

2012

Universidad Tecnológica  
de Bolívar

JESSICA MONTES LEAL

# **ASPECTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y LOS CAMBIOS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PORTUARIA**



**Universidad  
Tecnológica  
de Bolívar**



**ACREDITADA  
INSTITUCIONAL A INI**

## **ASPECTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y LOS CAMBIOS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PORTUARIA**

**Elaborado por:**

**JESSICA CAROLINA MONTES LEAL**

**Asesor:**

**RAUL ACOSTA MESA**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR  
FACULTAD DE ECONOMIA Y NEGOCIOS  
PROGRAMA FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**Cartagena de Indias D. T. H. y C.**

## CONTENIDO

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
RESUMEN	<b>3</b>
ABSTRACT	<b>4</b>
INTRODUCCION	<b>5</b>
<b>1. ENFOQUE TEORICO CONCEPTUAL</b>	<b>6</b>
<b>1.1. ASPECTOS NUEVOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL</b>	<b>6</b>
<b>1.2. PAPEL DE LOS PUERTOS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL</b>	<b>10</b>
<b>1.3. LOS DISTINTOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y TRANSPORTE MULTIMODAL</b>	<b>12</b>
<b>2. COMERCIO INTERNACIONAL Y LOS CAMBIOS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOGISTICA PORTUARIA.</b>	<b>14</b>
<b>2.1. TENDENCIA DE LOS DESTINOS Y ORIGENES DE LOS FLUJOS DE CARGA PORTUARIA EN COLOMBIA.</b>	<b>17</b>
<b>2.2. MODALIDADES DE LA LOGISTICA PORTUARIA MÁS UTILIZADA</b>	<b>18</b>
<b>2.3. INDICADORES DE DESEMPEÑO DE SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA</b>	<b>20</b>
<b>3. CONCLUSIONES</b>	<b>23</b>
<b>4. BIBLIOGRAFIA</b>	<b>24</b>

## **RESUMEN**

El Comercio Internacional en sus nuevos conceptos hace alusión a la especialización en aquellas actividades productivas e intercambios en los que se alcanza una economía de escala, bajando los costos en la producción. Juega mucho el papel de los gobiernos para impulsar y promover nuevos mercados con el fin de proteger la producción, expidiendo normas y decretos que hacen que se regularice y tenga una legalidad en su organización.

A raíz del comercio se desarrolla el transporte como un medio de la logística portuaria lo cual hace que un producto sea a mayor o a menor costo; dentro del transporte se encuentra el transporte multimodal, el cual hace alusión al desarrollo de la logística desde el momento que entregan un producto para exportar o para importar hasta la entrega final.

En referencia a los puertos, éstos constituyen una parte importante en el sistema de transporte de un país, ya que puede incidir directamente en el costo final de un producto, por eso es necesario tomar en cuenta la organización y funcionamiento de los puertos comerciales y logísticos para presentar algunas de las estrategias que ofrecerán servicios de alta calidad y mucho mejor, competitivos y eficientes.

### **Palabras claves:**

Comercio Internacional, Puertos, Logística y Transporte.

## **ABSTRACT**

Into the new concepts, International Trade refers to the specialization in those productive activities and exchanges, in which economies of scale are achieved by lowering production costs. The roles of governments plays much to develop and promote new markets in order to protect the production, issuing rules and decrees that they are to be regularized and have a law in their organization.

Due to the trade, the transportation develops as a medium of port logistics which it makes a product to be at higher or lower costs; inside of transportation includes the multimodal transport which refers to the development of logistics since the moment that deliver the product for its exportation or importation to its final delivery.

Referring to the ports, these are an important part in the transportation system of a country, as it can affects into the final cost of a product, so it is necessary to consider the organization, the operation of commercial ports and logistics to present some strategies that it will offer high quality services and much better, competitive and efficient.

### **Keywords:**

International, Trade, Ports, Logistics and Transportation.

## INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo se hace referencia al comercio internacional como se ha desarrollado, en este mundo actual teniendo en cuenta que la globalización marca las pautas de las economías de los diferentes países, siendo que el comercio exterior y la apertura económica y la consolidación de nuevos mercados han sido un aporte muy importante para este renglón.

Así, podemos decir que los Puertos cobran una importancia de gran nivel, en el manejo de la comercialización de los diferentes productos, su organización administrativa y logística que hace que sean competitivos a nivel internacional y local. Pero también es de anotar lo que representa el transporte, su modernización en las diferentes modalidades, teniendo en cuenta la importancia de este sistema para el desarrollo del comercio internacional.

Mencionaremos los aspectos nuevos del comercio internacional, complementaremos esta información describiremos el papel de los puertos en este proceso con el fin estudiar los sistemas de transporte normales y el transporte multimodal. Indicaremos los cambios en los sistemas de transporte y logística portuaria, las tendencias de los destinos portuarios de Colombia para el mundo y las modalidades logísticas portuarias más utilizadas, interpretaremos algunos datos relevantes que han sido realizados por el Ministerio de Puertos y Transportes, para así plasmar un informe general del comportamiento y propensión de este sector en Colombia.

## **1. ENFOQUE TEÓRICO CONCEPTUAL**

El crecimiento de las exportaciones permite que aumente la productividad de los factores de producción, esto amplía las posibilidades de producción de la economía, no solamente en el nivel exportable sino en los sectores no exportables. Al crecer el comercio exterior y por ende la exportación, se beneficia la economía interna y con ello la importancia de un gobierno en tomar las decisiones propias que orienten la dirección de un estado, con base al manejo de las políticas económicas que enfoca dicho gobierno y es maximizar el crecimiento de la producción para lograr mantener un nivel estable desempleo, control de la estabilidad de precios y la balanza de pago.

También se pueden describir las transformaciones económicas de los últimos años en lo que se refiere a la producción y distribución de los diferentes productos en el mundo, que han generado un sistema comercial globalizado, dentro del cual cobran importancia los Puertos.

Los puertos son de gran importancia para un país por la competitividad del comercio exterior, teniendo en cuenta que la logística sea de calidad y la transformación tecnológica sea acorde a las necesidades del puerto que lo hace posicionarse en los primeros lugares de la región y el mundo.

### **1.1 ASPECTOS NUEVOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

El Comercio Internacional en sus nuevos conceptos hace alusión a la especialización en aquellas actividades productivas e intercambios en los que se alcanza una economía de escala, bajando los costos en la producción ya que es importante, debido a los bienes que adquiere o importa con el fin de desarrollar una economía de este tipo.

En la Política Comercial Internacional juegan mucho las acciones que impulsan los gobiernos para promover y abrir mercados en el exterior, entre estas políticas podemos mencionar la política arancelaria de la cual hacen parte los impuestos al comercio exterior. Podemos referirnos al conjunto de medidas establecidas para

controlar este comercio de exportación e importación y proteger la producción y la Economía Nacional de cada país.

Pero hay tener conocimiento de las políticas internacionales comerciales de los diferentes países con el fin de conocer el sistema económico por el cual se direcciona ese país, estas son:

- Sistema Capitalista.
- Sistema Socialista.

El Sistema Capitalista promueve la libre empresa y el capital como generación de riqueza, mientras que el Sistema Socialista, se basa en propiedad colectiva de los medios de producción, se puede decir que no existe la propiedad privada en este sistema.

En lo que respecta a la integración podemos decir que la economía de todos los países puede poseer características es similares debido a que tienden a tener una política económica común.

El comercio exterior tiene entes internacionales que regulan, promueven y supervisan el correcto funcionamiento, las siguientes organizaciones son las que influyen directamente en el comercio, estas son:

- La Organización Mundial del Comercio.
- La Cámara de Comercio Internacional.
- La Organización Mundial de Aduanas.

En lo que se refiere al manejo técnico de comercio internacional encontramos:

- La Clasificación Arancelaria.
- La Operación Aduanera.
- La Logística.
- El Transporte Internacional.



- La Valoración Aduanera.<sup>1</sup>

En lo que se refiere a las formas de precio de pago internacionales, cuando se realiza una exportación, este es el elemento más importante en la transacción tanto para el vendedor como para el comprador quien busca concertar un precio equilibrado y accesible a sus intereses.

*“Existen dos esquemas para formar el precio de exportación; el esquema costing y el esquema pricing. El primero parte de una base, a la cual se le van añadiendo costos y la utilidad deseada, la cual debe ser razonable. El segundo esquema parte de un precio de venta, al que se le van descontando los costos incurridos hasta dejar solo la utilidad permitida por el mercado.*

*Cabe mencionar que para una empresa o persona que tenga poca o nula experiencia en el comercio internacional, el esquema de formación de precio de exportación más recomendable es el esquema costing.”<sup>2</sup>*

Existen varias modalidades para realizar los pagos en el comercio internacional, estas son:

- Cheque.
- Giro Bancario.
- Orden de Pago.
- Cobranza Bancaria Internacional.
- Carta de Crédito.

De todas, la más utilizada es la **Carta de Crédito**, por la seguridad que representa para el exportador y el comprador.

---

<sup>1</sup>Se toman ideas del artículo: Los 6 aspectos teóricos y prácticos del comercio internacional, Autor: Roberto Anaya García; vía internet:<http://www.gestiopolis.com/economia-2/6-aspectos-teoricos-practicos-comercio-internacional.htm#mas-autor>

<sup>2</sup>Los 6 aspectos teóricos y prácticos del comercio internacional, Autor: Roberto Anaya García; vía internet:<http://www.gestiopolis.com/economia-2/6-aspectos-teoricos-practicos-comercio-internacional.htm#mas-autor>

Para poder llevar a cabo una exportación se debe conocer previamente el mercado en el cual se va a incursionar, por eso es importante que se haga previamente una investigación de mercado para conocer la factibilidad de que si representa un buen destino del producto que se va a exportar.

El aspecto legal está regido por ordenamientos que se someten las operaciones de comercio Internacional, los cuales pueden ser Internacionales y Locales

Los ordenamientos internacionales están conformados por los Tratados de Libre Comercio y los acuerdos de complementación comercial y económica que celebran los países para impulsar y mejorar su comercio exterior, otro aspecto que hay que tener en cuenta son los contratos comerciales Internacionales, que son un acuerdo de voluntades entre dos partes que acuerdan la entrega de mercancía y el pago de la misma en un tiempo bajo unas condiciones determinadas antes de realizar el proceso de exportación.

Los ordenamientos locales, por su parte, regulan las operaciones comerciales dentro de los límites de un país, por lo tanto, su alcance es estrictamente local.

En el aspecto financiero es importante el tipo de cambio y divisas por la importancia que tiene la transacción porque incide en la competitividad comercial de un país, un alza en el cambio beneficia la importación pero perjudica las exportaciones debido a que las vuelve más económicas

## 1.2. PAPEL DE LOS PUERTOS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Los puertos constituyen una parte importante en el sistema de transporte de un país, ya que puede incidir en el costo final de un producto, por eso es necesario tomar en cuenta la organización y funcionamiento de los puertos comerciales, por esta razón se promueven la descentralización y privatización de los servicios portuarios, pues resulta vital importancia corregir aspectos que no benefician el desarrollo.

América latina ha entrado en la corriente de transformaciones en el sector portuario y por eso los diferentes puertos están experimentando cambios interesantes para el sector.

Hoy día los especialistas coinciden en que no es la privatización total de un puerto, incluida su administración, lo que determina el éxito de sus operaciones. Es la efectiva comercialización de un puerto, y no su privatización, lo que va a determinar el desarrollo de los cambios introducidos, ese debería ser la gran razón de los puertos que pugnan por un modelo de descentralización de gestión y privatización de los servicios portuarios.<sup>3</sup>

Todo lo anterior obliga a que los puertos desarrollen estrategias comerciales que le permitan acceder a nuevos clientes y nuevos mercados, en consecuencia mejores ingresos, lo que quiere decir tener una mayor competitividad.

Naciones Unidas clasifica los puertos; el puerto tradicional que sirve como punto de transferencia de las mercancías de tierra al barco y viceversa es llamado **De la Primera Generación**, son los puertos que existieron en la década de los cincuenta. **El Puerto de Segunda Generación**, es el cual desarrolla un área industrial que recibe la materia prima a que produce las mercancías que irían a ser

---

<sup>3</sup>Comercio Internacional Infraestructura y transporte, Autor: Nicolás H. J. Varzillo, Capítulo 3: El rol de los puertos en el comercio Internacional. Página:49

exportadas, estos puertos llamados industriales aparecidos en la década del 60 y 70.

Un puerto de Tercera Generación, viene a ser un puerto que desarrolla sobre el mercadeo y el intercambio electrónico de datos (EDI), y cuyo objetivo es la de posicionarse en un centro logístico de distribución de cargas o una plataforma de exportación/importación. Acá el puerto deja de ser un ente pasivo dentro del flujo de mercancías, para convertirse en uno verdaderamente activo que traza estrategias y planifica un desarrollo integral de su área de influencia.<sup>4</sup>

El desarrollo experimentado por los Puertos durante la segunda mitad del Siglo XX, el cual generó términos operativos y de ingeniería por la aparición de la utilización, la contenerización y el progreso de la industria naval, todo esto dio como resultado modernos puertos, que se caracterizan por su gran calado, largos muelles, grandes patios y terminales especializados.

El proceso de globalización ha jugado un papel muy importante en el desarrollo de los puertos ya que se han consolidado mercados comunes, bloques económicos, organizaciones mundiales de comercio y aduanas, que inciden en las operaciones comerciales y que en los puertos tiene un papel importante.

Lo anterior ha determinado que los puertos pasaran a convertirse de entes estáticos receptores de mercancías y pasajeros, a entes dinámicos buscadores de mercancías y pasajeros. Esto es particularmente cierto en el caso del Transbordo Marítimo, negocio éste en el que muchos puertos se han embarcado en cuantiosas inversiones, en su afán por conquistar la atención de los porteadores marítimos, incrementando así los negocios de un puerto mediante el aumento de las cargas movilizadas.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup>COMERCIO INTERNACIONAL INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE “Realidades y desafíos del sistema Portuario – Logístico argentino frente al crecimiento del comercio exterior” Autor: NICOLAS H.J. VARZILIO, UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CENTRO, pág.: 49.

<sup>5</sup>Los Puertos y su Rol para el Nuevo Milenio, Autor: José Alfredo Sabatino Pizzolante. Vía internet: [www.sabatinop.com/site/articulos/articulo1.doc](http://www.sabatinop.com/site/articulos/articulo1.doc)

### 1.3 LOS DISTINTOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y TRANSPORTE MULTIMODAL

La globalización ha sido uno de los factores que han impulsado el desarrollo de la información, las telecomunicaciones y por ende el transporte, el cual tiene una importancia relevante para cumplir con la cadena de distribución de personas y materiales.

El transporte dependiendo donde se ubique puede tener diferentes modalidades como son: terrestre, marítimo, aéreo y el conjunto de todos se denomina transporte multimodal.; esto se ha convertido en una pieza fundamental en el desarrollo del comercio internacional y en la competitividad que se debe generar para lograr nuevos mercados, de allí se desprenden los costos y las preferencias arancelarias. Pero debemos anotar que al unir las diferentes formas de transporte puede presentar alguna dificultad debido a que cada una de estas tiene su propia reglamentación y podría generar conflictos normativos.

A partir del año 1960 se comienza a aplicar el transporte multimodal, a raíz del uso de este tipo de transporte, las Naciones Unidas se pronuncian aprobando una estructura metódica en 1980 que plantea. *“El transporte de mercancía utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente”*<sup>6</sup>

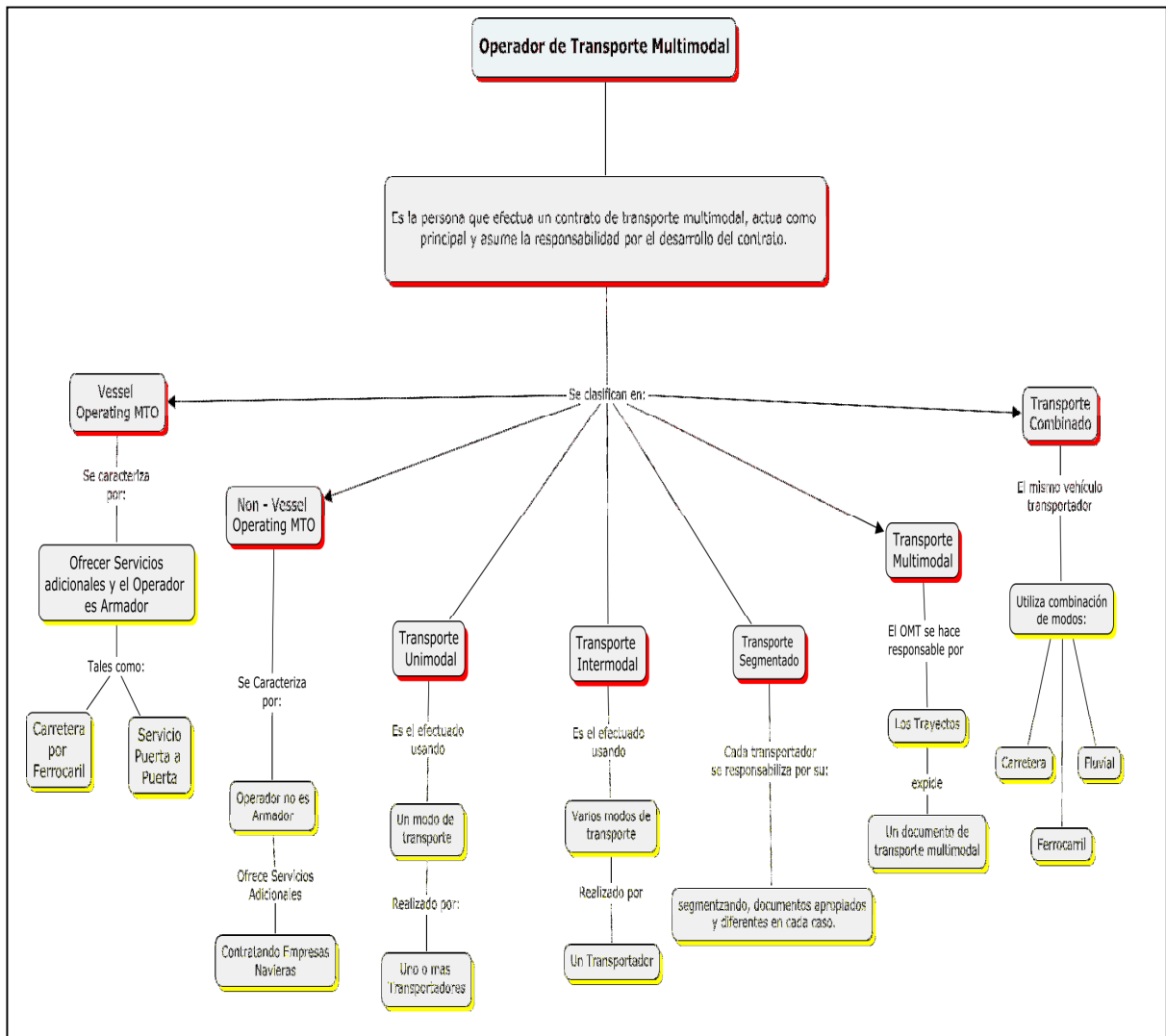
La unitarización de cargas a raíz de los contenedores, no determina que las otras técnicas trabajadas a partir de otros elementos queden a un lado, pero si influyen en el desarrollo de tecnologías de avanzada para alcanzar una economía de costos, tiempo y seguridad que beneficie tanto a la mercancía como a las personas que trabajan en este proceso, pero todo esto debe ser acompañado por una legislación acorde a las circunstancias actuales.

---

<sup>6</sup> El Transporte Multimodal: Una nueva modalidad contractual, su aplicación regional, Autor: Moiraghi de Pérez, Artículo publicado por la Universidad Nacional del Nordeste; vía internet: <http://www.unne.edu.ar/Web/cyt/cyt/2003/comunicaciones/01-Sociales/S-034.pdf>

Así mismo la importancia que tiene la persona encargada de adquirir la responsabilidad del transporte multimodal en sus diferentes fases, esto lo podemos observar en el siguiente esquema:

**Diagrama 1. Operador de Transporte Multimodal**



**Autor: Jessica Montes Leal**

**Fuente: Comunicado de la UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE. Vía internet: <http://www.unne.edu.ar/Web/cyt/cyt/2003/comunicaciones/01-Sociales/S-034.pdf>**

## **2. COMERCIO INTERNACIONAL Y LOS CAMBIOS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOGISTICA PORTUARIA.**

Todos los países participan en el Comercio Internacional como consecuencia de la ampliación de los centros de producción y desarrollándose el volumen de carga y el sistema de transporte.

El comercio es un sistema donde confluyen los pequeños, medianos y grandes comerciantes lo cual genera una demanda de servicios, que el transporte debe satisfacer en el menor tiempo posible y a costos accesibles, dependiendo de las exigencias propias de cada usuario y así poder ofrecer un precio final competitivo.

Además hay que tener en cuenta el tipo de transporte de carga que se debe utilizar para la mercancía que se va a comerciar, ya que todo esto beneficia o perjudica de una u otras formas el costo final, por eso se han organizado puertos especializados en un área específica que facilitan las transacciones y los embarques.

Los puertos son empresas que prestan un servicio al comercio para que sus productos se distribuyan en menor costo y menor tiempo, con base en una organización administrativa, tecnológica y mecánica que hace que toda esta logística sirva para que el producto no solo este de tránsito en el puerto, sino manipulados y distribuidos.

El Puerto para el importador y exportador se convierte en socio pues su negocio depende de la eficiencia que tenga en el manejo de la carga, los tiempos y la distribución que el costo final del mercado beneficie al éxito de la empresa.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup>Evolución y tendencias de las organizaciones portuarias, Autor: "JRNICOLETTI" ; vía internet: <http://es.shvoong.com/business-management/international-business/1700861-evoluci%C3%B3n-tendencias-las-organizaciones-portuarias/>

El plan de acción de un puerto es la eficiencia y satisfacción de los usuarios para obtener una mayor rentabilidad. Podemos decir que un puerto no solo es el equipamiento de estructuras, tecnología de punta, desarrollo de las comunicaciones que hacen que un puerto sea competitivo.

En la **Tabla 1** podemos observar las ventajas y desventajas de los diferentes sistemas de transporte, la cual fue elaborada con datos obtenidos del seminario “Sin transporte olvídense de exportar” brindado por el licenciado Hugo Cortina, el 11 y 12 de Agosto de 2006 en la Ciudad Autónoma de Bs As.

Podemos observar que el transporte marítimo y fluvial genera importantes beneficios por las economías de escala, lo cual se refleja en un bajo costo y por tanto tarifas más reducidas, así mismo el transporte aéreo implica mayor coberturas en menor tiempo de tránsito por lo cual genera baja siniestralidad, el transporte carretero se caracteriza por su flexibilidad operativo y brinda servicios que son complemento para los otro tipos de transporte y el transporte ferroviario en la movilidad de grandes volúmenes de carga a fletes relativamente bajos.



**Tabla 1. Ventajas y Desventajas de los distintos modos de Transporte**

<b>MODO DE TRANSPORTE</b>	<b>VENTAJAS</b>	<b>DESVENTAJAS</b>
Transporte Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Produce economías de escala</li> <li>- Escasa incidencia del costo del transporte</li> <li>- Tarifas más económicas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tiempos de tránsitos muy extendidos</li> </ul>
Transporte Fluvial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- similares al marítimo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ámbito de acción muy reducido por las condiciones de la vía navegable</li> </ul>
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Velocidad de traslado para grandes distancias (menores tiempos de tránsito).</li> <li>- Mayor frecuencia de servicios</li> <li>- Cobertura muy amplia (redes)</li> <li>- Baja siniestralidad (menor costo de seguro).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- capacidad de transporte reducida</li> <li>- tarifas comparativamente altas</li> </ul>
Transporte Carretero	<ul style="list-style-type: none"> <li>- flexibilidad operativa</li> <li>- servicios puerta a puerta</li> <li>- complemento para otros medios</li> <li>- no está sujeto a itinerarios fijos y su oferta de bodega es elástica</li> <li>- es rápido y económico para el tráfico entre países limítrofes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- limitada capacidad de carga</li> <li>- altísimo grado de siniestralidad (accidente o robo)</li> </ul>
Transporte Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> <li>- movilidad de grandes volúmenes de carga a fletes relativamente bajos</li> <li>- baja siniestralidad</li> <li>- adecuada disponibilidad de almacenamiento y depósito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dependencia de la traza ferroviaria</li> <li>- diferentes medidas de trocha</li> <li>- insuficiencias en áreas de transferencia modal</li> </ul>

FUENTE: elaborado con datos obtenidos del Seminario "Sin transporte olvidese de exportar" brindado por el Lic. Hugo Cortina, el 11 y 12 de Agosto de 2006 en la Ciudad Autónoma de Bs.As.

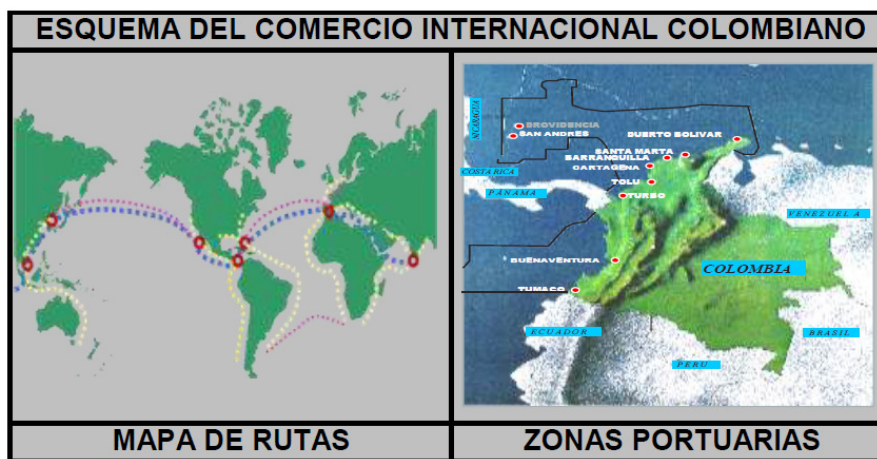
8

<sup>8</sup> COMERCIO INTERNACIONAL INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE, "Realidades y desafíos del sistema Portuario – Logístico argentino frente al crecimiento del comercio exterior" Autor: NICOLAS H.J. VARZILIO, UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CENTRO, Pág.: 39.

## 2.1 TENDENCIA DE LOS DESTINOS Y ORÍGENES DE LOS FLUJOS DE CARGA PORTUARIA EN COLOMBIA.

La tendencia de los destinos y flujos de carga de portuaria en Colombia comprenden los siguientes países: el Caribe; Estados Unidos; el continente asiático (principalmente los países de Australia, China y Japón y la India); el europeo y el continente africano.

### Esquema Del Comercio Internacional Colombiano



9

*“Los puertos colombianos son utilizados como puertos de transbordo o alimentadores para el comercio del Caribe y Suramérica, de allí la importancia y necesidad de los mismos en el mejoramiento de la infraestructura y de la logística portuaria por ser más eficientes cada día, lo cual les permite competir con los puertos del Caribe y evita ser desplazados como puertos de transbordo europeo y asiático.*

*Dos productos (carbón mineral y petróleo), generan el 75% del comercio exterior colombiano, pero solamente el 18% del valor. Si se excluyen el carbón y el petróleo el 80% del comercio se moviliza en contenedores y gráneles sólidos.*

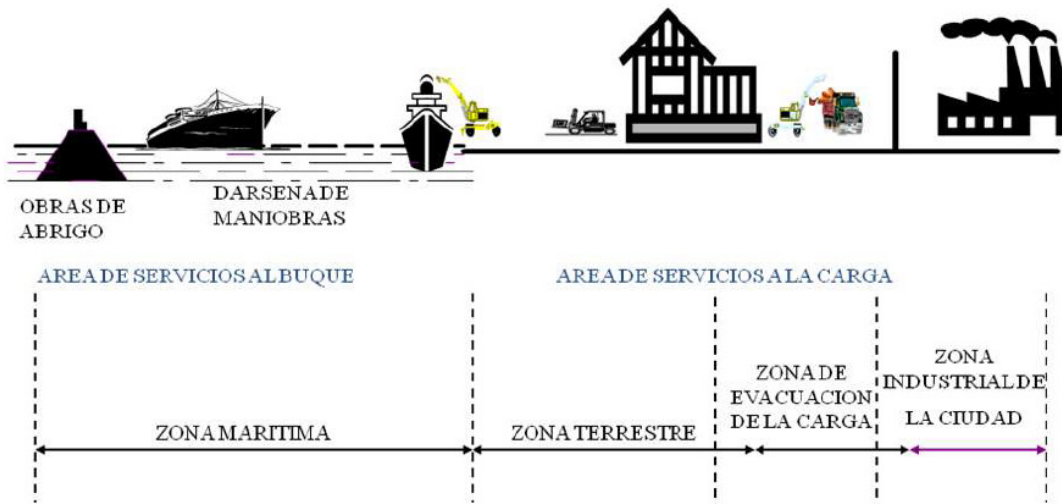
<sup>9</sup>PROYECTO: LA LOGISTICA PORTUARIA, Elaborado por : YOLIMA PAREDES MORATO, SUPERINTENDENCIA DELEGADA DE PUERTOS, página: 42

*El comercio exterior colombiano se realiza por los principales puertos del pacífico y del atlántico, pero las exportaciones de mayor valor salen del centro del país, distantes muchos kilómetros de las zonas portuarias colombianas, y por medio de infraestructuras con una muy variada topografía, en malas condiciones, estrechas lo cual, genera mucha accidentalidad y encarece el costo del transporte y del comercio para las empresas.”<sup>10</sup>*

## 2.2. MODALIDADES DE LA LOGÍSTICA PORTUARIA MÁS UTILIZADAS

Podemos definir logística portuaria como la estrategia que presenta un puerto para su eficiente funcionamiento, empleando distintas modalidades con el fin de brindar un servicio eficiente, En el siguiente esquema se muestra las distintas zonas para que sea un Puerto competitivo.

### Zonas de un Puerto Competitivo.



**Autor: Yolima Paredes Morato, Superintendencia de Puertos y Transporte- delegada de puertos <sup>11</sup>**

<sup>10</sup>PROYECTO: LA LOGISTICA PORTUARIA, Elaborado por : YOLIMA PAREDES MORATO, SUPERINTENDENCIA DELEGADA DE PUERTOS, página: 42

<sup>11</sup>Óp. cit, página: 16.

Observamos que las zonas de un puerto competitivo están clasificadas por distintas zonas las cuales son:

- La **Zona Marítima** está conformada por áreas de servicios que requiere el buque para atracar el muelle, tales como Obras de Abrigo o Protección del canal de acceso y dársenas de maniobras para realizar el ataque del buque.
- La **Zona Terrestre** está constituida por muelles de atraque del buque, los distintos tipos de bodegas, oficina de administración y usuarios del puerto, maquinarias y equipos para el cargue y descargue marítimo terrestre.
- La **Zona de Evacuación de la Cargase** considera como el área de circulación de vehículos y maquinarias de inspección, pasaje, entrada y salida del puerto.
- La **Zona Industrial de la Ciudad** está constituida por áreas de ingreso terrestre y marítimo al puerto de empre, en donde las mercancías son re-embaladas y re-etiquetadas para su distribución en todo el país o llegan del interior para ser exportadas.

## 2.3. INDICADORES DE DESEMPEÑO DE SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA

En la **Tabla No. 2** la cual son estadísticas realizadas por la Superintendencia de Puertos y Transportes en la que podemos observar la cantidad de TEU's<sup>12</sup> por años movilizados por los principales puertos de Colombia.

Observamos Claramente que los puertos donde hay mayor importación y exportación son Buenaventura y Cartagena respectivamente, debido a que las zonas donde el desarrollo industrial es muy elevado y puerto turístico, caso de Cartagena, y que el transporte de las mercancías de las grandes empresas las cuales están ubicadas en el centro del país es más económico, caso de Buenaventura.

Así mismo se ve una tendencia en el incremento de importaciones y exportaciones a medida que pasan los años, por tal motivo, las Sociedades Portuarias deben enfrentar este auge invirtiendo en su infraestructura y logística con el fin de que Colombia sea un destino competitivo a nivel internacional.

Se observa en las estadísticas que las importaciones son mayores que la exportaciones, lo ideal es que la exportación esté por encima ya que daría mayor flujo en la economía.

---

<sup>12</sup>Las siglas TEU (Twenty-footEquivalentUnit) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores, es decir, es la capacidad de carga de un contenedor de 20 pies de longitud.

**Tabla 2. Cuadro Comparativo movimiento carga por sociedades portuarias regionales**

Unidades : TEU'S MOVILIZADOS

<b>AÑO</b>	<b>SOCIEDAD PORTUARIA</b>	<b>IMPORTACIÓN (TEU'S)</b>	<b>EXPORTACIÓN (TEU'S)</b>	<b>TOTALES (TEU'S)</b>
2002	Barranquilla	17.110	16.321	33.431
	Buenaventura	92.018	95.618	187.636
	Cartagena	74.845	66.365	141.210
	Santa Marta	16.349	14.458	30.807
	Tumaco	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>200.322</b>	<b>192.762</b>	<b>393.084</b>
2003	Barranquilla	25.775	25.204	50.979
	Buenaventura	93.561	85.736	179.297
	Cartagena	73.895	72.087	145.982
	Santa Marta	16.109	16.168	32.277
	Tumaco	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>209.340</b>	<b>199.195</b>	<b>408.535</b>
2004	Barranquilla	33.392	33.988	67.380
	Buenaventura	118.321	116.149	234.470
	Cartagena	149.952	148.659	298.611
	Santa Marta	N.D	N.D	N.D
	Tumaco	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>301.665</b>	<b>298.796</b>	<b>600.461</b>
2005	Barranquilla	27.586	25.206	52.792
	Buenaventura	134.371	133.389	267.760
	Cartagena	113.189	111.923	225.112
	Santa Marta	22.336	22.587	44.923
	Tumaco	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>297.482</b>	<b>293.105</b>	<b>590.587</b>
2006	Barranquilla	84.898	77.241	162.139
	Buenaventura	156.762	144.628	301.390
	Cartagena	135.332	131.792	267.124
	Santa Marta	21.168	15.717	36.885
	Tumaco	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>398.160</b>	<b>369.378</b>	<b>767.538</b>
2007	Barranquilla	35.076	33.956	69.032
	Buenaventura	182966	180395	363.361
	Cartagena	143.520	150.908	294.428
	Santa Marta	24.022	18.971	42.993
	Tumaco	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>385.584</b>	<b>384.230</b>	<b>769.814</b>
2008	Barranquilla	35.269	33.470	68.739
	Buenaventura	186.118	179.218	365.336
	Cartagena	154.944	157.700	312.644
	Santa Marta	20.072	15.806	35.878

	Tumaco	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>396.403</b>	<b>386.194</b>	<b>782.597</b>
<b>2009</b>	Barranquilla	N.D	N.D	N.D
	Buenaventura	N.D	N.D	N.D
	Cartagena	N.D	N.D	N.D
	Santa Marta	N.D	N.D	N.D
	Tumaco	N.D	N.D	N.D
	<b>TOTAL</b>	<b>N.D</b>	<b>N.D</b>	<b>N.D</b>
<b>2010</b>	Barranquilla	57.893	43.951	101.844
	Buenaventura	317.058	131.265	448.323
	Cartagena	150.356	120.133	270.489
	Santa Marta	12.805	33.041	45.846
	Contecar	72.735	52.382	125.117
	Muelles El bosque S.A	25.257	20.007	45.264
	Tumaco	N.D	N.D	N.D
	<b>TOTAL</b>	<b>636.104</b>	<b>400.779</b>	<b>1.036.883</b>
<b>2011*</b>	Barranquilla	35.336	35.892	71.228
	Buenaventura	139.972	134.721	274.693
	Cartagena	88.720	88.078	176.798
	Contecar	52.870	59.238	112.108
	Muelles El bosque S.A	26.073	26.483	52.556
	Santa Marta	23.772	14.079	37.851
	TC Buen	54.673	51.996	106.669
	Tumaco			0
	<b>TOTAL</b>	<b>421.416</b>	<b>410.487</b>	<b>831.903</b>

13

<sup>13</sup>CUADRO COMPARATIVO MOVIMIENTO CARGA POR SOCIEDADES PORTUARIAS REGIONALES, Superintendencia de Puertos y Transporte- Informe Consolidado Movimiento de Carga En Puertos Colombianos, vía internet: [http://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/Estadisticas\\_Por\\_Sociedad\\_Portuaria\\_a\\_Octubre\\_2011.pdf](http://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/Estadisticas_Por_Sociedad_Portuaria_a_Octubre_2011.pdf)



## CONCLUSIONES

- La importancia del comercio internacional es la apertura económica y la consecución de nuevos mercados para haya un flujo que beneficie el nivel económico de un país.
- El tener puertos eficientes agiliza y reducen costos para el empresario favoreciendo positivamente al mercado.
- La logística es una de las áreas más importante ya que depende de esta la competitividad de un puerto.
- El transporte es un medio vital para el comercio internacional ya que dependiendo de él tiempo de embarque y entrega hace que se reduzcan los costos y el valor del producto cuando se comercializa.
- Se observa claramente en las estadísticas mostradas que la tendencia que tienen las Sociedades Portuarias es en incrementar exportación e importación, por tal motivo, los puertos se han visto en la necesidad de implementar nuevas tecnologías para enfrentar este crecimiento.
- Basados en el análisis del cuadro comparativo de los puertos colombianos, los movimientos de cargue y descargue son más ágiles y eficientes en la actualidad que unos años atrás. En el 2010 prácticamente dobló sus cifras con 1.036.883 TEUS, en comparación con el año 2002 se reportaron 393.084 TEUS en la totalidad de las entradas y salidas de productos. Se puede estimar que unos diez años más las cifras se triplicarán, y aún más con la circulación del TLC que apuesta a Colombia como destino atractivo de las inversiones extranjeras.
- En el 2011, el puerto colombiano con mayor movimiento fue el de Buenaventura con 274.693 TEUS y procede Cartagena con 176.798 TEUS, valores realmente significativos y representativos para los negociadores, navieras y empresarios al momento de transportar mercancías vía marítima.



## BIBLIOGRAFÍA

- ✓ ANAYA GARCÍA, ROBERTO, Los 6 aspectos teóricos y prácticos del comercio internacional, vía internet: <http://www.gestiopolis.com/economia-2/6-aspectos-teoricos-practicos-comercio-internacional.htm#mas-autor>
- ✓ DE PEREZ , MOIRAGHI, El Transporte Multimodal: Una nueva modalidad contractual, su aplicación regional, Universidad Nacional del Nordeste, vía internet: <http://www.unne.edu.ar/Web/cyt/cyt/2003/comunicaciones/01-Sociales/S-034.pdf>
- ✓ JRNICOLETTI, Evolución y tendencias de las organizaciones portuarias, vía internet: <http://es.shvoong.com/business-management/international-business/1700861-evoluci%C3%B3n-tendencias-las-organizaciones-portuarias/>
- ✓ J. VARZILIO, NICOLAS H., Comercio Internacional Infraestructura y transporte, “Realidades y desafíos del sistema portuario – Logístico argentino frente al crecimiento del comercio exterior, UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CENTRO, Agosto de 2007.
- ✓ SEBASTIANO PIZZOLANTE, JOSE ALFREDO, Los Puertos y su Rol en el Nuevo Milenio, vía internet: [www.sabatinop.com/site/articulos/articulo1.doc](http://www.sabatinop.com/site/articulos/articulo1.doc)
- ✓ SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, Informe Consolidado Movimiento de Carga En Puertos Colombianos, vía internet: [http://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/Estadisticas\\_Por\\_Sociedad\\_Portuaria\\_a\\_Octubre\\_2011.pdf](http://www.colombiatrader.com.co/sites/default/files/Estadisticas_Por_Sociedad_Portuaria_a_Octubre_2011.pdf)
- ✓ PAREDES MORATO, YOLIMA, Proyecto: La Logística Portuaria, Superintendencia delegada de Puertos.