

Factores internos que afectan la competitividad internacional del puerto de Buenaventura, Colombia*

Internal factors affecting the international competitiveness of the port of Buenaventura, Colombia

Fatores internos que afetam a competitividade internacional do porto de Buenaventura, Colombia

José Luis Montaña-Hurtado

Master Business Administration, Especialista en Pedagogía para el Desarrollo del Aprendizaje Autónomo. Director Regional Zona Centro Sur - Nodo CEAD –Universidad Nacional Abierta y a Distancia, Palmira - Colombia
jose.montano@unad.edu.co <https://orcid.org/0000-0002-8042-1897>

Libia Esperanza Nieto-Gómez

Especialista en Recursos Hidráulicos e Ingeniería Agrícola. Universidad Nacional de Colombia – sede Bogotá. Docente Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD, Bogotá – Colombia. ID:
libia.nieto@unad.edu.co <https://orcid.org/0000-0002-5042-7841>

Fecha de recepción: Octubre 24 de 2017

Fecha de aceptación: Diciembre 15 de 2017

Resumen

La competitividad como condición, ha obligado a las organizaciones a ser no sólo más productivas, sino más consecuentes y más comprometidas con las exigencias del mercado. De hecho, en tiempos de globalización, cada economía de mercado tiene como premisa, adaptarse localmente para competir internacionalmente, y así aprovechar las oportunidades que los ámbitos de mercado ofrecen. Cada puerto marítimo en particular, debe identificar el nivel de afectación que puedan tener ciertos factores internos en su legítimo propósito de lograr los más altos niveles de competitividad; así surgen interrogantes como: ¿La infraestructura física actual es lo suficientemente moderna?, ¿Posee el puerto el personal calificado más idóneo para este tipo de negociaciones? ¿Hace un buen uso de las TICs asociadas a este tipo de comercio internacional? ¿Se encuentra alineada la academia a las necesidades laborales requeridas? En esta investigación se realizó un proceso indagatorio,

*Cómo citar: Montaña-Hurtado, J.L., Nieto-Gómez L.E. (2018). Factores internos que afectan la competitividad internacional del puerto de Buenaventura, Colombia. Revista Libre Empresa, 15(1), 103-118 <https://doi.org/10.18041/1657-2815/libreempresa.29.005>
Este es un artículo Open Access bajo la licencia BY-NC-SA <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

precisando estos factores críticos, con el fin de advertir su impacto en la gestión comercial internacional. Se encontró que el puerto de Buenaventura tiene la posibilidad de convertirse en polo de desarrollo de gran beneficio para Colombia, el logro de la competitividad para este puerto es multifactorial, con factores que van desde lo estrictamente logístico hasta lo social.

Palabras clave

Competitividad, factores incidentales, globalización, economía de mercado.

Abstract

The competitiveness as condition, has forced the organizations to be not only more productive, but more consistent and more compromised with the requirements of the market. In fact, in globalization times, every market economy has like premise, to adapt itself locally to compete internationally, and this way to make use of the opportunities that the market ambiances offer. Each seaport in particular must identify the level of impact that certain internal factors may have on their legitimate purpose of achieving the highest levels of competitiveness; This raises questions such as: is the current physical infrastructure modern enough?, does the port have the most suitable qualified staff for this type of negotiations? Do you make good use of ICTs associated with this type of international trade? Is the academy aligned to the required labor needs? In this research, an investigative process was carried out, specifying these critical factors, in order to warn of its impact on international commercial management. It was found that the port of Buenaventura, has the possibility of becoming a development pole of great benefit for Colombia, the achievement of the competitiveness for this port is multifactorial, with factors ranging from the strictly logistical to the social.

Keywords

Competitiveness, incidental factors, globalization, market economy.

Resumo

A competitividade como condição obrigou as organizações a serem não apenas mais produtivas, mas mais consistentes e mais comprometidas com as demandas do mercado. De fato, em tempos de globalização, cada economia de mercado tem como premissa, adaptar-se localmente para competir internacionalmente e, assim, aproveitar as oportunidades que as áreas de mercado oferecem. Cada porto, em particular, deve identificar o nível de afetação que certos fatores internos podem ter em seu propósito legítimo de alcançar os mais altos níveis de competitividade; Assim, surgem questões como: A infraestrutura física atual é suficientemente moderna? O porto possui o pessoal qualificado mais qualificado para esse tipo de negociação? Você faz bom uso das TICs associadas a esse tipo de comércio internacional? A academia está alinhada às necessidades de trabalho necessárias? Nesta investigação, foi realizado um processo investigativo, especificando esses fatores críticos, a fim de perceber seu impacto na gestão comercial internacional. Verificou-se que o porto de Buenaventura, tem o potencial para se tornar um pólo de desenvolvimento de grande benefício para a Colômbia, alcançar a competitividade para esta porta é multifatorial, com fatores que vão desde a logística para estritamente social.

Palavras-chave

Competitividade, fatores incidentais, globalização, economia de mercado.

1. Introducción

El tema objeto de estudio del presente artículo relaciona aquellos factores de carácter interno que obstaculizan la obtención de instancias definitivas de competitividad internacional, a las que aspira toda nación, en su legítimo propósito de interactuar comercialmente en forma eficiente, deseable y sostenible. Se presenta inicialmente un marco conceptual de la temática y algunos referentes teóricos; se continúa con la revisión de estadísticas y la determinación de las causales y condicionantes de la baja competitividad del puerto de Buenaventura, Colombia, por medio de un focus group de personal experto en temas de comercio internacional; y finalmente, previa discusión de resultados, se socializan los proyectos y programas más pertinentes sobre el mejoramiento de los niveles de competitividad de este puerto.

El puerto de Buenaventura, desde la puesta en vigor del TLC con Estados Unidos en el 2011, ha sido una de las grandes prioridades del gobierno colombiano, pues esta ciudad, por su posición geoestratégica se considera la puerta de entrada a las economías más dinámicas del mundo, situadas en Asia y el Pacífico, aparte obviamente del mercado estadounidense. En consonancia con las exigencias de un mercado totalmente globalizado, donde las oportunidades ya no se vislumbran sino que se convirtieron de hecho en negocios tangibles, es imperioso para Buenaventura en su legítima postulación como el puerto marítimo colombiano más importante sobre el Pacífico, mejorar el nivel de competitividad en todas sus instancias (Murgueitio y González-Cabo, 2015). El asunto es irreversible, porque el TLC ya está en marcha y, adicionalmente, el impacto mediático de la consecución de la paz en Colombia, puede generar un buen ambiente inversionista, que es necesario aprovechar. Se requiere, por tanto, pensar en los escenarios a futuro (Cruz-Aguilar y Medina-Vásquez, 2015).

El objetivo esencial de esta investigación fue identificar los factores incidentales de la no competitividad actual del puerto de Buenaventura, con la intención de aportar claridad y conocimiento en un tema que es de sumo interés no solo para el puerto mismo, sino para los colombianos, que requieren que este puerto se transforme en un polo ilimitado de comercio internacional. Las preguntas orientadoras de la presente investigación fueron: ¿Cómo ha sido el comportamiento de Buenaventura en su gestión internacional como puerto marítimo comercial en los últimos años? ¿Qué factores internos han incidido negativamente en la obtención de altos niveles de competitividad internacional? ¿Qué proyectos han surgido como respuesta a la mitigación de estos factores de no competitividad?

2. Referentes teóricos

Velandia, Segura y Fierro (2013), llevaron a cabo una investigación académica para examinar el estado actual de los puertos y las ventajas competitivas de los mismos que permitirían avanzar hacia una economía más sólida. Estos autores hallaron que las diversas dificultades que afrontan los puertos, hoy en día, se basan en su gran mayoría en la infraestructura con la que cuentan, lo que reduce de manera significativa el ingreso de navieras de gran

tamaño limitando las oportunidades de negocio y el crecimiento. Concluyeron que para que los puertos colombianos pudieran alcanzar un nivel de productividad alto requerirían de inversión, tecnología, políticas de mejoramiento continuo y concientización de su importancia no solo a nivel económico, sino ambiental y social. A lo que se suma la importancia de los sistemas de gestión de calidad (Fonseca, Muñoz y Cleves, 2011).

Por otra parte, Quemba Cuadros (2013), en un ensayo galardonado en la Semana del Comercio Internacional, concluye que Colombia ha venido perdiendo competitividad porque sólo se ha enfocado en un sector de la economía, el minero energético, por esta razón han surgido efectos como la desindustrialización. Los principales rankings internacionales de competitividad demuestran que Colombia está estancada hace tres años, siendo las principales limitaciones, para ser más competitiva internacionalmente: la inadecuada infraestructura, la debilidad de las instituciones que se refleja en los crímenes organizados y la expansión de la violencia; la burocracia gubernamental, el acceso al financiamiento y su poca innovación tecnológica. Esto coincide con lo expresado por Álvarez-Hernández *et al.* (2016), quienes sostienen que las empresas, en su búsqueda por crear y mantener ventajas competitivas, requieren de relaciones con clientes y proveedores mucho más serias, profundas y cooperativas.

En un artículo publicado en el periódico El País de Cali (2015) se evidencia que en Colombia los costos logísticos sobre el valor de ventas de las empresas representan el 19%, mientras que el promedio en países de la OECD es de 6%. Colombia todavía tiene un muy bajo índice de desempeño logístico, según ANIF. De acuerdo con ANALDEX, mover un contenedor en Colombia vale US\$1000 más que en otros países de la región. El Índice de desempeño logístico del Banco Mundial que refleja las percepciones de la logística de un país, basadas en la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio, entre otras, muestra que Colombia desde el 2010 ha sufrido una baja importante. En una calificación de 1 a 5, en el 2010 Colombia tenía un puntaje de 2.77 y en 2014 cayó a 2.54.

En un informe especial publicado en la Cámara de Comercio de Cali (2015), se concluyó que los principales retos que enfrenta la Zona Portuaria de Buenaventura están relacionados con la modernización de su infraestructura tecnológica, la eficiencia operativa, la infraestructura vial y la calidad en servicios de energía eléctrica e internet. La modernización de la infraestructura portuaria y la integración con industrias conexas a las zonas portuarias son una constante en los puertos más importantes de Latinoamérica. Finaliza este informe, manifestando que el puerto de Buenaventura tiene la oportunidad de incrementar su eficiencia operativa y financiera en la medida en que materialice sus inversiones y alcance dicha integración. En Montoya y Montaña (2010) también se encuentra la importancia de la modernización del puerto en relación con el desarrollo del comercio electrónico.

En el reporte de Competitividad de agosto de 2016, la Comisión Regional de Competitividad del Valle del Cauca halló que en las principales mediciones internacionales sobre competitividad y eficiencia logística, Colombia registra un desempeño significativamente menor al de los países OECD, por debajo del promedio de América Latina y, también de

los demás miembros de la Alianza del Pacífico. Bedoya-Dorado (2015) considera, además, que esto se relaciona con la gestión de personal, el uso de las TIC, y la innovación en la gestión del conocimiento y en la eficiencia de las organizaciones del tercer sector, de gran importancia en los países en vía de desarrollo, debido a que atienden necesidades sociales y económicas en las que los Estados son ineficaces.

En tal sentido, el Gobierno Nacional se encuentra adelantando acciones que permitan mejorar las condiciones en las que se ejecutan las actividades de operación logística del país, dentro de las cuales se hallan la modernización de la infraestructura, la consolidación de corredores logísticos con alto nivel de servicio, el desarrollo de infraestructura multimodal e intermodal y equipamiento, el fortalecimiento de las relaciones institucionales y la promoción de investigación y capacitación en la cadena logística.

El Foro Económico Mundial FEM, publicó el reporte global de competitividad 2015-2016 (DNP, 2016) que analiza 140 economías. El FEM revisa bajo este indicador un total de 16 factores específicos en lo que refiere a la facilidad para hacer negocios; Colombia se encuentra en un nivel positivo en reglamentos en moneda extranjera, inflación, salud pública e inestabilidad gubernamental; sin embargo, presenta varios factores críticos que contribuyen en gran medida al indicador de competitividad entre los cuales se destacan la corrupción, oferta de infraestructura, burocracia y regulación tributaria.

En un artículo publicado por HSBnoticias.com (2015) titulado “Colombia, en franca desventaja en el TLC con EE.UU”, el abogado Diego Aldana Carrillo enfatiza que “dichas desventajas consisten, básicamente, en que por el adelanto tecnológico de los Estados Unidos, además de su fuerte influencia política, Colombia firmó un tratado en cierta medida desventajoso, porque no contamos con las herramientas suficientes para competir en términos comerciales con la potencia norteamericana; dice el estudio. El analista a su vez sostiene que... “el desarrollo tecnológico es quizás el punto más ventajoso para el coloso del Norte, pues Colombia no cuenta con la infraestructura industrial suficiente para competir con los productos originados allá”.

Según el Banco Mundial, el volumen de carga movilizado en el mundo en operaciones portuarias y transferencia de contenedores entre buques y tierra, fue 651,1 millones de TEUS1 en 2013, 5,6% superior frente a 2012. La Figura 1, muestra los valores puntuales de movimiento de contenedores en millones de TEUS en el Pacífico. Se puede apreciar el rezago de Buenaventura, respecto a la mayoría de los otros puertos de similar capacidad.

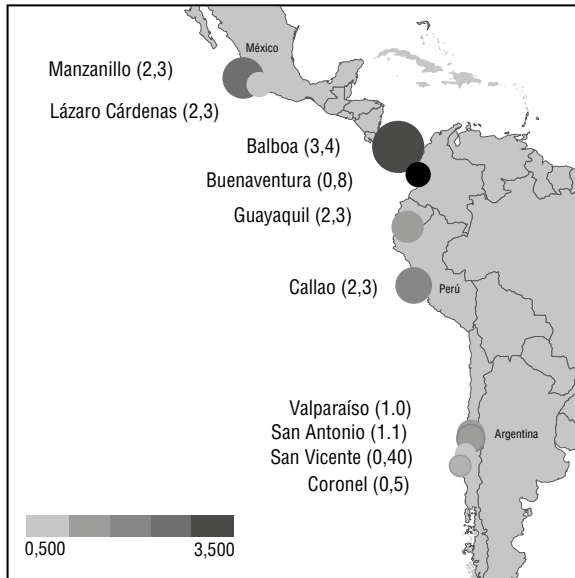
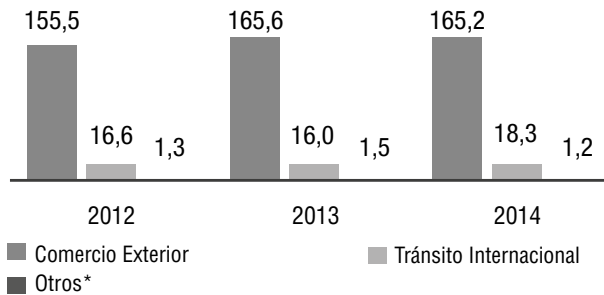


Figura 1. Principales puertos del Pacífico latinoamericano según movimiento de contenedores (millones TEUS) -2014

Fuente: CEPAL; modificado por Cámara de Comercio de Cali (2015)

Según la Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia (Cámara de Comercio de Cali, 2015), el volumen del tráfico portuario en el país fue de 184,8 millones t en 2014; 0,9% superior frente a 2013. De este tráfico, 89,4% correspondió a actividades de comercio exterior y 10,6% restante a transporte fluvial, cabotaje, tránsito internacional, carga transitoria y trasbordo (Figura 2).



*Cabotaje, carga transitoria, trasbordo y fluvial

Figura 2. Tráfico portuario en Colombia (millones t) 2012-2014

Fuente: Cámara de Comercio de Cali (2015)

En el ítem comercio exterior se presentó un estancamiento entre los años 2013 y 2014, y un volumen con incrementos poco significativos de tránsito internacional. En los primeros

cinco meses de 2015, los principales destinos de las exportaciones desde la aduana de Buenaventura fueron EE.UU., Perú y Chile, destacándose los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico (Figura 3).

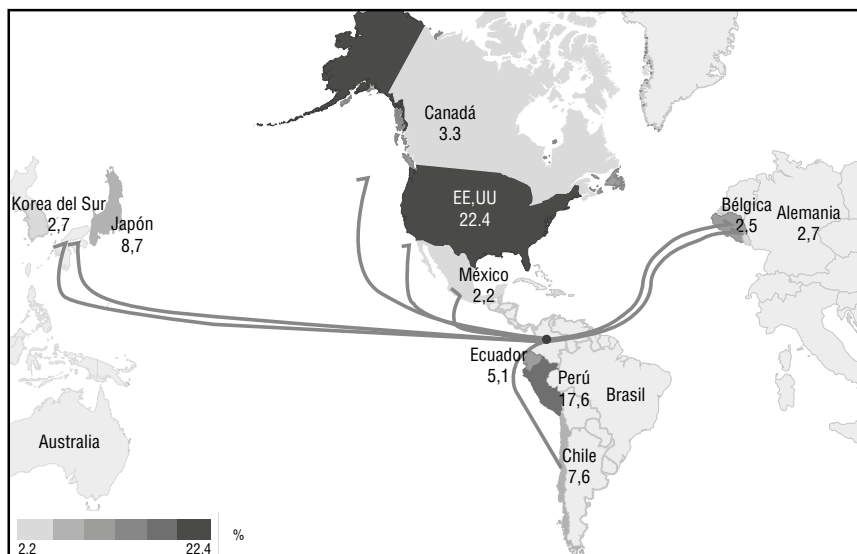


Figura 3. Principales destinos de las exportaciones de la aduana de Buenaventura (millones USD) Enero-mayo 2015

Fuente: DANE; modificado por Cámara de Comercio de Cali (2015)

El Índice de Calidad de Infraestructura Portuaria del Banco Mundial (Figura 4) mide el desarrollo y la eficiencia de los países en aspectos portuarios en una escala de 1 a 7 (donde 1 representa infraestructura poco desarrollada y 7 infraestructura eficiente). Nótese que la infraestructura apenas supera el 50% de lo ideal, lo que en instancias de negociaciones robustas de carácter internacional, es insuficiente.

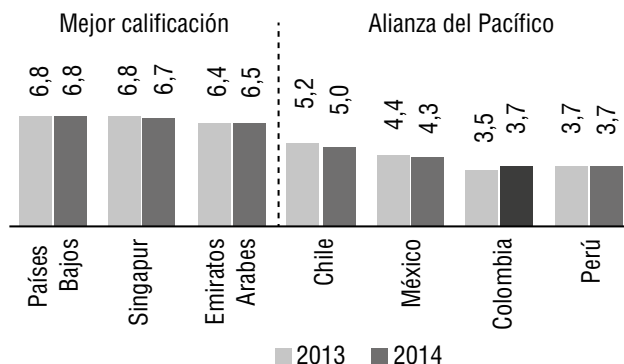


Figura 4. Índice de calidad de infraestructura portuaria 2013-2014

Fuente: Banco Mundial modificado por Cámara de Comercio de Cali (2015)

El Índice *Doing Business*, en su pilar de comercio transfronterizo registra el tiempo y el costo que implica importar o exportar mercancía de un país a otro. En este indicador, la duración de los procesos de exportación en Colombia fue de 14 días en 2014 (Tabla 1). Aunque el país se ubicó por debajo del promedio de la región -16,8 días-, sin embargo, ocupa el sexto lugar en Latinoamérica, siendo superado por Chile, México y Perú.

Tabla 1.

Comercio transfronterizo en Latinoamérica y el Caribe - 2015

País	Duración proceso (días)		Costo (miles USD/ contenedor)		Raking <i>Doing Business</i> (1-189)
	Impo	Expo	Impo	Expo	
Panamá	9	10	1,0	0,7	9
Chile	17	15	0,9	0,9	40
México	11	11	1,8	1,5	44
Costa Rica	14	14	1,1	1,0	47
Perú	17	12	1,0	0,9	55
Colombia	13	14	2,5	2,4	93
Ecuador	24	19	1,5	1,5	114
LATAM y Caribe	18,7	16,8	1,7	1,3	

Fuente: *Doing Business* modificado por Cámara de Comercio de Cali (2015)

Colombia ocupa un lugar intermedio a nivel mundial porque la duración del proceso es muy extensa, y porque sus costos en unidades monetarias son elevados. Es una situación que se puede revertir. En este sentido, el país tiene la posibilidad de reducir los costos de las operaciones de comercio exterior y mejorar su competitividad frente a otros países de la región, en la medida en que fortalezca las operaciones y la infraestructura del puerto de Buenaventura.

3. Metodología

El protocolo para la realización del *focus group* tomó como punto de partida la escogencia de los participantes, para ello se tuvieron como criterios de selección, el conocimiento del tema objeto de estudio y la experiencia en este tipo de negociaciones internacionales. Cumplidos los efectos de este requerimiento, se contactaron seis (6) personas para desarrollar esta técnica cualitativa de carácter grupal; un ingeniero industrial, un microempresario, un funcionario de la Cámara de Comercio relacionado con el fomento exportador, dos docentes de la asignatura mercadeo y negocios internacionales, y un estudiante del programa de comercio exterior. Se diseñó la guía respectiva con las preguntas pertinentes y se procedió a desarrollar el tema; finalmente, previa discusión de resultados, se elaboró con la ayuda

estos expertos un diagrama causa-efecto, para establecer en forma consensuada las causas principales y factores relacionados con la baja competitividad del puerto de Buenaventura, Colombia.

4. Resultados

Una vez aplicada la metodología del *focus group* se presentan a continuación los resultados más relevantes.

En la Figura 5 se evidencia que el 67% de los participantes convino en que el nivel de competitividad del puerto de Buenaventura es regular, aunque se aclaró que esto no objetaba que se desestimara por completo un cambio favorable, dicha afirmación se confirma con el 16% de la calificación positiva que consideran buena la gestión.

¿Considera usted que el nivel de competitividad actual alcanzado por Buenaventura es?

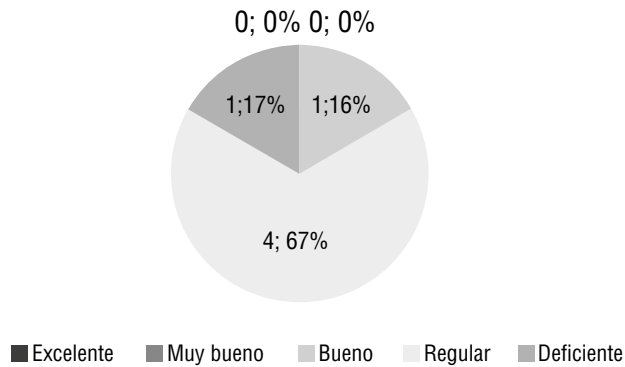


Figura 5. Percepción del nivel de competitividad del puerto de Buenaventura

Fuente: Los autores

Acerca de la pregunta sobre la prioridad de tareas para mejorar la gestión del comercio exterior (Figura 6) el 33% de los participantes coincide que la prioridad es el mejoramiento u optimización de la infraestructura, tanto física -incluyendo el dragado proyectado- como logística y vial para el acceso a las mercancías desde y hacia el interior del país. Los otros ítems deberán ser tenidos en cuenta, manifiestan los participantes, sin menoscabar su relevancia.

En una sola palabra, (la primera que venga a su mente), que tema es impostergable abordar para mejorar la gestión de comercio exterior

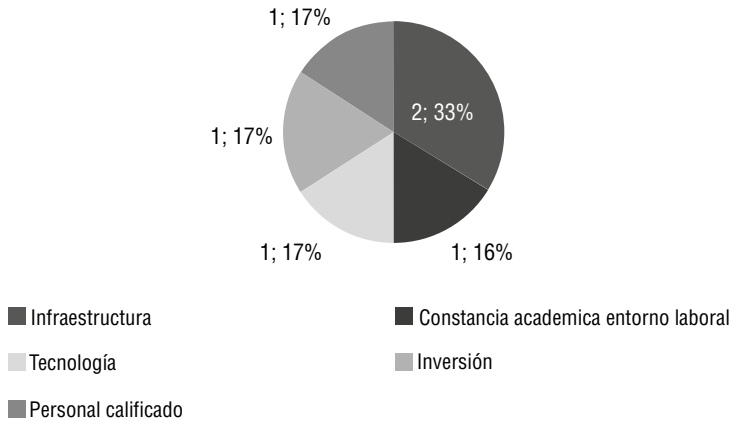


Figura 6. Prioridad de tareas para mejorar la gestión del comercio exterior en el puerto de Buenaventura

Fuente: Los autores

La modernización, con el 50% fue el ítem escogido en primer lugar, dentro de las acciones necesarias en el puerto de Buenaventura para consolidarse como referente mundial de comercio internacional para mejorar la gestión del comercio exterior (Figura 7), esto incluye la infraestructura, el uso de software especializado, tecnología de punta, adaptación de prácticas avanzadas operativas, etc. Llama la atención el tema de la inclusión social; Buenaventura le apunta a la competitividad pero descuida lo social.

¿Según su experiencia y conocimiento del tema, que le falta a este puerto marítimo para consolidarse como referente mundial de comercio internacional?

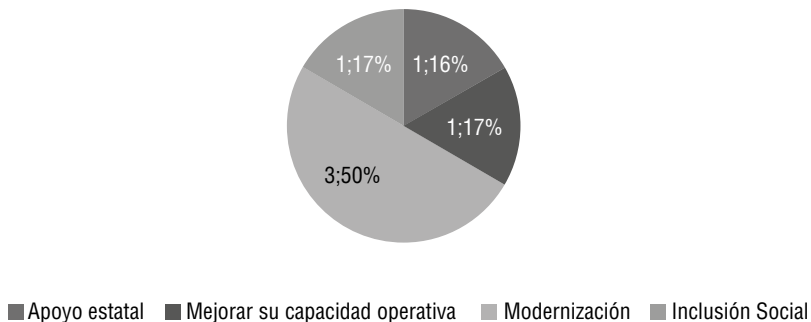


Figura 7. Acciones necesarias en el puerto de Buenaventura para consolidarse como referente mundial de comercio internacional

Fuente: Los autores

Respecto a la preparación logística del puerto de Buenaventura para asumir retos en tratados bilaterales de comercio exterior (Figura 8): un significativo 80% de los participantes en el focus group conceptúa en que este puerto no está dispuesto en forma idónea para competir con eficacia en los retos actuales, pero a futuro consideran que se puede mejorar dicha condición.

En instancias de tratados bilaterales de comercio, el puerto de Buenaventura está preparado logísticamente para asumir estos retos en forma idónea:

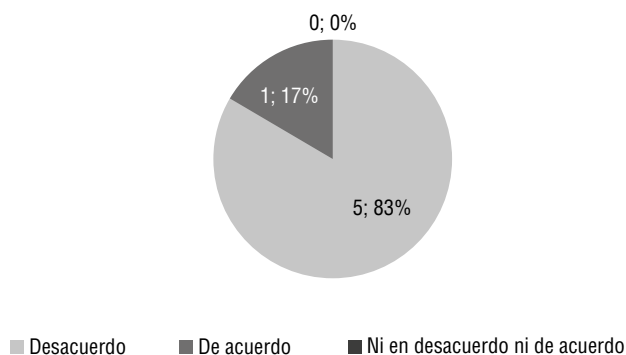


Figura 8. Preparación logística del puerto de Buenaventura para asumir retos en tratados bilaterales de comercio exterior

Fuente: Los autores

Al analizar los factores a impulsar para mejorar la competitividad internacional del puerto de Buenaventura (Figura 9) se encontró una paridad de respuestas (33.3%), en cada uno de los factores concernientes a la infraestructura y la innovación tecnológica como prioridades, variables que no riñen entre sí, dado que se pueden dar los dos eventos en forma simultánea.

¿De los siguientes factores que limitan la competitividad internacional, cual debe ser prioritario por encima de los demás, pensando en el puerto de Buenaventura?

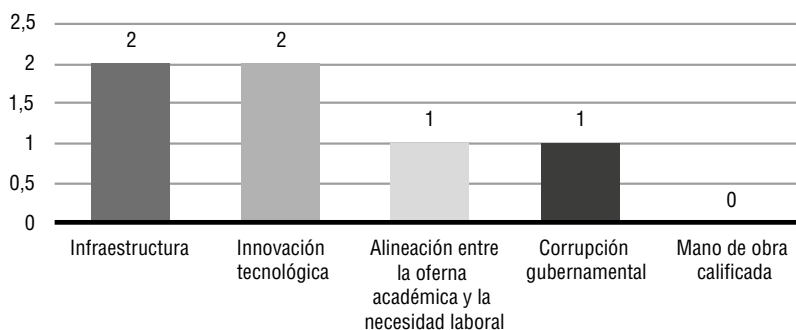


Figura 9. Factores a impulsar para mejorar la competitividad internacional del puerto de Buenaventura

Fuente: Los autores

El 50% de los participantes del ejercicio grupal, en forma consensuada, sostienen que la impresión personal in situ es que Buenaventura ha logrado unos avances interesantes que invitan a soñar con un corto plazo comercial mucho más dinámico, al ser consultados sobre la percepción de las condiciones del puerto de Buenaventura, respecto a la última visita realizada (Figura 10).

Complete el relato: La última vez que viaje a Buenaventura, después de haber transitado por sus calles, de haber visitado la sociaedad portuaria tuvo la sensación de que...

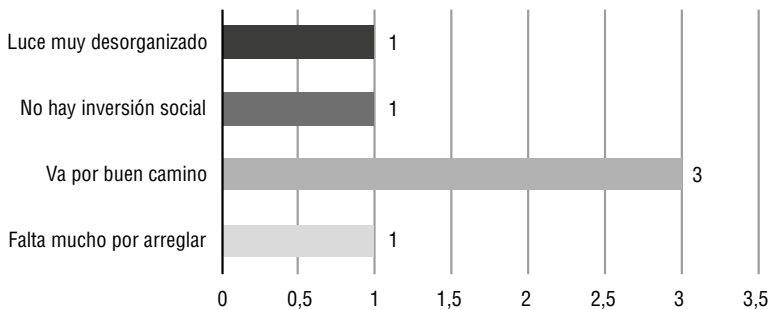


Figura 10. Percepción de las condiciones del puerto de Buenaventura, respecto al tiempo.

Fuente: Los autores

Al indagar sobre el logro de niveles de competitividad internacionales a futuro por parte del puerto de Buenaventura (Figura 11), el 100% manifestó que sí es posible; en tal sentido, se percibe un ambiente de optimismo, que vale la pena resaltar, pues el mejoramiento de la competitividad de Buenaventura concierne y beneficia a toda la comunidad.

¿Es objetivamente posible que Buenaventura alcance altos niveles de competitividad portuaria internacional?

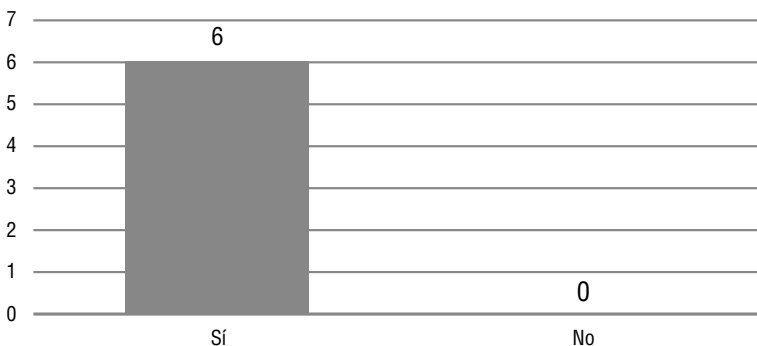


Figura 11. Logro de niveles de competitividad internacionales a futuro por parte del puerto de Buenaventura.

Fuente: Los autores

Para desarrollar la identificación de factores causales se pidió a los participantes del *focus group* que citaran los posibles factores que originaban o afectaban los niveles de competitividad del puerto de Buenaventura. Inicialmente, mediante una actividad de “tormenta de ideas” se extrajo un listado preliminar con las siguientes potenciales causas:

- Infraestructura portuaria
- Productividad portuaria
- Costos logísticos
- Innovación tecnológica
- Relación puerto-ciudad
- Impacto ambiental
- Capacidad portuaria
- Restricciones de acceso
- Mano de obra calificada
- Investigación de nuevos productos

Luego de un análisis en grupo, se escogieron y priorizaron en forma consensuada, los seis (6) factores más representativos:

1. Infraestructura
2. Costos logísticos
3. Relación puerto-ciudad
4. Capacidad portuaria
5. Restricciones de acceso
6. Innovación tecnológica

Con esta información más acotada se elaboró el Diagrama Causa-Efecto para definir las causas más incidentales (Figura 12).

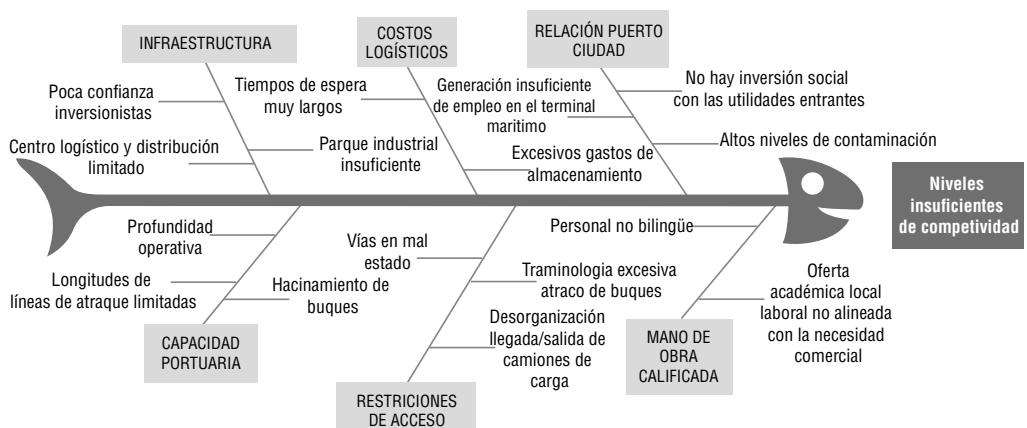


Figura 12. Factores causales que afectan la competitividad del puerto de Buenaventura.

Una vez analizado el diagrama causa-efecto se concluyó que por su inminencia e impacto en los propósitos de competitividad, los tres factores prioritarios fueron la Infraestructura, la capacidad portuaria y las restricciones de acceso (Figura 13)

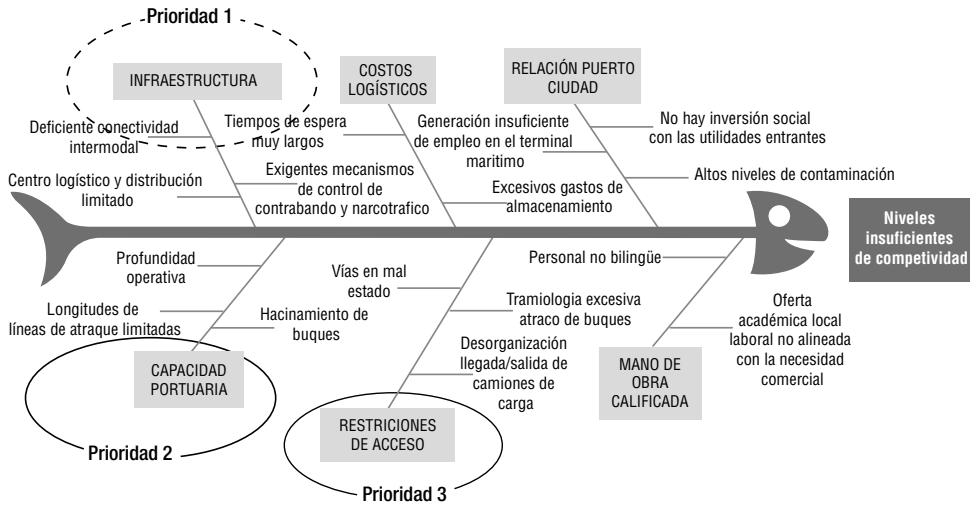


Figura 13. Prioridad de los factores causales que afectan la competitividad del puerto de Buenaventura.

Finalizado el ejercicio grupal *-focus group-* y realizado el análisis causa-efecto por parte del panel de participantes, los hallazgos en referencia al tema se resumen en los siguientes postulados:

- El puerto de Buenaventura posee más ventajas comparativas que competitivas, siendo éstas últimas factibles de conseguirlas.
- Buenaventura, no estaba lo suficientemente preparada para la puesta en marcha del TLC con EEUU, la negociación pudo haber sido dilatada un lapso de tiempo mayor, pero tanto el Estado como la empresa privada han puesto empeño en modificar esta situación para competir con menores desventajas.
- La infraestructura logístico-portuaria, hasta hace dos años, estaba en un 50% de lo que debería estar en un contexto dinámico de comercio internacional.
- Respecto a Chile, Perú y Panamá, el puerto marítimo comercial de Buenaventura, aún se encuentra distante de la operatividad y competitividad deseables.
- Se consensuó que las prioridades más relevantes para este puerto son el mejoramiento u optimización de la infraestructura, tanto física -incluyendo el dragado proyectado-, como logística y vial para el acceso a las mercancías desde y hacia el interior del país.
- Referente a la infraestructura, uno de los puntos más álgidos lo constituyen los elevados costos, en razón de la ausencia de sistemas logísticos y multimodales, que faciliten en términos de precios competitivos, la movilización de mercancías para el comercio exterior. A lo anterior ha contribuido la demora en la culminación del macroproyecto doble calzada Buga-Buenaventura, lo cual ha incidido negativamente en los costos.

- La Infraestructura portuaria adolece de mayores espacios para la carga de importación y exportación. De igual forma, hacen falta más grúas pórtico y de patio, más vías de acceso y más línea de muelle. De hecho, el Puerto sigue con los mismos 2.100 metros de líneas de atraque de barcos, de hace 25 años.
- Otro de los factores claves que debe resolver Buenaventura en cuanto a su infraestructura, es lo concerniente a los costos que demandan los mecanismos de control del narcotráfico y el contrabando, esto implica no solo retrasos sino que exigen inversiones adicionales en equipos y capacitación para los empleados.
- La capacidad portuaria, aunque ha mejorado, aún presenta dificultades en la profundidad operativa, lo cual ha generado un impacto ambiental por la disminución de la pesca local.
- Por último, y considerado quizás el mayor problema es la insuficiencia en la infraestructura del transporte vial, y de movilidad de carga tanto al acceso a la ciudad, como en el mismo acceso a las terminales marítimas de la ciudad.
- Se puede manifestar que la competitividad de este puerto depende principalmente de la atención del Estado y de la iniciativa privada.

5. Discusión y conclusiones

El puerto de Buenaventura, potencialmente tiene, desde el punto de vista geoestratégico, toda la posibilidad de convertirse en polo de desarrollo de gran beneficio para el país. En la misma magnitud, no es menos cierto sostener que el logro de la competitividad para este puerto es multifactorial, con factores que van desde lo estrictamente logístico hasta lo social. En el balance del manejo de los intereses de comercio exterior del puerto, es fehaciente que la empresa privada tiene el 80% del mismo, lo que no deja de ser preocupante para una ciudad estigmatizada por la violencia, corrupción, pobreza y exclusión social. La puesta en marcha del TLC con EEUU tuvo una doble connotación: primero dejó en evidencia que el puerto no estaba preparado para competir en forma eficiente, y segundo, propició el interés público y privado por revertir la situación. Las obras iniciadas para transformar este puerto en un polo internacional de desarrollo para el país, despiertan opiniones encontradas, e incluso polarizadas entre el optimismo exagerado, y en contraparte, el pesimismo fundado por experiencias anteriores. Es recomendable que haya veeduría ciudadana en las obras y proyectos que se han puesto en marcha, para garantizar la transparencia en los mismos; de igual manera que la comunidad esté informada objetivamente de los alcances que se logren y que el Estado pueda recuperar el manejo de los intereses del puerto, para garantizar una gestión de inclusión social más decidida.

Referencias bibliográficas

1. Álvarez-Hernández, J. G.; Lavín-Verástegui, J. y Pedraza-Melo, N. A. (2016). Determinando los factores del capital relacional en la interacción de cliente proveedor en MiPyMES. *Entramado*. Enero – Junio, vol. 12 (1), 38-49, <http://dx.doi.org/10.18041/entramado.2016v12n1.23134>
2. Bedoya-Dorado, C. (2015). Gestión del conocimiento en el tercer sector: de la competitividad a la eficiencia organizacional. *Entramado*, 11(2), 94-111. <http://dx.doi.org/10.18041/entramado.2015v11n2.22224>

3. Cámara de Comercio de Cali. CCC. (2015). Informe especial. El futuro es contenedor. Julio de 2015. Recuperado de: <http://www.ccc.org.co/file/2015/07/Informe-Especial-Competitividad-Portuaria.pdf>
4. Comisión Regional de Competitividad. CRC. (2016). Reporte de competitividad Logística. Agosto de 2016. Recuperado de: <http://www.ccc.org.co/file/2016/08/CRC-Reporte-de-Competitividad-Logistica.pdf>
5. Cruz-Aguilar, P., y Medina-Vásquez, J. (2015). Selección de los métodos para la construcción de los escenarios de futuro. *Entramado*, 11(1), 32-46. <http://dx.doi.org/10.18041/entramado.2015v11n1.21113>
6. DNP. (2015). Foro Económico Mundial FEM. El reporte global de competitividad 2015-2016 para Colombia. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Empresarial/Resultados%20Competitividad%20FEM%202015.pdf>
7. El País de Cali. (2015). “La logística, una tarea pendiente en la agenda exportadora” julio 22 de 2015. Recuperado de: <http://www.elpais.com.co/economia/la-logistica-una-tarea-pendiente-en-la-agenda-exportadora.html>
8. Fonseca C., J., Muñoz P., N., y Cleves L., J. (2011). El sistema de gestión de calidad: elemento para la competitividad y la sostenibilidad de la producción agropecuaria colombiana. *Revista de Investigación Agraria y Ambiental*, 2(1), 9-22. <http://dx.doi.org/10.22490/21456453.909>
9. HSBnoticias.com. (2015). “Colombia, en franca desventaja en el TLC con EE.UU”. Septiembre 26 de 2015. Recuperado de: <http://hsbnoticias.com/noticias/economia/colombia-en-franca-desventaja-en-el-tlc-con-eeuu-160663>
10. Montoya, J. C. y Montaña, J. L. (2010). Utilización del comercio electrónico en las medianas empresas de Palmira-Valle del Cauca-Colombia-2010. *Entramado*, 6 (2), 56-73. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/2654/265419645005.pdf>
11. Murgueitio, M. y González-Cabo, V. (2015). El territorio y su relación con las ventajas comparativas y competitivas en el municipio de La Unión, Valle del Cauca, Colombia. *Entramado*, 11(2), 52-70. <http://dx.doi.org/10.18041/entramado.2015v11n2.22201>
12. Quemba Cuadros, J. (2013). Factores que limitan la competitividad internacional de Colombia. Semana del Comercio Internacional. Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
13. Velandia, C, Segura, C. y Fierro, M. (2013). Infraestructura de puertos marítimos como determinante para el incremento de la competitividad en Colombia. (Tesis de pregrado) Universidad del Rosario. Bogotá.