

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-03
		Versión: 01
		Página 1 de 26

ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA

JHEISON DANIEL AGUDELO CASTAÑEDA
JUAN FERNANDO MAYA JARAMILLO
JUAN PABLO MOJICA BELLO
INSTITUCION UNIVERSITARIA DE ENVIGADO
SEMILLERO DE INVESTIGACION G*OTAE**

RESUMEN

El transporte marítimo internacional en Colombia se constituye como un tema de estudio fundamental, para desarrollar estrategias que permitan promover un intercambio comercial más competitivo en el ámbito internacional.

El estudio del transporte Marítimo Internacional en Colombia, es un proyecto desarrollado dentro del semillero de Investigación G-otae perteneciente a la línea de investigación en Negocios Internacionales de la Facultad de Ciencias Empresariales, en la búsqueda de desarrollar una compilación de todos los componentes que abarca el transporte marítimo internacional y servir de estudio base para el desarrollo de estrategias, otros estudios y la recolección unificada de información.

En Colombia, el Gobierno Nacional es el encargado de administrar los recursos económicos¹ y por tanto es la máxima autoridad en el transporte Marítimo, delegando esta función a través en sus diferentes Ministerios, en este caso el Ministerio de Defensa Nacional y el Ministerio de transporte.

Además, en el transporte Marítimo intervienen diferentes actores como son las navieras, agentes de carga, agentes de aduana, puertos marítimos, operadores portuarios, autoridades nacionales, aseguradoras, exportadores e importadores obteniendo como finalidad la salida o entrada de mercancías al territorio aduanero Nacional.

PALABRAS CLAVE

** Semillero de investigación G*OTAE, adscrito a la Facultad de Ciencias empresariales, Institución Universitaria de Envigado, activo desde el año 2004; miembros actuales: Marizabel Valencia , María Fernanda Jaramillo, Julián Gallo Londoño, Joan Esteban Moreno Hernández, Gabriel Jaime Escobar Restrepo, Juan Pablo Mojica Bello, Juan Fernando Maya Jaramillo, Jheison Agudelo Castañeda, Juan Fernando Echeverri, Juan David Montoya, Sebastián Bravo; estudiantes de Administración de Negocios Internacionales; Coordinador Sergio Andrés Giraldo Blandón.

¹ Artículo 334 de la Constitución política de Colombia, 1991

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 2 de 26

Transporte Marítimo, investigación, estrategias, estructura, componentes, autoridad, actores, competitividad.

ABSTRACT

The international maritime transport in Colombia is established as a fundamental research subject, in order to develop strategies that allow promoting a competitive commercial exchange in the international environment.

The International Maritime Transport research in Colombia is a project developed by Semillero de investigación G-Otae which belongs to the research line in International Business from the School of Business, seeking to develop a compilation of all the components that international maritime transport covers and serve such a basis for the development of strategies, other studies and unified collection of information.

In Colombia, the National Government is responsible for managing financial resources and therefore is the highest authority on maritime transport, which delegates the responsibilities through its ministries, in this case the Ministry of National Defense and the Ministry of Transport.

In addition, in the maritime transport are involved different actors such as shippers, freight forwarders, customs brokers, ports, port operators, national authorities, insurers, exporters and importers which obtain the dispatch or entry of goods inside the national customs territory.

KEY WORDS

Shipping, research, strategy, structure, components, authorities, competitiveness, actors.

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 3 de 26

INTRODUCCIÓN

Una de las características más importantes en los Negocios internacionales es la movilización de mercancías a nivel mundial; partiendo de este concepto el siguiente artículo estará enfocado en el transporte marítimo, considerando que más del 90% del es transportado por mar², se constituye como la modalidad de transporte más relevante para dicho fin, por lo cual es de gran importancia profundizar en el estudio de esta modalidad de transporte y obtener información relevante para los usuarios del transporte marítimo como son los empresarios, estudiantes y profesionales, y conocer los diferentes aspectos que componen su esquema en el país.

El presente artículo se desarrolla como parte de la investigación “**ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA**” la cual pretende generar conocimiento sobre este tema y servir como base para la formulación de estrategias de distribución física internacional, bajo el cumplimiento de objetivos enfocados al análisis de la estructura de Transporte Marítimo Internacional Colombiano.

Al final se expondrán los resultados de la investigación, en la búsqueda de crear un soporte para investigaciones futuras así como fuente de consulta para empresarios y un elemento estructural en el proceso logístico.

DISEÑO METODOLÓGICO

- **Tipo de estudio**

Para desarrollar este estudio se utilizará el modelo de investigación cualitativa, que gracias a su riqueza interpretativa nos permite la contextualización del Transporte marítimo internacional en Colombia, en el entorno económico del país, partiendo de la documentación y revisión de datos referentes al transporte, apoyados en la flexibilidad que permite este tipo de estudio y aplicando un nivel de seriedad y profesionalismo a la investigación.

- **Nivel de la investigación**

De acuerdo a la profundidad de la investigación y los resultados esperados, se optó por estructurar este proceso de investigación bajo los supuestos de la metodología explicativa y descriptiva.

² Cifra tomada de la Organización Marítima Internacional

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 4 de 26

Para lograr el objetivo propuesto, se comienza con un nivel de investigación exploratorio, buscando una familiarización con la temática, mediante la recopilación de información y seguimiento al registro bibliográfico sobre la problemática, visitando las bibliotecas de las principales Universidades del área metropolitana enfocadas en este tema, realizando un seguimiento a las revistas especializadas, entrevistas y visitas a empresas importadoras y exportadoras.

Con esta exploración se pretende identificar la actualidad académica y práctica del Transporte marítimo internacional en Colombia y comprender su historia, actual funcionamiento y proyección del sector transporte en Colombia.

En un segundo nivel, se aplicará la investigación descriptiva para precisar los aspectos más relevantes del tema y dar un diagnóstico sobre la problemática de investigación, así como exponer y resumir la información de manera cuidadosa para analizar los resultados y obtener conclusiones relevantes que aporten al conocimiento y al desarrollo económico del sector de comercio exterior.

FUENTES DE INFORMACIÓN

- **Primarias**

Encuesta: Partiendo del diseño de esta herramienta de recolección de datos, como fuente primaria, la cual aportará información actualizada sobre la realidad del uso y conocimiento de esta modalidad de transporte, la encuesta será aplicada a Pymes del Área Metropolitana.

Entrevistas: Programación de una serie de entrevistas a Gerentes de empresas que actúan como operadores logísticos en el transporte Marítimo, tales como navieras y agentes de carga, con la finalidad de conocer desde puntos de vista críticos aspectos significativos del sector.

Visitas a Puertos: Programación de visita a la Sociedad Portuaria regional de Barranquilla, para obtener información sobre la infraestructura y operación del transporte marítimo en Colombia

Visitas a empresas: Visitas estructuradas a empresas importadoras y exportadoras, nos ayudarán a conocer de primera mano la operatividad del transporte marítimo, sus ventajas y desventajas, oportunidades y apreciaciones sobre el tema.

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 5 de 26

- **Secundaria**

Desde las fuentes bibliográficas, análisis de datos, revistas especializadas, información de la web, videoconferencias, documentales y demás medios, podremos estructurar un concepto más amplio de la historia, actualidad y futuro de la estructura del Transporte marítimo internacional en Colombia y su relación con el ámbito externo en temas de competitividad, innovación y desarrollo.

RESULTADOS ESPERADOS

Teniendo en cuenta lo representativo del proyecto y que la información sobre el transporte marítimo en Colombia se encuentra esparcida sin ningún orden aparente, se busca diseñar una fuente de información precisa, que ayude a satisfacer necesidades de todos los usuarios cualquiera que sea su demanda, ya sean académicas, logísticas o de cualquier otra índole.

Si bien la investigación obtenida ya es efectiva, pensar en la gestión de un trabajo de campo más detallado le sumaría a este proyecto, información técnica y práctica para precisar resultados claros y objetivos que proporcionarían una herramienta valiosa para el usuario, mejorando sus competencias y sirviendo como un pilar teórico que ayude a gestionar estrategias y mecanismos de control en las operaciones de intercambio de mercancías.

La utilidad académica de esta investigación puede ser comunicada mediante presentaciones o documentales en video para instruir a los usuarios mejorando sus habilidades, además este proyecto es importante por que servirá como incentivo para promover la investigación por parte de los interesados.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Se concibe como una necesidad de fortalecer la generación de conocimiento sobre el Transporte Marítimo Internacional, unificar la información actualizada sobre la estructura del mismo y su interrelación con todos los actores, identificando y analizando todos sus elementos, tomando como base su historia, avances, proyecciones, falencias, fortalezas y su importancia para el desarrollo de Colombia.

JUSTIFICACIÓN

Dentro del rol que desempeñamos como negociadores internacionales debemos desarrollar habilidades y competencias óptimas para planear estrategias de negocios

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 6 de 26

exitosas, dentro de estos objetivos, se debe valorar la importancia de la Distribución Física Internacional y las modalidades de transporte dispuestas para la movilización e intercambio de productos a nivel internacional.

Para el desarrollo de dichas estrategias se hace necesaria la generación de conocimiento y encontrar fuentes de información de calidad que permitan la recolección de información fidedigna.

Además, esta investigación permitirá conocer la estructura del transporte marítimo internacional en Colombia, partiendo de su historia, avances y su importancia en el comercio exterior, también permitirá identificar como fluyen las operaciones en los puertos Colombianos, rutas, disponibilidad de navieras, sistemas operativos, gestión de seguridad y su interacción con los usuarios de esta modalidad de transporte.

OBJETIVOS

Objetivo General:

Desarrollar un proyecto investigativo que permita conocer a fondo los diferentes aspectos que conforman el Transporte marítimo internacional en Colombia y cuyo producto sirva de consulta a los diferentes usuarios y actores de este servicio.

Objetivos Específicos:

- Comprender la estructura y la legislación que rige el T.M.I.C.
- Analizar los diferentes elementos que conforman la infraestructura del T.M.I.C tales como puertos, vías de acceso, muelles, bodegas y patios de contenedores.
- Identificar los usuarios del T.M.I.C y su papel dentro de la operación de esta modalidad de transporte.
- Conocer los intermediarios del T.M.I.C sus funciones y responsabilidades en las operaciones de transporte marítimo en Colombia.

REFERENTE TEÓRICO

Los elementos más representativos del transporte marítimo internacional en Colombia que se deben de tener en cuenta a la hora de realizar operaciones en los puertos internacionales son: la normatividad, la infraestructura de los puertos, los usuarios, los tipos de intermediarios en el transporte marítimo como las navieras, los agentes

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 7 de 26

navieros, embarcadores-agentes de carga internacional, agentes aduaneros, los operadores portuarios y transportadores terrestres.

En la normatividad podemos encontrar las entidades que promueven, regulan y controlan las operaciones de transporte marítimo en Colombia: el Ministerio de transporte³ como máxima autoridad tiene la obligación de promover el desarrollo y estructura necesaria para el comercio internacional, la Dirección general marítima (DIMAR) organismo dependiente del Ministerio de Defensa Nacional cuyo objetivo es dirección, organización y control en actividades marítimas así como la ejecución de las políticas adoptadas en esta materia y finalmente la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Algunas entidades de apoyo al sector son: Asonav (Asociación de Navieras), Fitac (Federación Colombiana de Transitarios, Intermediarios Aduaneros y Almacenadores), Cutma (Concejo Colombiano de Usuarios de la logística de distribución) y la más relevante Proexport; estas entidades se encargan de dar soporte y asesoría tanto a los usuarios como al Gobierno para el desarrollo del sector de transporte marítimo.

El transporte marítimo está regido por un amplio conjunto de normas de obligatorio cumplimiento, sin embargo existen seis que son consideradas las de mayor importancia en cuanto a aplicabilidad: “Decreto 2171 de 1992” “Por el cual se estructura el Ministerio de Transporte” en el cual se define el marco marítimo en particular y de transporte en general; “Decreto 2324 de 1984” “Por el cual se reorganiza DIMAR” además de sus funciones y su estructura orgánica se define las normas generales y regímenes aplicables a las naves y artefactos navales, al personal de la marítima mercante, al fletamento y arrendamiento de naves y a las antigüedades naufragas; “Código de Comercio Libro Quinto” regulación concerniente a la nave, el armador, el agente marítimo, entre otros, esto en cuanto a la navegación marítima ya que también podemos encontrar información concerniente a contratos en el título IX- capítulo III con las regulaciones sobre obligaciones del transportador, responsabilidad y conocimiento de embarque; “Decreto 101 del 2000” a través del cual se crea la superintendencia de puertos y transporte y por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones; “Decreto 804 de 2001” se reglamenta el servicio público del transporte marítimo: requisitos y procedimientos para la obtención de la habilitación y permiso de operación para empresas de carácter internacional o de cabotaje que prestan sus servicios al transporte marítimo en Colombia, se define el procedimiento para el registro ante DIMAR para fletes y recargos así como disposiciones pertinentes sobre libertad de acceso, reciprocidad y competencia desleal; “Decreto 1342 de 2002” se adiciona y modifica parcialmente el Decreto 804 de 2001 intentando flexibilizar tramites y registros.

³ Ley 105 de 1993

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 8 de 26

Con estas seis normas se puede encontrar la información suficiente sobre la competencia de cada una de las entidades oficiales que participan en la regulación, vigilancia y control de la actividad marítima, así como requisitos a cumplir para la prestación y contratación de servicios.

INFRAESTRUCTURA

Los puertos constituyen, sin lugar a dudas, un importante elemento dentro de la cadena de distribución Física Internacional, ellos pueden influenciar de manera significativa el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones o reducción de costos de importaciones debe, necesariamente, considerar el funcionamiento y organización de los puertos comerciales.

En el negocio de importación o exportación, son muchas las decisiones que un empresario debe tomar a la hora de seleccionar un puerto de embarque. Dentro de los criterios para la selección de un puerto se destacan, entre otros: El acceso frecuente de las líneas marítimas que ofrecen servicio al mercado de interés, la distancia desde el punto de producción y/o alistamiento de la carga al puerto, las condiciones y servicios del terminal marítimo, canales de acceso, seguridad, equipos, procedimientos y tarifas, espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías, infraestructura terrestre y acceso adecuado buscando condiciones de eficacia, rapidez, economía y seguridad en las operaciones.

Dentro de la infraestructura marítima, Colombia cuenta con 183 instalaciones portuarias, de las cuales 105 son de servicio privado y 78 de servicio público.

Las Sociedades Portuarias regionales (SPRs) se ubican en las diferentes zonas portuarias del país, cubriendo la totalidad de los muelles.

En los muelles privados solo se moviliza la carga de las empresas dueñas de estos, obligando al sector productivo en general a utilizar los servicios prestados por las Sociedades Portuarias Regionales, las cuales a pesar de tener carácter privado son para uso público.

Las principales Sociedades Portuarias regionales de Colombia son: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, por las que circulan los mayores volúmenes de carga de importación y exportación del país logrando una alta especialización en estos servicios en los últimos años.

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 9 de 26

USUARIOS

Los usuarios del transporte internacional son los importadores y exportadores de mercancías.

Las importaciones hacen referencia al ingreso de cualquier producto recibido dentro de la frontera de un Estado con propósitos comerciales; éstas permiten a los consumidores adquirir productos que en su país no se producen, o se pueden adquirir en mercados externos a un menor costo o de mayor calidad.

Una exportación por el contrario es cualquier bien enviado o un servicio prestado en cualquier parte del mundo, generalmente con propósitos comerciales.

Durante esta investigación se ha logrado identificar que los importadores y los exportadores son los usuarios directos del TMIC teniendo un papel fundamental en la generación de flujos de mercancía promoviendo el intercambio comercial de bienes y servicios.

Los usuarios cuentan con el apoyo de intermediarios que facilitan los procesos de exportación e importación; estos intermediarios son las empresas dedicadas a la promoción en el TMIC y están obligadas a mejorar constantemente la prestación del servicio y se clasifican como: agentes de aduanas, agentes de carga, transportadores terrestres, operadores portuarios, navieras, puertos y organismos gubernamentales, que están inmersos en la estructura del Transporte Marítimo internacional en Colombia.

Importaciones

Importadores son las personas naturales o jurídicas que se dedican a actividades de importación o compras en el exterior de bienes y servicios.

Una importación es la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio nacional, también es considerada importación la introducción de mercancías procedentes de Zona Franca Industrial de Bienes y de Servicios, al resto del territorio aduanero nacional.

Por medio de las importaciones se logra un mejoramiento permanente del bienestar del país, mejores condiciones económicas y sociales, para lograr este propósito existe el camino del crecimiento económico sostenible, que obliga a la producción nacional a estar en constante perfeccionamiento, basados en la innovación y la productividad, en este caso aplicando las ventajas que generan los negocios internacionales.

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 10 de 26

En el mundo actual, hay claros ejemplos que demuestran que solamente los países con un sector activo de comercio exterior han conseguido aumentar su nivel de actividad económica, incrementar las inversiones extranjeras y mejorar su nivel de vida, dentro de ellos se encuentran por ejemplo los llamados “Tigres de Asia”: Singapur, Taiwán, Corea del Sur y Hong Kong, que han conseguido con pocos recursos naturales revertir totalmente su situación previa, alcanzando niveles de prosperidad insospechados y justamente lo hicieron a través de la importación y transformación inicial de materias primas, utilizando la tecnología disponible de manera eficiente.

Finalmente, se observa que con una economía abierta se tienen mayores oportunidades de participar en la conquista de mercados gracias a la competencia que generan las importaciones, esta cumple un papel dinamizador en la competitividad interna con una óptima asignación de los recursos, que es la clave para lograr el crecimiento económico y el mejoramiento continuo del nivel de bienestar general, promoviendo el crecimiento empresarial, la consolidación de la economía, la generación de empleo y el desarrollo social.

Exportaciones

Exportadores son las personas naturales o jurídicas que se dedican a actividades de exportación o ventas en el exterior de bienes y servicios.

Una exportación es la salida de mercancías del territorio nacional con destino a otro país; también se considera exportación, la salida de mercancías del mismo territorio a una zona franca.

La exportación permite la salida legal de mercancías del territorio nacional para su uso o consumo en el mercado exterior. Asimismo, no afecta al pago de tributos y para efectos de control debe ser puesta a disposición de la autoridad aduanera colombiana (DIAN). Las exportaciones pueden realizarse por los puertos marítimos, fluviales y lacustres, aeropuertos y fronteras aduaneras habilitadas, conforme a los términos de negociación aplicados.

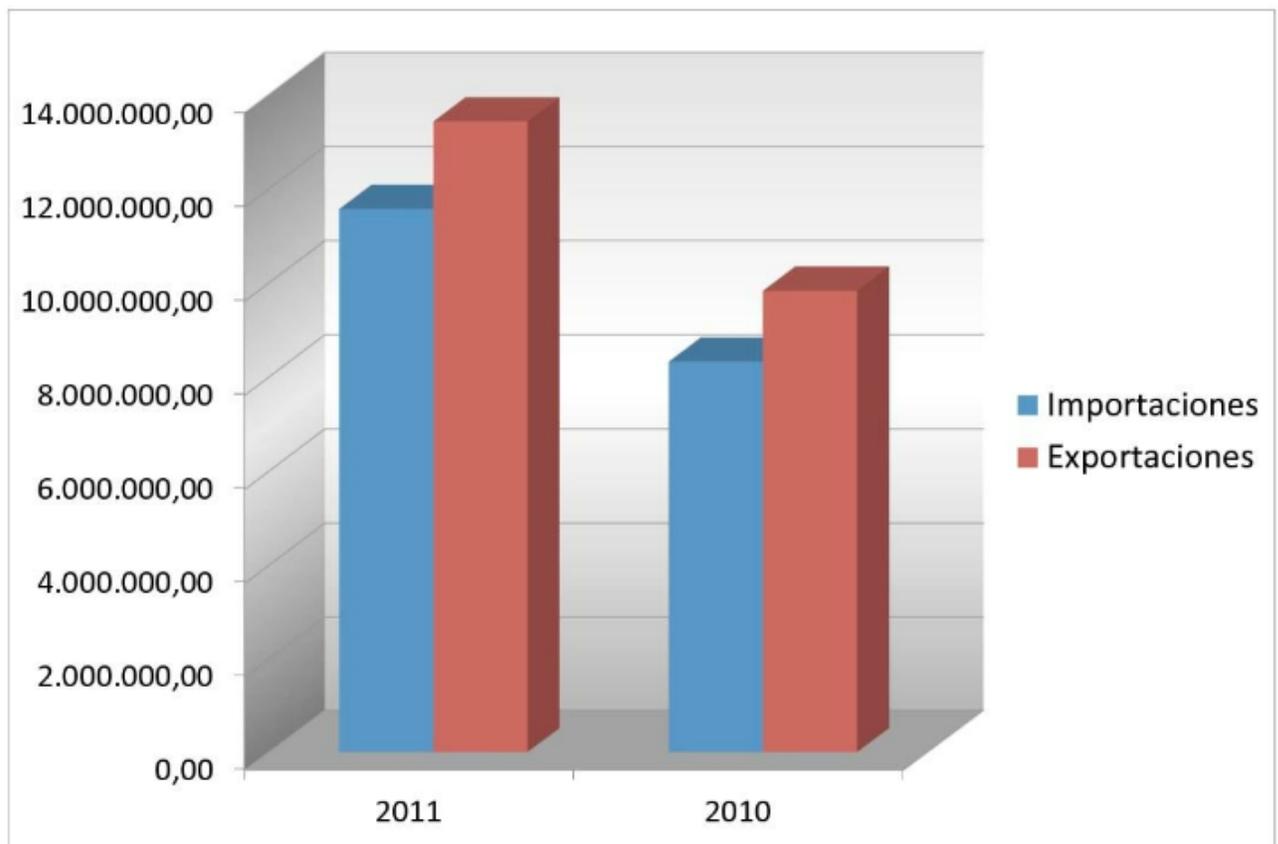
Dos de las principales razones por la que las exportaciones son importantes en el contexto nacional es la apertura a grandes mercados y la generación directa e indirecta de empleos.

La oferta nacional requiere de una ampliación y diversificación de las exportaciones con productos competitivos, buscando satisfacer el mercado externo con productos de alto valor agregado, requiriendo de materias primas y bienes de capital nacionales y extranjeros, estos, básicamente en los renglones en que el país no es competitivo con su producción nacional, tanto en calidad como en precios.

En Colombia, las exportaciones se han incrementado en los últimos años de manera sostenida. Este incremento se debe a diversos Tratados y Acuerdos Comerciales de Colombia con diversos países y bloques económicos, esto ha motivado la inserción de nuevas pequeñas y medianas empresas (PYMES) en el Boom de Exportación, en este contexto las PYMES han logrado expandir sus mercados, dando un gran salto en el desarrollo de sus actividades comerciales.

A continuación se pueden observar los últimos reportes de importación y exportación del país:

TABLA 1 MOVIMIENTO COMERCIO EXTERIOR EN COLOMBIA
Comparativo de Enero - Marzo 2011 Vs Enero - Marzo 2010



FUENTE SICEX

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 12 de 26

**TABLA 2 MOVIMIENTO GENERAL IMPORTACIONES - COLOMBIA
PERIODO ENERO MARZO 2011**

Valor FOB (Miles de dólares)			Peso (Miles de toneladas)		
Ene - Mar 2011	Ene - Mar 2010	% Var.	Ene - Mar 2011	Ene - Mar 2010	% Var.
11.575.193,52	8.334.288,20	38,89	6.444.488,09	5.651.098,10	14,04

FUENTE SICEX

**TABLA 3 MOVIMIENTO GENERAL EXPORTACIONES - COLOMBIA
PERIODO ENERO MARZO 2011**

Valor FOB (Miles de dólares)			Peso (Miles de toneladas)		
Ene - Mar 2011	Ene - Mar 2010	% Var.	Ene - Mar 2011	Ene - Mar 2010	% Var.
13.437.133,90	9.839.255,05	36,57	30.447.859,47	26.610.279,55	14,42

FUENTE SICEX

Otro elemento fundamental del importante papel que desempeñan los usuarios del transporte marítimo, es la generación de empleo, en cada uno de los eslabones de la cadena logística y el impacto social de cada una de estas empresas sobre las comunidades que los rodean.

El crecimiento tanto de importaciones y exportaciones en Colombia, implica un aumento de operaciones en los puertos y una mayor capacidad operativa, un incremento de traslados de mercancías desde los puertos y desde el interior hacia los mismos, una intensificación en el uso de contenedores, una demanda más amplia de espacios en los buques, una mayor maniobrabilidad de las agencias de aduana, de los agentes de carga, de los operadores portuarios y los agentes navieros.

En definitiva el papel fundamental de los usuarios se caracteriza por su nivel de exigencia en la prestación del servicio de transporte de carga, el cual debe ser coordinado, preciso y eficiente por parte de cada uno de los intermediarios, en cada caso, cada empresa aportante dentro de la cadena debe revisar constantemente sus procesos y ajustarse en la medida que tanto su cliente como el mercado externo lo requiera, en este sentido, se describirá desde cada una de las partes, la incidencia en el desarrollo que ejercen los usuarios del transporte marítimo en Colombia para consolidar un sector de talla mundial:

- Proveedores de empaques y estibadores: las nuevas exigencias de los usuarios son empaques biodegradables que no afecten las características físicas ni químicas de los productos y que protejan la mercancía en largos tránsitos en altamar, incluso en algunos casos se requieren empaques para transporte internacional que lleguen directamente al consumidor final; en el caso de las estibas, actualmente se están produciendo estibas plásticas, incluso de material reciclable, las cuales no requieren certificados de fumigación, que generaba un costo adicional al usuario y las usuales estibas de madera se adquieren por un mayor valor que las plásticas incrementando costos logísticos.
- Disponibilidad de contenedores al interior del país y patios de contenedores adecuados para la recepción de equipos vacíos: en este eslabón se conjuga el trabajo de las navieras y los administradores de sus contenedores, en el caso de los usuarios exportadores, se exige a estas entidades mantener disponibilidad de stock, todos los tipos de contenedores, incluyendo equipos especiales como los open top, flat rack y refrigerados, los administradores de los patios de contenedores deben ofrecer a los exportadores unidades limpias, sin olores y en perfectas condiciones de seguridad (contaminaciones), con unos procesos que garanticen la hermeticidad de los equipos y la total tranquilidad para el usuario, en el caso de los importadores los administradores deben contar con las instalaciones adecuadas para recibir equipos vacíos propiedad de las navieras en las principales ciudades, con un importante valor agregado para el usuario y teniendo presente el ahorro significativo en tiempo y dinero que este factor determina.
- Agentes de aduana, agentes de carga y operadores portuarios: estos socios estratégicos de los usuarios del transporte marítimo, tienen un alto compromiso con sus clientes en el manejo adecuado de sus mercancías y en la asesoría en cada una de sus especialidades, en tanto a los agentes de aduana tanto el importador como el exportador les exigen tiempos de maniobra reducidos en la obtención de autorizaciones de embarque y autorizaciones de levante, según sea el caso y lo más importante un apego determinante de la norma aduanera, respecto a los agentes de carga los usuarios en pro de su competitividad en el mercado externo, les exigen entre otras, tarifas de fletes competitivas, rutas, frecuencias y tiempos de tránsito que aseguren los cumplimientos en los tiempos de entrega tanto en el exterior como en los puertos colombianos en el caso de las importaciones, adicional una asesoría eficaz en las modalidades de embarque y

las diferentes opciones para asegurar el postulado logístico “el producto indicado, al precio indicado, en el momento preciso y con la mejor calidad”.

- Navieras y agentes navieros: jugando el papel determinante en el servicio de transporte marítimo, las navieras deben contar con rutas, frecuencias y tiempos de tránsito acordes que garanticen la entrega de las mercancías cumpliendo cronogramas establecidos y aseguren el abastecimiento del mercado local, adicional deben mantener un stock adecuado de contenedores en los principales centros generadores de carga, así también están obligados a dejar a disposición de los usuarios los tipos de barcos adecuados para cada tránsito y asegurar un nivel de fletes que permita a los usuarios ser competitivos, de la misma manera los agentes navieros como socios estratégicos de las navieras deben ajustar sus procedimientos para garantizar tiempos mínimos de maniobra para que el usuario embarque su carga según lo programado y el importador pueda disponer de su carga en el menor tiempo posible, lo que se traduce en menores costos de nacionalización
- Puertos: la infraestructura portuaria es fundamental para que todos los implicados en la cadena, puedan cumplir con sus objetivos, los puertos determinan el cuidado de la carga tanto de importación como de exportación, aloja dentro de sus instalaciones diversas entidades fundamentales como la DIAN, policía antinarcóticos, agencias de aduana y operadores portuarios que en sumatoria sus funciones permiten a los usuarios llevar a cabo sus metas, adicional los puertos deben mantenerse a la vanguardia en cuanto a infraestructura (grúas, montacargas, dragas, camiones y sistemas de información) también deben establecer un sistema de costos que permita a los concesionarios tener un negocio rentable y que los usuarios sigan contemplando costos prudentes en sus operaciones, el manejo de la carga y la seguridad sobre la misma son funciones determinantes del puerto y dentro de las exigencias primordiales de los usuarios son los tiempos de operaciones de cargue y descargue de buques y la atención a los mismos.
- Transportadores terrestres: fundamentales en la movilización de carga desde los puertos hacia el interior y del interior a los puertos con carga de exportación, el servicio se debe consolidar bajo los supuestos de entrega de calidad, es decir conservando la carga en las mejores condiciones, tiempos de tránsito adecuados y tarifas competitivas, para lograr esta condición los usuarios exigen a las empresas transportadoras un parque automotor de vanguardia y un servicio al

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 15 de 26

cliente ejemplar que permita al usuario conocer el estado del tránsito en todo momento, para lograr programar las acciones conexas a la disponibilidad de la carga en los puntos de destino.

A continuación se describe el proceso operativo, general, que debe llevar a cabo cada usuario, dependiendo de su postura frente al transporte marítimo en Colombia, enlazando la operación con todos los intermediarios de la cadena:

Proceso general para el importador

Las empresas importadoras, una vez tienen sus pedidos listos para ser despachados desde origen deben seguir los siguientes pasos:

Modalidad LCL (*Less container Load*)

Cuando el transporte principal está a cargo del comprador, el importador debe contactar a un agente de carga, quien actuará como consolidador y se encargará de movilizar la mercancía desde el puerto de origen hasta destino (Puerto Colombiano).

En este caso el importador pagará un flete proporcional al espacio en el contenedor, entre mayor sea el peso y volumen de su carga, una vez pactado el transporte se procede al despacho de la mercancía.

Dependiendo el puerto de origen de la carga, se calculan los días de tránsito marítimo, una vez la motonave arriba a puerto Colombiano comienza el trabajo del agente naviero, quienes están encargados de atender al barco en tierra, presentar la documentación de todas las cargas ante la autoridad y asistir a la tripulación, una vez finaliza la operación de descargue de contenedores de la cual está encargada la Sociedad Portuaria, el agente naviero debe ingresar al sistema de la DIAN, cada documento de transporte tanto Master como Hijos para proceder con la liberación de documentos a los agentes de carga, previo pago del flete correspondiente al contenedor.

Recibida la liberación, (el consolidador) por parte de la línea naviera a través de su agente, éste procede a liberar las cargas de cada uno de sus clientes, es decir a cada importador.

El agente de carga debe facturar en proporción a cada uno de sus clientes, una vez el agente reciba este pago procede a entregar los documentos de transporte liberados al importador o a su representante en puerto, es decir a su agente de aduana.

Durante el proceso en el puerto los operadores portuarios y los representantes de los agentes de carga llevan a cabo la desconsolidación del contenedor, para dejar en bodega la mercancía y proceder con la nacionalización.

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 16 de 26

Cuando el agente de aduana tenga los documentos originales de la carga (Documento de transporte liberado, factura comercial original, lista de empaque, requisitos previos y certificado de origen en caso de aplicar) se procede con la nacionalización de la mercancía, una vez obtenido el levante por parte de la autoridad aduanera el importador puede disponer de su mercancía, lo que significa que con su empresa de transporte terrestre puede retirar la carga de las bodegas del puerto y llevarla a sus propias bodegas.

Modalidad FCL (*Full container Load*)

Una de las diferencias entre la carga suelta (LCL) es que el importador puede contratar el transporte directamente con una línea naviera o de igual forma con un agente de carga, y el valor del flete se cobrará pleno de acuerdo al tipo de contenedor y de las tarifas del mercado.

Una vez arriba la motonave a puerto colombiano, se procede con el descargue de los contenedores, la documentación respectiva ante la autoridad aduanera y la liberación de los documentos de transporte.

Obtenida la autorización de levante de la carga por parte de la aduana colombiana, el importador podrá trasladar el contenedor desde el puerto hasta su planta o bodega.

Un elemento adicional en las operaciones de importación es la responsabilidad que tiene el importador sobre la devolución del contenedor vacío a los patios de contenedores que administran los equipos cada naviera, esta devolución se debe llevar a cabo dentro del plazo establecido al momento de pactar el flete y sus condiciones, se debe preservar el cuidado del contenedor para evitar extra costos por demoras, limpiezas o reparaciones.

Proceso general para el exportador

En el proceso de exportación, la empresa debe estar más coordinada y trabajar en equipo con sus aliados estratégicos (Agencia de aduanas, agencias de carga y transportador terrestre), las exportaciones tienden a ser un tanto más exigentes y se deben hilar acordemente los eslabones de esta cadena de actividades, documentos e información, dado que las navieras generalmente programan una salida semanal por destino, la logística debe estar totalmente ajustada para cumplir con las programaciones de la línea y del puerto y evitar que la carga por alguna situación permanezca en el puerto más de una semana, lo que implica retrasos en la entrega y extra costos en la operación.

Para comprender la operación de salida de mercancías de Colombia y resaltar el papel del exportador en la operación se definirán las funciones de cada una de las partes:

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 17 de 26

Exportador: Debe programar su despacho con anticipación y prudencia respecto a la fecha pactada de entrega de la carga, esto es considerando, la disposición de la mercancía para cargue, el momento de retiro de contenedor vacío en patios, el tiempo de llenado, el tránsito desde bodega al puerto, el tiempo requerido por las maniobras de aduana de exportación en puerto y los cierres o cortes establecidos por la naviera y el puerto para la entrega de mercancías.

Aparte de esta programación el exportador debe tener al orden del día la documentación y requisitos necesarios para la exportación:

- Declaración de Exportación Formulario 600
- Factura Comercial (Nombre completo exportador – importador, fecha, número, descripción completa de la mercancía, posición arancelaria, término de negociación, moneda de transacción, resolución DIAN)
- Lista de Empaque
- Certificado de Origen: En caso que el país de destino tenga preferencia arancelaria
- Certificado INVIMA: En caso de ser requerido por el país de destino (Alimentos y medicamentos)
- Certificado ICA: En caso de ser requerido por el país de destino (Animales, vegetales y sus derivados)
- Documento de transporte

La documentación debe estar en regla y el exportador debe coordinar las operaciones con su empresa de transporte, su agente de carga y su agente de aduana.

Describir individualmente las funciones de estos tres aliados llevaría a dejar por fuera actividades fundamentales para lograr una exportación, dado que todos interactúan de manera simultánea.

La operación inicia con la necesidad del exportador quien requiere de un espacio en un buque y un contenedor, en esta instancia entran a jugar el agente de carga, el patio de contenedores y el transportador terrestre, el exportador requiere del agente de carga una reserva ante una naviera, la cual emite un número de referencia para identificar el espacio asignado de acuerdo al tipo de contenedor requerido, el agente de carga una vez tiene confirmado el espacio en el buque (*booking*), tiene asignado también el equipo que será entregado al exportador, para esto el agente de carga emite una autorización

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 18 de 26

de retiro de contenedor la cual es remitida tanto al exportador como al patio, la misma debe ser presentada por el transportador terrestre al momento de solicitar el cargue del equipo en el patio de contenedores.

Finalizado el cargue del contenedor, el exportador cuenta con la información necesaria para elaborar las cartas de responsabilidad y el borrador del documento de transporte internacional que ampara la mercancía, esta información es transmitida a la agencia de aduanas y al agente de carga.

La agencia de aduanas debe elaborar la planilla de ingreso a puerto y la solicitud de autorización de embarque (SAE), la cual se configurará en la Declaración de exportación (DEX) en tanto el agente de carga debe elaborar el documento de transporte.

Ingresada la carga al puerto, la agencia de aduanas debe presentar la documentación ante la aduana y solicitar selectividad, es decir, que la autorización de embarque sea directa o previa inspección documental o física (en este caso el encargado de la inspección sería la Policía Antinarcóticos), autorizado el embarque por el agente de carga debe entregar toda la documentación y la ubicación de la carga a la naviera y al puerto para dejar la carga a disposición de la naviera y a espera del arribo del barco que cargará la estiba de exportación.

El agente de carga debe confirmar al exportador el zarpe de la motonave y el embarque de su contenedor, debe emitir el documento de transportarte definitivo, y entregar en original este documento al exportador, esta información también es gestionada por el agente de aduana quien a su vez debe emitir la declaración de exportación final y hacerla llegar al exportador para legalizar las divisas generadas por la venta al exterior.

Se observa que el usuario del transporte marítimo cuenta con el apoyo de varios intermediarios en la operación tanto de importación como exportación, son ellos quienes deben estar coordinando sus operaciones y se convierten ellos mismos en un factor primordial en los buenos resultados de la operación. Cabe anotar, en la medida que los intermediarios aumenten su nivel de compromiso y servicio al cliente, será mucho más fácil y más fluido coordinar los embarques y configurar operaciones exitosas basadas en el trabajo en equipo, cumpliendo con los tiempos y costos establecidos y garantizando el perfecto estado de la mercancía.

Navieras

Como prestadores del servicio de transporte marítimo de carga internacional, se denomina así a las empresas que administran el tráfico marítimo de mercancías; por lo general son propietarias de flotas de buques para el transporte de contenedores y proyectos con destino a cualquier parte del mundo; éstas conforman un eje fundamental

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 19 de 26

en el mundo marítimo, pues son las encargadas de la fabricación de los barcos, así como de su reparación y mantenimiento.

Algunas de las navieras que llegan con sus barcos a puertos en Colombianos son: Naviera Hamburg sud de Alemania, Naviera Alianca Do Brasil de Brasil; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, Compañía Sudamericana de Vapores provenientes de Chile; Naviera Maersk line de Dinamarca; Naviera Dole Ocean Liner, Naviera Frontier Liner, Naviera Intermarine y Naviera Seabord de Estados Unidos; Naviera Zim Israel Navigation de Israel; Naviera K Line y Naviera NYK Lines de Japón; Naviera TMM lines de México; Mediterranean Shipping Company de Suiza y Evergreen America Corporation.

Agente naviero

Las agencias navieras son los representantes del armador en un puerto determinado, el cual ha delegado en su persona las funciones que este no puede realizar por sí mismo, por motivos de imposibilidad material de estar en cada puerto al cual arribe un buque bajo su administración.

Generalmente, las legislaciones nacionales exigen que estos agentes se inscriban formalmente, ante determinados organismos públicos, autoridad marítima, autoridades portuarias, de aduana, etc.

Su existencia resulta de la necesidad que tiene el buque, para la atención de la tripulación y la carga, como también dar claridad y certeza a quienes se sirven de esta vía o desempeñan actividades relacionados como son los usuarios y/o autoridades públicas.

Embarcadores - agente de carga internacional (ACI)

Este tipo de intermediarios corresponde a la persona jurídica cuyo objeto social incluye, entre otras las siguientes actividades: Coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación, emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad. El ACI actúa en nombre de terceros como coordinador entre los generadores de carga y los transportadores efectivos de la misma.

Algunos de los Agentes de Carga Internacional más importantes de Colombia son: BEMEL S.A., SABINO DEL BENE LTDA y BLUE CARGO GROUP.

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 20 de 26

El Embarcador es además la entidad que inicia una operación emitiendo instrucciones de embarque a un Despachador de Carga o directamente a una compañía transportadora.

Dentro de las funciones de un embarcador esta orientar al usuario en materia de costos de fletes, gastos portuarios, derechos consulares, costo de documentación, tramitación especial y seguros para la carga, además de asesoría concerniente al embalaje de la mercancía.

Los agentes embarcadores deben estar en la capacidad de revisar la documentación que cubija el despacho, por ejemplo: las facturas comerciales, la lista de empaque, e incluso la carta de crédito, entre otros, de esta forma, se asegura que todo está en perfecto orden.

Los agentes pueden reservar el espacio físico necesario a bordo de un barco, si su cliente así lo desea. Ellos se aseguran de que la mercancía se entregue al transportista internacional a tiempo para ser cargada. También, elaboran el conocimiento de embarque o coordinan con la línea naviera la emisión de este documento o cualquier documentación requerida. Luego, una vez ha sido embarcada la mercancía, el agente embarcador remite todos los documentos directamente al exportador.

Agente aduanero

Es la persona o empresa autorizada por el organismo fiscalizador y de control aduanero, para despachar las mercancías por cuenta de terceros.

El agente aduanero tiene la doble misión de representar al usuario ante la autoridad aduanera respectiva y asesorarlo en materia de procedimientos, trámites, documentos y demás actividades conexas relacionadas con el proceso de exportar o importar bajo las normas específicas del régimen aduanero.

Los operadores portuarios

Dentro del concepto de operador portuario, se encuentran empresas dedicadas a la prestación de servicio de remolcadores, suministro de pilotos prácticos, estibadores para el cargué y descargue de los buques, camiones y demás modos de transporte que ingresan al puerto, llenado y vaciado de contenedores y traslado físico de la carga dentro del puerto etc.

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 21 de 26

Transportadores terrestres

El transporte terrestre ha constituido un pilar fundamental en el traslado de mercancías, especialmente en las últimas décadas. La modernización creciente de los medios de transporte ha implicado una tendencia cada vez mayor hacia los servicios logísticos integrados. El agente de transporte desempeña un rol relevante al combinar el uso de los diversos medios (aéreos, marítimo o ferroviario) que son requeridos para el transporte de mercancías al desarrollar una estructura multi- modal.

Gracias al desarrollo de este trabajo de investigación podemos concluir que:

- Para el negociador internacional es indispensable adquirir conocimiento acerca del transporte marítimo internacional en Colombia y del manejo de elementos como la normatividad, la infraestructura, los usuarios y los intermediarios para la programación logística de importación o exportación.
- El transporte marítimo es el medio más utilizado por los importadores y exportadores colombianos, y también por usuarios de otros países que negocian en nuestro país para la movilización de mercancías, por sus cualidades y beneficios en cuanto a conectividad, costos y cuidado de las mercancías.
- La estructura de la normatividad del transporte marítimo en Colombia, está delimitada por diversos actores, identificamos que la entidad central es el Ministerio de transporte, seguida de intermediarios que regulan, planean y promueven cada una de las acciones que a esta entidades les compete para un mejor manejo de la información y poder ser más eficaces en los procedimientos ligados al manejo de mercancías.
- El organigrama diseñado gracias a la información recopilada en el proyecto, ayuda a identificar las partes que intervienen en la normatividad del transporte marítimo en Colombia y facilita la investigación sobre las funciones y responsabilidades de cada parte respecto a esta modalidad de transporte.
- Los elementos que conforman la infraestructura del transporte marítimo en Colombia son: puertos, vías de acceso, patios de contenedores, contenedores y tipos de barcos, y su importancia en las operaciones de importación o exportación es determinante para facilitar el desarrollo de la distribución física internacional.
- Con la información obtenida se pudo clasificar los diferentes tipos de puertos que existen en Colombia tales como los comerciales, pesqueros, deportivos y militar. Pudimos diferenciar los puertos secos de los puertos marítimos, los puertos secos se configuran como una ayuda para el manejo de carga y hacer más fluida la

operación en los puertos y una mejor regulación de los diferentes ritmos de llegada de los medios de transporte terrestre y marítimo.

- Los puertos marítimos colombianos manejan más del 90% de las operaciones de comercio exterior del país y que en Colombia existen 9 zonas portuarias, ubicadas 7 en la costa Caribe y 2 en el pacifico, a través de este proyecto identificamos las principales sociedades portuarias del país, como los son; la sociedad portuaria de buenaventura (SPRBUN), la sociedad portuaria de barranquilla (SPRB), la sociedad portuaria regional de Cartagena (SPRC) , y la sociedad portuaria regional de Santa Marta (SPRS). De acuerdo a la información obtenida podemos conocer la infraestructura del puerto de Buenaventura donde se identificó que este puerto tiene una capacidad de almacenaje de hasta 18.857 TEUs, que es un puerto polivalente y es el mayor puerto multipropósito de Colombia.
- La sociedad portuaria regional de Cartagena es la más importante del Caribe, con 11 sitios de atraque, este puerto ofrece menores tiempos de transito y estadía en excelentes condiciones de seguridad, esta sociedad portuaria atiende barcos de hasta 5.500 TEUs, este puerto es denominado como "centro logístico integrado y de trasbordo internacional para el Caribe". Esta sociedad portuaria cuenta con una terminal de contenedores llamada CONTECAR, la cual tiene una infraestructura para atender barcos de 5.000 TEUs y movilizar hasta 1.200.000 TEUs. También se pudo conocer acerca de la investigación que CONTECAR tiene planeado crear una terminal con capacidad para 2.5 millones de TEUs.
- La sociedad portuaria regional de Santa Marta es uno de los puertos más importantes de Colombia gracias a la profundidad natural y de sus aguas tranquilas. Se logró constatar que por este puerto se exporta la mayor cantidad de carga refrigerada del país y que este puerto cuenta con 7 muelles los cuales ofrecen muy buenos beneficios de almacenaje seguro en sus bodegas y patios, manejo adecuado de la carga y tiempos cortos de operación de cargue y descargue . Se pudo identificar que este puerto es el único de la costa atlántica con servicio de ferrocarril y este ofrece cargue y descargue directos en los muelles.
- Se deben conocer los diferentes tipos de sellos y etiquetas de seguridad para cumplir con las normas internacionales en la materia y que rigen la legislación marítima nacional e internacional.
- La red vial que comunica al interior del país con las sociedades portuarias de Colombia, cobija todo el territorio Nacional, pero se deben considerar tiempos de transito relativamente largos, que se deben tener presentes al momento de

realizar las programaciones de despacho y abastecimiento para lograr cumplir con los tiempos programados y satisfacer las necesidades en cuanto a la disponibilidad de la carga.

- El papel que juegan los usuarios del transporte marítimo internacional en Colombia es determinante para mantener niveles de mejora permanente que ayuden en todo momento a incrementar los niveles de competitividad del comercio y las productividad de los intermediarios del transporte marítimo internacional en Colombia, y exigen un trabajo enfocado en la satisfacción de las necesidades del cliente.
- Los principales intermediarios en el transporte marítimo internacional en Colombia son las navieras, los agentes navieros, agentes de carga internacional, agentes de aduana, operadores portuarios y transportadores terrestre, quienes interactúan entre sí, permitiendo el desarrollo de las operaciones de comercio exterior en Colombia, la promoción de las importaciones y exportaciones y la consolidación del sector a nivel internacional.
- La estructura portuaria Colombiana ha jalonado el desarrollo del comercio exterior en nuestro país, pero se debe resaltar la importancia de la Sociedad portuaria de Buenaventura, siendo el terminal que permite el arribo de buques desde el pacifico y genera un acercamiento a todos los países que conforman esta importante cuenca, pero no sólo su ubicación ha logrado su posicionamiento sino su consolidación como puerto multivalente y su especialización en el manejo de diferentes tipos de carga: el granel liquido, granel solido, carga general y los servicios ofrecidos de acuerdo al tipo de carga, a los contenedores o a las naves como llenado, vaciado, reparación de contenedores secos y refrigerados, almacenamiento, suministro de energía, manipulación, inspecciones (zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos y aduanales), pesaje, diligenciamiento de comodatos, cargue, descargue, empaque, toma de muestras, suministro de estibas, consolidación y desconsolidación, servicios de bascula, trincado y destrincado, pilotaje, remolcadores, muellaje, tratamiento de desechos sólidos y líquidos, suministro de agua y combustible y lubricantes, operaciones que dejan a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura como el terminal más importante de Colombia.

Una estructura óptima y una coordinación adecuada entre los diferentes usuarios e intermediarios del transporte internacional configuran las operaciones de comercio exterior, con el fin último de movilizar mercancías de un país a otro, bajo las reglamentaciones de cada país y cumpliendo con el postulado de la logística: “el producto indicado, en el lugar adecuado, en el tiempo preciso y al mejor costo” y sin duda el transporte marítimo ha sido parte fundamental para lograrlo.

Colombia, en los últimos años ha emprendido la tarea de mejorar su estructura logística, como una necesidad prioritaria para ayudar a las empresas a ser competitivas internacionalmente, pero como se puede ver a nivel general esta competitividad logística esta determinada por múltiples factores, como las vías de acceso a las terminales marítimas, los trámites aduaneros, los procesos operativos en puertos, la tecnología y su infraestructura portuaria, surge entonces la pregunta: ¿Es Colombia competitiva a nivel internacional gracias a su estructura de transporte marítimo?

BORRADOR

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 25 de 26

BIBLIOGRAFÍA

Proexport (2005). Cartilla Transporte Marítimo para Exportación. Tomado el 15 de marzo del 2010, de [http:// www.proexport.com.co/VBeContent/search.asp?idcompany=16](http://www.proexport.com.co/VBeContent/search.asp?idcompany=16)

PERILLA Gutiérrez, Rogelio, (2010). Manual para Importadores y Exportadores, 12ª edición. Bogotá, Colombia: Editorial Guadalupe S.A.

BALLOU, Ronald H., 2004. Logística, Administración de la Cadena de Suministro, 5ª edición. México: Editorial Pearson.

BECHARA Pérez Vanessa. Sociedades portuarias regionales de Colombia. Tomado el 10 de agosto del 2010, de [http:// www.scribd.com/doc/24527009/ sociedades-portuarias](http://www.scribd.com/doc/24527009/sociedades-portuarias).

Superintendencia de puertos y transporte, tomado el 5 de agosto del 2010, de <http://www.supertransporte.gov.co/RESOL0071-1997.htm>.

International shipping and world trade facts and figures. International Maritime Organization. Octubre de 2009.

Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Congreso de Colombia. Diciembre 30 de 1993.

Decreto 2171 de 1992. Por el cual se reestructura el ministerio de obras públicas y transporte como ministerio de transporte y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del orden nacional. Presidencia de la República. Diciembre 30 de 1992.

Decreto Ley 2324 de 1984. Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. Presidencia de la República. Septiembre 18 de 1984.

Decreto 101 del 2000. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones. Presidencia de la República. Febrero 2 del 2000.

Decreto 804 del 2000. Por el cual se reglamenta el servicio público del transporte. Presidencia de la República. Mayo 8 del 2001.

Decreto 1342 de 2002. Por el cual se adiciona y modifica el Decreto 804 del 8 de mayo de 2001 que reglamenta el servicio público de transporte marítimo. Presidencia de la República. Junio 26 de 2002.

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 26 de 26

Código de comercio, libro V. Presidencia de la republica. Marzo 27 de 1971

BORRADOR