

**ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN
COLOMBIA**

JHEISON DANIEL AGUDELO CASTAÑEDA
JUAN FERNANDO MAYA JARAMILLO
JUAN PABLO MOJICA BELLO

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ENVIGADO
2011

**ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN
COLOMBIA**

JHEISON DANIEL AGUDELO CASTAÑEDA
JUAN FERNANDO MAYA JARAMILLO
JUAN PABLO MOJICA BELLO

Trabajo de grado para optar al título de
Administrador de Negocios Internacionales

Asesor Metodológico
CARLOS ESTEBAN ARRUBLA PAUCAR
Economista Industrial

Asesor Temático
SERGIO ANDRÉS GIRALDO BLANDÓN
Administrador de Negocios Internacionales

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ENVIGADO
2011

Nota de aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Envigado, Agosto 12 de 2011

Dedicamos nuestro trabajo de grado a todos nuestros familiares, amigos y a los compañeros del Semillero de investigación G-otae, quienes en todo momento nos apoyaron y nos guiaron para sacar adelante esta gran meta. Gracias a Dios por permitirnos compartir espacios de aprendizaje, desarrollo personal y permitirnos enfrentar los retos que trae consigo el trabajo en equipo.

SEMILLERO DE INVESTIGACIÓN G-OTAE CAMINO, INVESTIGO LOGRO

Agradecemos a Dios y a nuestras familias por brindarnos la oportunidad de la educación, agradecemos a nuestros compañeros por permitirnos participar en las diferentes actividades del semillero de investigación, y mostrarnos la entrada a una nueva etapa de vida donde nos encontramos con nuevas experiencias y nuevos retos. Agradecemos a las personas que muy atentamente nos dieron la mano durante el desarrollo del proyecto, gracias por los espacios para compartir conocimiento y lograr unificar en un solo documento esta importante información, y que de esta manera una gran cantidad de personas la puedan aprovechar, pues este es el real fin del proyecto. Si los conocimientos no se comparten, nunca podremos ser mejores y ni más competitivos.

CONTENIDO

	Pág.
GLOSARIO	15
RESUMEN	23
<i>ABSTRACT</i>	24
INTRODUCCIÓN	25
CAPITULO 1. ESTRUCTURA Y LA LEGISLACIÓN QUE RIGE EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA	27
1.1 NORMATIVIDAD	27
1.1.2 Ministerio de Transporte	28
1.1.3 Superintendencia de Puertos y Transporte	30
1.1.4 Dirección General Marítima (DIMAR)	34
1.2 ENTIDADES NACIONALES DE APOYO	38
1.2.1 Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)	38
1.2.2 PROEXPORT	39
1.2.3 Federación de Agentes Logísticos en Comercio Internacional – FITAC	40
1.2.4 Consejo Colombiano de Usuarios de Transportes de Carga Nacional e Internacional – CUTMA	40
1.3 ENTIDADES INTERNACIONALES DE APOYO	41
1.3.1 Organización Marítima Internacional – OMI	41
1.3.2 Lloyd’s Register of Shipping	42
1.3.3 International Chamber of Shipping - ICS	42
1.3.4 Cargo Handling Coordination Association - ICHCA	43

CAPITULO 2. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA	44
2.1 LOS PUERTOS COLOMBIANOS	44
2.1.1 Puertos Secos	44
2.1.2 Puertos Marítimos	45
2.1.3 Clasificación de las Zonas Portuarias según su Ubicación	46
2.1.4 Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura	47
2.1.4.1 Servicios y características propias del puerto de Buenaventura	48
2.1.5 Sociedad Portuaria Regional De Barranquilla	55
2.1.5.1 Servicios y Características propias del puerto	56
2.1.6 Sociedad Portuaria Regional de Cartagena – Contecar y Muelles El Bosque	59
2.1.6.1 Canal de Acceso	60
2.1.6.2 SPRC une a Colombia con el mundo	62
2.1.6.3 Infraestructura de la Sprc – Contecar	63
2.1.6.4 Proyectos Contecar	65
2.1.7 Sociedad Portuaria De Santa Marta	74
2.2 UNITARIZACIÓN, PALETIZACIÓN Y CONTENEDORIZACIÓN TIPOS DE CONTENEDORES	79
2.2.1 Paletización	79
2.2.2 Contenedorización	80
2.2.3 Tipos de contenedores	80
2.2.4 Envases y Embalaje	86
2.2.5 Símbolos de embalaje	87
2.2.6 Sellos de Seguridad	88
2.3 TIPOS DE BARCOS	90
2.3.1 Ferry de pasajeros y carga rodada (<i>ro-pax</i>)	92

2.3.2 Barcos portacontenedores (<i>container vessels</i>)	92
2.3.3 Buques de carga general o multipropósito (<i>general cargo vessels</i>)	93
2.3.4 Buques frigoríficos (<i>reefer vessels</i>)	94
2.3.5 Buques Ro-Ro	94
2.3.6 Buques cisterna/tanque	94
2.3.7 Dragas (<i>dredgers</i>)	95
2.3.8 Remolcadores (<i>tugs</i>).	95
2.4 LOS PATIOS DE CONTENEDORES	96
2.4.1 Corporación Colombiana de Logística (CCL)	97
2.4.2 Almagrario – Container Depot	98
2.4.3 Patios de Colombia	99
2.5 VÍAS DE ACCESO	100
CAPITULO 3. EL PAPEL DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA	108
3.1 IMPORTADORES	108
3.2 EXPORTADORES	109
3.3 PROCESO GENERAL PARA EL IMPORTADOR	113
3.3.1 Modalidad LCL (<i>Less container Load</i>)	113
3.3.2 Modalidad FCL (<i>Full container Load</i>)	114
3.4 PROCESO GENERAL PARA EL EXPORTADOR	114
CAPITULO 4. PRESTADORES DEL SERVICIO E INTERMEDIARIOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	117
4.1 PRESTADORES DEL SERVICIO	117
4.1.1 Navieras	117
4.2 INTERMEDIARIOS	118

4.2.1 Agentes Marítimos	118
4.2.2 Embarcadores - Agente de Carga Internacional (ACI).	118
4.2.3 Agencias de Aduana	119
4.2.4 Los Operadores Portuarios	119
4.2.5 Transportadores Terrestres	120
5. CONCLUSIONES	121
6. RECOMENDACIONES	124
BIBLIOGRAFÍA	125
CIBERGRAFIA	126

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Grafica 1. Entidades relacionadas con la normatividad del transporte marítimo en Colombia	27
Gráfica 2. Situación Portuaria Puerto De Buenaventura	53
Grafica 3. Desarrollo de Sprc-Contecar Centro Logístico Integrado	66
Grafica 4. Sprc-Contecar Como Centro Logístico	66
Gráfica 5. Ubicación del puerto	75
Gráfica 6. Barcos Portacontenedores	92
Gráfica 7. Barcos Portacontenedores	93
Gráfica 8. Dragas	95
Gráfica 9. Remolcadores	96
Gráfica 10. Depósito de Contenedores	98
Gráfica 11. Patios de Colombia	99
Gráfica 12. Movimiento Comercio Exterior En Colombia	110

LISTA DE IMÁGENES

	Pág.
Imagen 1. Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura	47
Imagen 2. Terminal de contenedores de Buenaventura (TCBUEN)	54
Imagen 3. Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla	55
Imagen 4. Dragas en la SPRBAQ	56
Imagen 5. Sociedad Portuaria Regional De Cartagena	59
Imagen 6. Grúa Portuaria Móvil Liebherr LHM 400	70
Imagen 7. Grúa Pórtico Paceco	71
Imagen 8. RTG-TRAVELIFTS	71
Imagen 9. REACH STACKERS	72
Imagen 10. Sociedad Portuaria De Santa Marta	74
Imagen 11. Paletizador	79
Imagen 12. Contenedor	80
Imagen 13. Terminal de carga de contenedores en Nueva Jersey (Estados Unidos).	80
Imagen 14. Container Types	82
Imagen 15. Alta seguridad	88
Imagen 16. Sellos de plástico	89
Imagen 17. Sellos metálicos	89
Imagen 18. Sellos de cable	89
Imagen 19. Etiqueta de seguridad	90
Imagen 20. Barra de seguridad	90
Imagen 21. Ferry de Pasajeros y Carga Rodada (Ro-Pax)	92
Imagen 22. Buques de carga General o Multipropósito	93
Imagen 23. Buques Frigoríficos	94

Imagen 24. Buques Ro-Ro	94
Imagen 25. Buques Cisterna/Tanque	95

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Normatividad de la Supertransporte	32
Tabla 2. Importaciones año 2010 puerto de buenaventura	50
Tabla 3. Exportaciones Año 2010 Puerto De Buenaventura	50
Tabla 4. Movimiento De Naves 2010 Puerto De Buenaventura	50
Tabla 5. Reporte de Consolidados de Tipo de Naves por año, del 2010 Tipo de Movimiento: Eslora	51
Tabla 6. Reporte De Consolidados De Tipo De Naves Por Año, Del 2010 Tipo de Movimiento: Calado	51
Tabla 7. Reporte De Consolidados De Tipo De Carga Por Año, Del 2010 Tipo de Movimiento: Total Movimiento	51
Tabla 8. Reporte de movimiento de contenedores por mes, entre enero de 2010 y diciembre de 2010	52
Tabla 9. Presupuesto de inversión de la sprbaq 2007 - 2033	58
Tabla 10. Equipos Sociedad Portuaria Regional De Cartagena	63
Tabla 11 Muelles Sociedad Portuaria Regional De Cartagena	64
Tabla 12. Muelles Sociedad Portuaria De Santa Marta	76
Tabla 13. Características de la Sociedad Porturia de Santa Marta	76
Tabla 14. Agentes Marítimos	77
Tabla 15. Equipos Sociedad Portuaria Santa Marta	78
Tabla 16. Métodos de manipuleo	86
Tabla 17. Símbolos de embalaje	87
Tabla 18. Distancias y Tiempo Promedio en los Principales Corredores de Exportación Colombianos	107
Tabla 19. Movimiento General Importaciones – Colombia - Periodo Enero Marzo 2011	110

Tabla 20. Movimiento general exportaciones – Colombia - Periodo Enero
Marzo 2011

110

GLOSARIO

A

AGENTE MARÍTIMO: Es la persona que representa en tierra al Armador, para todos los efectos relacionados con la embarcación.

ARMADOR: Persona natural o jurídica, sea o no propietarias de la nave, que la aprovisiona para la expedición marina y la hace navegar a su nombre y por su cuenta o riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que le afectan. Todas las líneas marítimas con buques son armadores.

ATRAQUE: Acción de arrimar el buque al muelle.

APPROACH: Acercamiento guiado del buque desde la zona de fondeo hasta el muelle.

B

BARCOS: Embarcaciones de menor calado.

BARCAZAS, BONGO, PLANCHÓN O GABARRA: Embarcaciones utilizadas para la navegación fluvial de fondeo plano con propulsión propia.

BOYA: Indican el canal de acceso al puerto.

BUQUE: Embarcaciones de mayor calado, son de acero.

C

CABOTAJE: Transporte de carga marítima de puerto a puerto.

CALADO: Medida de profundidad alcanzada por el buque.

CARGA A GRANEL LÍQUIDO: Es la carga constituida por líquidos o gases que vienen sin empaque o envase y no pierden su condición en ningunas de las distintas fases de la operación portuaria.

CARGA A GRANEL SÓLIDO: Carga constituida por sólidos que vienen sin empaque o envase y no pierden su condición en ninguna de las distintas fases de la operación portuaria.

CARGA DE CABOTAJE: Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados de un puerto Colombiano a otro puerto Colombiano por vía marítima.

CARGA DE EXPORTACIÓN: Cargamentos nacionales que salen en forma legal hacia el extranjero.

CARGA DE IMPORTACIÓN: Todo cargamento que procede de otro país que va a ser nacionalizado.

CARGA DE IMPORTACIÓN EN TRÁNSITO INTERNACIONAL: Son aquellos cargamentos que estando destinados a un puerto extranjero son descargados en el puerto Colombiano para ser reexpedidos bien sea por vía marítima o terrestre a su destino final.

CARGA FLUVIAL: Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados de un puerto Colombiano a otro puerto Colombiano por medio de ríos.

CARGA SUELTA: Este tipo de carga consiste en bultos sueltos o individuales, manipulados y embarcados como unidades separadas, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas.

CARGA PELIGROSA: Carga que por sus características especiales entraña peligro a las personas, naves o instalaciones del puerto o al medio ambiente, debiendo ser manipulada de acuerdo con las normas del Departamento de Salud Ocupacional.

CARGA TERRESTRE: Cargamento nacional o nacionalizado que se transporta por vía terrestre con destino o procedente de otras zonas del país.

CARGA TRANSITORIA: Cargamentos que son descargados provisionalmente de la embarcación mientras dura su permanencia en el puerto.

CARGUE DIRECTO: Se denomina así a la operación de colocar la carga en el medio de transporte acuático o complementario.

CARGUE INDIRECTO: Es el que se realiza del aproche en el muelle al medio de transporte acuático.

CARGUE O DESCARGUE DE CAMIONES, VAGONES, SIMILARES Y MANEJO TERRESTRE: Se entiende como la operación de traslado y acomodo de la carga de o/a los sitios de almacenamiento a los camiones, vagones y similares para su retiro o introducción en el puerto.

COLFECAR: Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera.
Compañía naviera: Es la entidad dueña de una compañía marítima que a su vez trabaja con buques propios o buques arrendados.

COMPETITIVIDAD: Se define como la productividad con la que un país utiliza sus recursos humanos, económicos y naturales.

CONSOLIDAR: Se le llama al cargue de contenedores.

CONSOLIDACIÓN: Es el llenado de un contenedor con carga de varios dueños.

CONTECAR: Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A.

D

DESCARGUE Y CARGUE DE EMBARCACIONES: Movilización de cargamentos de la bodega, patio o cubierta a la embarcación o al costado de la misma o al muelle o viceversa.

DESCARGUE DIRECTO: Es aquel que se efectúa del medio de transporte acuático al medio de transporte complementario que retira los cargamentos del puerto al Terminal.

DESCARGUE INDIRECTO: Se efectúa del medio de transporte acuático al *approach* del muelle.

DEPÓSITO: Lugar específico encerrado donde se descargan mercancías y se dejan bajo custodia de una empresa especializada.

DESCONSOLIDAR: El descargue y vaciado del contenedor.

DECLARACIÓN EN TRÁNSITO ADUANERO: La carga viene autorizada a su lugar de destino sin la intervención aduanera.

DESEMBALAJE: Sacar la mercancía de un contenedor, de un solo dueño.

DESCONSOLIDACIÓN: Es el vaciado de un contenedor con carga de varios dueños.

E

ELEVADOR (MONTA CARGA): Es un vehículo mecánico para la manipulación de mercancías dentro de un lugar determinado.

EMBALAJE: Introducir mercancía en un contenedor de un solo dueño.

EMBARCACIONES DE FLETAMENTO: Embarcaciones arrendadas, utilizadas esporádicamente para reforzar la capacidad a flote de un armador.

EMBARCACIONES DE LÍNEA REGULAR: Son las que en forma permanente o transitoria han sido asignadas por el armador para seguir un tráfico regular, eficaz y continuo con las rutas e itinerarios fijos y preestablecidos.

EMBARCACIONES DE PASAJEROS: Toda embarcación diseñada y dedicada exclusivamente al transporte de pasajeros.

EMBARCACIONES FLUVIALES: Destinadas a navegar por los ríos, lagos o canales inferiores.

EMBARCACIONES MIXTAS: Son aquellas que transportan mas de 24 pasajeros y movilizan menos de 500 toneladas y tienen itinerario fijo.

EMBARCADOR DE SIA: Se encarga de tramitar los documentos ante la aduana, agencias marítimas y pagos de los servicios portuarios ante las entidades bancarias.

EQUIPO DE IZAR: Son instrumentos y elementos necesarios para el cargue y descargue de las mercancías contenida por los buques.

ESLORA: Largo del buque.

ESTIBAS: Accesorio de madera o plástico, necesario para descargar sacos o bultos de carga suelta.

ESTIBADOR: Personas cuya labor es cargar las estibas.

EXPORTACIÓN: Es la salida de un producto de un determinado país con destino a otro, atravesando las diferentes fronteras o mares que separan las naciones.

F

FARO: Luz que indica donde está ubicado el puerto.

FONDEADERO: Zonas marítimas del puerto con la profundidad suficiente para que una embarcación pueda transitar sin inconvenientes.

G

GLOBALIZACIÓN: Es un proceso fundamentalmente económico que consiste en la creciente integración de las distintas economías nacionales en un único mercado capitalista mundial.

GRÚA MÓVIL: Todo conjunto formado por un vehículo portante, sobre ruedas o sobre orugas, dotado de sistemas de propulsión y dirección propios sobre cuyo chasis se acopla a un aparato de elevación tipo pluma.

GRÚA PÓRTICO: Equipo de trabajo utilizado para la elevación y transporte de materiales generalmente en proceso de almacenamiento o fabricación. Las grúas pórtico son normalmente empleadas para la construcción en las inmediaciones navales al igual que en pabellones industriales.

I

INSPECCIÓN DE CONTENEDORES: Es la verificación óptica de la mercancía, esta se da cuando la carga lo requiere, cuando lo solicita el importador o cuando carece de certificado de prefabricado.

IMPORTACIÓN: se refiere a la entrada de mercancías de procedencia extranjera en un territorio aduanero.

INFRAESTRUCTURA: Cualquier tipo de equipo o construcción útil para prestar algún servicio o realizar alguna determinada actividad.

L

LÍNEA DE FLOTACIÓN: Su función es indicar el límite de peso de la carga que se puede acondicionar en el buque.

LLENADO DE CONTENEDORES: Se entiende como el traslado de los cargamentos desde las zonas de almacenamiento, vehículos terrestres que los transportan, al sitio donde se ubique el contenedor para que se estibe o arrume la carga dentro del mismo.

M

MANEJO DE LA CARGA: Es la operación que acomoda y conduce los cargamentos en el medio de transporte que lo retira o introduce de o/a la zona del puerto Terminal procedente de un descargue o cargue directo, o el traslado de los cargamentos de la losa en el muelle al lugar de almacenamiento o/a otro medio de transporte o viceversa cuando se produzca cargue o descargue indirecto.

MANGA: Ancho de la embarcación.

MANIOBRA: Es la acción de ubicar el buque en el puerto/muelle.

MOVILIZACIÓN DE CARGA: Son operaciones de reagrupación de carga dentro de la zona del puerto Terminal.

MUELLE: Es un andén o pared edificada en la orilla del mar, río o lago para permitir el atraque, cargue y descargue de una embarcación.

MUELLE: Es un andén o pared edificada en la orilla del mar, río o lago para permitir el atraque, cargue y descargue de una embarcación.

O

OPERADOR PORTUARIO: Empresa que presta los servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria; tales como cargue, descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usaría.

P

PALLETS: Estructuras hechas en madera, cuya función es agrupar un numero de sacos para luego ser trasladada por un elevador (azúcar, café, sal, productos en saco).

PESAJE Y CUBICAJE: Consiste en la medición de la carga, cuando el peso y el volumen no venga declarado en los documentos de embarque ni conste de otro modo.

PILOTAJE: Comprende el asesoramiento a los capitanes en la conducción de las embarcaciones en fondeadero, atraque, desatraque, zarpe y maniobras dentro de la zona de puerto.

PRECINTO: Garantía, sello, asegurar, se conoce como los sellos que lleva el contenedor.

PUERTO: Dentro de la cadena del transporte, el puerto es el eslabón que permite el intercambio comercial entre mar y tierra. Se define el puerto como conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros.

R

REACH STACKERS: Vehículo para mover y apilar contenedores.

RECINTOS PORTUARIOS: Termino usado por las entidades gubernamentales que significa Terminal marítimo o instalación portuaria con el régimen aduanero para recibir la carga de importación y exportación.

REMOLCADOR: Embarcación con equipo y características especiales utilizado como auxiliar en las maniobras de atraque, desatraque o en cualquier otra operación dentro o fuera de la operación portuaria.

S

SOCIEDAD DE INTERMEDIACIÓN ADUANERA: Persona que con licencia de la Dirección de impuestos y Aduanas Nacionales, y actuando en nombre propio o en representación de un tercero, desarrolla labores relacionadas con los trámites requeridos ante las autoridades competentes para adelantar gestiones relativas al comercio internacional.

SPRC: Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

SUPERINTENDENCIA REGIONAL DE PUERTOS: Es la entidad oficial, que controla las sociedades portuarias que se les otorgó en concesión, los puertos del país.

T

TARA: Peso del contenedor vacío.

TARJA: Conteo de mercancía o contenedor al bajar o subir al buque.

TEU (*twenty-feet equivalent unit*): Medida estandarizada de donde parten las medidas de un contenedor.

TRASBORDO: Transferencia de la carga de un vehículo a otro, pertenezca o no a un mismo modo de transporte (vía férrea, vía marítima, oleoductos, etc.). Se distinguen los trasbordos hechos bajo régimen de contrato de transporte o fuera de ese régimen.

TRASTAINER: La grúa *Trastainer* se utiliza en las terminales de contenedores para la organización de la carga en estas terminales.

TRATADO COMERCIAL: Tratado sometido al derecho internacional y suscrito entre dos o más países soberanos en virtud del cual se establece el modelo de relaciones en los intercambios comerciales entre los firmantes.

TRIBUTOS ADUANEROS: Están conformados por los derechos de aduana mas el impuesto del valor agregado (IVA) o sobre las ventas. Los derechos de aduana son todos los derechos, los impuestos, contribuciones, tasas y gravámenes de cualquier clase, los derechos antidumping o compensatorios y todo pago que se fije o exija, directa o indirectamente por la importación de mercancías al territorio aduanero nacional o en relación con dicha importación, lo mismo que toda clase

de derechos de timbre o gravámenes que se exijan o se tasen respecto a los documentos requeridos para la importación o que en cualquier otra forma, tuvieren relación con la misma.

TRINQUE: Es la función de amarrar la mercancía o contenedor con una cadena que aseguren que no se vaya a caer.

U

UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS: Es el uso de la infraestructura de que dispone las sociedades portuarias para el manejo que terceros hacen a los cargamentos y embarcaciones que atracan en el puerto.

Usuario: Es toda persona natural o jurídica que utiliza las instalaciones y facilidades o recibe servicios de las sociedades portuarias.

V

VACIADO DE CONTENEDORES: Es cuando se saca toda la mercancía que hay dentro del contenedor.

Z

ZARPE: Salida definitiva de una embarcación del sitio en el que estaba atracada, abordada o fondeada.

ZONA FRANCA: Áreas del territorio nacional extra-aduaneras, previamente calificadas, sujetas a un régimen especial, donde podrán establecerse y funcionar empresas, nacionales o extranjeras, que se dedique a la producción o comercialización de bienes para la exportación, directa o indirecta, así como a la prestación de servicios vinculados al comercio internacional y a las actividades conexas o complementarias a ellas.

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 por estudiantes de 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 económicos 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

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 students of 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.

INTRODUCCIÓN

En la presente investigación se recopila información que permite conocer la estructura del transporte marítimo internacional en Colombia, entendido como el principal medio para acercar las fronteras y permitir la constante relación comercial con diferentes países a nivel global, así como el intercambio de productos para satisfacer las necesidades de la población a nivel mundial.

Esto permite que bienes de consumo o materias primas que solo se producen en un área determinada del mundo o con menor costo sea aprovechado por la mayor cantidad posible de la población global; relacionando a todos los habitantes en un mundo globalizado, altamente competitivo y en constante cambio.

La presente investigación contiene un compendio de la producción académica y de información práctica sobre el transporte marítimo internacional en Colombia y permite identificar los diferentes elementos en este sector que permiten que Colombia sea competitiva a nivel internacional, competitividad que ha permitido a algunos países consolidar un mayor nivel de desarrollo y una mejor calidad de vida para sus habitantes. En este sentido cabe resaltar la ventaja que tiene Colombia en el sector por su ubicación geográfica y su riqueza natural configurando un gran potencial de desarrollo y centro de aprovechamiento de recursos a nivel mundial.

El siguiente trabajo se desarrolló sobre cuatro ejes que componen cada uno de sus capítulos que son; la estructura normativa, la infraestructura, los usuarios y finalmente se identifican los intermediarios fundamentales para acercar a los generadores de carga y a los prestares del servicio de transporte de carga por vía marítima.

En el primer capítulo se logró resumir la normatividad vigente que regula en Colombia las actividades que giran en torno a la manipulación de carga y el manejo de embarcaciones que tienen como finalidad traer o recoger mercancías en puertos Colombianos y a las cuales se deben acoger tanto los prestadores del servicio, como los usuarios y los intermediarios para llevar a cabo operaciones cobijadas por la legalidad.

En el segundo capítulo, se logra identificar todos los elementos que interactúan entre sí para conformar la infraestructura requerida para ejecutar operaciones marítimas eficientes, colaborando dentro de la cadena de distribución física internacional.

En el tercer capítulo, se comparte información sobre los usuarios del transporte marítimo y el papel determinante que estos juegan en las operaciones de comercio exterior vinculadas a esta modalidad de transporte.

Finalmente en el capítulo cuarto, se identifican los prestadores del servicio y los intermediarios en el transporte marítimo como actores fundamentales para el desarrollo de las operaciones de movilización de mercancías por la vía marítima. Al cierre de esta investigación se entregará un conjunto de conclusiones y recomendaciones, fruto del trabajo de investigación y de experiencias reales con actores del transporte marítimo internacional en Colombia.

CAPITULO 1. ESTRUCTURA Y LA LEGISLACIÓN QUE RIGE EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA

1.1 NORMATIVIDAD

En el presente capítulo, se encuentra un resumen de toda la normatividad vigente en Colombia sobre el Transporte marítimo y las entidades encargadas de la regulación, promoción y control del mismo, con la información aquí contenida, tanto los usuarios de esta modalidad, como profesionales de los negocios y estudiantes de áreas afines podrán identificar el porqué de las normas y la importancia de regular el transporte marítimo, para asegurar el manejo adecuado de la carga y ante todo la seguridad en las operaciones.

A continuación en la gráfica número uno, se podrán identificar las principales normas y entidades encargadas de regular el transporte marítimo en Colombia.

Gráfica 1. Entidades relacionadas con la normatividad del transporte marítimo en Colombia



Fuente: Elaboración propia.

1.1.1 Gobierno Nacional. El Gobierno Nacional es el encargado de coordinar todas las actividades relacionadas con el funcionamiento del país en términos económicos, políticos, sociales, judiciales y demás. En el marco del transporte marítimo internacional, como un servicio involucrado en los planes de mejoramiento de la competitividad nacional, se debe partir desde la norma constitucional: Constitución Política de Colombia de 1991, en su artículo 334, que dice:

“La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.”

Así en cabeza del Gobierno están las funciones del Estado, que para el caso del Transporte Marítimo Internacional en Colombia, se estableció según el Decreto 3111 de 1997 el reglamento Nacional del Transporte Marítimo Internacional y se definen las autoridades competentes en la materia:

1.1.2 Ministerio de Transporte¹. El Ministerio de Transporte se remonta a 1905 a la creación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte durante la presidencia del general Rafael Reyes encargado de los bienes nacionales, las minas, petróleos, patentes de privilegio y registros de marcas, los ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías.

El actual ministerio surge en la 1992 con el decreto 2171 del 30 de diciembre 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”*, y mediante decreto 2053 modifica su estructura y se dictan otras disposiciones.

Su objetivo principal según el artículo 1° de este decreto es *“la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte*

¹ [On line] Disponible en <http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/ministerio/presentacion> Fecha febrero 12 de 2011 Hora 6:40 PM

carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo” y de allí deriva sus funciones en el artículo 2° siendo algunas las siguientes²:

- Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.
- Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura.
- Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.
- Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.
- Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.

El párrafo 1° establece *“Exceptuase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar”*

Actualmente el Ministerio está a cargo del Ministro Dr. Germán Carmona Gutiérrez³ y cuenta con las siguientes entidades adscritas:

- Entidades
 - Aeronáutica civil.
 - Instituto Nacional de Concesiones INCO.
 - Instituto Nacional de Vías INVIAS.
 - Superintendencia de Puertos y transporte.

² [On line] Disponible en http://web.mintransporte.gov.co/servicios/normas/archivo/consulta_normaxarea.asp Fecha 12 de febrero de 2011 Hora 2:15 PM

³ [On line] Disponible en la http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/ministerio/dependencias/entidades_adscritas Fecha 12 de Febrero 2011 3:25 PM

- Gremios y asociaciones del sector carga:

Colfecar, Asecarga, Fedetranscol, Defencarga, Acc, Nacc, Atc, Asotrans, Aditt, Acolmi, Arauca S.A., Utrans, Unit y las demás asociaciones de carácter municipal, urbano, interveredal, especial, taxis, escolar y mixto.

- Gremios:

Consejo superior de transporte

- Generadores de carga:

Sac, Andi, Analdex, Cutma, Almacafe, Induarroz, Fedearroz, Fedecafe, Asocaña, Camacol, Acit y AM.

Sus dependencias son:

- Ministro
- Viceministro
- Secretario general
- Oficina Jurídica
- Oficina de planeación
- Oficina de regulación económica
- Oficina de control interno
- Dirección de transporte y tránsito
- Dirección de infraestructura

Para acceder a la información correspondiente al Ministerio de Transporte, se recomienda:

- Decreto 2171 de 1992 Ministerio de obras Públicas y Transporte, 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.

1.1.3 Superintendencia de Puertos y Transporte⁴

Objetivos y Funciones. La Supertransporte es un organismo administrativo y técnico, agregado al Ministerio de Transporte, tiene autonomía administrativa y financiera y cumple sus funciones de ley y los decretos 101 y 1016 de 2000.

⁴ Disponible en <http://web.mintransporte.gov.co> Fecha 10 de Febrero de 2011 Hora 10:00 AM

La Supertransporte ejerce funciones de vigilancia, inspección y control en nombre del Presidente de la República en conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y puertos.

El Decreto 101 de 2000 modifica la estructura del Ministerio de Transporte y sus entidades vinculadas, además delega las funciones de vigilancia, inspección y control del servicio público de transporte y su infraestructura a la Superintendencia General de Puertos, y se cambia su denominación por la de superintendencia de puertos y transporte o supertransporte y con la característica principal que los temas en materia de concesiones quedan bajo el control del Ministerio de Transporte.

En el decreto 1016 de 2000, establece la competencia funcional de la supertransporte.

El Decreto 2741 del 2001 en el artículo número 3 establece el objeto de delegación en la cual la Supertransporte ejercerá las funciones de vigilancia, inspección y control en lugar del Presidente en conformidad de la delegación establecida por este decreto, las cuales son:

“1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.”

“2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte, terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.”

“3. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.”

“4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.”

Además la entidad supervisa los objetivos sobre las normas que regulan el servicio público de transporte y su infraestructura con el fin de verificar la eficiencia de quienes prestan el servicio de transporte.

En la parte de transporte marítimo la constitución se refiere a:

“1. El transporte marítimo”

“2. El transporte fluvial”

“3. Los servicios conexos a estos dos, entendidos como aquellas actividades que facilitan o permiten estas dos formas de transporte, como son la regulación de los operadores portuarios y los puertos”

Además también se estructura el transporte en todas sus formas en Colombia en las cuales figura el transporte marítimo en primeros lugares.

1. Transporte acuático

1.1. Transporte marítimo

- 1.2. *Transporte fluvial*
- 1.3. *Servicios conexos*
 - 1.3.1. *Operadores portuarios*
 - 1.3.2. *Puertos*
 - 1.3.2.1. *Marítimos*
 - 1.3.2.2. *Fluviales*
- 2. *Transporte aéreo*
- 3. *Transporte por cable*
- 4. *Transporte terrestre*
 - 4.1. *Transporte ferroviario*
 - 4.2. *Transporte terrestre automotor*
 - 4.2.1. *Transporte de carga*
 - 4.2.2. *Transporte mixto*
 - 4.2.3. *Transporte de pasajeros*
 - 4.2.3.1. *Internacional*
 - 4.2.3.2. *Intermunicipal*
 - 4.2.3.3. *Masivo*
 - 4.2.3.4. *Urbano*
 - 4.2.3.4.1. *Colectivo*
 - 4.2.3.4.2. *Individual*
 - 4.2.3.5. *Terminales de transporte*

Tabla 1. Normatividad de la Supertransporte

Ley 01 del 1991	Decretos 101 y 1016 de 2000	Decreto 2741 de 2001
<p>La Dirección General de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República y así mismo el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, el gobierno intervendrá en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta ley.</p> <p>En los capítulos de la ley 01 1991 se estipula los lineamientos de la organización como por ejemplo las disposiciones generales como los planes de expansión portuaria que se referirán a: hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias</p>	<p>Decreto 101 del 2000</p> <p>Este se Concentra mas en la integración del sector transporte y modifica las entidades el ministerio de transporte, además de delegar las funciones de vigilancia inspección y control a la superintendencia general de puertos, se le cambia la denominación a superintendencia de puertos y transporte quedando adscrita al ministerio de transporte, el cual delega las funciones en materia de concesiones portuarias a la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos.</p>	<p>Se modifica las tareas objeto de la delegación en la Supertransporte en cuatro principales áreas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte. 2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte, terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis

Ley 01 del 1991	Decretos 101 y 1016 de 2000	Decreto 2741 de 2001
<p>para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano, condiciones técnicas de operación, asociaciones portuarias y obras necesarias para el beneficio común, definiciones para la actividad portuaria, concesiones construcción o explotación, embarcaderos, monopolios, muelles privados, naves, operadores portuarios, plataformas flotantes, puertos, puertos de cabotaje, puertos fluviales, puertos de servicio privados, además de . Concesionarios sólo para las sociedades portuarias que podrán ser titulares de permisos portuarios, metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben dar quienes se benefician con las concesiones portuarias, el plazo de las concesiones será de veinte años por regla general. Las concesiones serán prorrogables por períodos hasta de 20 años más y sucesivamente, Las personas que deseen que se otorgue una concesión portuaria, harán la petición respectiva a la Superintendencia General de Puertos, como de la Intervención de terceros y de las autoridades</p>	<p>⁵Decreto 1016 de 2000 Mediante el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte y se establece su competencia funcional. Se decreta entonces la naturaleza, sede, objetivos y funciones dejando por hecho que la Superintendencia de Puertos y Transporte es un organismo de carácter administrativo y técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, que goza de autonomía administrativa y financiera que cumple las funciones del decreto 01 de 1991 y las del Decreto 101 y 1016 del 2000, La Supertransporte tendrá su sede principal en la ciudad de Santa Fe de Bogotá, D. C. y que la principal función de esta organización es ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia de la aplicación de las normas que rigen el sistema de puertos y transporte además de inspeccionar controlar y vigilar los contratos y concesiones destinados a la construcción y rehabilitación de la infraestructura vial y portuaria.</p>	<p>en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes. 3. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte. 4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte. Gracias a estas modificaciones se concretaron las competencias que han de ser vigiladas asumiendo una posición mas critica ante todas las áreas que cubre esta organización y asume una nueva posición en interacción a otros modos de transporte como : El terrestre y aéreo, sin afectarse de otros medios</p>

⁵ Disponible en <http://diario-oficial.vlex.com.co/vid/decreto-1016-43137520> Fecha 11 de febrero de 2011 Hora 3:30 PM

1.1.4 Dirección General Marítima (DIMAR)⁶. La Dirección General Marítima (DIMAR) es una Dependencia Interna del Ministerio de Defensa Nacional, con autonomía administrativa y financiera, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54, literal j. de la Ley 489 de 1998, le corresponde, de acuerdo con las directrices impartidas por el Ministro de Defensa Nacional, ejercer las funciones señaladas en las disposiciones legales vigentes, en coordinación con la Armada Nacional.

Al ser una dependencia del Ministerio de Defensa, es necesario reconocer que las funciones principales de este Ministerio se resumen en todas las actividades relacionadas con la seguridad nacional en diferentes aspectos y que están definida por el Artículo 5 del Decreto Número 1512 / Agosto de 2000, así:

- Participar en la definición, desarrollo y ejecución de las políticas de defensa y seguridad nacionales, para garantizar la soberanía nacional, la independencia, la integridad territorial y el orden constitucional, el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio y el derecho de libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz.
- Contribuir con los demás organismos del Estado para alcanzar las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos, obligaciones y libertades públicas.
- Coadyuvar al mantenimiento de la paz y la tranquilidad de los colombianos en procura de la seguridad que facilite el desarrollo económico, la protección y conservación de los recursos naturales y la promoción y protección de los Derechos Humanos.

Dentro de los organismos de control del Ministerio se encuentran el ejército nacional, la armada nacional y la fuerza aérea. La DIMAR se encuentra en el marco de la armada nacional y sus funciones⁷ según Artículo 5 - Decreto 2324 de 1984 modificado entre otros por la Ley 1 de 1001 y, Sentencias No. 63 de agosto 22 de 1985 y C-212 de abril 28 de 1994; son:

- Asesorar al Gobierno en la adopción de políticas y programas relacionados con las actividades marítimas y ejecutarlas dentro de los límites de su jurisdicción.
- Dirigir, controlar y promover el desarrollo de la Marina Mercante, la investigación científica marina y el aprovechamiento de los recursos del mar.

⁶ Disponible en <http://www.dimar.mil.co/VBeContent/NewsDetailMore.asp?id=68&IDCompany=86>
Fecha 20 de Febrero de 2011 Hora 9:00 PM

⁷ Disponible en <http://www.dimar.mil.co/VBeContent/NewsDetailMore.asp?id=68&IDCompany=86>
Fecha 20 de Febrero de 2011 Hora 9:30 PM

- Coordinar con la Armada Nacional el control del tráfico marítimo.
- Instalar y mantener el servicio de ayudas a la navegación, efectuar los levantamientos hidrográficos y producir la cartografía náutica nacional.
- Dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimos y fijar la dotación de personal para las naves.
- Autorizar la operación de las naves y artefactos navales en aguas colombianas.
- Autorizar y controlar la adquisición, construcción, reparación, alteración, mantenimiento, utilización, desguace y venta de naves y artefactos navales. Para estos efectos podrá exigir que las naves que se proyecten construir, tengan las características recomendadas por la Armada Nacional por razones de defensa.
- Autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales; practicar la visita de recepción a puerto colombiano a las naves y artefactos navales a través de las Capitanías de Puerto.
- Efectuar y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de las naves y artefactos navales.
- Fomentar, autorizar y supervisar la organización y funcionamiento de los astilleros, talleres y demás instalaciones para la construcción, reparación y mantenimiento de naves y artefactos navales e inscribirlos como tales.
- Autorizar, inscribir y controlar el ejercicio profesional de las personas naturales y jurídicas dedicadas a las actividades marítimas en especial las de practicaje, remolque, agenciamiento marítimo, corretaje de naves y de carga, portuarias, estiba, dragado, clasificación, reconocimiento, bucería, salvamento y comunicaciones marítimas y expedir las licencias que correspondan.
- Asesorar el Gobierno en la regulación y control de los centros de formación, capacitación y entrenamiento de la gente de mar, sus planes y programas e inscribir y expedir las licencias profesionales a sus egresados; expedir las licencias a los peritos en las distintas actividades profesionales marítimas e inscribirlos como tales.

- Dirigir y controlar las actividades del transporte marítimo internacional de cabotaje, público o privado; asignar, modificar o cancelar rutas y servicios y establecer las condiciones para la prestación de los mismos.
- Autorizar el arrendamiento o fletamento de naves y artefactos navales colombianos y extranjeros.
- Aprobar el ingreso de los armadores colombianos a las conferencias marítimas y, registrar su representación, reglamentos, tarifas y recargos.
- Autorizar las tarifas de fletes para transporte marítimo internacional, de cabotaje y las tarifas de pasajeros para embarcaciones de turismo.
- Autorizar la aplicación de la reserva de carga y conceder el levantamiento de la misma.
- Aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino.
- Autorizar y controlar la exploración de antigüedades y tesoros náufragos, adelantar los trámites de celebración y perfeccionamiento de los contratos de extracción o recuperación correspondientes.
- Autorizar y controlar las concesiones y permisos en las aguas, terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.
- Autorizar y controlar la construcción y el uso de islas y estructuras artificiales en las áreas de su jurisdicción.
- Establecer las zonas de fondeo de naves y artefactos navales.
- Fijar las tarifas por concepto de prestación de servicios conexos y complementarios con las actividades marítimas.
- Autorizar y controlar los trabajos de dragado, relleno y demás obras. de ingeniería oceánica en los terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción.
- Adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos, por violación a las normas de reserva de carga, por contaminación del medio marino y fluvial de su jurisdicción., por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la Jurisdicción de la Dirección General Marítima e imponer las sanciones correspondientes.

- Asesorar al Gobierno sobre acuerdos, convenios y tratados internacionales en materia marítima y velar por su ejecución.
- En general, desarrollar las actividades y programa que se relacionen con el objeto y fin de la Dirección General Marítima.

Es necesario tener en cuenta la jurisdicción⁸ sobre la cual la DIMAR ejerce control y que está definida hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo; y todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas suprayacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar, puertos del país situados en su jurisdicción; islas, islotes y cayos y, sobre los ríos que a continuación se relacionan, en las áreas indicadas:

- **Río Magdalena:** Desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba.
- **Río Guainía o Río Negro:** Desde el raudal Venado en el Alto Guainía hasta la Piedra del Cocuy en el Río Negro.
- **Río Amazonas:** Desde la Boca Quebrada San Antonio hasta la Boca Atacuari.
- **Río Orinoco:** Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del río Cuasacabi en el Atabapo.
- **Río Meta:** Desde Puerto Carreño hasta la desembocadura del Caño de la Virgen cerca a la Isla Manatí.
- **Río Arauca:** Desde Montañita hasta la desembocadura del Brazo Bayonero siguiendo el Límite con Venezuela.
- **Río Putumayo:** Desde los límites con Brasil hasta Puerto Asís, siguiendo el límite con Perú y Ecuador,
- **Río Vaupés:** Desde Mitú hasta los límites con el Brasil.
- **Ríos Sinú, Atrato, Patía y Mira:** Desde un (1) kilómetro antes de la iniciación de sus deltas incluyendo sus desembocaduras en el mar.

⁸ Disponible en <http://www.dimar.mil.co/VBeContent/NewsDetailMore.asp?id=68&IDCompany=86>
Fecha 20 de Febrero de 2011 Hora 11:00 PM

- **Canal del Dique:** En el trayecto que une sus desembocaduras en La Bahía de Cartagena hasta la desembocadura en la Bahía de Barbacoas.

1.2 ENTIDADES NACIONALES DE APOYO

1.2.1 Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)⁹. Es una entidad creada por la Ley 19 de 1958 que es la máxima autoridad de planeación y a su vez funciona como un asesor del gobierno nacional para los temas relacionados con el desarrollo económico y social del país, por lo que no dicta decretos sino que otorga una línea para la política macro del país; y su actuar está determinado por el estudio y aprobación de documentos que tratan sobre el desarrollo de políticas generales de desarrollo.

El CONPES actúa bajo la dirección del Presidente de la República y lo componen los Ministros de Relaciones Exteriores, Hacienda, Agricultura, Desarrollo, Trabajo, Transporte, Comercio Exterior, Medio Ambiente y Cultura, el Director del DNP, los Gerentes del Banco de la República y de la Federación Nacional de Cafeteros, así como el Director de Asuntos para las Comunidades Negras del Ministerio del Interior y el Director para la Equidad de la Mujer.

“De sus recomendaciones dependen los planes y programas de desarrollo, los planes de inversión pública y los lineamientos del presupuesto general que cada año se presenta al Congreso de la República. Igualmente este superorganismo se encarga de sembrar las bases para la protección de la industria nacional, otorgamiento de certificados de desarrollo turístico y discute los programas de apoyo y fomento al sector externo del país.”¹⁰

Se relaciona con el transporte marítimo debido a que es el encargado de estudiar y aprobar los planes relacionados con la infraestructura, como lo es la expansión portuaria, para que sea determinada su viabilidad de acuerdo con el objetivo de mejorar la competitividad del país.

De sus publicaciones se destacan:

- CONPES 3342 de 2005, “Plan de Expansión Portuaria 2005 – 2006: Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario” donde se recomienda la revisión del esquema contractual de las Sociedades Portuarias Regionales – SPR que así lo soliciten, por lo que las negociaciones del Ministerio del periodo en mención, renegociara con las SPR de Buenaventura, Barranquilla y

⁹ Disponible en DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. CONPES. Tomado de: <http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/CONPES.aspx> Fecha 4 de Febrero de 2011 Hora 4:40 PM

¹⁰ Disponible en EL TIEMPO.COM Qué es el Conpes. Tomado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-221821> Fecha 4 de Febrero de 2011 Hora 11:50 PM

Santa Marta basándose en indicadores de calidad de servicio y eficiencia operacional, como referentes para incentivar la inversión e incremento de la capacidad instalada en los terminales marítimos.

- CONPES 3469 del 2007 que trata sobre “Lineamientos para el control de la mercancía y la seguridad en los nodos de transferencia de Comercio Exterior”, donde define que los nodos de transferencia de comercio exterior son los puntos de la red de Distribución física internacional que se constituyen como los lugares de entrada y salida de la mercancía al país, como lo son los puertos marítimos, los aeropuertos y los pasos de frontera; y que se hacen importantes por consolidarse como herramienta fundamental para la competitividad del país.

En los nodos de transferencia mencionados se establecen unos lineamientos para todo lo relacionado con las entidades y procedimientos de control para las mercancías que ingresan y salen del país, que incluye entre otras el control aduanero, antinarcóticos, sanitario y fitosanitario, que serán responsabilidad de las agencias estatales como la Unidad Administrativa Especial Dirección de impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Policía Antinarcóticos, el Instituto Nacional de vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA) y el Instituto Colombiano agropecuario (ICA).

- CONPES 3540 de 2008, “Estrategia para la Optimización y Modernización del Transporte de Carbón por los Puertos Marítimos del Municipio de Ciénaga y la Bahía Santa Marta”, plantea la necesidad de realizar nuevas mediciones de eficiencia para procedimientos portuarios y productos específicos, en la búsqueda de una integralidad y calidad del servicio portuario de uso público.
- CONPES 3547 del 2008 “Política Nacional Logística” que diagnóstica los ejes problemáticos relacionados con la logística en el país, como la debilidad en la institucionalidad, ausencia o dispersión de información, deficiencias en la infraestructura de transporte, multiplicidad de procesos de comercio exterior, bajo uso y aprovechamiento de TIC (Tecnologías de la información y la comunicación), y deficiencias en la provisión y uso de los servicios logísticos y de transporte. Para así elaborar un sistema logístico articulado y enfocado a la competitividad del país, en el documento también se menciona la necesidad del incremento de la eficiencia operativa en puertos marítimos, donde se cita entonces la ley 1 de 1991 con su artículo 2, que resalta la importancia de los planes de expansión portuaria, además de citar otros documentos del CONPES.

1.2.2 PROEXPORT. “Como entidad de promoción de exportaciones; asesora, orienta y apoya al sector exportador colombiano en todo lo relacionado con el uso

eficiente de este modo de transporte para el mejoramiento de su competitividad en los mercados internacionales”¹¹

Dentro de sus actividades relacionadas con el transporte marítimo se destaca la publicación de la “Cartilla transporte marítimo para exportación” y en su página web de información sobre el transporte marítimo como las noticias relacionadas con las navieras, o la situación actual del transporte marítimo internacional; así mismo otorga a los usuarios una base para el entendimiento de la estructura de los fletes marítimos con el fin de que puedan realizar un costeo apropiado de su producto.

1.2.3 Federación de Agentes Logísticos en Comercio Internacional – FITAC.

“La filosofía de FITAC es lograr el fortalecimiento del sector, buscando la representatividad y liderazgo de los agremiados ante todos los estamentos gubernamentales y entidades privadas y naturalmente, ante los usuarios del servicio.”¹² La agremiación que reúne un gran número de agencias de carga, agencias de aduana y almacenadoras, tiene un importante papel representativo ante entidades relacionadas con el comercio internacional, en especial con el Gobierno y sus dependencias para tratar de realizar propuestas que tienen como finalidad agilizar los procesos para el comercio exterior.

1.2.4 Consejo Colombiano de Usuarios de Transportes de Carga Nacional e Internacional – CUTMA.

“Representa y defiende los intereses de los usuarios generadores de la carga que se transporta por vía marítima, con la finalidad básica de buscar que la legislación imperante, las facilidades y los servicios se adecuen a las necesidades del Comercio Exterior en general.”¹³

El CUTMA se ha encargado de presentar ante el Ministerio de Transporte, el Gobierno Central y la Dirección de Impuestos, algunas solicitudes desde su creación para mejorar las condiciones del transporte marítimo para los usuarios de este; por ejemplo en los registros se reporta que en el año 1995 revelaron un informe sobre las fallas y los problemas que se presentaron en el puerto de Buenaventura después de su privatización¹⁴

¹¹ Disponible en PROEXPORT. Cartilla transporte marítimo para exportación. Tomado de: http://www.mtc.gob.pe/portal/consultas/cid/Boletines_CID/18_ENERO/ARCHIVO/cartilla.pdf Fecha 4 de Febrero de 2011 Hora 11:30 PM

¹² Disponible en FITAC. Objetivos. Tomado de: <http://www.fitac.net/objetiv.html> Fecha 4 de Febrero de 2011 Hora 11:40 PM

¹³ Disponible en PROEXPORT. Cartilla transporte marítimo para exportación. Tomado de: http://www.mtc.gob.pe/portal/consultas/cid/Boletines_CID/18_ENERO/ARCHIVO/cartilla.pdf Fecha 4 de Febrero de 2011 Hora 11:45 PM

¹⁴ Disponible en EL TIEMPO.COM El CUTMA destapó las fallas de Buenaventura. Tomado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-279921> Fecha 5 de Febrero de 2011 Hora 8:00 AM

1.3 ENTIDADES INTERNACIONALES DE APOYO

1.3.1 Organización Marítima Internacional – OMI¹⁵. Es un organismo creado por las Naciones Unidas para facilitar la cooperación internacional en temas técnicos del transporte marítimo, que permitan la prevención de la contaminación marítima por accidentes y la seguridad humana en el mar. En su estructura cuenta con diferentes comités que le permiten estudiar diferentes temas y dictar la normatividad referente a ellos, que luego es adoptada por los países miembros mediante convenios internacionales, con un ámbito específico de aplicación que es de obligatorio cumplimiento en los países miembros.

La OMI cuenta con 163 miembros, siendo Colombia uno de ellos desde el año 1974. Entre los convenios se encuentran:

- Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional: este Convenio está vigente en el ámbito internacional desde el 17 de marzo de 1958 y para Colombia fue aprobado por la Ley 6 de 1974.
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/78): Colombia se adhirió a estos dos instrumentos el 31 de octubre de 1981 por la Ley 8ª. de 1980 y Decreto Promulgatorio No. 755 de 1981.
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL 66): Colombia se adhirió el 6 de agosto de 1987 Por Ley 3ª. de 1987
- Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG 72): Colombia se adhirió al Convenio de Abordajes por la Ley 13 de 1981.
- Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT 76): Colombia lo aprobó por Ley 8 de 1986. Su manejo corresponde al Ministerio de Comunicaciones.
- Convenio internacional sobre Arqueo de buques (Tonnage 69): Colombia lo aprobó por Ley 5ª. de 1974.
- Convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento marítimos (SAR 79): Colombia lo aprobó por medio de la Ley 10 de 1986. El depósito del instrumento ante la OMI se hizo el 10 de julio de 2001 y su entrada en vigor se dio el 9 de agosto de ese mismo año.

¹⁵Disponible en IMO, International Maritime Organization. Introduction to IMO. Tomado de: <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> Fecha 5 de Febrero de 2011 Hora 8:30 AM

- Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW 78): Colombia se adhirió por Ley 35 de 1981.
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques. (MARPOL 73/78): Colombia aprobó el Convenio MARPOL por la Ley 12 de 1981.
- Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 y su Protocolo del 2000 (OPRC 90): Colombia aprobó el Convenio OPRC 90 a través de la Ley 885 del 4 de junio de 2004.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (CLC 69/92): Colombia lo aprobó por Ley 55 de 1989 y con la Ley 523 de 1999 se adoptó el Protocolo de 1992.
- Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo 71/92): Colombia se adhirió por Ley 257 de 1996. la cual fue reglamentada mediante Resolución del Ministerio de Minas y Energía No. 81013 de 1999. A través de la Ley 523 de 1999 se adoptó el Protocolo de 1992.
- Convenio sobre Facilitación del tráfico marítimo internacional (FAL 65): Colombia lo aprobó por Ley 17 de 1991.

1.3.2 Lloyd's Register of Shipping¹⁶. Es una sociedad independiente, constituida principalmente por ingenieros y arquitectos navales. Su labor se concentra en la inspección de los buques para la verificación del cumplimiento de las condiciones técnicas de navegabilidad. A partir de ese análisis, la organización expide un certificado de calidad que garantiza ante los clientes, las entidades portuarias y las compañías aseguradoras, la confiabilidad de cada una de las naves. Con esta actividad se cumple con uno de los principales objetivos de la OMI, como es la seguridad humana en el mar.

1.3.3 International Chamber of Shipping - ICS¹⁷. Agrupa a las organizaciones que representan a los armadores de empresas privadas de más de diferentes países. La ICS tiene como objetivo promover políticas de transporte de interés para el sector y promover el desarrollo de la actividad a través de la interlocución con entidades gubernamentales de acuerdo a los intereses de los armadores y operadores.

¹⁶ Disponible en Lloyds Register. Marine. Tomado de: <http://www.lr.org/sectors/marine/> Fecha 5 de Febrero de 2011 Hora 8:00 AM

¹⁷ Disponible en ICS. ICS Brochure. Tomado de: <http://www.marisec.org/ICS%20brochure.pdf> Fecha 5 de Febrero de 2011 Hora 8:00 AM

Algunas de las principales funciones y actividades la ICS se encuentra:

- ICS representa a todos los sectores de la industria naviera mundial en los debates internacionales sobre reglamentación marítima, especialmente en la OMI.
- ICS proporciona orientación sobre la evolución de la normativa y el cumplimiento de nuevas normas afectan al transporte marítimo internacional.
- ICS promueve las mejores prácticas, incluyendo la producción de publicaciones.

1.3.4 Cargo Handling Coordination Association - ICHCA¹⁸. Se dedica a la promoción de la seguridad y la eficiencia en el manejo y movimiento de mercancías por todos los modos y en todas las fases tanto de las cadenas de transporte nacional e internacional.

Sus miembros representan una importante sección transversal de los altos ejecutivos de empresas, expertos en manejo de carga, profesionales de la seguridad, los expertos en una variedad de disciplinas que se relacionan con el manejo de carga, incluidos los seguros, la normalización y la inspección, manipulación y transporte.

¹⁸ Disponible en ICHCA. About us. Tomado de:
http://www.ichcainternational.co.uk/about_us/about.htm Fecha 5 de Febrero de 2011 Hora 8:00 AM

CAPITULO 2. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA

La infraestructura del Transporte Marítimo Internacional en Colombia consta de elementos tales como: Puertos, vías de acceso, patios de contenedores, contenedores y tipos de barcos, a través de los cuales se facilita el desarrollo de la distribución física internacional, a continuación se analizará cada uno de estos elementos:

2.1 LOS PUERTOS COLOMBIANOS

Un puerto puede ser definido como un canal de acceso de aguas profundas y tranquilas, delimitado, señalizado y con facilidades de navegación, estos hacen flexible la conexión física del buque con bodegas, cobertizos y patios para el almacenamiento seguro de los bienes, este cuenta con una Infraestructura tecnológica, equipos y mano de obra especializada para el cargue y descargue de mercancías.

Existen diferentes tipos de puertos: comercial, pesquero, deportivo y militar. Los puertos comerciales están divididos en puertos secos y puertos marítimos especializados en suplir necesidades concretas de los usuarios. En general las funciones de un puerto son: comercial, intercambio modal del transporte marítimo y terrestre, base del barco y fuente de desarrollo regional.

2.1.1 Puertos Secos¹⁹. Es un espacio físico también denominado terminal intermodal, dotado de una capacidad determinada de almacenamiento en tierra en aras de regular los diferentes ritmos de llegadas de los medios de transporte terrestre y marítimo.

Operando de manera conjunta; este tiene la capacidad de postergar el control aduanero cuando la mercancía ingresa al puerto marítimo permitiendo la descongestión y la agilidad de operación de los mismos.

El objetivo esencial de un puerto seco es proporcionar los medios y la organización necesarios para que el intercambio de contenedor entre los modos de transporte terrestre y marítimo se produzca en las mejores condiciones de rapidez, eficiencia, seguridad, respeto al medio ambiente y economía.

¹⁹ Disponible en <http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/6271/6/05.pdf> Terminal de contenedores: (Pdf) descripción de una Terminal de contenedores Fecha 28 de Abril de 2011 Hora 01:48 PM

Un terminal de contenedores se entiende como un sistema integrado por varios subsistemas, con conexión física y de información con las redes de transporte terrestres y marítimas. Los subsistemas son:

- El de la carga-descarga de contenedores. Se encarga de resolver la interfaz marítima.
- El subsistema de almacenamiento de contenedores, que ocupa la mayor parte de la superficie de la terminal, y cuya disposición y extensión están estrechamente relacionadas, no sólo al tráfico que los dos subsistemas anteriores reclaman, sino a la elección de los medios de manipulación que en este subsistema vayan a trabajar.
- El de recepción y entrega terrestre, que lo integran las puertas terrestres para camión y ferrocarril, con aquellas instalaciones que se dispongan para facilitar la captación del alto volumen de información que en esa zona se adquiere y los espacios precisos para realizar la operación.
- El subsistema de la conexión interna. A los tres subsistemas anteriores, que responden a las funciones básicas de la terminal, hay que añadir un cuarto subsistema, el que asegura el transporte horizontal de los contenedores entre los subsistemas anteriores. Más que estar vinculado a un espacio físico concreto, comprende más bien la solución tecnológica adoptada en cada caso para los movimientos físicos y de información que se precisan.

2.1.2 Puertos Marítimos. Los puertos marítimos se pueden describir como el lugar para cargue y descargue de mercancías desde y hacia los buques cargueros, siendo un punto fundamental de la distribución física internacional para el intercambio comercial de bienes.

El puerto es aquel espacio destinado y orientado especialmente al flujo de mercancías, personas e información, brindando respaldo y seguridad a aquellas embarcaciones o naves encargadas de llevar a cabo dichas tareas.

Los puertos Marítimos Colombianos manejan más del 90% de las operaciones de comercio exterior del país; estos repartidos en nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco.

Los principales puertos del Caribe colombiano son Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, conformando una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados.

Por su parte, en el Pacífico, Buenaventura se ha consolidado como el principal puerto multipropósito del país, epicentro de buena parte de las exportaciones e importaciones de productos no tradicionales.

2.1.3 Clasificación de las Zonas Portuarias según su Ubicación

Desde el punto de vista funcional, las obras y las instalaciones de un puerto se pueden clasificar por su ubicación así:

- En la *zona marítima*, destinada al barco, se disponen las obras de abrigo que protegen la zona de atraques del oleaje exterior, constituidas fundamentalmente por los diques, facilitando el acceso del barco al puerto en condiciones de seguridad, garantizando su maniobrabilidad, anchura y calado adecuados. Entre ellas tenemos la señalización (radar, faros, balizas, radiofaros, boyas, etcétera), los diques de encauzamiento, canales dragados, esclusas; los espacios de fondeo (radas) con la función de mantener el barco en aguas tranquilas, sin obstruir el tráfico, a la espera de su turno de atraque en los muelles; y las dársenas que constituyen la superficie de aguas abrigadas aptas para la permanencia y operación de los barcos (de marea o de flotación, según estén o no sometidas a la acción de las mareas).
- En la *zona terrestre*, destinada fundamentalmente a la mercancía, nos encontramos con la superficie de operación terrestre constituida por los muelles, que además de facilitar el atraque y amarre de los barcos, sirven de soporte al utillaje y de acopio provisional de mercancías; y los depósitos que además de adecuar un espacio a las mercancías, sirven de regulación de los flujos marítimo-terrestres.
- En la *zona de evacuación*, destinada al transporte terrestre, debemos diferenciar las vías de acceso al puerto desde la Red de carreteras general, las de circunvalación o reparto y las de penetración a la zona de operación terrestre, con sus áreas de maniobra y estacionamiento.
- Ocasionalmente pueden ubicarse en los puertos una *zona de asentamiento de industrias básicas como*: Siderúrgicas, astilleros, petroquímicas, refinerías, entre otras. En algunos casos con exclusividad portuaria para sus operaciones.

El conjunto de servicios que presta un puerto se pueden clasificar en función del ámbito al que van destinados

- Entre los *servicios al barco* se tienen la consigna, el practicaaje, el remolque, el avituallamiento, la carga de combustible o *bunkering*, la descarga de "sloop"

(residuos del lavado de tanques), la recogida de basuras, las reparaciones y mantenimiento.

- Para los *servicios a la mercancía* tenemos la consigna, la estiba, la aduana, la sanidad, la vigilancia, los servicios comerciales de los transitarios, consignatarios y otros agentes.
- Los *servicios al transporte terrestre* son los de representación, actividades de transbordo y manipulación de mercancías.
- *Servicios varios*, entre los que se encuentran los seguros, operaciones de servicios bancarios, los mercantiles, los de comunicación, etc.

A continuación se presentará información relevante sobre las principales Sociedades Portuarias Regionales de Colombia, sobre las cuales transita el mayor volumen de carga de importación y exportación del País.

2.1.4 Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Imagen 1. Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura



Fuente Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

Es un puerto internacional de Colombia administrado por Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (sprBUN)²⁰, con salida al océano pacífico, y con un alto volumen de manejo de contenedores. Este puerto tiene una capacidad de almacenaje de hasta 18.857 teus diarios, y 384 tomas para refrigerados.

Es un puerto polivalente es decir que puede recibir buques graneleros (líquido – sólido), ro-ro, celulares, el puerto de Buenaventura es el mayor puerto multipropósito de Colombia.

²⁰ Disponible en <http://www.sprbun.com/> Fecha 30 de Abril de 2011 Hora 8:30 PM

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. es una empresa de economía mixta, regida por el derecho privado. El 83% de su participación accionaria pertenece a empresarios privados conformados por importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex trabajadores portuarios y personas naturales, el 15% restante está en manos del sector público integrado por la Alcaldía de Buenaventura y el 2% para el Ministerio de Transporte.

El canal de acceso del Terminal Marítimo de Buenaventura tiene una Longitud 31.5 Kilómetros, la profundidad es 10.5 metros con marea baja (Iguar Cero) en la parte exterior (De boya de mar a Punta soldado) y en la bahía interior (Boyas 23 - 24 a boya 40 diagonal esquina muelle No.2), la profundidad es de 12.5 metros en marea baja, la amplitud del canal de acceso es de 200 mts en la parte exterior (Boya de mar a punta soldado) y 160 metros en la parte interior (Boyas 23 - 24 a Boya 40 diagonal esquina muelle No.2).

2.1.4.1 Servicios y características propias del puerto de Buenaventura. En el puerto de Buenaventura se manejan diferentes tipos de carga: el granel líquido, granel sólido y carga general, los servicios ofrecidos son de acuerdo al tipo de carga, a los contenedores o a las naves y estos son: llenado, vaciado, reparación de contenedores secos y refrigerados, almacenamiento, suministro de energía, manipulación, porteo de carga, inspecciones (zoosanitarias, fitosanitarias, antinarcóticos y aduanales), control portuario, pesaje, diligenciamiento de comodatos, cargue, descargue, empaque, toma de muestras, suministro de estibas, consolidación y desconsolidación, control de vectores, servicios logísticos, servicios de bascula, trincado y destrincado, pilotaje, remolcadores, muellaje, tratamiento de desechos sólidos y líquidos, suministro de agua y combustible, lubricantes y avituallamiento.

En servicios especializados se separan los muelles que reciben los diferentes tipos de carga por: contenedores, graneles líquidos, graneles sólidos o multipropósito.

Para el recibo de contenedores el puerto cuenta con una plataforma de 1847 metros de longitud en donde operan cuatro grúas pórtico sobre rieles *post panamax ship to shore*, dos de ellas con capacidad por tonelada de 40.6 y 50.8 respectivamente, una eficiencia de 28 contenedores/hora; las otras dos grúas con capacidad por tonelada de 41.6 y 50.0 graduable a 60.0, una eficiencia de 32 contenedores/hora y tres grúas móviles multipropósito una con capacidad de 100 toneladas y eficiencia de 18 contenedores/hora, las otras dos cargan hasta 104 toneladas con manejo de 20 contenedores/hora.

La capacidad de almacenaje es de hasta 19.298 TEUS diarios y cuenta con 384 tomas para refrigerados, además cuenta con 16 grúas pórtico de patios para

traslado, arrume y entrega de contenedores, *reach staker* y montacargas de diferentes capacidades para movimiento de contenedores.

En la parte de graneles sólidos el puerto cuenta con descargadores de graneles neumáticos y mecánicos con diferentes capacidades de acuerdo a la marca ésta varía de 700, 300, 300 y 220 toneladas/hora, la eficiencia total es de 1520 toneladas de transferencia/hora y una capacidad de almacenaje en silos para más de 164.000 toneladas.

Con los graneles líquidos el puerto cuenta con 14 líneas independientes y segregados para el bombeo simultaneo, con una eficiencia de 5.500 toneladas día promedio dependiendo del tipo de producto y la capacidad de bombeo del buque y una capacidad de almacenaje de más de 230.000 metros cúbicos.




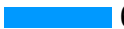


En el caso de los multipropósito se cuenta con una capacidad de almacenaje de: bodegas 13.119 M², bodegas para almacenamiento específico de café y azúcar con capacidad de 8.682 M² y 20.835 M² respectivamente. Una capacidad de almacenaje para el sector externo, es decir, cobertizo de 8.452 M² para inspecciones DIAN, Ica e Invima; bodegas de 5.826 M² con 7.600 posiciones de estantería para consolidar y desconsolidar la carga y diez equipos especializados y por último Zelsa sector externo de 34.000 M² incluyendo patio acondicionado para el almacenamiento de vehículos con 20.000 M².

En el servicio para el transporte terrestre la sociedad portuaria de Buenaventura ofrece 8 servicios que son: centro de programación terrestre (CPT) para planificación y programación del ingreso de camiones, servicio de bascula, creación de visitas A-Check realizada por las empresas de transporte, parqueadero interno para camiones con carga de exportación y externo en colfecar junto con el servicio de restaurante, inspección de contenedores llenos y vacíos, equipos operativos para cargue y descargue de camiones y por último el sistema integrado de seguridad electrónico SISE para la trazabilidad del camión. El puerto de Buenaventura cuenta con un sistema integrado de seguridad electrónica (sise), el cual cuenta con un moderno sistema de control de acceso, este control se realiza a través de 62 lectoras biométricas, 18 tornos de cuerpo entero y medio cuerpo, 23 talanqueras para acceso de vehículos, controlados por un servidor que alberga la base de datos detallada de la población portuaria.

También cuenta con un sistema de control perimetral para prevenir el acceso clandestino de intrusos por el perímetro externo de las instalaciones, mediante el tendido de 4800 metros de cable sensorizado, controlados por 23 procesadores. Posee un sistema de circuito cerrado de televisión y tiene 333 cámaras fijas y móviles distribuidas a lo largo y ancho de la terminal y 21 grabadores digitales para almacenar eventos de seguridad durante las 24 horas del día y cuenta con la grabación por espacio de 75 días. Tiene un sistema de seguridad física armada compuesta por 220 hombres, 7 patrullas móviles, tanto terrestres como marítimas.







Estadísticas generales de movimientos de los diferentes tipos de carga manejados por la Sociedad Portuaria de Buenaventura²¹:

Tabla 2. Importaciones año 2010 puerto de buenaventura

Año 2010	
Granel Sólido:	 2,855,151 TON
Contenedor 20 Lleno:	 1,661,165 TON
Contenedor de 40 Lleno:	 1,631,609 TON
Carga General:	 686,422 TON
Granel Líquido:	 324,870 TON
Carbón al Granel:	 0 TON










Fuente Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Tabla 3. Exportaciones Año 2010 Puerto De Buenaventura

Año 2010	
Contenedor 20 Lleno:	 638,774 TON
Carbón al Granel:	 619,871 TON
Contenedor de 40 Lleno:	 488,005 TON
Carga General:	 60,211 TON
Granel Sólido:	 53,659 TON
Granel Líquido:	 0 TON

Fuente Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura








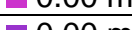
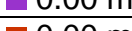
Tabla 4 Movimiento De Naves 2010 Puerto De Buenaventura

Año 2010	
Portacontenedores:	 703 Naves
Granelero:	 187 Naves
Ro - Ro:	 103 Naves
Carga General:	 95 Naves
Tanquero:	 82 Naves
Otro:	 8 Naves
Pasajeros:	 0 Naves
Lash:	 0 Naves
Refrigerado:	 0 Naves

Fuente Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura








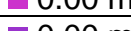
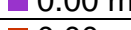
²¹ Disponible en http://www.sprbun.com/informacion-para-comercio-exterior/estadisticas/mov_contenedores.php?lista_mvmtnto%5B%5D=imprtcion&lista_mvmtnto%5B%5D=exprtcion&grafica=mensual&MI=01&AI=2010&MF=12&AF=2010&accion=Consultar Sábado 4 de Junio de 2010 11:27 AM (Comercio exterior/estadísticas/por contenedor)

Tabla 5. Reporte de Consolidados de Tipo de Naves por año, del 2010 Tipo De Movimiento: Eslora

<i>Año 2010</i>	
Portacontenedores:	 206.31 mts
Ro - Ro:	 191.88 mts
Granelero:	 167.59 mts
Carga General:	 153.12 mts
Tanquero:	 139.11 mts
Otro:	 30.38 mts
Pasajeros:	 0.00 mts
Lash:	 0.00 mts
Refrigerado:	 0.00 mts







Fuente Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Tabla 6 Reporte De Consolidados De Tipo De Naves Por Año, Del 2010 Tipo De Movimiento: Calado

<i>Año 2010</i>	
Portacontenedores:	 9.66 mts
Granelero:	 9.13 mts
Ro - Ro:	 8.67 mts
Carga General:	 8.04 mts
Tanquero:	 7.51 mts
Otro:	 1.92 mts
Pasajeros:	 0.00 mts
Lash:	 0.00 mts
Refrigerado:	 0.00 mts















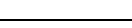









Fuente Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Tabla 7. Reporte De Consolidados De Tipo De Carga Por Año, Del 2010 Tipo De Movimiento: Total Movimiento

<i>Año 2010</i>	
Granel Sólido:	 2,908,810 TON
Contenedor 20 Lleno:	 2,299,939 TON
Contenedor de 40 Lleno:	 2,119,614 TON
Carga General:	 746,633 TON
Carbón al Granel:	 619,871 TON
Granel Líquido:	 324,870 TON

Fuente Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Tabla 8. Reporte de movimiento de contenedores por mes, entre enero de 2010 y diciembre de 2010

<i>Año 2010</i>	
Enero	
Exportación:	 13,307 Unid.
Importación:	 13,266 Unid.
Febrero	
Exportación:	 14,010 Unid.
Importación:	 12,904 Unid.
Marzo	
Importación:	 15,541 Unid.
Exportación:	 13,361 Unid.
Abril	
Importación:	 15,043 Unid.
Exportación:	 13,417 Unid.
Mayo	
Importación:	 16,557 Unid.
Exportación:	 14,299 Unid.
Junio	
Importación:	 15,543 Unid.
Exportación:	 15,020 Unid.
Julio	
Importación:	 18,784 Unid.
Exportación:	 17,490 Unid.
Agosto	
Importación:	 20,160 Unid.
Exportación:	 20,115 Unid.
Septiembre	
Importación:	 19,527 Unid.
Exportación:	 18,128 Unid.
Octubre	
Importación:	 20,245 Unid.
Exportación:	 18,215 Unid.
Noviembre	
Importación:	 19,346 Unid.
Exportación:	 18,973 Unid.
Diciembre	
Importación:	 17,811 Unid.
Exportación:	 16,873 Unid.

Fuente Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura

Para interactuar con sus usuarios la Sociedad Portuaria de Buenaventura utiliza los medios electrónicos para transmitir información actualizada respecto a los movimientos de carga en el puerto y también sobre las programaciones de los buques en cuanto a su arribo y zarpe y toda la información para identificación de las Motonaves en su link de situación portuaria:

Gráfica 2. Situación Portuaria Puerto De Buenaventura

The screenshot shows the website for the Port of Buenaventura. The main navigation menu includes: Información para comercio exterior, Rendimientos/Inspecciones, Servicios, Frecuencias y Rutas, Tabla de Fletes Terrestres, Tarifas, Situación Portuaria, Directorio, Estadísticas, Proceso de ingreso de Mercancías Exportación, Enlaces de Interés, ABC del Comercio, and Reglamento de condiciones técnicas de operaciones portuarias. The 'Situación Portuaria' section is active, displaying 'Motonaves Confirmadas' for the ship CSCC TIANJIN. A detailed view of the ship is shown in a browser window, containing the following table:

Nombre Motonave	Matrícula Motonave	Número Recalada	Esora
CSCC TIANJIN	9381835	2	178.00
ETA	Fecha Estado	Línea Marina	Agente Marítimo
2011-08-04 09:00:00	2011-08-04 09:00:00	HYUNDAI MERCHANT MAR	AGENCIA OCEANICA LTDA -OCEANIC
Puerto Origen	No. Vehículos al Desembarcar	Tipo de Carga al Desembarcar	
ULSAN	1,996	VEHICULOS	
Puerto Destino	TonELAJE Anunciado al Embarcar	Tipo de Carga al Embarcar	
CALLAO	0	0	

Fuente. Sociedad Portuaria Regional De Buenaventura
El Sitio Web Oficial De La Sprbun Es [Www.Sprbun.Com](http://www.sprbun.com)

2.1.4.2 Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN)²². Sociedad portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. es el nuevo Terminal marítimo privado multipropósito de servicio público internacional, alternativo, en la Bahía de Buenaventura, creado y diseñado para atender ágilmente las necesidades de los usuarios del transporte Marítimo.

Dentro del plan estratégico de este nuevo terminal que inicio operaciones en febrero de 2011, se encuentran los siguientes lineamientos que constituyen la misión y visión de la organización TCBUEN, Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. será el Terminal marítimo privado multipropósito de servicio público internacional, alternativo, en la Bahía de

²² Disponible en <http://www.tcbuen.com/es/quienes-somos/mision-vision/> Martes 14 de Junio de 2011 9:37 PM)

Buenaventura, creado y diseñado para atender ágilmente las necesidades de sus clientes a partir del segundo semestre del año 2009.

Imagen 2. Terminal de contenedores de Buenaventura (TCBUEN)



Fuente Marítimo portuario

Debido al excelente nivel de atención personalizada y a sus costos competitivos, será el Terminal de formato mediano preferido por los importadores y exportadores colombianos en la primera década del siglo XXI.

Será un actor principal de utilidad a la ciudad puerto de Buenaventura, generador de empleo, protector del entorno y además, canal de contacto permanente entre las entidades nacionales e internacionales a las que tiene acceso y la comunidad, Ciudad-Puerto, que lo rodea.

Para llevar a cabo su objeto social el terminal portuario cuenta con una infraestructura vanguardista y sistemas de información de última tecnología para agilizar los trámites portuarios, entre ellos cuenta con grúas pórtico para el muelle y el equipo pesado requerido para atender los procesos internos del puerto, cuenta con el espacio de bodegas techadas con capacidad para 5000 mt cuadrados y zona de contenedores.

De acuerdo a los últimos reportes del puerto se pueden encontrar los siguientes avances operativos:

En Operaciones Marítimas se atendieron 3 motonaves en las que se efectuaron 3315 movimientos. Se alcanzó una productividad promedio de 34.6 contenedores hora buque en la Motonave Drammen, en la motonave Rio Verde 51.4 hora buque y en la motonave CCNI Andes 43.3.

En Operaciones Terrestres durante la semana 16 del año 2011, se efectuaron 2428 operaciones de recibo y despacho de contenedores lo que nos lleva a un promedio de 347 operaciones de puerta al día entre lunes y domingo.

El tiempo promedio de atención de los camiones dentro del Terminal fue de minutos 01:26, en tanto que el tiempo promedio de cola ha sido de 00:51 minutos por vehículo.

De los vehículos que ingresaron, el 24.72% realizaron operación simultánea de dejar un contenedor lleno y de tomar un contenedor lleno en una misma operación. En las inspecciones se realizaron un total de 304 en las modalidades de pre inspección, DIAN, ICA, INVIMA, Antinarcóticos y Desconsolidados.

En este momento están al servicio de los usuarios las nuevas bodegas de 5000mts², aptas para manejo y almacenamiento de carga general en estantería y para consolidación de carga en vía de exportación.

2.1.5 Sociedad Portuaria Regional De Barranquilla

Imagen 3. Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla



Fuente Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla

La Sociedad Portuaria de Barranquilla es la empresa que administra el Terminal Público Marítimo y Fluvial ubicado en esta ciudad, bajo un esquema de concesión a 20 años.

Sus actividades principales consisten en el control documental de las actividades de carga y descarga de contenedores y proyectos, como también inspecciones y auditorías internas.

Asimismo gestiona la implementación de acciones correctivas y preventivas para sus operaciones portuarias.

El puerto opera desde el 13 de Diciembre de 1.993, fecha en la cual el terminal fue entregado en concesión por la Nación por un término inicial de 20 años y para el año 2007 se le otorgó la concesión por 20 años adicionales, hasta el 2033.

Por sus condiciones portuarias SPRBAQ es un Puerto Multipropósito para el manejo de carga a granel, contenedores, carga general y carga proyecto (ultrapesada y sobre-dimensionada).

La SPRBAQ, como contratista del Estado Colombiano, es el principal dragador del canal de acceso al puerto de Barranquilla, en los últimos 11 años ha llegado a dragar alrededor de 14 millones de m³ ejecutados en 19 contratos públicos y por medio de dos dragas de succión en marcha: LA ARENOSA considerada como la embarcación más grande de bandera Colombiana y con capacidad en tolva de 5.054 m³; y VIRGEN DEL ROCIO con capacidad en tolva de 1.540 m³.

Imagen 4. Dragas en la SPRBAQ



Fuente Ser Dragas

2.1.5.1 Servicios y Características propias del puerto. La SPRBAQ es un puerto marítimo y fluvial que cuenta con 7 atracaderos, 36 pies de calado autorizado y una superficie de 100 hectáreas, su fácil acceso a las diferentes vías terrestres que comunican con el interior del país, el aeropuerto internacional Ernesto Cortizos y la vía fluvial por el río Magdalena es una enorme ventaja competitiva, además de comunicación directa con zona franca, la DIAN y la proximidad a las zonas aduaneras, como operadores portuarios y logísticos están TRADEMAR y GRANPUERTO.

Dentro de sus instalaciones operan 14 líneas navieras con conexión a los principales puertos del mundo: *Seaboard Marine, Nedtrans S.A, Maerks Colombia, Global shipping agency, Transmares, Hapag-Lloyd, Hamburg sud, King Ocean, Agencia Oceánica Ltda., Naves, FAM Agencia Marítima, Eduardo Herlein y CMA-CGM.*

La SPRBAQ cuenta con infraestructura y equipos con capacidad general para descargar 600 Ton/Hora en gráneles, hasta 500 Ton/Hora en acero, 8000 Ton/día de carbón y 30 contenedores/hora.

Estos equipos distribuidos en un muelle de 1.058 mts, con capacidad para atender a 7 motonaves simultáneamente, dentro de su inventario de equipos se encuentran cuatro grúas móviles multipropósito, *spreaders*, cucharas y otros aparejos para cargar y descargar cualquier tipo de mercancía, cinco bodegas especializadas para manejo de carga a granel y una especial para acero, nueve *straddle carriers* para el manejo de carga contenedorizada.

Adicional el terminal cuenta con equipos especializados para atender a los diferentes tipos de carga como: 51 Montacargas, 19 Quinta ruedas y tracto mulas, 13 cargadores, 5 *Reach Stacker* y 3 bandas arrumadoras, para almacenamiento de contenedores llenos y vacíos se tienen a disposición 99.776 m², 14 bodegas para almacenamiento de granel con un área de 40.384 m², 5 patios con un área total de 6 hectáreas con capacidad para almacenar 180.000 toneladas de carbones minerales y coque, 3 bodegas de 25.556 m² descubierta para almacenamiento de carga general.

Una de las principales características de SPRBAQ es la fortaleza en importación de acero, cuenta con equipos especializados para su operación y dos bodegas con un área de 12.232 m².

Las certificaciones con las que cuenta la SPRBAQ son: ISO 9001-2000, ISO 14001-2004, BASC, ISPS o PBIP, OHSAS 18001-2007.

La SPRBAQ tiene previsto invertir en el periodo 2007 – 2033 un total de USD \$178 MM, las premisas básicas del plan de inversiones son el incremento en capacidad de movilización de carga, el mejoramiento en la calidad de los servicios portuarios, la incorporación de tecnología adecuada para el desarrollo de la operación portuaria y el desarrollo de proyectos afines a esta actividad.

Tabla 9. Presupuesto de inversión de la sprbaq 2007 - 2033

Cifras en Miles de Dólares

Proyecto	Total
Terminal Contenedores	21,786
Terminal Multipropósito	13,945
Muelles	31,497
Edificio Administrativo	3,536
Desarrollo integral de la dársena	1,527
Proyecto Manejo Ambiental	1,302
Seguridad	1,505
Tecnología de Información	4,011
Accesos, vías internas y patios	8,807
Inversiones Complementarias	6,345
Antepuerto y Centro Camionero	607
Centro de Negocios Internacionales	2,581
Inversiones Sujetas a Evolución de Carga	81,545
Total Inversiones	178,995

Fuente Sociedad Portuaria Regional De Barranquilla

A futuro el muelle debe contar con 1.240 mts, el terminal especializado de contenedores debe aumentar de 185.000 *Teus* a 420.978 *Teus* y en la terminal multipropósito en cuanto a carga general su incremento debe ser de 979.115 a 3.361.801 toneladas y en cuanto a carga a granel de 520.000 a 2.320.220 toneladas con una inversión total de US \$78.1 MM si se quiere seguir siendo competitivo para esta época.

El proyecto para desarrollar el subterminal especializado de contenedores incluye inversiones para la preparación y adecuación del terreno donde se ubicó el patio, así como la construcción del patio de refrigerados y el taller dedicado a la reparación de contenedores en general.

En los periodos comprendidos entre el 2007 y 2010 las modificaciones presentadas en plataforma de aforos muestran el desarrollo del puerto. En las inversiones se destaca una plataforma nueva con un área cubierta de 2.803 m² que se divide en 44 bahías, 22 para importaciones y 22 para exportaciones, 16 posiciones para inspección de contenedores en área descubierta 8 para importación y 8 de exportación y nuevos tomas eléctricos para la inspección de contenedores refrigerados, una estación de reposo para caninos con dos perreras y una batería de baños con un área aproximada a los 85 m².

En adelante se tiene como presupuesto la creación de un subterminal de contenedores que incluye la construcción de una estación de contenedores refrigerados para brindar servicios especializados de cargas que requieren

refrigeración, este patio permitirá ampliar la capacidad para atender este tipo de carga al pasar de 28 conexiones a 72 en una primera fase, la centralización del acopio de los contenedores refrigerados ofrece mayor seguridad, y permite mejorar el control y registro en el sistema de monitoreo de la temperatura de estos.

En cuanto al sistema granelero, proyecto que es hoy en día el sistema de descargue de gráneles sólidos más rápido del país, tuvo un costo aproximado de 8 millones de dólares y está conformado por 4 bodegas; las bodegas 6 y 7 que cuentan con una capacidad aproximada de 12000TON y 34000TON respectivamente y las nuevas bodegas 6A con 24000TON y 7A con 14000TON.

2.1.6 Sociedad Portuaria Regional de Cartagena – Contecar y Muelles El Bosque

Imagen 5. Sociedad Portuaria Regional De Cartagena²³



Fuente Sociedad Portuaria Regional De Cartagena

Para conocer lo que es actualmente este importante puerto Colombiano que permite la conexión de Colombia con Sur América, centro y Norteamérica, Europa Norte y el Mediterráneo y el medio y lejano oriente, conozcamos parte de su historia y como se ha consolidado el servicio actual:

Tras su fundación en 1533, Cartagena de Indias fue durante todo el régimen colonial español, y hasta la guerra de la Independencia (1810-1824), el principal puerto del Nuevo Reino de Granada, hoy República de Colombia.

²³ Disponible en

<http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/9A05CC0162827D35052573B10078B7A1> Sociedad Portuaria Regional de Cartagena Fecha junio 14 de 2011 11:02 PM

De hecho, por haber sido punto de arribo para mercancías, tributos, gemas, oro y otros caudales, por allí transitó la mayoría del comercio exterior, rigurosamente controlado por el gobierno central establecido en Santafé de Bogotá, al finalizar el siglo XVI la flota de galeones que visitaba la ciudad estaba entre 80 y 90.

A mediados del siglo XIX, con la llegada de buques de acero y máquinas a vapor, el país debió construir puertos para recibir a los nuevos “colosos” de los mares por lo que, en 1894, Cartagena recibió obras de dragado del Canal del Dique, un muelle fluvial en Calamar, un muelle marítimo (de la Machina) y un ferrocarril para unir la bahía con el río Magdalena.

Posteriormente, el Gobierno Nacional contrató la construcción de un moderno terminal marítimo en la isla de Manga, con la firma norteamericana *Frederick Snare Corporation*, que fue inaugurado a comienzos de 1934, este fue administrado por sus constructores hasta 1947, cuando lo tomó el Ministerio de Obras Públicas, en 1961 pasó a ser operado por Puertos de Colombia, “Colpuertos”, el organismo estatal que asumió el manejo de los puertos nacionales.

La Ley 1ª de 1991 ordenó liquidar la entidad, creó la Superintendencia General de Puertos, y sentó las bases para privatizar los puertos y crear compañías operadoras, entonces, el terminal marítimo de Cartagena pasó a ser administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, a partir del 13 de diciembre de 1993, en concesión por 40 años, regido por las normas del derecho privado.

Con el compromiso de continuar siendo un terminal de clase mundial, la SPRC en el año 2005 adquirió el Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar), e integró sus direcciones con el objetivo de ser el líder portuario en la Cuenca del Caribe.

Por ello, en sus 13 años de operación, la SPRC ha multiplicado por 7 el número de contenedores que se movilizaban en 1993, ha aumentado la capacidad de almacenamiento y la productividad operativa, ha impulsado la sistematización y la agilización de los trámites, así mismo, ha establecido un férreo esquema de seguridad y promovido la ciudad como el principal punto de atracción para los cruceros de turismo del Caribe.

2.1.6.1 Canal de Acceso. Tanto la ubicación geográfica, como la productividad de operación y tarifas por cargue o descargue, constituyen ventajas competitivas para un terminal marítimo, por ello, la posición estratégica y condiciones naturales de Cartagena constituyen su valiosa fortaleza para el ingreso de buques de gran calado a sus muelles.

La Bahía está localizada en la zona central del Caribe colombiano, con 82 km² de superficie y una profundidad promedio de 43 pies, sus aguas calmas y la

posibilidad de cargue en la orilla permiten efectuar operaciones marítimas amplias y seguras durante todo el año.

Dispone de un canal natural de acceso (por Bocachica) que ofrece gran seguridad para el tránsito de grandes embarcaciones sin ocasionar daños medioambientales, lo cual es reforzado por el completo sistema de boyas con que se encuentra señalizado.

Además, a través del Canal del Dique, tiene conexión directa con el corredor fluvial más importante de Colombia, el río Magdalena, que atraviesa el corazón económico e industrial de la nación, permitiendo establecer una eficaz y productiva conexión con el interior del país.

Actualidad. Con el fin de mejorar su competitividad internacional y eficiencia, mediante obras de dragado, el Gobierno Nacional ha profundizado el canal de acceso a Cartagena, además, una eficiente prestación de servicios portuarios, le convierten en un puerto competitivo, con amplios beneficios para el comercio exterior colombiano.

Los terminales de CONTECAR, Sociedad Portuaria de Cartagena y el Muelle Turístico de EDURBE, suman 11 sitios de atraque, acondicionados para maniobras de atención a barcos de carga y de pasajeros, sus instalaciones, muelles, patios y bodegas de almacenamiento, junto con los más modernos equipos para la manipulación de carga contenedorizada y mercancía suelta, permiten ofrecer menores tiempos de tránsito y estadía en excelentes condiciones de seguridad.

Hoy la Sociedad Portuaria de Cartagena dispone de la infraestructura y eficiencia necesarias para atender barcos hasta de 5.500 TEUs, con ahorros significativos para la economía nacional. Por ello, hoy constituye un auténtico Centro Logístico que une al Caribe con todo el mundo, a través de conexiones con más de 432 puertos en 114 países y servicios de las principales líneas navieras a nivel mundial, representados en el manejo de 711.529 TEUs, 6'936.450 toneladas y 1.281 recaladas recibidas en el 2006.

Así mismo, a lo largo de sus 115 kilómetros, la navegabilidad del Canal del Dique ofrece un enorme potencial para movilizar mercancías en naves de carga, además, la posibilidad de transportar mayores volúmenes implica descuentos en fletes que, comparados con los del transporte terrestre, reducen los costos logísticos entre el 30% y el 38%, adicional quienes utilizan regularmente esta hidrovía disponen de asistencia satelital para la navegación, que garantiza su movilidad durante 24 horas, por lo cual, transportar la carga a través del Canal resulta viable, seguro y rentable, con un positivo balance económico, social y ambiental.

Un experimentado equipo de trabajo está en capacidad de asesorar sobre cualquier aspecto de la logística de distribución de la carga, para agilizar las operaciones y el cumplimiento de objetivos, en lo referente a la Terminal de Cruceros, se cuenta con modernas instalaciones que permiten disfrutar de una agradable estadía a los turistas.

2.1.6.2 SPRC une a Colombia con el mundo. El puerto fue recibido en 1993 a través de un contrato de concesión, bajo una serie de condiciones representadas en contraprestaciones y compromisos, en el sentido de modernizar las instalaciones, con base en las recomendaciones de los puertos más importantes del mundo, y en la búsqueda de la competitividad, se desplegó una transformación tecnológica para orientar al puerto hacia su consolidación como "Centro Logístico Integrado y de Transbordo Internacional para el Caribe".

Su modernización va desde la adquisición de la más avanzada tecnología portuaria, representada en sistemas de información, grúas de muelle y de patio, seguridad y telecomunicaciones, hasta la adecuación de su infraestructura y capacitación del recurso humano, para sintonizarlos con los requerimientos de un mercado cada vez más exigente y competitivo, garantizando un servicio ágil y eficiente.

Con la operación de la SPRC, se beneficia una extensa comunidad representada en importadores y exportadores, transportadores, sociedades de intermediación aduanera, empresarios e industriales, navieros y agentes, comerciantes y operadores portuarios marítimos y terrestres, así como la industria turística, entre otros.

La transformación general del puerto durante estos años puede resumirse así:

1. Actitud positiva de los directivos y empleados ante la sociedad, los clientes y el país.
2. Inversiones en el mejoramiento y modernización de las instalaciones.
3. Orientación del terminal, principalmente en el manejo de contenedores.
4. Adquisición de equipos, especialmente de maquinaria para movilizar contenedores, y equipos de comunicación.
5. Adecuación de la zona para manejar buques de turismo, e impulso a la industria de cruceros.

Capacitación en todos los niveles: directivos, afiliados, servidores de las compañías operadoras, afiliados a las cooperativas, conductores de taxis, operadores de turismo, guías, y demás.

2.1.6.3 Infraestructura de la Sprc – Contecar

Equipos. El Terminal de contenedores de la Sociedad Portuaria de Cartagena, cuenta en Manga con una infraestructura que le permite atender barcos de 5.000 TEUs y capacidad para movilizar 1'200.000 TEUs

Tabla 10. Equipos Sociedad Portuaria Regional De Cartagena

Cantidad	Equipo	Capacidad por Unidad (Ton)
2	Grúas pórtico Superpost-Panamax Twin 20'	70,00
2	Grúas Pórtico Post Panamax	50,60
2	Grúas Móvil	100,00
21	Trastainer	40.000
14	Reach Stackers	45.00
3	Empty Container	9.00
62	Camiones	35.00
20	Plataformas de 45'	50.00
34	Plataformas de 40' Corner less	50.00
13	Plataformas de 40' Corner less	60.00
1	Montacargas 15500	7.00
9	Montacargas 6000 Diesel	3.00
2	Montacargas 6000 Eléctrico	3.00
5	Montacargas 4500 Eléctrico	2.50
2	Montacargas 5000 Apilador Neveras	2.50
2	Plataforma Aérea	0.30
2	Llenadoras de Café a Granel	
1	Puente Grúa para manejo de vidrio	5.00

Fuente Sociedad Portuaria Regional De Cartagena

Muelles. Se prestan servicios a naves portacontenedores y carga general con:

- Posibilidad para atender buques Post-Panamax.
- Atención permanente a las naves 24 horas al día, 365 días del año.

Tabla 11 Muelles Sociedad Portuaria Regional De Cartagena

Características según la profundidad y el calado operacional			
Muelle	Longitud (Mts)	Profundidad (Pies)	Calado Operacional (Pies)
Muelle 1	200	20	19
Muelle 2	202	36	35
Muelle 3	182	36	35
Muelle 4	130	29	28
Muelle 5	202	39	38
Muelle 6	182	39	38
Muelle 7	270	44	43
Muelle 8	268	45	43

Fuente Sociedad Portuaria Regional De Cartagena

Áreas y Capacidades de Bodegas y Patio. La SPRC cuenta con 6 bodegas, distribuidas de la siguiente manera:

- ✓ Bodega 1: Destinada a toda la carga de importación, mercancía general, con un área total de 7110 mt², de los cuales 1176 están destinados a patios de bodega, el área restante corresponde a las zonas de vaciado (con capacidad para 30 TEUS) y bodega cubierta con estanterías y una capacidad para 2000 pallets.
- ✓ Bodega 2: Destinada a toda la carga de exportación, mercancía general, con un área total de 8244 mt², con una zona de llenado con capacidad para 77 TEUS y bodega cubierta con estanterías y una capacidad para 3468 pallets
- ✓ Bodega 3: Espacio de 1652 mt² disponibles para Colcerámica
- ✓ Bodega 4: Espacio de 7430 mt² disponibles para Exportación de café
- ✓ Bodega 5: Espacio de 2225 mt² disponibles para Cerromatoso y Ferroníquel
- ✓ Bodega 6: Espacio de 2050 mt² disponibles para productos químicos.

Dentro de su programa de sistematización de las operaciones, la SPRC cuenta con un sistema interactivo, por medio del cual los usuarios pueden acceder a información totalmente actualizada, sobre estados de Motonaves, contenedores y de las operaciones como tal, también se pueden liquidar los servicios prestados por la sociedad portuaria, programar cargues, descargues, vaciados, llenados y

cross docking y todas las operaciones relacionadas, el sistema como tal está estructurado en el portal web de la Sociedad: <http://albatros.puertocartagena.com> y administra los servicios aduaneros, portuarios y logísticos en el puerto utilizando internet.

Como resultado del esfuerzo realizado por la SPRC los usuarios de los servicios documentales del puerto cuentan desde hace algún tiempo de una herramienta de Internet la cual pueden utilizar en cualquier momento y desde cualquier punto de acceso.

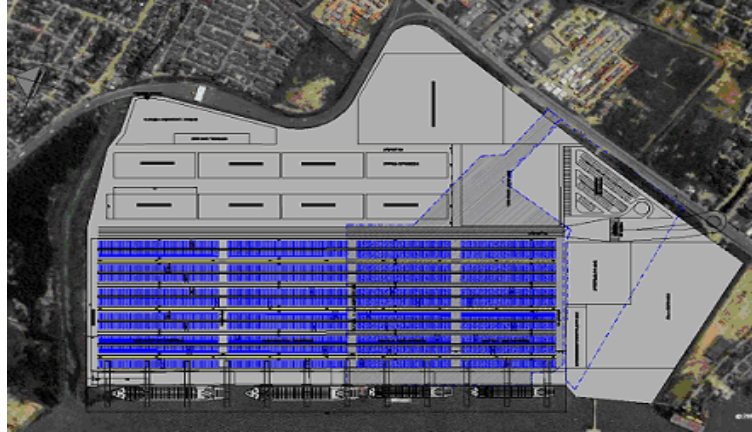
En la actualidad se cuenta con cerca de 1.000 compañías y 2.500 usuarios registrados para realizar transacciones en SPRConLine.

Los servicios más representativos que están disponibles a la comunidad son:

1. Registro de Manifiestos de Carga de Importación y trasbordo.
2. Manejo de reservas de carga de Exportación.
3. Generación de OTMs para contenedores vacíos tanto de ingreso como de retiro del puerto.
4. Generación de Autorizaciones de Ingreso de contenedores llenos de Exportación.
5. Registro del anuncio de arribo de Naves al puerto.
6. Citas para el retiro de contenedores de importación del puerto

2.1.6.4 Proyectos Contecar. El Plan Maestro de Desarrollo Integrado SPRC-CONTECAR, considera la creación de un Terminal con Capacidad para 2,5 Millones de TEUs. Estará dotado con 12 Grúas Pórtico, 60 Grúas RTG y 1.000 metros de muelle marginal a 15 m de profundidad. Contará con 80.000 m² de bodegas, 100.000 m² para almacenamiento de carga general, 60.000 m² para almacenamiento y reparación de contenedores vacíos y un área de inspección de 20.000 m².

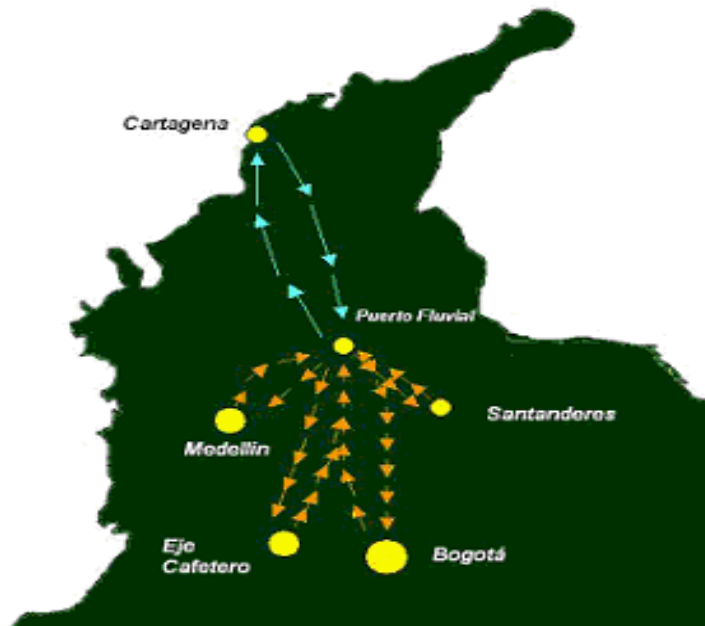
Grafica 3. Desarrollo de Sprc-Contecar Centro Logístico Integrado



Fuente Sociedad Portuaria Regional De Cartagena

PROYECTOS INTERMODAL. Con el fin de acercar el puerto a los diferentes centros de producción colombianos, se está desarrollando un proyecto por el cual se transportan Contenedores por el Río Magdalena a través del Canal del Dique. Dentro del mismo se contempla la adecuación de un puerto fluvial, y adquirir Barcos Portacontenedores Autopropulsados.

Grafica 4. Sprc-Contecar Como Centro Logístico



Fuente Sociedad Portuaria Regional De Cartagena

CONTECAR. La Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S. A., CONTECAR S. A., es titular de una concesión portuaria para hacer uso y goce exclusivo de las playas y terrenos, considerados por el Plan de Ordenamiento Territorial como áreas para uso y desarrollo de la actividad portuaria.

Se dedica a la prestación de servicios portuarios asociados con la carga contenedorizada, general y granel sólido, cuenta con un recurso humano altamente calificado para prestar todos los servicios asociados con la actividad portuaria, certificado por BVQI bajo la norma internacional ISO-9001 para todos los procesos.

CONTECAR S.A. se encuentra ubicado en la Bahía de Cartagena, en el sector de Ceballos, Zona Industrial de Mamonal.

CONTECAR S.A RETO Y OPORTUNIDAD. Colombia moviliza la mayor parte de su comercio exterior por vía marítima, Cartagena es uno de sus principales puertos y el terminal de Contecar permitirá movilizar 2.3 millones de contenedores anuales, para una capacidad de 4 millones de TEUs en combinación con SPRC. Mientras la ampliación del Canal de Panamá incrementará el volumen de carga para el Caribe hasta los 10 u 11,5 millones de contenedores anuales, Contecar constituye una oportunidad para acceder en términos competitivos a los mercados, productos y servicios que demandará el comercio internacional en los próximos años.

Con sus dimensiones, alcance, capacidad, capital humano y eficiencia, le dará un viraje histórico al Puerto de Cartagena: un cambio estructural en la atención del transporte marítimo en el Caribe, al operar los buques portacontenedores más grandes del mundo, que circularán tras la ampliación del Canal de Panamá.

Gracias a Contecar, el país estimulará su proceso de internacionalización:

- Los exportadores e importadores tendrán acceso directo a los barcos más grandes y a fletes más económicos, con lo que posicionarán sus productos a mejor precio en el mercado internacional.
- Aumentarán las opciones de transporte y se establecerán rutas directas en las redes de comercio global, que facilitan el tránsito de carga desde su origen hasta su destino final, sin necesidad de que la mercancía sea trasbordada.
- El sistema económico colombiano aprovechará sinergias y economías de escala que sólo se dan cuando se puede transportar en grandes barcos que ofrecen servicios directos y múltiples frecuencias con los menores tiempos de tránsito y mejores fletes.

- El aumento en el volumen de carga exigirá incrementar la mano de obra y generará empleo.
- El aumento de las operaciones diversificará los negocios del sector marítimo, pues abrirá un abanico de servicios a las naves (reparaciones, suministro de combustible y aprovisionamiento de víveres, entre otros).
- La competencia con los principales puertos del mundo impulsará la tecnificación y especialización de los terminales marítimos y de todas las organizaciones que participan en esta actividad.

INFRAESTRUCTURA CONTECAR

- Se extendió el muelle hacia el sur y se instaló un muelle flotante para atender naves RO-RO, graneleros y buques con carga general. Hoy Contecar cuenta con una línea útil de 670 metros.
- Se instalaron rieles para el desplazamiento y operación de las grúas Pórtico.
- Se adoquinaron ocho hectáreas de patio para el acondicionamiento estructural del terminal.
- Mediante un dragado de la zona donde se construirá la futura extensión del muelle, se producirán suelos con los que se construirán nuevas celdas de almacenamiento para contenedores.
- Tres Grúas Pórtico Panamax II cuya productividad individual llega a los 50 movimientos por hora.
- Una grúa móvil para completar tres equipos que garantizan flexibilidad operativa con todo tipo de carga, desde contenedores hasta graneles y carga general.
- 10 Grúas RTGs, que permiten almacenar los contenedores en patio, mediante su apilamiento por 6 de alto, con un eficiente sistema de orientación satelital.
- Cinco grúas *Reach Stacker* para cargar y descargar contenedores de los camiones al patio.

MUELLES EL BOSQUE²⁴ . En el año de 1983, Don Hernán Echavarría Olózaga adquiere un lote de 10 hectáreas sobre la Bahía de Cartagena, en la zona industrial de "El Bosque" de esta ciudad. Este lote comprende una Isla llamada

²⁴ Disponible en <http://www.elbosque.com/> Fecha Miércoles 15 de Junio de 2011 10:04 pm

"Isla de Santa Cruz" ó "Isla del Diablo", y un área continental. En 1984 esta área es habilitada como zona franca, la cual es utilizada temporalmente para el manejo de tubería de la Empresa Colombiana de Petróleos ECOPETROL.

En el año de 1991 el Estado Colombiano promulga la Ley 1ª de 1991, ó Estatuto de Puertos Marítimos, mediante la cual se abre paso a la participación del sector privado en la actividad portuaria en este país.

Ese mismo año, con el liderazgo del Doctor Echavarría, se fundan 2 sociedades - la Sociedad Portuaria **TERMINAL MARÍTIMO MUELLES EL BOSQUE S.A.**, propietaria de la infraestructura, y Muelles el Bosque S.A., operador portuario.

En el año de 1992, **TERMINAL MARÍTIMO MUELLES EL BOSQUES S.A.** firma un contrato de concesión a 20 años con el Estado e inicia actividades como el primer terminal marítimo al servicio público en Colombia.

Desde entonces el terminal ha sido líder en el negocio portuario colombiano, líderes en productividad y eficiencia, líderes en tecnología y líderes en seguridad, atendiendo exitosamente el tráfico de las más importantes navieras del mundo a las cuales además de suministrar los servicios tradicionales de muellaje, pilotaje y remolcadores, se atiende como estibadores y operadores terrestres, dentro de un esquema integral de atención.

Características del terminal. Muelles El Bosque se constituye como un terminal multipropósito con un área superior a 100.000 metros cuadrados y cuenta con las siguientes facilidades:

Muelle, patio de contenedores, áreas para vaciado y llenado de contenedores, zonas de almacenamiento, áreas para centros de distribución, infraestructura y equipos para el manejo de contenedores, carga suelta, vehículos, carga de proyectos y gráneles secos, adicional el puerto cuenta con:

- Capacidad instalada para una movilización anual de 120.000 TEUS
- Capacidad para almacenaje de 3.000 TEUS simultáneamente.
- Muelles para operaciones Lo - Lo con una extensión de 660 metros y 180 metros.
- Calado Operativo Muelle 1 y 2 10.70 Metros
- Calado Operativo Muelle 3 11.50 Metros.
- Patio de contenedores de 60.000 metros cuadrados.
- 15.000 metros de área disponible para almacenaje cubierto.
- 2.000 metros 2 de áreas especializadas para el llenado y vaciado de contenedores.
- Capacidad para 100 conexiones de contenedores refrigerados.

- 4 puertas de entrada al terminal, cada una con 2 carriles de ingreso y 2 de salida.
- Básculas camioneras de 100 toneladas.

GRÚA PORTUARIA MÓVIL LIEBHERR LHM 400

- Capacidad de 104 toneladas.
- Capacidad de servicio en naves de contenedores 4/16 en cubierta.
- Capacidad de servicio en naves de contenedores de 40 toneladas bajo spreader.
- Generador de 200 KVA.
- Spreader telescópico de 20/40/45, configuración permanente a 4 líneas.
- Desplazamiento con 64 ruedas / 16 ejes a 5.4 Kms/Hora.
- Capacidad de servicio de graneles.
- Velocidad de levante hasta 30 mts/minuto.
- Desplazamiento del gancho 220 mts/minuto

Imagen 6. Grúa Portuaria Móvil Liebherr LHM 400



Fuente Muelles El Bosque

GRÚA PÓRTICO PACECO

- Capacidad de cargue 65.000 libras.
- Capacidad de servicio en naves de contenedores 4/11 en cubierta.
- Grúa pórtico para motonaves hasta segunda generación.

- 2 generadores eléctricos propios para asegurar su funcionamiento.
- Spreader telescópico 20/40.

Imagen 7. Grúa Pórtico Paceco



Fuente Muelles El Bosque

RTG-Travelifts

- Cuatro grúas portuarias para apilamiento de contenedores en patios (travelifts) marca Mi-Jack.
- Capacidad 100.000 libras.
- Spreader telescópico 20/40.
- Apilamiento 3+1 alto x 3+1 ancho.
- Desplazamiento sobre 4 ruedas.
- Generador de 110 voltios para trabajos nocturnos

Imagen 8. RTG-TRAVELIFTS



Fuente Muelles El Bosque

REACH STACKERS

- Reach Stackers marca SISU.
- Capacidad de 100.000 libras.
- Stacking 5 de alto.
- Spreader telescópico de 20/40
- Giro del spreader hasta 180 grados

Imagen 9. REACH STACKERS



FUENTE MUELLES EL BOSQUE

Adicional a la infraestructura y los equipos el terminal cuenta con un sistema informático que permite llevar a cabo de manera eficiente las operaciones en el puerto:

El TERMINAL MARÍTIMO MUELLES EL BOSQUE S.A. ha desarrollado a través de la informática una eficiente tecnoestructura para planeación, ejecución y control de tiempos, movimientos, trámites, presupuestos y facturación, entre otras funciones que exigen tanto exactitud como agilidad.

La informática en el terminal es fundamental para garantizar máxima eficiencia en cada una de las operaciones en naves, muelles, puerto, almacenamiento, aduana, costos, recepción y entrega de carga.

La estructura computarizada de TERMINAL MARÍTIMO MUELLES EL BOSQUE S.A. hace posible:

- Obtener el registro inmediato del movimiento de mercancías de entrada, salida, tránsito y almacenamiento. Software ASPA para manejo de carga.

- Tener información oportuna sobre el tráfico de motonaves desde y hacia el puerto para planear de manera eficiente el cargue y descargue.
- Programar con exactitud el apoyo de personal y equipos indispensables para cada operación en naves, muelle, almacenamiento y transporte.
- Conocer con anticipación y elaborar previamente los planos de estiba para agilizar la operación de cargue y descargue en el TERMINAL MARÍTIMO MUELLES EL BOSQUE S.A. y en los puertos siguientes.
- Identificar, programar y cancelar trámites de Aduana de manera directa para acelerar la nacionalización de mercancías.
- Presupuestar y facturar inmediatamente los diferentes servicios para la provisión oportuna de pagos por parte de los usuarios Software Finanzoft para manejo contable de las operaciones.

Los principales servicios que presta el Terminal son:

- Servicios a la Carga: Muellaje, almacenamiento cubierto/descubierto, conexiones para contenedores refrigerados, basculas para camiones y carga en bodega, bodega para graneles sólidos, vigilancia las 24 horas con circuito cerrado de televisión, pólizas de seguro.
- Servicio como operador marítimo, los principales son estiba/desestiba de contenedores llenos y vacíos, estiba/desestiba de carga suelta, estiba/desestiba de vehículos, estiba/desestiba de graneles sólidos, movilizaciones a bordo, movilización vía muelle, tape/destape de bodegas, trinque/destrinque de mercancías a bordo, preestiba.
- Servicios como operador portuario terrestre, cargue y descargue de contenedores llenos y vacíos, cargue y descargue de carga suelta, movilización para inspecciones, consolidación/des consolidación de carga, vaciado/llenado de contenedores, pesaje, inspecciones aduaneras y antinarcóticos, preinspecciones aduaneras, separación de bultos y manejo de graneles sólidos
- Servicios adicionales de patio de contenedores para almacenamiento, lavado, alistamiento y reparación.

2.1.7 Sociedad Portuaria De Santa Marta²⁵

Imagen 10. Sociedad Portuaria De Santa Marta



Fuente Sociedad Portuaria De Santa Marta

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S. A., mediante contrato de concesión N° 006 del 24 de junio de 1993, suscrito con la Superintendencia General de Puertos, adquirió el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a estos, descritos en la Cláusula Segunda del contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la Cláusula Décima Primera del citado contrato, a favor de la Nación y del Municipio de SANTA MARTA donde opera el puerto. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga. Se otorga el derecho a utilizar temporalmente los muelles, patios, vías, bodegas y demás bienes y facilidades relacionados en las Cláusulas Tercera y Quinta del mencionado contrato, ubicados en el Municipio de Santa Marta, Departamento del Magdalena.

La Sociedad Portuaria de Santa Marta está ubicada frente al mar Caribe, es considerada como uno de los puertos más importantes en Colombia gracias a la profundidad natural de sus aguas tranquilas y seguridad de la bahía en que se encuentra ubicado en donde se puede apreciar un clima seco en la mayor parte del año. Por el puerto de Santa Marta sale la mayor cantidad o mayor volumen de carga refrigerada del país; Productos como el banano, proveniente de la zona bananera del Magdalena, el café de la Sierra Nevada de Santa Marta y el aceite de palma que se cultiva en las grandes plantaciones de palma de la región, tienen

²⁵ Disponible en <http://www.spsm.com.co> Fecha Miércoles 15 de Junio de 2011 10:04 pm

en este puerto su puerta de salida para llegar al mundo y establecer una dinámica comercial que mueve las importaciones y exportaciones.

El puerto de Santa Marta se encuentra ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad, enmarcado al norte por los cerros de San Martín y al occidente por el cerro Ancón y la ensenada de Tanganilla. El puerto se localiza a los 11° 15' de latitud Norte y a los 74° 13' de longitud Oeste. En sus siete muelles, el puerto atiende a sus usuarios durante 24 horas al día todos los días del año, ofreciendo también los beneficios de un almacenaje seguro en sus bodegas y patios. Además, Santa Marta es el único puerto de la Costa Atlántica con servicio de ferrocarril, ofreciendo la posibilidad de efectuar cargues y descargues directos en los muelles.

Gráfica 5. Ubicación del puerto



Con cerca de 490.000 toneladas de alimentos exportados en el 2008, la Sociedad Portuaria de Santa Marta, se consolidó como un puerto especializado en el manejo de carga perecedera, diariamente productos como banano, café, uchuva, flores, ñame, yuca, gulupa entre otros salen de la terminal con destino a Europa y Estados Unidos.

Líneas navieras que trabajan con el puerto de santa marta

- 1- *MSC Mediterranean Shipping Company*
- 2- *Maersk Line*
- 3- *Seaboard Marine*
- 4- *Dole*
- 5- *Great White Fleet*
- 6- *Intermarine*
- 7- *Dan Gulf Shipping*
- 8- *Marfret*
- 9- *Fyffes*
- 10- *Seatrade*

Muelles. El puerto posee siete atracaderos distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 12. Muelles Sociedad Portuaria De Santa Marta

Muelles y Calados		
Muelle	Longitud	Calado
No. 1	100 Mts	17'
No. 2	180 Mts	36'
No. 3	140 Mts	36'
No. 4	240 Mts	40'
No. 5	94 Mts	20'
No. 6	150 Mts	60'
No. 7	156 Mts	50'

Fuente Sociedad Portuaria Santa Marta

Características según la profundidad, el calado operacional e Instalaciones para almacenamiento:

Tabla 13. Características de la Sociedad Portuaria de Santa Marta

Almacenaje		
Áreas	Medidas	Observaciones
Patio 1	8,300.00 M ²	Contenedores
Patio 1A	9,440.00 M ²	Vehículos
Patio 2	7,860.00 M ²	Contenedores
Patio 3	46,110.00 M ²	Contenedores y Carga General
Patios 4 y 5	24,310.00 M ²	Carbón
Patio Ancón	14,000.00 M ²	Carga General
Batería de silos	44,000 TM	Granos
Cobertizo	740.00 M ²	Químicos
Terlica	13,948.34 M ³	Gráneles Líquidos

Fuente Sociedad Portuaria De Santa Marta

Edificaciones

- Edificio de la playa (Terminal de Cruceros) cuenta con un área de 1052 m2.
- Cobertizos de Operadores Portuarios: este sector del puerto se compone de tres zonas, con un total de 3704 m2:
 - Zona Cambuches No 1-912 m2
 - Zona Cambuches No 2-1.623 m2
 - Zona Cambuches No 3-1209 m2

- Patio de Talleres con un área de 1086 m2
- Edificio Operaciones (David Vidal de la Cruz) con un área de 1763 m2

El Terminal ocupa el extremo Nor-occidental de la ciudad desarrollándose al interior de la península que cierra la bahía rematando en la denominada Punta de Betín. El puerto cuenta con acceso terrestre por carretera, ferrocarril y con puerto aéreo localizado a 15 minutos de la ciudad.

La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. tiene como funciones principales:

- Administrar y mantener la infraestructura portuaria.
- Definir políticas operativas y de almacenamiento.
- Planear las actividades portuarias en el Terminal.
- Administrar la línea de atraque del Terminal.

Agentes marítimos. A continuación se enuncian los principales agentes marítimos que operan en el puerto y se encargan de representar en tierra a las navieras:

Tabla 14. Agentes Marítimos

<u>Agencia Maritima Altmar Ltda</u>	<u>Agencia Maritima Internacional</u>
<u>Agencia Maritima Transmares</u>	<u>Agencia Oceanica Ltda</u>
<u>Aquarius Shipping Colombia Ltda</u>	<u>Atlas Shipping Services S.A</u>
<u>Bma Atlantico Ltda</u>	<u>Caribbsa S.A</u>
<u>Colvapores Ltda</u>	<u>Eduardo L Gerlein S.A</u>
<u>Intership Agency S.A.S</u>	<u>Isacol S.A</u>
<u>Lbh Colombia Ltda</u>	<u>Maersk Colombia S. A</u>
<u>Maraduana Ltda</u>	<u>Multiport E.U</u>
<u>Navenal Ltda</u>	<u>Naves S.A</u>
<u>Oceans Maritimeagency Colombia S.A</u>	<u>Romovela Ltda</u>
<u>Rozo Y Cia Ltda</u>	<u>Scs Aduanera Inc</u>
<u>Sea Transport Colombia S.A</u>	<u>Seaboard De Colombia S.A</u>
<u>Seaport Ltda</u>	<u>Turbaduana Ltda Y Cia S.C.S</u>

Fuente Sociedad Portuaria De Santa Marta

Para el desarrollo de sus actividades fundamentales, la Sociedad Portuaria de Santa Marta cuenta con los siguientes equipos:

Tabla 15. Equipos Sociedad Portuaria Santa Marta

SPSM OPERADOR		
Equipo	Cap Tons	Total Equipos
Grúa de tierra	104	1
Cama baja	70	1
Montacargas	2,5	3
	3	14
	5,5	1
	7	1
	15	3
Montacargas Eléctrico	2,4	3
	3,8	3
Pallet Jack	2	20
	2,72	7
Tracto camión	35	5
Aparejos para Carga General		138
Total General		200
ZONA EXTERNA		
28.744 m2 de Zona Externa y 7.595 m2 Bodegas Cubiertas .		
SG - SPSM OPERADOR - ADQUISICION DE EQUIPOS CORTO PLAZO		
Equipos	Cap Tons	Total Equipos
Reach stacker	45	1

Fuente Sociedad Portuaria de Santa Marta

De acuerdo a la experiencia y a la especialización en operaciones de manejo de alimentos y productos perecederos, el puerto ha logrado consolidarse como el mayor operador de carga refrigerada del país, y cuenta con la siguiente infraestructura de bodegas y cuartos fríos:

Características de la bodega:

Ancho total: 7.70m

Largo Total: 78m

Posee Plataforma externa

Columnas a cada 3m

Características de los cuartos:

Área de cada Cuarto Frío: 46.2m²

Modulación de Cuartos: 7.70m de ancho x 6m de largo x 2.8m de altura.

- Vista Interior:

Área para el cuarto Frío (Todo el ancho y 30% de la Bodega)

Ventajas bodegas refrigeradas

- Aseguramiento de la cadena de frío requerida

- Mayor seguridad en las operaciones
- Optimización del tiempo operativo
- Amplitud de espacios para inspecciones y movilidad de la carga
- Disponibilidad de dos frentes de trabajo simultáneos
- Simplificación de trámites aduaneros Exportaciones desde Zona Franca.

Principales productos manejados en bodega

- Uchuvas
- Gulupas
- Pulpa de Fruta
- Carnes
- Banano
- Plátano
- Entre otras

2.2 UNITARIZACIÓN, PALETIZACIÓN Y CONTENEDORIZACIÓN TIPOS DE CONTENEDORES

La Unitarización es la agrupación de mercaderías en unidades superiores de carga, con el fin exclusivo de facilitar su transporte, por lo que debe conservar su integridad durante el tiempo que dure su movilización. La paletización y la contenedorización constituyen las modalidades más comunes de unitarización de la carga.

2.2.1 Paletización. La Paletización es la acción de colocar o anclar un cargamento sobre una plataforma construida con diversos materiales, denominada paleta o pallet, a efectos de facilitar el manipuleo de la carga.

El pallet o paleta es "una plataforma de carga que consiste básicamente en dos bases separadas entre sí por soportes o una base única apoyada sobre patas de una altura suficiente para permitir su manipuleo por medio de camiones montacargas o paleteros (el término incluye paletas planas, de caja o con pilares). Fuente: ISO 445:1965 (EFR).

Imagen 11. Paletizador



2.2.2 Contenedorización. La Contenedorización es un método de distribución física que utiliza una unidad de transporte de carga llamada contenedor, la cual permite el acarreo de carga como una unidad indivisible, segura e inviolable, que se llena, vacía y estiba en el lugar de origen y destino del embarque. Este sistema facilita el transporte combinado.

El contenedor es un "elemento del equipo de transporte, de carácter permanente y por lo tanto, suficientemente fuerte para ser utilizado varias veces, diseñado especialmente para facilitar la movilización de productos por uno o varios modos de transporte, suprimiendo el proceso intermedio de recargue entre los modos, provisto de dispositivos para un manipuleo rápido, especialmente su transferencia de un modo de transporte a otro, y concebido para ser llenado o vaciado de manera expedita.

Imagen 12. Contenedor



2.2.3 Tipos de contenedores

Imagen 13. Terminal de carga de contenedores en Nueva Jersey (Estados Unidos).



Existen diferentes tipos de contenedores:

- **Dry Van:** son los contenedores estándar. Cerrados herméticamente y sin refrigeración o ventilación.

- **High Cube:** contenedores estándar mayoritariamente de 40 pies su característica principal es su sobre altura (9.6 pies).
- **Reefer:** Contenedores refrigerados de las mismas medidas que el anteriormente mencionado (40 pies) pero que cuentan con un sistema de conservación de frío o calor y termostato. Deben ir conectados en el buque y en la terminal, incluso en el camión si fuese posible o en un generador externo, funcionan bajo corriente trifásica. Algunas de las marcas que se dedican a fabricarlos: Carrier, Mitsubishi, Termoking.
- **Open Top:** de las mismas medidas que los anteriores, pero abiertos por la parte de arriba. Puede sobresalir la mercancía pero, en ese caso, se pagan suplementos en función de cuánta carga haya dejado de cargarse por este exceso.
- **Flat Rack:** carecen también de paredes laterales e incluso, según casos, de paredes delanteras y posteriores. Se emplean para cargas atípicas y pagan suplementos de la misma manera que los open top.
- **Open Side:** su mayor característica es que es abierto en uno de sus lados, sus medidas son de 20' o 40'. Se utiliza para cargas de mayores dimensiones en longitud que no se pueden cargar por la puerta del contenedor.
- **Tank o Contenedor Cisterna:** para transportes de líquidos a granel. Se trata de una cisterna contenida dentro de una serie de vigas de acero que delimitan un paralelepípedo cuyas dimensiones son equivalentes a las de un "Dry van". De esta forma, la cisterna disfruta de las ventajas inherentes a un contenedor: pueden apilarse y viajar en cualquiera de los medios de transporte típicos del transporte intermodal. En algunas fotos de este artículo pueden distinguirse contenedores cisterna.
- **Flexi-Tank:** para transportes de líquidos a granel. Suponen una alternativa al contenedor cisterna. Un flexi-tank consiste en un contenedor estándar (Dry Van), normalmente de 20 pies, en cuyo interior se fija un depósito flexible de polietileno de un solo uso denominado flexibag

Imagen 14. Container Types²⁶

DRY VAN COMMON CONTAINERS



20 feet standard 20' x 8' x 8'6"

Available for any dry load. For examples: bags, pallets, boxes, drums, etc.

Net Load 2300 kg

Max gross mass 28189 kg

Max. P.B. 30480 kg

Volume 33,2 m³

Interior dimensions

Length 5898 mm

Width 2352 mm - door aperture 2340 mm

Height 2393 mm - door aperture 2280 mm



40 feet standard 40' x 8' x 8'6"

Available for any dry load. For examples: bags, pallets, boxes, drums, etc.

Net Load 3750 kg

Max gross mass 28750 kg

Max. P.B. 32500 kg

Volume 67.7 m³

Interior dimensions

Length 12032 mm

Width 2352 mm - door aperture 2340 mm

Height 2393 mm - door aperture 2280 mm



40 feet high cube 40' x 8' x 9'6"

Special for voluminous cargo like tobacco and coal.

Net Load 3940 kg

Max. gross mass 28560 kg

Max. P.B. 32500 kg

Volume 76.4 m³

Interior dimensions

Length 12032 mm

Width 2352 mm - door aperture 2340 mm

Height 2698 mm - door aperture 2585 mm

²⁶ Disponible en http://www.bemel.com.co/public_html/html/ENG/tools_containers.html Fecha Julio 11 de 2011 Hora 7:58 PM

TEMPERATURE CONTROLLED REEFER



20 feet 20' x 8' x 8'6"

Refrigeration generator equipped.
Designed for transportation of cargo requiring constant temperatures below 0°, like meat, fish, fruits and other perishables.
Net Load 3080 kg
Max. gross mass 27400 kg
Max. P.B. 30480 kg
Volume 28.1 m³

Interior dimensions

Length 5444 mm
Width 2268 mm - door aperture 2276 mm
Height 2272 mm - door aperture 2261 mm



40 feet 40' x 8' x 8'6"

Refrigeration generator equipped.
Designed for transportation of cargo requiring constant temperatures below 0°, like meat, fish, fruits and other perishables.
Net Load 4800 kg
Max. gross mass 27700 kg
Max. P.B. 32500 kg
Volume 59.3 m³

Interior dimensions

Length 11561 mm
Width 2280 mm - door aperture 2280 mm
Height 2249 mm - door aperture 2205 mm



40 feet high cube 40' x 8' x 9'6"

Net Load 4850 kg
Max. gross mass 29150 kg
Max. P.B. 34000 kg
Volume 67m³

Interior dimensions

Length 11561 mm
Width 2268 mm - door aperture 2276 mm
Height 2553 mm - door aperture 2501 mm

OPEN TOP CONTAINERS



Open top 20 feet 20' x 8' x 8'6"

Removable top canvas, specially designed for heavy cargo or extra dimensions cargo. Allow loading and un-loading from the top. Examples: bulk minerals, heavy machinery, marble, etc.

Net Load 2360 kg

Max. gross mass 28120 kg

Max. P.B. 30480 kg

Volume 32.4 m³

Interior dimensions

Length 5889 mm

Width 2345 mm - door aperture 2300 mm

Height 2346 mm - door aperture 2215 mm

Roof aperture

Length: 5492 mm

Width: 2184 mm



Open top 40 feet 40' x 8' x 8'6"

Removable top canvas, specially designed for heavy cargo or extra dimensions cargo. Allow loading and un-loading from the top. Examples: bulk minerals, heavy machinery, marble, etc.

Net Load 2360 kg

Max. gross mass 30140 kg

Max. P.B. 32500 kg

Volume 65.7 m³

Interior dimensions

Length 12024 mm

Width 2352 mm - door aperture 2340 mm

Height 2324 mm - door aperture 2244 mm

Roof aperture

Length: 11874 mm

Width: 2184 mm

OTHER CONTAINERS



Fixed type Flat-rack Unfoldable 20 and 40 feet

20'/40' x 8' x 8'6"

With fixed terminals or rebatable terminals, without laterals. Designed for extra dimensions cargo like machinery.

Net Load 4030 kg

Max. gross mass 28470 kg

Max. P.B. 32500 kg

Volume 65.7 m³

Interior dimensions

20 feet

Length 5940 mm

Width 2345 mm

Height 2346 mm

40 feet

Length 12132 mm

Width 2400 mm

Height 2135 mm



Container for grains 20'

Specially wrapped, ideal for grains transportation like seeds.



Tank container of 20' and 40'

There are several applications and designs of these containers. Revested for bulk liquids and dangerous goods (corrosive chemicals), or for oil and wine. There's also disponibility of equipments with heaters for other special cargo.



Platform containers of 20' and 40'

Platform or bolster for barrels and drums, crates, cable drums, out of gauge cargo, machinery, and processed timber

2.2.4 Envases y Embalaje. El Envase es la unidad primaria de protección de la mercadería, o dicho de otra manera es una “cobertura” que contiene y protege adecuadamente un producto, facilita su uso, permite el manipuleo, lo identifica con su diseño y rotulación, y en consecuencia, origina su venta.

El Embalaje es el acondicionamiento de la mercadería para proteger las características y la calidad de los productos que contiene. Es una “sobre cobertura” que tiene como finalidad dar al producto envasado una mayor protección y resistencia durante su manipuleo y transporte internacional.

El manejo de la carga es la acción de mover la carga en los distintos lugares por donde ésta deberá pasar (fábrica, terminales, almacenes), así como cargarla y descargarla del o los vehículos que habrán de trasladarla a su destino.









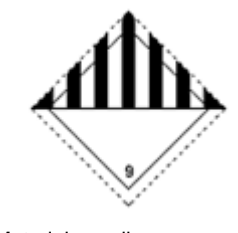









Existen diversos métodos de manipuleo, que dependen del tipo y naturaleza de la carga:






Tabla 16. Métodos de manipuleo

Método	Método	Tipos
Según Tipo de Carga	Carga General	La carga suelta se manipula y embarca como unidades separadas (fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas etc). Son transportados tradicionalmente por buques de línea pequeños (2.000TPM a 25.000TPM) que, dadas las características de esta carga, pasan parte importante de su tiempo en los puertos en el proceso de carga y descargue. El buque de carga general tiene grúas para facilitar el manipuleo de la carga y hoy está siendo reemplazado por buques de carga unitarizada. Los productos de gran volumen son acomodados generalmente sobre cubierta, puesto que la dimensión de las escotillas impide su ingreso al interior de la bodega.
	Carga a Granel	Los gráneles sólidos o secos y líquidos requieren poco manipuleo, movilizándose hacia los vehículos de transporte en bandas transportadoras y ductos respectivamente, empujados por bombeo o succión, cucharones y otros elementos mecánicos.
Según Naturaleza de la Carga	Carga Perecedera	Esta requiere un manipuleo normal, pero teniendo cuidado de elementos tales como el control de la temperatura y las condiciones climáticas.
	Carga Frágil	Esta requiere de un manipuleo muy cuidadoso. El tamaño, forma y espesor del embalaje externo pueden incidir en el nivel de riesgo. Son esenciales para el manipuleo en este caso los rótulos o marcas del embalaje que indican la fragilidad de la carga.
	Carga Peligrosa	La misma está sometida a regulaciones internacionales muy estrictas en cuanto a su manipuleo. En cuanto al manipuleo de productos peligrosos, éstos exigen una estiba y trinca más cuidadosa que cualquier otro tipo de carga. La estiba y trinca deben realizarse bajo la supervisión y vigilancia de una persona responsable. Debe tenerse cuidado al embarcar carga peligrosa junto con otros productos. Antes de estibar asegúrese que los productos en cuestión son compatibles. Las cargas peligrosas siempre deben ubicarse de manera que sean accesibles desde las puertas del contenedor.

2.2.5 Símbolos de embalaje

Tabla 17. Símbolos de embalaje

 <p>Sólido Inflamable</p>	 <p>Combustible</p>	 <p>Peligroso si se moja</p>
 <p>Oxidante</p>	 <p>Veneno</p>	 <p>Sustancia infecciosa</p>
 <p>Radioactivo</p>	 <p>Corrosivo</p>	 <p>Materiales peligrosos</p>
 <p>Frágil</p>	 <p>Este lado arriba</p>	 <p>No exponer a lluvia</p>
 <p>No utilizar ganchos</p>	 <p>Punto de Equilibrio</p>	 <p>Manipular con cuidado</p>
 <p>No apilar</p>	 <p>No dejar caer</p>	 <p>No apilar mas de 8</p>

 Mantener congelado	 No congelar	 No exponer a nieve
 No exponer al sol		

FUENTE www.Manzoli.Com.Ar

2.2.6 Sellos de Seguridad. Los sellos de seguridad o precintos son esenciales para asegurar sus productos en sus transportes o en sus almacenes de un intento de violación, robo o contaminación ya que existen muchos tipos de contenedores y bienes transportados, es importante conocer los diferentes tipos y aplicaciones de los sellos de seguridad para escoger el precinto adecuado para los productos a transportar o almacenar. A continuación se muestran los tipos de sellos que se ofrecen para el traslado o almacenaje de sus bienes:

Sellos de Alta Seguridad

Imagen 15. Alta seguridad



Certificados bajo la Norma ISO/PAS 17712 y para el Programa C-TPAT que es requerido por la aduana de los E.U.A. y Canadá en los camiones de contenedores de carga. Los sellos de alta seguridad son fabricados especialmente con grosores y resistencias especiales para aprobar la Norma ISO/PAS 17712 y el Programa C-TPAT. Los sellos de alta seguridad C-TPAT pueden ser de varios tipos como sellos de perno, barril o botella y sellos de cable.

Sello de Botella. Sello de Perno plastificado con alma de acero foliado con seis dígitos en forma consecutiva con capsula de policarbonato que protege los folios Diámetro del clavo 8.00mm x 75.00 de longitud y la bóveda de seguridad de 21.00 mm. Doble sección trampa para la punta mayor

Sellos de plástico

Imagen 16. Sellos de plástico



Los sellos de seguridad de plástico son fabricados con materiales como el polipropileno y nylon en todo su cuerpo. Comúnmente son llamados sellos indicativos y de control debido a que el folio grabado le agrega la función de ser un dispositivo de control e identificación aparte de ser muy seguro e inviolable. Los tipos de sellos de plástico se pueden encontrar cola de rata y los de banda lisa con inserto metálico.

Sellos metálicos

Imagen 17. Sellos metálicos



Estos sellos de seguridad son utilizados en los contenedores de carga nacionales e internacionales. Debido a que están fabricados por una delgada lámina de aleación de aluminio son altamente flexibles y su mecanismo oculto de seguridad los hace inviolables. También posee en su cuerpo un folio grabado irrepetible por el cual cumple con la función de control e identificación

Sellos de cable

Imagen 18. Sellos de cable



Son de diferentes tipos de longitudes y grosores. Estos pueden ser fabricados con cuerpos de acero o de plástico. Su resistencia depende del grosor del cable y del mecanismo que se encuentre dentro del cuerpo del sello de seguridad. Los sellos de seguridad de cable también pueden ser ISO/PAS 17712 y C-TPAT, solo deben tener ciertos estándares para que cumplan esta norma y el programa.

Etiqueta de seguridad

Imagen 19. Etiqueta de seguridad



Existen de diferentes medidas y para usos y aplicaciones varias. Las etiquetas de seguridad son fabricadas especialmente para dejar un rastro al ser removida y esta es imposible de resellar, por lo tanto la etiqueta es inviolable. Su color es rojo y viene en letras negras. Se puede aplicar en diferentes superficies.

Barra de seguridad

Imagen 20. Barra de seguridad



La barra de seguridad o sello de barrera es el sello o precinto de seguridad más resistente y confiable del mercado. Su aplicación es únicamente para los contenedores de carga, marítimos y aéreos. La barra de seguridad está certificada bajo la Norma ISO/PAS 17712 y el Programa C-TPAT / BASC

Otro elemento no menos importante dentro de la estructura del transporte marítimo son los barcos, los cuales son el medio que permite utilizar la vía marítima para la movilización de mercancías alrededor del mundo, a continuación presentamos una descripción de los más representativos por sus bondades para el transporte de carga:

2.3 TIPOS DE BARCOS

Los barcos a través de la historia han sufrido innumerables variaciones aunque su propósito final sea constante, según registros históricos, estos se han usado desde hace más de 100.000 años como herramienta de pesca, transporte, guerra, carga, comunicación, etc. Además cada cultura en específico los ha adaptado a su estructura y necesidades particulares.

Es por todas estas condiciones que los barcos se pueden clasificar según diferentes condicionales, para efectos de la investigación el método utilizado para clasificarlos será según su uso, y se tomará como especial referencia la empresa

*Knud E. Hansen A/S*²⁷ proveedores de servicios de diseño, ingeniería y arquitectura de la industria marítima mundial desde 1937 localizados en Dinamarca, país autoridad en temas navales; solo se tendrán en cuenta las subcategorías que contengan los tipos de buques que por su naturaleza juegan un papel importante en el Transporte marítimo Internacional.

Dentro de esta clase los tipos de barcos se pueden clasificar según:

- Número de cascos
- La forma y la talla
- Los materiales utilizados para su construcción
- El tipo de propulsión usada
- La época de uso
- La región de donde proviene
- El constructor

- **El uso:**
 - ✓ **De pasajeros y ferrys:** cruceros, barcos cruceros/restaurantes de río, *ferries* de pasajeros y carga rodada, buques hotel.
 - ✓ **Buques de carga seca:** Portacontenedores, buques de carga general, buques frigoríficos, buques ro-ro.
 - ✓ **Buques cisterna/tanque:** de químicos, LPG/LNG, de petróleo crudo, de asfalto, otros.
 - ✓ **Buques de propósito especial:** de tendido de cables, de instalación de turbinas, de investigaciones oceanográficas, de entrenamiento de marines, grúas, puerto, flotantes de aguas residuales, dragas, de manipulación de boyas.
 - ✓ **Buques de servicio:** remolcadores, embarcaciones de práctico, sistema de barcaza, de patrulla, de bomberos, de inspección de pesca, rompehielos, de la guardia costera, navales.
 - ✓ **Buques de pesca:** de pescado, de arrastre con red, camareros
 - ✓ **Buques de altamar:** Buques de aprovisionamiento, remolcadores de altamar, de apoyo para buceo, tipo FPSO, buques taladro tipo jack-up
 - ✓ **Semi-sumergibles**

²⁷ Disponible en <http://www.knudehansen.com/> Fecha Mayo 20 de 2011 Hora 12: 45 M

- ✓ **Yates:** mega yates, yates reales, yates presidenciales
- ✓ **Otros:** terminales de pasajeros, de interface puerto-barco, de trazado y diseño, astilleros

Los principales tipos de barcos utilizados en el transporte Marítimo Internacional son:

2.3.1 Ferry de pasajeros y carga rodada (ro-pax). Es un tipo de ferry grande convencional que tiene la capacidad de transportar pasajeros y carga rodada como son automóviles, camiones etc,. Los cuales para tal propósito cuentan con rampas y son comúnmente utilizados para distancias cortas en lagos, mares o ríos. No obstante también se utilizan para transportar carga fácil de manipular.

Imagen 21. Ferry de Pasajeros y Carga Rodada (Ro-Pax)



Fuente *knud e. Hansen*

2.3.2 Barcos portacontenedores (container vessels). Son buques especializados en el transporte de carga unitarizada en contenedores de tamaño estándar, actualmente son el medio de transporte de carga marítima más utilizado en el mundo, su tamaño ha variado a través del tiempo convirtiéndose cada vez en barcos más grandes como podemos ver en la siguiente imagen:

Gráfica 6. Barcos Portacontenedores

		Length	Draft	TEU
First (1956-1979)	Converted Cargo Vessel	135 m	<9 m	500
	Converted Tanker	200 m	~30 ft	800
Second (1970-1980)	Cellular Containership	215 m	10 m	1,000–
			13 ft	2,500
Third (1960-1986)	Panamax Class	250 m	11-12 m	3,000
		200 m	36-40 ft	4,000
Fourth (1988-2000)	Post Panamax	275–	11-13 m	4,000–
		305 m	36-43 ft	5,000
Fifth (2000-2005)	Post Panamax Plus	335 m	13-14 m	5,000–
			43-46 ft	8,000
Sixth (2006-)	New Panamax	397 m	15.5 m	11,000–
			50 ft	14,500

Fuente *Knud e. Hansen*

2.3.4 Buques frigoríficos (reefer vessels). Son buques especializados en el transporte de carga que por su naturaleza debe ser refrigerada y que en su mayoría son alimentos como frutas, carne, vegetales y especialmente pescado. Su uso es cada vez más reducido debido a la implementación de contenedores refrigerado debido a que es el contenedor el que refrigera dando la posibilidad de transportar otros tipos de carga.

Imagen 23. Buques Frigoríficos



Fuente Knud e. Hansen

2.3.5 Buques Ro-Ro. Los buques tipo Roll on-Roll off se especializan en el transporte de vehículos equipados con sus propias ruedas como automóviles, camiones, vagones, tráileres, etc, que son usadas para movilizar el vehículo hacia el medio de transporte por medio de una rampa, y así mismo de esta hacia afuera de manera similar al Ferri ro-pax

Imagen 24. Buques Ro-Ro



FUENTE KNUD E. HANSEN

2.3.6 Buques cisterna/tanque. Especializados para el transporte de químicos, LPG/LNG, de petróleo crudo, de asfalto y otros, los buques cisterna/tanque son barcos especializados en el transporte de líquidos a granel, los hay de tipo químicos, LPG (*liquified petroleum gas*), LNG (*liquified natural gas*) y de asfalto que

constituyen la mayoría de este tipo de barcos, sin embargo también los hay de gasolina, aceite, etc.

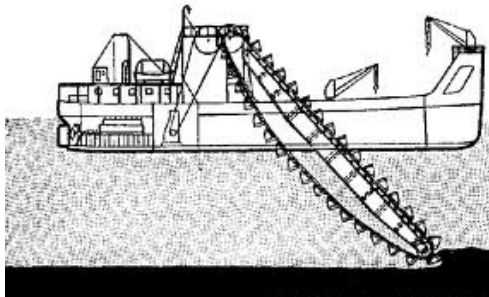
Imagen 25. Buques Cisterna/Tanque



Fuente Knud e. Hansen

2.3.7 Dragas (dredgers). Son tipos de barcos utilizados para remover material debajo del nivel del agua para subirlo a la superficie, los hay de mecanismo por succión y mecánicos, son utilizados en el transporte marítimo para crear las condiciones de dragado necesarias para el paso efectivo de buques más grandes especialmente los de contenedores, su papel es especialmente importante en focos estratégicos de acumulación de sedimentos, su papel es fundamental en el funcionamiento de algunos puertos como es el de Barranquilla, Colombia y como en el canal de Panamá.

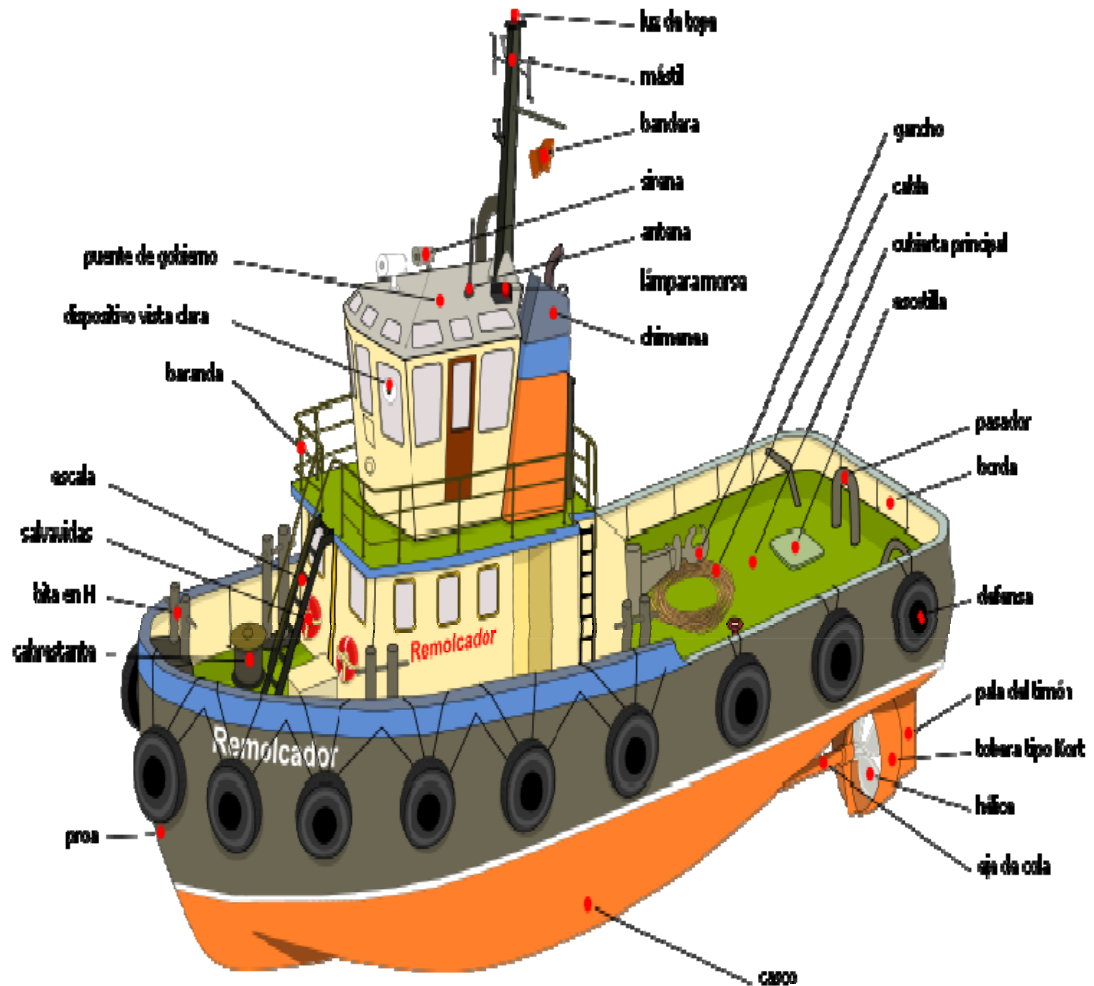
Gráfica 8. Dragas



Fuente Knud e. Hansen

2.3.8 Remolcadores (tugs). Son embarcaciones utilizadas para la apropiada manipulación de barcos más grandes halando o empujando cuya maniobrabilidad es reducida, su principal uso es el apoyo de buques en puertos aunque también se utiliza para guiar en canales o ríos, en alta mar y en barcos averiados, su principal característica es su potencia y flexibilidad en el manejo.

Gráfica 9. Remolcadores



Fuente Knud E. Hansen

2.4 LOS PATIOS DE CONTENEDORES

A continuación se describen otro de los elementos de la estructura del transporte marítimo en Colombia, los patios de contenedores:

En Colombia existen diversas compañías dedicadas a la administración de los contenedores propiedad de las líneas navieras y asegurar su cuidado en el proceso de rotación (importación – exportación) y que los mismos mantengan los niveles de calidad adecuados y con un manejo cuidadoso de la seguridad para evitar contaminaciones de equipos, las empresas más destacadas son:

- CCL (Corporación colombiana de Logística)
- Almagrario
- Patios de Colombia

Veamos en detalle cada una de ellas:

2.4.1 Corporación Colombiana de Logística (CCL)²⁸. La corporación Colombiana de logística se crea con el propósito de ser una empresa experta en administrar inventarios en la economía digital y global para la formación de cadenas de abastecimiento competitivas.

Así CCL se dedica al uso intensivo de recursos estratégicos de terceros necesarios para administrar, con economía de escala, los inventarios en cadenas de abastecimiento competitivas para obtener como resultado, entregas perfectas certificadas, fuentes de información valiosa para realizar procesos de demanda necesarios para las compras justo a tiempo, basando sus servicios en activos de terceros, costos variables, alta tecnología en sistemas de información, comunicaciones digitales que permitan costos operativos que permitan competir con ventajas y diferencias como valor agregado al cliente.

Los principales servicios que presta CCL son:

- *E-delivery*
- *E-diligence*
- OTM (Operador de transporte Multimodal)
- E-pack
- *E-container*

Desde el punto de vista de los contenedores, CCL administra el stock de las líneas navieras que tienen sus equipos en el interior, es decir, en Medellín, Bogotá y Cali, con procesos de recepción y entrega de equipos vacíos a importadores y exportadores respectivamente, servicio que gestiona basado en la administración digital de contenedores “*E-CONTAINER*” por medio del cual se controla, almacena, manipula, se programan lavados y reparaciones, adicionalmente se recauda cartera por demoras en devolución de equipos y daños, todo a favor de los propietarios de contenedores, generalmente navieras.

Este servicio va acompañado de terminales portátiles que cargan información en un software en ambiente gráfico propiedad de CCL, por medio del cual se genera información sobre el contenedor disponible para la naviera en cualquier parte del mundo.

²⁸ Disponible en <http://www.ccl.com.co/> Sábado 18 de Junio de 2011 hora 10:12 AM

Este software, por ejemplo, permite calcular valores de reparaciones, el tiempo que tomaría la misma y bajo las condiciones de la IICL (*The Institute of International Container Lessor*).

CCL opera en total 7 patios en Colombia y alrededor de 100.000 contenedores por año, organizados por *stacking* a cada naviera y contando con montacargas con *spreader* telescópico ayudando a prevenir averías o daños en el manejo del contenedor.

- Control de contenedores en puerto, interior, reposición a puerto, elaboración de contratos de comodato donde se documenta la responsabilidad del usuario.
- Deposito en las principales ciudades del país, montacargas con spreader telescópico, para apilar a 4 mts de altura sin causar daños a los contenedores.
- Lavado, descontaminación y reparación de contenedores según criterios internacionales.
- Software con ambiente grafico para el manejo de inventarios, días/inventario, daños, equipos disponibles para exportación, liquidación de daños y demoras en pesos-dólares utilizando un software único disponible en todo momento.

2.4.2 Almagrario – Container Depot

Gráfica 10. Depósito de Contenedores



Almagrario se constituye como otro consorcio empresarial que dentro de sus principales actividades se dedica a la administración de contenedores, unidad de negocio definida desde su misión:

Ofrecer servicios logísticos (almacenamiento de mercancía, agenciamiento aduanero, operación de descargue graneles, tratamiento y adecuación de granos, administración de contenedores, manejo y distribución de mercancías y emisión

de títulos valores CDM (Certificado de depósito de mercancías) y Bonos de Prenda) de excelente calidad que satisfagan las necesidades del cliente y permitan con un recurso humano desarrollado, generar una adecuada retribución a los accionistas.

En cuanto a la administración de contenedores Almagrario se especializa por: Ofrecer a las Líneas Navieras y a sus Agentes en Colombia el servicio de administración de Contenedores en patios ubicados en Cartagena, Buenaventura, Bogotá, Medellín, Barranquilla y Cali, los cuales están adecuados para tal fin.

Los servicios se prestan bajo los criterios internacionales IICL y con un software especializado que permite la trazabilidad de las operaciones de los contenedores almacenados en los patios.

- Administración de inventarios
- Almacenamiento o depósito
- Recibo e inspección
- Reparación y mantenimiento
- Lavado y limpieza
- Control de frío para Contenedores refrigerados

2.4.3 Patios de Colombia

Gráfica 11. Patios de Colombia



La empresa Patios de contenedores de Colombia S.A se dedica a prestar servicio técnico especializado en manejo de mercancía y mantenimiento de todo tipo de contenedores en Cartagena, Medellín, Cundinamarca, Bogotá, Cali, Buenaventura.

Patios de Contenedores de Colombia S.A., es una empresa cien por ciento colombiana que nace a partir de la necesidad de las líneas navieras de contar con

un servicio de almacenamiento, manejo, inspección y mantenimiento de contenedores vacíos, actualmente la empresa ha extendido sus servicios terrestres con el fin de ofrecer un portafolio completo de soluciones logísticas, incluyendo transporte terrestre, actividades de embalaje y desembalaje así como almacenamiento de contenedores llenos.

Servicios:

- Almacenamiento de contenedores vacíos
- Manipuleo: Movimientos que se realizan en el patio con el montacargas para retirar o acomodar el contenedor al camión y ubicarlo en una sección del patio (Con montacargas)
- Inspección *Gate in / Gate out*: Consiste en realizar una inspección exhaustiva al contenedor, con el fin de determinar el estado en que ingresa y se retira del patio e identificar las necesidades de reparación o limpiezas del mismo
- Reparación (soldadura, pintura, cambio de estructuras como pisos o paneles)
- Limpieza: Con el fin de alistar el contenedor para su posterior uso, se realizan limpiezas para eliminar olores, manchas y demás residuos que se consideren contaminantes para la carga de exportación
- Manejo de equipos refrigerados: (PTI, *Pre Trip Inspection*) Alistamiento que se realiza a los contenedores refrigerados (*reefer*) previo a su uso, con el fin de garantizar que se encuentren en óptimas condiciones de temperatura y ventilación de acuerdo con los requerimientos del cliente.

2.5 VÍAS DE ACCESO

Dentro de la planeación logística interna para la movilización de mercancías bajo el supuesto del “justo a tiempo” es necesario conocer los principales corredores viales que conectan el interior del país con los puertos y poder diseñar programaciones adecuadas en los planes de abastecimiento.

La red Nacional de Carreteras o la red vial de Colombia, regulada dentro de las funciones del Ministerio de Transporte (Por medio del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y sus direcciones territoriales, Decreto 1735 de agosto de 2001¹ y en ocasiones delegadas a empresas privadas por concesión.

El sistema está constituido por la Red Primaria (Grandes Troncales, A cargo de la Nación), Red Secundaria (A cargo de Departamentos y municipios) y Red Terciaria (constituida por carreteras terciarias o caminos vecinales, que son

aquellos de penetración que comunican una cabecera municipal o población con una o varias veredas, o aquella que une varias veredas entre sí).

La red de carreteras del país es de alrededor 164.000 km de los cuales un 15% se encuentra pavimentado.^{2 3} De los 164.000 km, 16.776 son de red primaria, de los cuales 13.296 están a cargo del INVIAS, y 3.380 son concesionados (Instituto Nacional de Concesiones - INCO); 147.500 km son de red secundaria y terciaria distribuidos así: 72.761 km a cargo de los departamentos, 34.918 a cargo de los municipios, 27.577 del Instituto Nacional de Vías, y 12.251 km de los privados.³ A su vez el país cuenta con 629,1 km de dobles calzadas (autovías) para el año 2009.⁴ De acuerdo con un informe de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Colombia tiene 9 km de vías por cada kilómetro cuadrado de área.⁵

La Red Nacional de Carreteras con sus zonas, facilidades y su señalización, hace parte de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y cumplen con la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país.

En todo el territorio cobijado por las tres cordilleras que atraviesan el país, en donde se concentra el mayor volumen de la población, existe una amplia red vial, con carreteras que permiten el transporte de vehículos de carga liviana y pesada, sin ser vías de especificaciones óptimas (comparadas con las carreteras europeas o estadounidenses), puede asegurarse que permiten la comunicación terrestre entre las distintas ciudades y departamentos del país, enlazando de esta forma el 90% de los municipios con el sistema vial.

La zona de Los Llanos y la selva amazónica, que cubren aproximadamente la otra mitad del país, se comunican mediante transporte fluvial, algunas vías terrestres y una extensa red de pequeños aeropuertos y pistas de aterrizaje.

Las carreteras de Colombia cuentan con más de 150.000 Km. que intercomunican a las ciudades más importantes. Las podrá utilizar para entrada o salida de la capital hacia los demás departamentos. Las principales autopistas son: La autopista norte, la autopista sur, la troncal de occidente, la autopista de los llanos orientales, y la autopista de Medellín.

A continuación se describen las principales rutas del país:

CALI.

Vías de acceso terrestre al Valle del Cauca

El Valle del Cauca cuenta con una de las mejores infraestructuras viales del país, esto se debe, en parte, a la necesidad de conectar el puerto de Buenaventura, el más importante de Colombia, situado en la costa del Océano Pacífico con el

centro del país y también, a las condiciones topográficas de la región, que son propicias para la construcción de grandes autopistas como la Panamericana, que viene desde Ecuador y comunica a Cali con el interior del territorio colombiano, cabe anotar que la red vial Departamental corresponde a un conjunto de vías compuesto por 8230 Km.

La red vial Departamental del Valle del Cauca está conformada por tres tipos de redes viales.

- La red Principal o de primer orden
 - La red Secundaria o de segundo orden
 - La red terciaria o de tercer orden
- ✓ **Red principal o de primer orden:** Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país y de éste con los demás países, entre ellas tenemos en el Valle del Cauca:
- La Troncal de Occidente – margen derecha el Río Cauca (Carretera Panamericana)
 - La Troncal del Pacífico-margen izquierdo del Río Cauca (Carretera Panorama)
 - Cali-Loboguerrero-Buga
 - Cartago-Alcalá
 - Anserma nuevo – Cartago
 - La Paila-El alumbrado
 - Palmira-Pradera-Florida
- ✓ **Red Secundaria o de segundo orden:** Aquellas vías que unen cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una principal.
- ✓ **Red terciaria o de tercer orden:** Aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí.

CALI – CARTAGENA

- Vía Santiago de Cali - Cartagena de indias (por la vía que conduce a barranquilla). En esta ruta existe un punto intermedio conocido como san Pedro de la Paz, esta vía de acceso tiene una distancia de 1347 km.
- Vía Santiago de Cali – Cartagena de indias (Magdalena medio). Esta ruta de acceso tiene un recorrido aproximado de 1314 km, y cuenta a con un punto intermedio en Agua Chica- Cesar.

CALI - BARRANQUILLA

- Ruta Santiago de Cali – barranquilla (Magdalena medio). Esta vía de acceso por carretera tiene una distancia de 1234 km y existe un punto intermedio que es Cajamarca.

CALI – SANTA MARTA

- Por Medellín: Cali- Medellín – Sincelejo- Barranquilla- Santa Marta.
- Por troncal Magdalena: Cali- Manizales- la Dorada- Puerto Triunfo- Bosconia- Santa Marta

La vía del Magdalena es el acceso por carretera más rápido y directo, el recorrido cuenta con cerca de 1200 km y según la ruta escogida puede durar entre 25 y 35 horas el recorrido.

CALI – BUENAVENTURA

- Esta vía de acceso tiene una distancia de 181 km aproximadamente y cuenta con un punto intermedio en Loboguerrero (punto de referencia, se encuentra ubicado a 80 Km de Buenaventura y +/- a una hora y quince minutos) esta vía cuenta con tres peajes.

BOGOTÁ

A continuación se describen las principales vías que unen a Bogotá con las costas Colombianas:

BOGOTÁ – BARRANQUILLA

- Vía Chiquinquirá: La distancia por esta vía de acceso por carretera es de 959 km, y tiene 14 peajes.
- Vía Tunja: Esta vía de acceso tiene una distancia de 969 km, y tiene 15 peajes
- Vía los Alpes – Magdalena Medio: La distancia de esta carretera es de 996 km, y tiene 13 peajes
- Vía Siberia – Magdalena Medio: Tiene una distancia de 1009 km, y tiene 13 peajes y cuenta con un punto intermedio en El Veleño.

BOGOTÁ – BUENAVENTURA

- Vía Buga- Media Conoa: Esta carretera tiene una distancia de 497 km, y tiene 10 peajes.
- Vía Buga – Cali: Esta vía de acceso tiene una distancia de 437 km, y tiene 13 peajes.

BOGOTÁ – CARTAGENA

- Vía Medellín – San Onofre: Esta vía de acceso tiene una distancia de 1026 km, y tiene 14 peajes.
- Vía Siberia – Magdalena Medio- vía al mar: La distancia por esta vía de acceso es de 1103 km, esta carretera tiene 16 peajes.
- Vía Siberia - Magdalena Medio – la cordialidad: Esta vía tiene una distancia de 1125 km, y tiene 15 peajes.

BOGOTÁ SANTA MARTA

- Vía Tunja: Esta vía de acceso tiene una distancia de 959 km, y tiene 17 peajes.
- Vía Siberia – magdalena medio: Esta vía de acceso tiene una distancia de 964 km, y tiene 11 peajes.

BOGOTÁ – BARRANQUILLA

- Vía Bogotá D.C – Barranquilla (Magdalena Medio): Esta ruta de acceso por carretera tiene una distancia aproximadamente de 1003 km, y cuenta con un punto intermedio en El Veleño.

MEDELLÍN

A continuación se describen las principales vías que unen a Medellín con las costas Colombianas:

MEDELLÍN – CARTAGENA

- Vía el Carmen de Bolívar: Esta vía de acceso tiene una distancia de 687 km, y tiene 8 peajes, además cuenta con un punto intermedio en Planeta Rica.

- Vía san Onofre – Calamar: Esta vía de acceso tiene una distancia de 655 km, y tiene 10 peajes, esta ruta cuenta con el pueblo de planeta rica como punto intermedio también.

MEDELLÍN – BUENAVETURA

- Ruta Medellín – Buenaventura: Esta vía de acceso por carretera desde la capital paisa hasta el puerto de Buenaventura ubicada en el océano pacifico tiene una distancia de 522 km y cuenta con un punto intermedio llamado Cerritos. Esta vía cuenta con 10 peajes.

MEDELLÍN – BARRANQUILLA

Esta vía de acceso por carretera desde Medellín hasta barranquilla cuenta con un punto intermedio en Planeta Rica y tiene una distancia aproximada de 755 km y cuenta con 10 peajes.

BUCARAMANGA

BUCARAMANGA – BARRANQUILLA

- Vía Bucaramanga: Esta vía tiene una distancia de 762 km, y tiene 10 peajes

BUCARAMANGA – CARTAGENA DE INDIAS

- Esta ruta es de alrededor 650 Km y cuenta con 8 peajes a lo largo del trayecto.

BUCARAMANGA – SANTA MARTA

- Vía Bucaramanga Santa Marta o conocida también como Ruta 6: Esta vía de acceso por carretera en buenas condiciones y con muchas rectas, desde Bucaramanga hasta Santa Marta tiene una distancia aproximadamente de 540 km, y tiene 5 peajes. El viaje puede durar 9 horas de camino aproximadamente, esta vía cuenta con tres puntos estratégicos Agua chica, Curumani y Fundación.

MANIZALES – CARTAGENA

- Vía san Onofre: Esta vía de acceso tiene una distancia de 769 km, y tiene 11 peajes

BARRANQUILLA

BARRANQUILLA – CARTAGENA DE INDIAS (LURUACO) La ruta desde la arenosa hasta la ciudad amuralla tiene un recorrido muy corto y tiene una distancia de tan solo 110 km. Esta vía cuenta con 3 peajes.

Tabla 18. Distancias y Tiempo Promedio en los Principales Corredores de Exportación Colombianos

	Distancia Kms	Tiempo ruta Horas (promedio)	Distancia Kms	Tiempo ruta Horas (promedio)	Distancia Kms	Tiempo ruta Horas (promedio)	Distancia Kms	Tiempo ruta Horas (promedio)	Distancia Kms	Tiempo ruta Horas (promedio)	Distancia Kms	Tiempo ruta Horas (promedio)
	B/QUILLA		BOGOTÁ		B/MANGA		B/VENTURA		CALI		CARTAGENA	
ARMENIA	1.014	39,3	265	11,8	584	20,7	245	9,0	170	4,7	897	35,8
B/QUILLA			1.008	31,1	575	19,0	1.247	47,7	1.194	43,5	117	2,9
BOGOTA	1.008	31,1			373	12,5	504	20,4	435	15,5	1.125	33,6
B/MANGA	575	19,0	373	12,5			849	31,0	764	25,2	692	21,6
B/VENTURA	1.247	47,7	504	20,4	849	31,0			165	6,1	1.130	41,2
CALI	1.194	43,5	435	15,5	764	25,2	165	6,1			1.077	40,1
CARTAGENA	117	2,9	1.125	33,6	692	21,6	1.130	41,2	1.077	40,1		
CÚCUTA	770	24,9	568	23,2	195	12,4	1.044	41,1	959	35,4	887	27,3
MANIZALES	936	47,6	268	13,6	506	19,4	311	12,2	258	8,2	819	32,1
MEDELLÍN	749	28,8	409	17,9	526	22,7	498	22,0	445	17,5	632	25,3
PEREIRA	981	37,8	298	13,4	551	21,0	266	10,0	213	6,2	864	34,3
STA. MARTA	91	2,3	965	30,1	532	16,5	1.338	44,3	1.285	40,1	208	5,2
	CÚCUTA		MANIZALES		MEDELLÍN		PEREIRA		STA MARTA			
ARMENIA	779	31,5	78	4,0	265	14,5	33	1,5	1.105	35,5		
B/QUILLA	770	24,9	936	35,5	749	28,8	981	37,8	91	2,3		
BOGOTÁ	568	23,2	268	13,6	409	17,9	298	13,4	965	30,1		
B/MANGA	195	12,4	506	19,4	526	22,7	551	21,0	532	16,5		
B/VENTURA	1.044	41,1	311	12,2	498	22,0	266	10,0	1.338	44,3		
CALI	959	35,4	258	8,2	445	17,5	213	6,2	1.285	40,1		
CARTAGENA	887	27,3	819	32,1	632	25,3	864	34,3	208	5,2		
CÚCUTA			701	30,4	721	35,3	746	31,5	727	24,1		
MANIZALES	701	30,4			187	10,5	45	2,3	1.027	31,9		
MEDELLÍN	721	35,3	187	10,5			232	13,0	840	30,2		
PEREIRA	746	31,5	45	2,3	232	13,0			1.072	34,1		
STA. MARTA	727	24,1	1.027	31,9	840	30,2	1.072	34,1				

Fuente Proexport Colombia

CAPITULO 3. EL PAPEL DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA

Durante esta investigación se ha podido 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.

3.1 IMPORTADORES

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.

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.

3.2 EXPORTADORES

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.

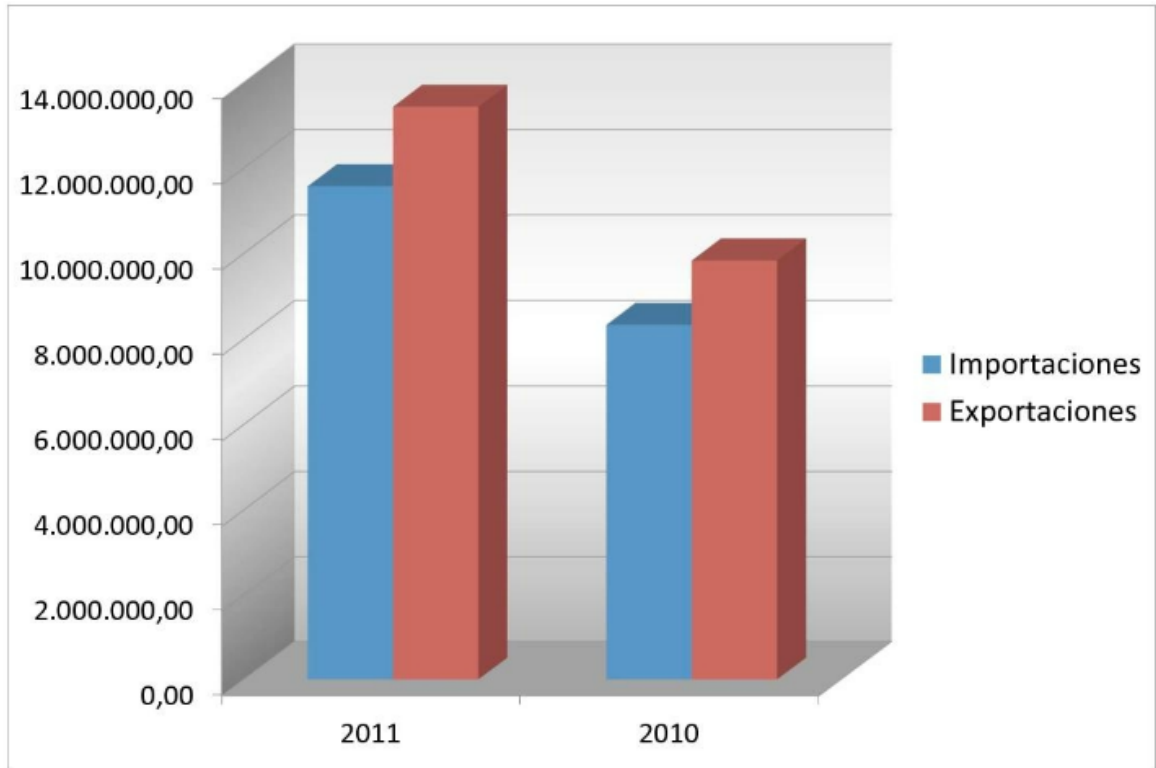
Dos de las principales razones por la que las exportaciones son importantes en el contexto nacional es la apertura a grandes mercados y la generación directa e indirecta de empleos.

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:

Gráfica 12. Movimiento Comercio Exterior En Colombia
Comparativo de Enero - Marzo 2011 Vs Enero - Marzo 2010



Fuente SICEX

Tabla 19. 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 20. 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 llegan 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 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:

3.3 PROCESO GENERAL PARA EL IMPORTADOR

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

3.3.1 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.

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.

3.3.2 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.

3.4 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:

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 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.

CAPITULO 4. PRESTADORES DEL SERVICIO E INTERMEDIARIOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

En este capítulo los usuarios del transporte marítimo internacional en Colombia pueden identificar quienes son los prestadores del servicio y cada uno de los intermediarios que aportan sus funciones en la cadena de logística, para llevar a cabo operaciones totalmente legales, con los tiempos y costos adecuados que permitan estructurar un sector transporte de talla mundial.

4.1 PRESTADORES DEL SERVICIO

4.1.1 Navieras. Se denomina así a las empresas que manejan el tráfico marítimo de mercadería; por lo general son propietarias de flotas de buques para el transporte de contenedores con destino a todas partes del mundo. Las agencias navieras son los representantes del Armador en un puerto determinado, por ello su función primordial es la de representar a su cliente, 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 cuando arribe un buque bajo su administración.

Esta función que desempeña el Agente Naviero se le denomina “Agenciamiento” donde existe una relación entre el Agente y el Principal para resolver, en su nombre, ciertos actos que afectan los derechos del Principal y tareas que el mismo, delegue en el Agente para que éste las lleve a cabo ante terceros involucrados.

Las navieras constituyen un sector de servicios esencial en el mercado de la explotación de recursos y transporte de mercancías marítimos. Los servicios de reparación de barcos y todo tipo de buques y embarcaciones que ofrecen, así como el mantenimiento de los mismos, se constituyen como elementos esenciales en el campo de los negocios vinculados al mar.

Las navieras conforman un eje fundamental en el mundo del mar, pues son las encargadas de la fabricación de los barcos, así como de su reparación y mantenimiento. Cualquier empresa vinculada al mundo del mar puede contar con una o varias navieras de confianza, cuya calidad contrastada y solvencia sean garantía de servicio.

Algunas de las navieras que están autorizadas para operar en Colombia son: Naviera Hamburg sud de Alemania; Naviera Maruba SCA de Argentina; 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.

4.2 INTERMEDIARIOS

A continuación se identifican los intermediarios del transporte marítimo internacional en Colombia, quienes interactúan en beneficio de los usuarios, configurándose como sus socios estratégicos que le ayudan al desarrollo de las operaciones tanto en importación como en exportación, bajo las normas colombianas y siguiendo el principal postulado de la logística: el producto indicado, en el lugar indicado, en el tiempo preciso y al menor costo.

4.2.1 Agentes Marítimos. Generalmente, las legislaciones nacionales exigen que estos agentes se inscriban formalmente, ante determinados organismos públicos, autoridad marítima, autoridades portuarias, de aduana, etc. para prestar sus servicios.

La existencia del agente marítimo 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.

Un agente marítimo puede circunscribir su función básicamente a la atención que demande la nave en puerto, bajo esta circunstancia la relación entre el propietario de la carga y el agente es indirecta.

Otros agentes marítimos, dependiendo del contrato que suscriban con los armadores o propietarios del buque, extienden sus servicios a las actividades comerciales que demanda el negocio marítimo como emisión del conocimiento de embarque, contacto con el cliente, reservas de espacio, suministro de tarifas, suministro de contenedores, asesoría en el manejo de carga, etc.

4.2.2 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.S, SABINO DEL BENE LTDA y BLUE CARGO GROUP.

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 cobija 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.

4.2.3 Agencias de Aduana. Esta actividad tiene diferentes denominaciones en el comercio exterior: agente de aduanas, agente aduanal, agente afianzado de aduanas, despachador, comisionista de aduana, intermediario aduanero, "*custom broker*", etc.

Independientemente del nombre con que se denomine, 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.

4.2.4 Los Operadores Portuarios. Son compañías privadas, dedicadas a la prestación de servicios, que requieren los buques y la carga de los puertos públicos. En tal condición dispone de los equipos requeridos y de la mano de obra que manipula la carga de los puertos.

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.

En Colombia los operadores portuarios están organizados en dos grandes grupos:

Los operadores propietarios de los equipos utilizados para atender las necesidades de los buques y la carga en puerto, como compañías autónomas debidamente constituidas y las cooperativas de trabajadores que operan en el puerto y que son contratados por los operadores de los equipos.

4.2.5 Transportadores Terrestres. Evolución del funcionamiento del transporte terrestre de carga. El transporte 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, terrestre, marítimo o ferroviario) que son requeridos para el transporte de un bien al desarrollar una modalidad ínter modal.

5. CONCLUSIONES

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 estas 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 tránsito y está 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, cubre todo el territorio Nacional, pero se deben considerar tiempos de tránsito 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 productividades 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 pacífico 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 líquido, granel sólido, 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 báscula, 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.

6. RECOMENDACIONES

- Los entes gubernamentales deben continuar con las asesorías legales, garantizando el cuidado de los trámites de importaciones o exportaciones y elaborar una cartilla en la cual queden detalladamente escritos los debidos procesos avalados por la ley.
- Promocionar las entidades que apoyan el transporte marítimo para que los usuarios las identifiquen, conozcan sus propósitos y en la medida que puedan utilizarlas para el desarrollo y funcionamiento del tráfico de mercancías.
- Sensibilizar a los usuarios sobre todos los servicios que prestan las sociedades portuarias además de su infraestructura con el objetivo de tomar la decisión más conveniente a la hora del manipuleo de la mercancía hasta la logística para el transporte hacia el interior o viceversa.
- Culturizar a las generaciones venideras sobre la importancia de garantizar el buen desarrollo del comercio exterior teniendo como objetivo una economía más competitiva y con más oportunidades para la comunidad.
- Resaltar la importancia de los intermediarios en el tráfico marítimo de mercancías porque de ellos dependen los usuarios y gestionar mejoras en la legislación y procedimientos para garantizar la fluidez de los procesos de exportación e importación.
- Se recomienda a los usuarios capacitarse constantemente sobre temas logísticos, para mejorar sus operaciones y garantizar costos eficientes y cumplimiento tanto en entregas como programas de abastecimiento.
- Se recomienda a los intermediarios del transporte marítimo asesorar permanentemente a los usuarios, hasta el punto de generar alianzas estratégicas que le ayuden a mejorar sus operaciones logísticas.

BIBLIOGRAFÍA

Actualidades, Publicación Especial De La Corporación Tecnológica De Bolívar, Cartagena De Indias, 1985. Dager Nieto, Juan, Editor.

DÁVILA L. DE GUEVARA, Carlos. Empresas y empresarios en la historia de Colombia: siglos XIX, XX

La Carta De Colón

LEMAITRE, Eduardo. Breve Historia De Cartagena (1501-1901) . Bogotá: Ediciones del Banco de la República, 1979

LEMAITRE, Eduardo. Historia del canal del dique. Sus peripecias y vicisitudes Edición: constructora sanz y cía. Cobe Ltda

MARCO DORTA. Enrique. Cartagena De Indias, Puerto Y Plaza Fuerte. Alfonso Amadó, Editor; Cartagena, Colombia ,1960

Sociedad Portuaria de Barranquilla “ 70 años ” . Fotografía: Patricia Plana Villarroel. Textos: Antonio Abello Roca, Gonzalo Conde Abello. Diseño y Diagramación: Ivonne Gennrich Arias

VELANDIA, Roberto. El descubrimiento de América y sus antecedentes. Bogotá: Biblioteca de Historia Nacional, Volumen CXIV, 1995

CIBERGRAFÍA

<http://www.zonalogistica.com>

<http://www.scribd.com/doc/24527009/sociedades-portuarias>

<http://albatros.puertocartagena.com/>

<http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/E73E391B7553E20305273CB007FEEAD>

<http://www.spsm.com.co/>

<http://www.spsm.com.co/default.asp>

<http://www.sprb.com.co/>

[http://es.wikipedia.org/wiki/transporte fluvial](http://es.wikipedia.org/wiki/transporte_fluvial)

<http://es.wikipedia.org/wiki/Naviero>

<http://www.slideshare.net/TCIshare/transporte-maritimo-la-alternativa-del-cabotaje>

<http://www.slideshare.net/johnrehobot/caracterizacion-transporte-colombia>

<http://www.slideshare.net/gloriavelandia/informe-logistica-colombiana1-2>

<http://www.supertransporte.gov.co/RESOL0071-1997.htm>

http://www.cntv.org.co/cntv_bop/basedoc/decreto/1990/decreto_1146_1990.html#1

<http://www.istas.net/daphnia/articulo.asp?idarticulo=286>

<http://www.monografias.com/trabajos27/mercancias-peligrosas/mercancias-peligrosas.shtml>

[http://es.wikipedia.org/wiki/Cartagena de Indias](http://es.wikipedia.org/wiki/Cartagena_de_Indias)

<http://gduquees.blogspot.com/2007/11/historia-del-transporte-en-colombia-y.html>

<http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-91.pdf>

<http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/72F387B7240ACAC1052573B5004DC5A3>

[http://es.wikipedia.org/wiki/Gonzalo Jim%C3%A9nez de Quesada](http://es.wikipedia.org/wiki/Gonzalo_Jim%C3%A9nez_de_Quesada)

<http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-91.pdf>

<http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/72F387B7240ACAC1052573B5004DC5A3>