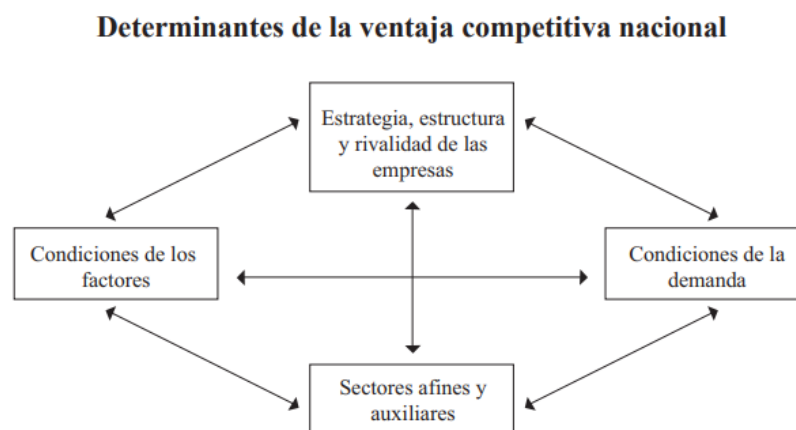
Como sabemos, el mundo entero ha tenido que adaptarse a una transformación económica y social como consecuencia de la pandemia a causa del Covid 19, como consecuencia cada mercado se ha visto obligado a replantear y evolucionar sus formas de trabajo, solventando carencias de materias primas y encarecimiento de importaciones y exportaciones, tiempos de respuesta e información actualizada, adicional de tener en cuenta que en este punto entra en juego la “crisis de contenedores”, causada por el masivo confinamiento social que se aplicó en cada uno de los países del mundo que termino desencadenando represamiento de contenedores con mercancías en diferentes puertos del mundo. (Galindo Caro, Romero Marín, Torres Rodríguez, & Orjuela García, 2022), y el puerto de Buenaventura es

sumamente importante en la región latinoamericana, siendo uno de los puertos con cuyas características geográficas lo hacen fundamental para el ingreso de mercancías que llegan por el océano pacífico.

### 3 Antecedentes (Estado del arte)

La calidad de vida en una población depende mucho de la economía de un país, por lo que se considera la importancia de utilizar eficientemente los recursos con los que cuenta y por lo tanto alcanzar altos niveles de productividad mediante la innovación y constante adaptación a un mundo globalizado. Por este motivo, “mientras los países se vuelven más competitivos transitan de la primera etapa del desarrollo a una segunda etapa, donde la economía es impulsada por la eficiencia, es decir, en esta etapa la competitividad es cada vez más impulsada por la educación superior, la eficiencia y el buen funcionamiento de los mercados de trabajo”, (Buendía, 2013)

**Gráfica 1 Determinantes de la ventaja competitiva nacional**



Fuente: (Buendía, 2013)

De esta manera la competitividad y la comparación resultan ser un punto clave para el análisis de este caso de estudio, ya que basándonos en la evolución de las teorías de la competitividad principalmente en el modelo, *El Diamante de Porter* (Figura 1), se establecen algunas determinantes donde se definen los factores competitivos:

- Condiciones de los factores: Factores especializados necesarios para hacer competitiva a una nación, por ejemplo, creación de infraestructura, innovación, tecnología.
- Condiciones de la demanda: Condiciones de la demanda interior que ayudan a crear la ventaja competitiva.
- Sectores afines: Es la disponibilidad de proveedores nacionales competitivos internacionalmente.
- Estrategia, estructura y rivalidad de las empresas: Son las condiciones nacionales que influyen fuertemente en el modo en que se crean, organizan y gestionan las empresas.

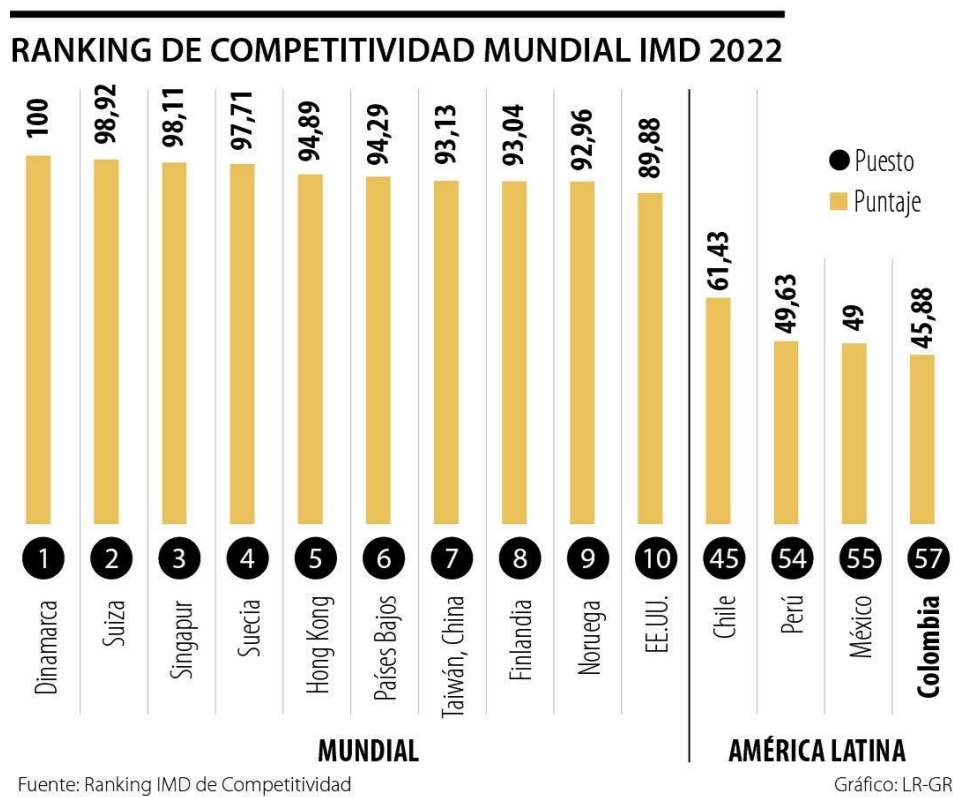
De acuerdo con Edgar Buendía “cada factor forma una parte del diamante y afectan a los ingredientes esenciales para lograr éxito internacional, pero debe de tenerse en cuenta que cada uno de estos factores son dependientes unos de otros, trabajan como un sistema, se relacionan con al menos algún otro componente y se refuerzan” (Buendia, 2013).

Por lo tanto, si bien son factores importantes, que ayudan al crecimiento y la competitividad de una nación manejando su economía interna, en los últimos años debido al gran avance de la globalización, la medición de la competitividad ha tomado fuerza e importancia, por lo que organizaciones como el Foro Económico Mundial publica un



Reporte Global de Competitividad con uno de los fines de identificar las oportunidades de mejora en el desarrollo de cada país utilizando “dos criterios para clasificar a cada país de acuerdo a la etapa del desarrollo en la que se encuentran: 1) PIB per cápita al tipo de cambio del mercado y se utiliza como una aproximación de los salarios, ya que esta última variable no está disponible para todos los países, y 2) la proporción de las exportaciones de bienes minerales en el total de las exportaciones (bienes y servicios)” (Buendia, 2013), si bien este caso de estudio se enfoca en el comercio internacional, es importante resaltar que actualmente, Colombia, se encuentra en el puesto 57 de 63 economías, analizadas en el Ranking de Competitividad 2022, según informo el diario La República.

**Gráfica 2 Ranking de Competitividad Mundial 2022**



Fuente: (Murcia, 2022)

Considerando que “dadas sus condiciones geográficas, Colombia es un país con proyecciones a exportar alimentos y materias primas, por lo que posee ciertos puntos estratégicos para el comercio internacional entre los cuales se encuentra uno de los más que más proyección tiene de Latinoamérica y el océano pacífico; el puerto de Buenaventura (...), lo hace ser de suma importancia para poder mover grandes volúmenes de mercancía y junto con esto generar mejores gestiones logísticas, para hacerle frente a las exigencias del mercado del mañana.” (Galindo Caro, Romero Marín, Torres Rodríguez, & Orjuela García, 2022), Colombia puede mejorar el puesto obtenido en el Ranking de Competitividad 2022, por medio de la infraestructura portuaria, innovación, inversión, tecnología y logística, partiendo de las mejoras en los puertos principales del país, como lo es el puerto de Buenaventura.

Tras las consecuencias generadas por la pandemia del Covid 19, “Entre el año 2020 y 2021, se produjeron interrupciones en la cadena de suministro global, específicamente en la escasez de contenedores, congestión y confinamiento de puertos, lo que trajo consigo retrasos y mayores tiempos de espera, y en consecuencia el traslado de nuevas tarifas y cargos adicionales que resultan en el aumento en el costo de los fletes de contenedores” (González, 2022), por lo que para dar respuesta una vez la situación mundial se empezó a regular, los puertos marítimos a nivel mundial tuvieron que realizar prácticas objetivas que dieran solución en el menor tiempo posible.

De acuerdo con la definición de Naciones Unidas, existe una relación entre globalización y transporte marítimo, ya que se ha sostenido por las mejoras en la tecnología del transporte y las inversiones masivas en infraestructuras, adicional a esto, “El transporte de mercancías es un

requisito para una economía próspera. A medida que la economía en Europa se ha ido tornando cada vez más global, los sistemas de transporte han tenido que alcanzar estándares globales y se ha requerido de un libre flujo de mercancías en la cadena de suministros global” (Salama Benazar , 2016), y de acuerdo al origen del comercio marítimo como se menciona en el trabajo de grado por (Galindo Caro, Romero Marín, Torres Rodríguez, & Orjuela García, 2022), se da al año 2800 A.C donde los pioneros en el transporte marítimo fueron los egipcios, y con el paso del tiempo, la evolución de nueva tecnología que permitiría explorar nuevas tierras y llegar más lejos de lo que previamente podían hacerlo, lo que promovió que se generarán migraciones y movilizaciones hacia aquellas zonas que se descubrieron.

Del mismo modo en la línea de tiempo, años después tras un avance de movilización de mercancías, en el trabajo de investigación *Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona* se cita a (Aguilar Vargas, John Nelson, & Leon Serrano, 2022) quienes mencionan que “en la edad media existió por primera vez los conflictos en el comercio marítimo, lo cual llevó a crear leyes del mar que se fueron captando debido a la problemática, teniendo el nombre de primer derecho marítimo, estas leyes se fueron adaptando y se conocieron con el nombre de leyes de olerón y el libro negro, en el cual estaban involucrados los ingleses en su elaboración. Además, se crearon foros que fueron considerados especiales para lograr así una administración correcta con las leyes del mar”, por lo que desde entonces nacen diferentes tipos de leyes para regularizar el comercio marítimo internacional, donde el desarrollo tecnológico e industrial llevaría a “la evolución de la infraestructura portuaria y llega uno de los inventos más importantes para el comercio marítimo, los contenedores el cual serviría para poder hacer más eficientes los tiempos para cargar y

descargar mercancía de los buques” (Galindo Caro, Romero Marín, Torres Rodríguez, & Orjuela García, 2022).

Tras estas evoluciones y desarrollos tecnológicos en el ámbito del comercio marítimo internacional, llegamos a la globalización del mundo actual, que se encuentra en constante crecimiento por la demanda existente en el mercado global a pesar de las diferentes eventualidades como lo es la llamada crisis de contenedores, consecuencia de la pandemia mundial por el Covid 19, diferentes guerras geopolíticas como la de Rusia con Ucrania.

Por este motivo es importante conocer el comportamiento que han tenido los puertos de Buenaventura en Colombia y el port de Barcelona en España, durante los últimos años y como han llevado a cabo estas diferentes eventualidades, como punto de partida para la toma de decisiones y conclusiones, tomando en consideración que el Port de Barcelona, es uno de los puertos que opera de manera óptima, cumpliendo con demandas de infraestructura, superestructura, equipos adecuados y buenas comunicaciones requeridas por la cadena logística global.

Tal como se indica en la investigación realizada por (Galindo Caro, Romero Marín, Torres Rodríguez, & Orjuela García, 2022), en el caso de Colombia por medio de los puertos marítimos, en el 2021 se movilaron cerca de 168,6 millones de toneladas, con una recuperación del 1,4 % con respecto al 2020 según informó la Superintendencia de Transporte en su informe anual del sector portuario. Con este incremento en la movilización de mercancía se beneficia gran parte del país, dado que “Buenaventura es considerado unos de los principales puertos de comercio exterior para el país, 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 DE COLOMBIA., 2022)

Dicho esto, la globalización hace que los puertos se mantengan en constante actualización y avance, los puertos, como lo menciona (Salama Benazar , 2016) “para operar de manera óptima en la cadena de suministro, deben cumplir con las demandas de infraestructura, superestructura, equipos adecuados y buenas comunicaciones requeridas por la cadena logística global (Martínez de Osés & Velásquez Correa, 2011). Los grandes cambios causados por la globalización están conduciendo a los puertos comerciales a seguir estrategias en el campo de la innovación, permitiéndoles enfrentar presentes y futuros retos en un sector donde la desregularización y la competencia están altamente presentes”

La tendencia portuaria dentro de la globalización, apunta hacia los mega puertos o puertos globales, por este motivo también se genera una competencia dentro del sector portuario que impacta de manera directa al desarrollo y crecimiento económico de un país, y tras las consecuencias por la pandemia del Covid 19, “la diferenciación es un factor clave para asegurar la supervivencia y éxito del negocio y la innovación constituye un posible medio para lograr tal propósito” (Salama Benazar , 2016).

Y aunque el puerto de Buenaventura durante el año 2020 tuvo una participación de 50% de los buques atendidos en la bahía, es decir de 661 motonaves portacontenedores que llegaron a esta zona portuaria, 326 fueron operados por la Sociedad Portuaria de Buenaventura. Igualmente se resalta la inversión en un sistema de operación para el descargue y cargue de contenedores, en 13 grúas pórticos y 36 móviles, y en 1.320 tomas refrigeradas, que logró en los últimos años potencializar la eficiencia del este terminal marítimo, lo que llevo a que en el 2021 el puerto

ocupara el puesto 20 a nivel internacional en el Índice de Rendimiento de Puertos de Contenedores según informo el diario La República (Ruedas, 2022).

Sin embargo, teniendo en cuenta la importancia del puerto de Buenaventura para el comercio internacional, este podría ocupar un mejor puesto, considerando que “el puerto se encuentra en la mejor ventana de oportunidad y necesita de una mirada multidimensional que lo posicione como un nodo de desarrollo socio-portuaria, partiendo desde las problemáticas internas, si bien el puerto de Buenaventura presenta elementos técnicos que lo posicionan como el puerto más relevante y estratégico, tales como espacio de almacenaje de 27.044 metros cuadrados, 9 kilómetros y medio de longitud, calado de 47 pies y 8 grúas modernizadas, que le aportan eficiencia en el descargue de contenedores, esta condición es paradójica ante la dimensión de la tragedia social. (Domínguez, 2022) considerando la corrupción, los altos niveles de pobreza, conflictos armados y cultivos ilícitos de la zona pacífico colombiana, por lo tanto si no se atacan dichas problemáticas internas, por parte del gobierno es difícil entrar en materia a pensar la construcción, evolución y desarrollo un puerto altamente competitivo e innovador como el Port de Barcelona.

“No hay forma de posicionarse como un centro de proyección a nivel portuario si no se efectúa desarrollo de ciencia y tecnología. La Economía Basada en el Conocimiento, EBC, es fundamental para hacer competitivas las regiones y los países” (Domínguez, 2022)

Como señala (Arroyo, Contreras, López López, & Torrenegra, 2022) la infraestructura portuaria del puerto de Buenaventura carece de mucho mejoramiento tanto interno como externo, influyendo en las condiciones y el desarrollo económico del país y la región pacífica, además la

calidad y extensión de la infraestructura impacta significativamente en el crecimiento económico y reduce la desigualdad de ingresos y la pobreza de muchas maneras de un país.

Sin embargo, cabe destacar que hoy en día más allá de avanzar en tecnología, desarrollo o innovación es necesario implementar las sostenibilidad ambiental, por el impacto que genera el transporte marítimo para el medio ambiente en cuanto a la contaminación, es importante resaltar que el uso de las tecnologías limpias, son esenciales al momento de entrar en curso algún proyecto, ya que son aquellas que ayudan a reducir los efectos nocivos, así mismo, subyace el crecimiento a nivel global debido a que la industria marítima está directamente relacionada con el cumplimiento de cada Objetivo de Desarrollo Sostenible, en el caso puntual del objetivo que implica la conservación y uso sostenible de los océanos y recursos marinos, sumando el impacto social que genera para las costas marinas.

#### **4 Identificación del Contexto**

Partiendo de una de las problemáticas generadas por la emergencia de salud mundial COVID 19, la interrupción en la cadena de suministro global, específicamente en la escasez de contenedores, congestión y confinamiento de puertos, que trajo consigo retrasos y mayores tiempos de espera, surge la necesidad de conocer como ha sido el comportamiento y la gestión en cuanto a la transformación económica y social que han tenido los puertos de Barcelona y Buenaventura para identificar diferencias y hallazgos que puedan mejorar la posición competitiva del puerto de Buenaventura en Colombia.

Como se indica en el trabajo de investigación, Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona, Colombia por su

ubicación geográfica es considerada como un territorio “marino-costero”, cuenta con el acceso al océano Atlántico y el océano Pacífico como se evidencia en la figura 2, lo que lo hace ser un país muy interesante en temas comerciales. Además, posee un área continental de más de 1.137.814  $km^2$ , extensión de un poco más de 3.531 km de línea costera, 892.102  $km^2$  de aguas bajo su jurisdicción, y cuenta con fronteras marítimas internacionales con: Ecuador, Costa Rica y Panamá en el Pacífico y en el Caribe con: Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití y República Dominicana.” (Comisión Colombiana del Océano, 2015)

Por lo tanto, como el puerto de Buenaventura es uno de los mas importantes para el comercio internacional y el desarrollo y crecimiento económico del país, se identifican grandes problemáticas internas socio políticas y culturales, de las cuales necesita de intervención del gobierno, inversión, tecnología, concientización económica y ambiental.

Dicho esto, surge una comparación competitiva con el port de Barcelona el cual está ubicado en la ciudad de Barcelona, zona catalana ubicada en la costa mediterránea de España como se puede ver en la figura 5, “es un puerto marítimo, industrial, comercial y pesquero situado a los pies de la montaña de Montjuïc. El Port de Barcelona tiene una historia de 2000 años y una gran importancia comercial contemporánea como uno de los principales puertos de Europa en el Mediterráneo, además de ser el puerto más grande de Cataluña, vinculado con Tarragona. También es el tercer puerto de contenedores de España y el noveno de Europa” (Hisour Arte Cultura Historia , s.f.)

## 5 Pregunta problema

¿Cuál es la importancia que tiene la investigación, *Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona*, y por qué es relevante para este caso de estudio?



## 6 Hipótesis

Partiendo desde la competitividad, Colombia necesita suficientes medios de inversión para convertir el Puerto de Buenaventura como un puerto competitivo, en consecuencia, a las problemáticas internas y externas de la región pacífica, haciendo referencia a tecnología, innovación, desarrollo, corrupción y violencia.

## 7 Objetivos

### 7.1 Objetivo General

Analizar los puntos importantes que se obtuvo en la investigación, *Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona*, para la generación de aportes que busque mejorar la competitividad portuaria en el puerto de Buenaventura desde diferentes involucrados.

### 6.2 Objetivos específicos

- a. Determinar los principales hallazgos encontrados en el trabajo de investigación mencionado.
- b. Explicar la importancia que se obtiene de cada hallazgo encontrado de la investigación mencionada.
- c. Profundizar en la investigación por medio de nuevos datos encontrados hoy en día.

## 8 Justificación

El presente caso de estudio busca analizar las diferencias encontradas entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona para profundizar su importancia y de qué manera se

pueden aplicar buenas prácticas que ayuden a la competitividad, evolución y desarrollo

portuario en Buenaventura, Colombia, tras la transformación y adaptabilidad global que se vio generada en consecuencia de la pandemia del Covid -19.

## 9 Marco lógico

El incremento en la economía y en el volumen de mercancías transportado por vía marítima, han ejercido presión sobre los sistemas portuarios por el constante aumento de los requerimientos con respecto a la infraestructura, superestructura, equipos, eficiencia y organización (Comisión Económica para América Latina y El Caribe, 2014).

Los puertos han tenido que adaptar sus características a la demanda del mercado, tomando en cuenta que la tendencia mundial apunta a buques cada vez más grandes, buscando transportar mayores volúmenes a menores costos, y la eficiencia del transporte ha aumentado debido a las innovaciones y mejoras en los medios e infraestructuras en términos de capacidad y rendimiento.

En el caso del Port de Barcelona se pudo identificar que Barcelona desde sus inicios se ha realizado diferentes fases de remodelación, en pro de edificar, modificar y adaptación a las necesidades del mercado, y siempre ha buscado ser una zona logística referente para los países europeos, de acuerdo con la investigación realizada por (Galindo Caro, Romero Marín, Torres Rodríguez, & Orjuela García, 2022) “el puerto ha elaborado una estrategia de crecimiento basada en el desarrollo del puerto-red, que consiste en crear bases operativas en el hinterland estratégico (península ibérica, el sur de Francia y el resto de Europa), vinculadas al Puerto y conectadas mediante corredores multimodales de transporte que aseguren la conectividad física de la red

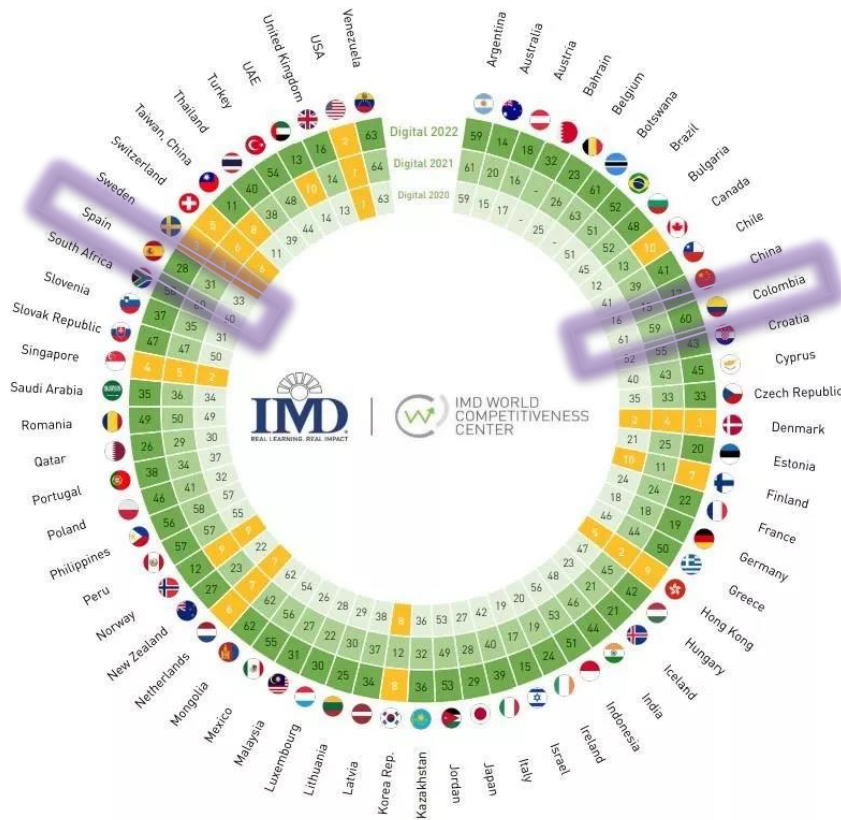
terrestre con los flujos marítimos” adicional a esto, el Port cuenta con diferentes divisiones, ya que es un puerto-ciudad y multimodal, por lo tanto, cuenta con:

- Puerto ciudadano
- Puerto de cruceros o turístico
- Puerto logístico
- Puerto energético
- Puerto comercial

Lo cual es un factor importante que fortalece su posición en diferentes rankings internacionales, por ejemplo, en el Ranking Mundial de Competitividad Digital IMD como se puede ver en la gráfica 2, el cual España ocupa el puesto 28 al año 2022 y Colombia el puesto 60.

Otro indicador que impacta es el índice de facilidad para hacer negocios (Doing Business Index), Tabla 1, ya que en el caso de Colombia para el año 2020 ocupa el puesto 67 en comparación de España, el cual ocupa el puesto 30, esto gracias a su modalidad y gestión de comercio exterior.

**Gráfica 3 Ranking Mundial de Competitividad Digital IMD**



Fuente: (CEOE, 2022)

**Tabla 1 Doing Business 2020**

**TABLE O.1 Ease of doing business ranking**

Rank	Economy	DB score	Rank	Economy	DB score	Rank	Economy	DB score
1	New Zealand	86.8	65	Puerto Rico (U.S.)	70.1	128	Barbados	57.9
2	Singapore	86.2	66	Brunei Darussalam	70.1	129	Ecuador	57.7
3	Hong Kong SAR, China	85.3	67	Colombia	70.1	130	St. Vincent and the Grenadines	57.1
4	Denmark	85.3	68	Oman	70.0	131	Nigeria	56.9
5	Korea, Rep.	84.0	69	Uzbekistan	69.9	132	Niger	56.8
6	United States	84.0	70	Vietnam	69.8	133	Honduras	56.3
7	Georgia	83.7	71	Jamaica	69.7	134	Guyana	55.5
8	United Kingdom	83.5	72	Luxembourg	69.6	135	Belize	55.5
9	Norway	82.6	73	Indonesia	69.6	136	Solomon Islands	55.3
10	Sweden	82.0	74	Costa Rica	69.2	137	Cabo Verde	55.0
11	Lithuania	81.6	75	Jordan	69.0	138	Mozambique	55.0
12	Malaysia	81.5	76	Peru	68.7	139	St. Kitts and Nevis	54.6
13	Mauritius	81.5	77	Qatar	68.7	140	Zimbabwe	54.5
14	Australia	81.2	78	Tunisia	68.7	141	Tanzania	54.5
15	Taiwan, China	80.9	79	Greece	68.4	142	Nicaragua	54.4
16	United Arab Emirates	80.9	80	Kyrgyz Republic	67.8	143	Lebanon	54.3
17	North Macedonia	80.7	81	Mongolia	67.8	144	Cambodia	53.8
18	Estonia	80.6	82	Albania	67.7	145	Palau	53.7
19	Latvia	80.3	83	Kuwait	67.4	146	Grenada	53.4
20	Finland	80.2	84	South Africa	67.0	147	Maldives	53.3
21	Thailand	80.1	85	Zambia	66.9	148	Mali	52.9
22	Germany	79.7	86	Panama	66.6	149	Benin	52.4
23	Canada	79.6	87	Botswana	66.2	150	Bolivia	51.7
24	Ireland	79.6	88	Malta	66.1	151	Burkina Faso	51.4
25	Kazakhstan	79.6	89	Bhutan	66.0	152	Mauritania	51.1
26	Iceland	79.0	90	Bosnia and Herzegovina	65.4	153	Marshall Islands	50.9
27	Austria	78.7	91	El Salvador	65.3	154	Lao PDR	50.8
28	Russian Federation	78.2	92	San Marino	64.2	155	Gambia, The	50.3
29	Japan	78.0	93	St. Lucia	63.7	156	Guinea	49.4
30	Spain	77.9	94	Nepal	63.2	157	Algeria	48.6
31	China	77.9	95	Philippines	62.8	158	Micronesia, Fed. Sts.	48.1
32	France	76.8	96	Guatemala	62.6	159	Ethiopia	48.0

Fuente: (Group, 2020)

En comparación con el puerto de Buenaventura, el puerto necesita de infraestructura de puertos, la logística, la producción de bienes intermedios a agregación de valor sobre productos, optimización de infraestructura turística que diversifique el puerto a nodo de atracción de cruceros. El desarrollo del estudio de idiomas debería ser un agente singular de todo puerto y del Pacífico, posicionando el interés por el mandarín, cantonés, coreano, japonés y ruso, además del inglés adicional a eso, la innovación mas el desarrollo, basada en la cuarta revolución industrial, como una propuesta de desarrollo regional a mediano y largo plazo, tal como menciona Jhosman

Gerliud Barbosa Domínguez en su artículo El puerto de Buenaventura en la reconfiguración de la cadena global de valor postpandémica.

Dicho esto, se resalta el análisis de involucrados del trabajo de grado Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el Port de Barcelona, en el cual se destacan los grupos que principalmente impactan en el ámbito económico, social, logístico, académico, turístico, y ambiental.

**Tabla 2      Análisis de los involucrados en el proyecto Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el Port de Barcelona**

*Análisis de los Involucrados en el Proyecto*

GRUPOS	INTERESES
Trabajadores del puerto	En los puertos se benefician muchas personas del empleo que se genera, detrás de la intensa actividad portuaria diaria existe todo un gran equipo de profesionales que contribuyen al correcto funcionamiento de las actividades a desarrollar, facilitando desde el atraque y escape de las naves hasta la seguridad de la tripulación y la mercancía.
Comunidad de Buenaventura	La comunidad de Buenaventura se encuentra actualmente en abandono por parte del estado colombiano, pues se ve diariamente sometida al narcotráfico, la extorsión, la violencia, la falta de servicios públicos, la falta de educación de calidad y

de oportunidades laborales, que al final convergen en un mismo punto: la pobreza.

#### Sociedad colombiana

La sociedad colombiana se beneficiaría de la mejora en sus puertos, ya que a su vez da lugar a una mejora en la zona para la actividad social y económica de los habitantes y su entorno, donde pueden surgir nuevas economías como la industria turística, ya que los puertos son un motor de la actividad económica como un entorno para las acciones culturales o de ocio de sus. Eso sí, es un reto para los puertos urbanos encontrar el equilibrio entre unos y otros usos.

#### Estado colombiano

El estado es uno de los principales involucrados, ya que de ellos depende la inversión a realizar y la directa toma de decisiones. Sin embargo, el gobierno es beneficiado con estos avances, pues se abren las puertas a la negociación internacional en virtud de la estabilidad en las preferencias arancelarias, junto con otras medidas de carácter económico, que pueden contribuir a la generación de empleo y al incremento de la inversión extranjera directa.

#### Comerciantes locales y extranjeros

Los comerciantes se ven interesados en la mejora del puerto de Buenaventura, ya que al poseer una mejor infraestructura se accede a más variedad de productos y mejores precios. Además, se incrementará la diversificación de la oferta exportadora y de los mercados de exportación.

#### Sociedad de intermediación aduanera

Las sociedades de intermediación aduanera tendrán un crecimiento en sus solicitudes de apoyo por parte de las empresas que

deseen importar o exportar materias primas o productos fuertes de la economía colombiana.

Empresas de infraestructura portuaria

Al existir la necesidad de innovación en infraestructura portuaria, las empresas del gremio de la construcción enfocadas en este aspecto se verán favorecidas a causa de una sana competencia en las licitaciones que se propongan. Pues esto conlleva a que se busque la manera más eficiente y sostenible de desarrollar las soluciones propuestas para el mejoramiento del puerto de Buenaventura.

Inversionistas

Los inversionistas privados de gran músculo financiero se ven beneficiados al intervenir económicamente a este proyecto, ya que directamente influenciaron en el mercado y podrían garantizar la prestación de servicios en mejores condiciones de calidad y de coste de sus propias empresas. Sin contar con la inversión que puede verse realizada a causa del mejoramiento de la ciudad de Buenaventura, que podría traer proyectos de turismo, vivienda, entre otros.

Zonas de actividad logística

Las ZAL se verán interesadas y mejoraran la eficiencia logística de empresas que se especialicen al transporte de mercancía, y empresas que tienen grandes volúmenes de producción o comercialización. Además, en la logística marítima se cuenta con dos puntos operativos que son piezas fundamentales para el traslado correcto de las mercancías de un lugar a otro. Estos son los puertos y las ZAL.



## Plataforma logística

Las plataformas logísticas juegan un papel determinante en la evolución de los puertos, ya que son zonas delimitada que ejercen todas las actividades concernientes a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para transportes internacionales como nacionales. Por lo que su mejoramiento debe ir a la par de la evolución del puerto.

---

Fuente: (Galindo Caro, Romero Marín, Torres Rodríguez, & Orjuela García, 2022)

Del cual se puede concluir que la importancia que tiene la investigación, *Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona*, y el reconocer porque es relevante para este caso de estudio, parte del siguiente análisis:

En cuanto a los trabajadores del puerto y la comunidad de Buenaventura se beneficia en gran medida la calidad de vida de las personas partiendo de la intervención del Estado, en el control del narcotráfico y el contrabando, esto afecta de manera directa la población de Buenaventura y por ende la actividad diaria del puerto, en cuanto a retrasos, corrupción y violencia.

En cuanto a los comerciantes, las empresas de infraestructura portuaria, los inversionistas, generan un alto grado de preocupación, ya que al ser ciudad estigmatizada por la violencia, corrupción, pobreza y exclusión social, es una mejora de la cual se debe, por eso, surge la necesidad de la intervención del Estado colombiano el cual también se beneficia de manera directa por el desarrollo económico, la atracción de inversión extranjera, sin embargo, depende de la creación de políticas de mejoramiento tanto a nivel social, económico, y ambiental.

Partiendo de la geoestrategia del puerto de Buenaventura, tiene la posibilidad de convertirse en un puerto altamente competitivo y multifactorial desde la logística, la tecnología, el desarrollo informativo, hasta lo social a nivel mundial en pro del desarrollo para el país. En pro de mejorar esas oportunidades, las ZAL y las plataformas logísticas mejoran la calidad de trabajo buscando optimizar los tiempos de respuesta, la eficiencia y la eficacia del puerto, por lo que busca evolucionar en cuanto a la producción, la productividad, el transporte tanto interno como externo, adicional a esto se genera un impacto académico, generando mayor especialización del trabajo y educación en cuanto a nuevos conocimientos e implementación de innovación, desarrollo , implementando una economía basada en el conocimiento, sin dejar atrás el impacto ambiental, dada la relevancia e importancia que tiene hoy en día para la evolución aportando a los objetivos sostenibles como se mencionó anteriormente, resaltando la diversidad de fauna y flora que se encuentra en la región.

## **10 Metodología de recolección de información**

Para el análisis de este caso de estudio, se tomó información basados en fuentes secundarias, principalmente de la investigación “Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona” realizada en el taller internacional José María Cifuentes Páez “Ampliar miradas – encuentro de culturas en la construcción social del territorio” en la mesa de trabajo Panorama económico post covid.

De igual manera se hizo uso de fuentes investigativas como tesis de doctorados, o artículos de revistas e informes anuales por el Banco Mundial, entre otros.

## 11 Referencias

- Aguilar Vargas, D. A., John Nelson, R. A., & Leon Serrano, L. A. (2022). Análisis de la escasez de contenedores en el transporte marítimo a nivel mundial. *Revista científica Dominio de las ciencias*, 1049.
- Arroyo, Y., Contreras, B. E., López López, E. F., & Torrenegra, L. (2022). *INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD EN EL PUERTO DE BUENAVENTURA: RETOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE*. Obtenido de Reposorio Universidad Simon Bolivar: <http://bonga.unisimon.edu.co/handle/20.500.12442/10731>
- Buendia, E. A. (2013). El papel de la Ventaja Competitiva en el desarrollo económico de los países. *Revista Análisis Económico Universidad Autónoma Metropolitana*, 55-78.
- CEOE. (30 de 09 de 2022). *CEOE Empresas Españolas*. Obtenido de Ranking Mundial de Competitividad Digital IMD: España sube tres puestos y recupera su posición prepandemia: <https://www.ceoe.es/es/ceoe-news/tecnologia/ranking-mundial-de-competitividad-digital-imd-espana-sube-tres-puestos-y#:~:text=En%20el%20caso%20de%20Espa%C3%B1a,posiciones%20con%20respecto%20a%202021>.
- Comisión Colombiana del Océano. (2015). *Comisión Colombiana del Océano*. Obtenido de <https://cco.gov.co/v-sesion-2015-de-la-comision-colombiana-del-oceano.html>
- Domínguez, J. G. (09 de 09 de 2022). *El puerto de Buenaventura en la reconfiguración de la cadena global de valor postpandémica*. Obtenido de Sociedad & Economía : [https://sociedadyeconomia.univalle.edu.co/index.php/sociedad\\_y\\_economia/articloe/view/11456/15225](https://sociedadyeconomia.univalle.edu.co/index.php/sociedad_y_economia/articloe/view/11456/15225)
- Galindo Caro, M. J., Romero Marín, D. A., Torres Rodríguez, R., & Orjuela García, N. M. (2022). *Comparación de la infraestructura y la logística existente entre el puerto de Buenaventura y el port de Barcelona*. Bogota: Universidad Piloto de Colombia.
- González, A. S. (27 de 06 de 2022). *Análisis de sostenibilidad de rutas marítimas comerciales: caso de estudio de las rutas entre el Norte de Asia y la Costa Este de los Estados Unidos de América*. Obtenido de Escuela de Caminos: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/374684/TFM-250MEAMB14-An%C3%A1lisis%20de%20sostenibilidad%20de%20rutas%20mar%C3%ADtimas%20entre%20el%20Norte%20de%20Asia%20y%20la%20Costa%20Este%20de%20los%20Estados%20Unidos%20de%20Am%C3%A9rica>

20comerciales%20caso%20de%20estudio%20de%20las%20rutas%20entre%20el  
%20Norte%20de%20Asia%20y%20la%20Costa%20Este%20de%20

Group, W. B. (2020). *Doing Business 2020*. H Street NW, Washington, DC: World Bank Group

Hisour Arte Cultura Historia . (s.f.). Obtenido de <https://www.hisour.com/es/port-of-barcelona-spain-59053/>

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. (2022). Obtenido de TRÁFICO PORTUARIO EN COLOMBIA:

[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Febrero/Puertos\\_10/BOL-ETIN-TRAFICO-PORTUARIO-ANO2021.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Febrero/Puertos_10/BOL-ETIN-TRAFICO-PORTUARIO-ANO2021.pdf)

Murcia, J. D. (15 de 06 de 2022). Colombia se ubicó 57 de 63 economías analizadas en el Ranking de Competitividad 2022. *La Republica* .

Quintero Ramos, M., Almanza-Vides, K., & Pimienta Gómez, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales*, 250 - 271.

Ruedas, C. E. (16 de 06 de 2022). Zona Portuaria de Buenaventura entró al top 20 de las más eficientes a nivel mundial. *La Republica*.

Salama Benazar , R. (2016). *ELABORACIÓN DE UN MODELO ANALÍTICO QUE PERMITA RELACIONAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO LA GLOBALIZACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO.CASOS DE ESTUDIO: VENEZUELA, COLOMBIA, PERÚ Y BRASIL*.

Barcelona: UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA.

Styles, L. (02 de 02 de 2015). *Evaluación de la Capacidad Logística*.