

**ANÁLISIS DE CONTECAR S.A. COMO PLATAFORMA LOGÍSTICA EN
CARTAGENA DE INDIAS**

CATALINA LECOMPTE GUTIERREZ
GINA VALENZUELA GARCIA

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA TECNOLÓGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARTAGENA D.T y C

2003

**ANÁLISIS DE CONTECAR S.A. COMO PLATAFORMA LOGÍSTICA EN
CARTAGENA DE INDIAS**

CATALINA LECOMPTE GUTIERREZ
GINA VALENZUELA GARCIA

Monografía presentada como requisito para optar al título de administrador
de empresa y contadora pública

Asesor
MANUEL GUZMÁN SUAREZ
Administrador de Empresas

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA TECNOLÓGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARTAGENA D.T y C

2003

Cartagena de Indias, 9 de mayo de 2003

Señores:

Corporación Universitaria Tecnológica de Bolívar

Atte. Dirección de investigaciones

Ciudad

Respetados señores:

Nos permitimos presentar a ustedes el Trabajo de Grado “ANÁLISIS DE CONTECAR S.A. COMO PLATAFORMA LOGÍSTICA EN CARTAGENA DE INDIAS”, Como requisito para optar al título de administrador de empresa y contador público.

Agradeciendo la atención prestada.

Cordialmente,

Gina Valenzuela García

Cod. 9814004

Catalina Lecompte Gutiérrez

Cod. 9811051

Cartagena de Indias, 9 de mayo de 2003

Señores:

Corporación Universitaria Tecnológica de Bolívar

Atte. Dirección de investigaciones

Ciudad

Respetados señores:

Por medio de la presente, me dirijo a ustedes, como asesor del proyecto, con el fin de presentar, el Trabajo de Grado llevado a cabo por las estudiantes GINA VALENZUELA GARCIA Y CATALINA LECOMPTE GUTIERREZ, titulado “ANÁLISIS DE CONTECAR S.A. COMO PLATAFORMA LOGÍSTICA EN CARTAGENA DE INDIAS”, Presentado como requisito para optar al título de administrador de empresa y contador público.

Cordialmente,

MANUEL GUZMÁN SUAREZ

Nota de Aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

A Dios y a nuestro padres
por el gran esfuerzo que
hicieron por brindarnos la
mejor educación

CATALINA LECOMPTE

GINA VALENZUELA

CONTENIDO

	Pag.
INTRODUCCIÓN	2
1.LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	3
1.1 TIPOLOGIA	3
1.1.1 Plataformas Logísticas Con Un Solo Modo De Transporte	4
1.1.2 Plataformas Logísticas Con Mas De Un Modo De Transporte	4
1.2 ÁREAS FUNCIONALES	4
1.2.1 Areas De Servicios Especializadas	4
1.2.2 Áreas Logísticas	5
1.2.3 Áreas Ínter modales	5
1.3 VENTAJAS COMPETITIVAS	5
1.4 CARACTERÍSTICAS	6
1.4.1 Plataformas Logísticas Privadas En El Sector Industrial	6
1.4.2 Plataformas Logísticas Privadas De Los Distribuidores	7
1.4.3 Plataformas Logísticas Privadas De Los Transportistas	8
1.5 EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS COMO CENTRO DE TRANSPORTE A PLATAFORMA LOGÍSTICA.	9
1.5.1 Puertos de primera generación	9
1.5.2 Puertos de segunda generación	10
1.5.3 Puertos de tercera generación	11

2.ANALISIS DEL TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. “ CONTECAR S.A. “ COMO PLATAFORMA LOGISTICA.	13
2.1 ANTECEDENTES Y GENERALIDADES	13
2.2 UBICACIÓN	15
2.3 INFRAESTRUCTURA	16
2.4 SERVICIOS	19
2.5 TRAMITES DOCUMENTARIOS	20
2.5.1 Proceso de una importación	20
2.5.2 Procesos de una exportación	21
2.6 TARIFAS	22
2.7 EQUIPOS	25
2.8 LÍNEAS NAVIERAS	27
2.9 SEGURIDAD	27
2.10 SEGURO	28
2.11 COMERCIALIZACIÓN	28
2.12 DESARROLLO FUTURO	30
3.ANALISIS COMPARATIVO DE LOS SEVICIOS DE PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL TERMINAL FRENTE A LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA Y MUELLES EL BOSQUE .	32
3.1 SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA	32
3.2 MUELLES EL BOSQUE	34
3.3 ANALISIS DE COMPETITIVIDAD	35

4. MATRIZ DOFA DE CONTECAR S.A

39

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

LISTA DE ANEXOS

ANEXO A INSTALACIONES PRINCIPALES DE CONTECAR S.A.

ANEXO B INFRAESTRUCTURA CAFETERA

ANEXO C ESTADÍSTICA DE SERVICIOS

ANEXO D BIL OF LADING

ANEXO E FACTURA DE VENTA

ANEXO F ORDEN DE TRANSITO DE MERCANCÍAS

ANEXO G SEGURIDAD

ANEXO H TERCERA FASE

ANEXO I CUARTA FASE

INTRODUCCIÓN

El comercio internacional se ha transformado en un importantísimo instrumento para la aceleración del crecimiento económico de los países en desarrollo, y ha vinculado todas las economías nacionales en un solo sistema económico mundial. Esa vinculación, de importancia vital, se ha logrado gracias al sistema de transporte del comercio mundial.

La ciudad de Cartagena de Indias es una de las grandes puertas de entrada a Colombia, la cual maneja aproximadamente el 40% de toda la carga del país. Por su situación privilegiada en el caribe, ruta obligada de muchas navieras, representa una gran ventaja para el comercio exterior Colombiano, especialmente en lo relativo a operaciones de distribución física internacional de mercancías con América del Norte y Europa, los dos mercados de mayor importancia para el país. Nuestra ciudad como ciudad turística y portuaria requiere el desarrollo de características de los principales terminales como infraestructura, servicios, localización, tecnología y recurso humano entre otros.

Lo expuesto aquí es producto de una investigación descriptiva analítica, en la cual se hará una identificación y seguimiento de todos los diferentes elementos que conforman la plataforma logística de CONTECAR S.A. La

información que se utilizará será por medio de fuentes primarias, como también se aplicará el método.

de observación directa y fuentes secundarias las cuales serán obtenidas a través de documentos como adquisición de libros, consultas de revistas, folletos, material magnético y documentación propia de la empresa. Así como otros recursos bibliográficos de mucha importancia como el Internet.

Este trabajo ha sido concebido con la intención de hacer un análisis de CONTECAR S.A. como plataforma logística en la ciudad de Cartagena de Indias, para proponer estrategias que permitan optimizar su operación y ser mas competitivo a nivel local y nacional, en el comercio exterior de las diferentes mercancías.

1. LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Se entiende por **Plataforma Logística**, “una zona delimitada, en el interior de la cual se ejercen, por diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional como para el internacional.

Estos operadores pueden ser propietarios, arrendatarios de los edificios, equipamientos e instalaciones (almacenes, áreas de stockage, oficinas, aparcamientos, muelles, ...) que en el centro están construidos. Una plataforma debe tener un régimen de libre concurrencia, para todas las empresas interesadas por las actividades anunciadas. Debe también estar equipada de todos los equipamientos colectivos necesarios para el buen funcionamiento de las actividades arriba descritas y comprender servicios comunes para las personas y para los vehículos de los usuarios. Está obligatoriamente gestionada por una entidad única, pública o privada”¹.

1.1 TIPOLOGÍA

Las plataformas logísticas se pueden clasificar de acuerdo a su tipo en: plataforma logísticas con un sólo modo de transporte y plataforma logísticas con más de un modo de transporte.

¹ <http://www.telecomtrans.es/redctm/presentación/index.htm>

1.1.1 Plataformas logísticas con un solo modo de transporte

- ❑ Centros de carretera o centros de servicios al transporte
- ❑ Centros de distribución urbana o city-logísticas
- ❑ Parques de distribución o distriparks
- ❑ Centros de transporte

1.1.2 Plataformas logísticas con mas de un modo de transporte

- ❑ Zonas de actividades logísticas portuarias
- ❑ Centros de carga aérea
- ❑ Puertos secos
- ❑ Plataformas logísticas multimodales

1.2 ÁREAS FUNCIONALES

Un Área Funcional es un ámbito de las Plataformas Logísticas con una cierta homogeneidad de actividades y función unitaria definida en el seno de la Plataforma. Entre las áreas a mencionar a continuación están:

1.2.1 Areas de servicios especializadas

- ❑ Áreas de mercancías peligrosas
- ❑ Áreas de servicios centrales
- ❑ Servicios a empresas, transportistas y vehículos
- ❑ Servicios aduaneros

1.2.2 Áreas logísticas

- Áreas / plataformas de transferencia y distribución
- Áreas de logística y distribución urbana
- Áreas de almacenamiento y distribución – distriparks
- Áreas logísticas especializadas o monofuncionales
- Plataformas agroalimentarias
- Plataformas de logística de gráneles
- Áreas de logística de mercancías peligrosas
- Áreas de logística de automóviles
- Plataformas en régimen aduanero

1.2.3 Áreas ínter modales

- Áreas ínter modales ferrocarril-carretera
- Áreas ínter modales modo aéreo-carretera
- Áreas ínter modales modo marítimo o fluvial-modo terrestre

1.3 VENTAJAS COMPETITIVAS

En el marco de la economía globalizada, la actividad logística y de transporte es uno de los factores claves de competitividad para el desarrollo de la economía de una región y de un país.

Así mismo y también para incrementar su competitividad, los sectores industriales y productivos están prácticamente obligados a reducir los costos logísticos y de transporte que gravan el precio de sus productos, los cuales deben estar disponibles en el mercado en el momento preciso. La tendencia de los últimos años a demostrado que la existencia y el desarrollo de plataformas logísticas y centros de transporte contribuyen precisamente a reducir esos costos implícitos en la cadena logística por ello, y de forma progresiva, cada vez es mayor el numero de empresas de los subsectores de la logística (agencias de carga completa y fraccionada, almacenaje, y distribución, aduanas, grupaje, servicios generales, bancos, seguros, centro de información) que deciden instalarse en una zona o plataforma logística o un centro de transporte.

1.4 CARACTERÍSTICAS

1.4.1 Plataformas logísticas privadas en el sector industrial. Hablar de plataformas logísticas de carácter privado seria muy extenso, pero anotar características propias de estas darían un mejor entendimiento en estos momentos.

- Los principales promotores son los fabricantes de bienes intermedios y de gran consumo como el sector agroalimentario, electrodomésticos y electrónico principalmente.
- La optimización de tráfico y gestión la logran mediante una red jerarquizada de plataformas logísticas a nivel local, regional y nacional.

- Colectan múltiples productos en un solo lugar para luego enviarlos en cantidades necesarias y tiempo apropiado a donde son requeridos.
- En empresas multinacionales, el objetivo es la disminución de almacenes o bodegas y reducción de inventarios en volumen y en tiempo.
- Las plataformas logísticas desarrolladas están reservadas para el uso exclusivo de las empresas que las desarrollan y se convierten en parte integral de la producción industrial.

1.4.2 Plataformas logísticas privadas de los distribuidores. De igual forma expresaremos las características de estas plataformas.

- Las empresas de mensajería fueron las primeras en innovar en esta área para agrupar embarques y preparar pedidos fraccionados para diferentes clientes.
- Desde un punto de vista técnico pueden competir con los productores siendo su función principal la adecuada ubicación geográfica de los inventarios.
- Están enfocadas a productos terminados y a grandes volúmenes, lo que implica un alto desarrollo de almacenamiento.
- Los distribuidores pueden llegar a definir esquemas productivos, determinando el número de productos a fabricar, los tiempos de entrega y las características técnicas del transporte.

□ En el sector de la gran distribución (hipermercados) se trata de eliminar las áreas no productivas, almacenes para transformarlas en superficie de venta final.

1.4.3 Plataformas logísticas privadas de los transportadores

□ Las presiones de calidad de servicios de los usuarios motivan a los transportadores a desarrollar opciones innovadoras, con manejo de tecnología de punta y alianzas estratégicas con clientes y otros transportadores.

□ Un operador de transporte debe ser capaz de formar una cadena agrupando actividades tales como transporte, cargue, descargue, almacenamiento, embalaje, gestión de inventarios, tratamientos de pedidos y formación de embarques consolidados.

□ El integrarse simultáneamente con otras cadenas de los clientes que le permitirá obtener economías de escala, competencia y de especialización.

□ Bajo este concepto grandes transportadores han organizado sus tráficos a través de plataformas logísticas para captar mayor carga.

□ Algunos transportadores han comenzado a abrir sus terminales a otros transportadores prestadoras de servicios y usuarios para obtener beneficios compartidos dada la mayor intensidad de uso de la capacidad instalada.

- Operaciones que integran los servicios prestados por los transportadores:
- Transporte
- Operaciones finales de producción (ensamblado, control de calidad, acabado final etc)

- Distribución física (formación de pedidos, embalaje, etiquetado)
- Funciones comerciales (facturación o levantamiento de pedidos)
- Almacenamiento y gestión de inventario
- Transmisión de información (Electronic Data Interchein)
- Vaciado o llenado de productos
- Documentación
- Asesoría y consultoría en servicios logísticos²

1.5 EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS COMO CENTRO DE TRANSPORTE A PLATAFORMA LOGÍSTICA

Los puertos pueden clasificarse en tres categorías o generaciones diferentes. Esta clasificación que no se basa en el tamaño ni en la ubicación geográfica del puerto, obedece a tres criterios:

- a) Política, estrategia y actitud en materia de desarrollo portuario;
- b) Alcance y amplitud de las actividades del puerto, especialmente en la esfera de la información, y
- c) Integración de las actividades y la organización del puerto.

1.5.1 El puerto de primera generación

La política, la estrategia y la actitud en materia de desarrollo portuario son puntos fundamentales para distinguir un puerto de nueva generación de otro

² tomado del documento de logística de la distribución física y transporte (programa académico 2001) Carlos Christiansesn N.

de una generación más antigua. Ciertas actitudes y el alcance limitado de sus actividades han hecho que los puertos tiendan a organizarse en forma aislada. Esa organización tiene tres aspectos principales:

- En primer lugar, el puerto está aislado de las actividades de transporte y de comercio. Los puertos se preocupan poco de las necesidades de los usuarios.
- En segundo lugar, el aislamiento de la organización portuaria se pone de manifiesto en su relación con el municipio en que está enclavado el puerto. El puerto se considera a si mismo como un "reino independiente" y lo mismo hace el municipio.
- En tercer lugar, en un puerto de primera generación las diferentes actividades del puerto o de las empresas que en el trabajan están aisladas unas de otras.

1.5.2 Los puertos de segunda generación

En lo que respecta a esta categoría de puertos los gobiernos, las administraciones portuarias y las empresas que prestan servicios portuarios tienen una visión más amplia de las funciones de los puertos. El puerto se considera como un centro de servicios de transporte y de servicios industriales y comerciales. Así los puertos pueden ofrecer a sus usuarios actividades tradicionales de carga y descarga.

Dentro de la zona portuaria se construyen instalaciones industriales y como resultado, el puerto desarrolla y se extiende hacia su hinterland, con industrias como la siderurgia del hierro y el acero, la metalurgia pesada, las refinerías y la industria petroquímica básica, el aluminio, la fabricación de pulpa de papel, los fertilizantes, el azúcar y el almidón, las fábricas de harinas y diversas actividades del sector agroalimentario. Los puertos de segunda generación no son solo centros de transporte sino también centros industriales y comerciales.

Los puertos de segunda generación mantienen una relación más estrecha con las empresas de transporte y de comercio que han construido sus instalaciones de elaboración en la zona del puerto; también una relación más estrecha con el municipio, dado que dependen mucho más de la ciudad donde están enclavados en lo que se refiere a los terrenos y al suministro de electricidad, agua y mano de obra, así como a los sistemas de conexión con el transporte terrestres.

1.5.3 Los puertos de tercera generación

Estos puertos aparecieron durante el decenio de 1980, debido principalmente a la difusión mundial de la contenedorización en gran escala y el intermodalismo, combinados con las necesidades crecientes del comercio internacional, como hemos expuesto anteriormente.

El responsable de la adopción de políticas, el administrador y los administradores del puerto de tercera generación tienen una comprensión y una actitud muy diferentes en lo que se refiere a la explotación y al desarrollo de sus puertos. Consideran que el puerto es un nódulo dinámico en la red compleja de producción y distribución internacionales. Hay esfuerzos que se orientan necesariamente a promover las actividades de comercio y transporte, que a su vez dan lugar a nuevas actividades que generan ingresos y valor añadido.

Las actividades de estos puertos son especializadas e integradas. Se subdividen en tres categorías principales:

- Servicios portuarios tradicionales
- Servicios industriales y ambientales
- Servicios de logística y distribución

2. ANALISIS DEL TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. “ CONTECAR S.A. “ COMO PLATAFORMA LOGISTICA.

En esta sección del trabajo se evalúa la situación actual del terminal en cuanto a infraestructura y servicios con el fin de determinar sus capacidades, tramites documentarios, tiempo, servicios integrales a la carga y costo, e identificar las condiciones actuales de comercialización de CONTECAR S.A. para las empresas ubicadas en el sector industrial de mamonal, como plataforma logística de sus productos.

La información aquí plasmada fue obtenida a través de entrevistas a funcionarios de CONTECAR S.A. y la revisión de revistas y documentos.

2.1. ANTECEDENTES Y GENERALIDADES

FIGURA 1. VISTA PANORAMICA CONTECAR



Antes de la expedición de la ley 1° de 1991(Por medio de la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones) , los puertos colombianos eran administrados y operados por el Estado, generando una gran ineficiencia que se reflejaba en altos costos para las navieras y el comercio exterior del país.

En junio de 1994, se inauguró en Cartagena (zona de Mamonal) la primera fase de un nuevo muelle de contenedores de la Flota Mercante Grancolombiana (Contecar), en el que se invirtieron \$6.100 millones de pesos. El terminal de Contecar fue asumido en un 25% por la firma Transportación Marítima Mexicana, luego de la alianza estratégica con la Federación Colombiana de Cafeteros³.

El Terminal de contenedores de Cartagena CONTECAR S.A. tiene una concesión portuaria la cual es “un contrato administrativo en virtud del cual la nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos” por esta razón cualquier empresa concesionaria debe pagar una contraprestación a la nación y a los municipios o distritos equivalentes al 80% y 20% respectivamente.

³ VILORIA, Joaquin, Op.Cit

Desde el Inicio de sus operaciones portuarias en 1994 y hasta hoy ha manejado hasta 46,000 teus y atendido más de 170 motonaves en un año con alta eficiencia y productividad. ver figura 1.

2.2. **UBICACIÓN**

Gracias a su estratégica ubicación, Cartagena se ha convertido en un importante centro de expansión industrial para el caribe y Latinoamérica. Su cercanía a la mayoría de puertos del caribe hace de Contecar un puerto privilegiado para el tráfico marítimo internacional de mercancía. Ver figura 2

La bahía donde se encuentra es amplia y profunda posee variación mínima de mares y corrientes, estación de lluvias cortas sin vientos huracanados, lo que ofrece a las motonaves seguridad y aguas tranquilas para su fondeo durante las 24 horas del día y en toda época del año.

Los terrenos se encuentran ubicados en la zona Industrial de Mamonal sede de fabricas de importantes empresas. El terminal cuenta con acceso directo a las principales carreteras que comunican a la Cartagena con el resto del País y un aspecto importante es que la actividad portuaria que CONTECAR desarrolla no crea congestión a las calles de la ciudad.

FIGURA 2. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA CONTECAR



2.3. INFRAESTRUCTURA

Contecar cuenta con un área de 200.000 m² divididos para actividades de operaciones del puerto y almacenamiento de los cargamentos 1.200 metros cuadrados. Cuenta con las siguientes áreas⁴ (ver anexo 1):

- “Patio de Contenedores: Tiene un área de 100.00 metros cuadrados, divididos en una zona para contenedores de importación con un área de 50.000 metros cuadrados y otra de exportación con 50.000 metros cuadrados, para una capacidad de 2.800 TEUS “Ground Stocks” las cuales, de acuerdo con la estiba y rotación actual de la carga, permite movilizar 110.000 Teus por año. Además cuenta con una zona para el almacenamiento de contenedores refrigerados con capacidad para conectar 44 unidades y dicho sistema está soportado con una planta eléctrica que garantiza el servicio óptimo y permanente.

⁴ Contecar S.A

- Bodega CFS, la cual tiene un área de 1.850 metros cuadrados y es una bodega que facilita efectuar el descargue, recepción, almacenamiento y despacho de la carga suelta en forma simultánea. Cuenta con una zona especializada para la inspección de carga. Está dotada con elementos de seguridad electrónicos y contra incendio.
- Bodega Inflable, esta es una bodega cubierta con un área de 2.400 metros cuadrados, por su estructura y altura facilita el manejo adecuado de todo tipo de carga suelta, a granel, peletizada, en forma convencional y estantería.
- Cobertizo y patio, para almacenamiento de armas químicas.
- Oficinas distribuidas en un área de 500 metros cuadrados.
- Zona de parqueo para cubrir un estacionamiento de 140 posiciones para vehículos de carga.
- Áreas de circulación vehicular.
- Taller de equipos portuarios.
- Zona de descargue.
- Cuenta con una moderna grúa móvil portuaria 60+watt HMK 300.
- Una zona de inspección que tiene un área de 4.600 m²
- Oficinas de la DIAN.
- Policía Antinarcoóticos.
- Oficinas de Bancafé y de la bodega cafetera para peso y reposo y laboratorios.

INFRAESTRUCTURA CAFETERA (Ver anexo 2)

Contecar en el último año ha desarrollado una importante infraestructura portuaria para el manejo eficiente y seguro del café colombiano. La bodega, CONTECAR S.A. cuenta con los servicios de la Compañía Operadora Portuaria Cafetera S.A. la cual cuenta con un área para la remonta del café, cada bascula tiene una capacidad de tres toneladas y la capacidad de almacenaje de la bodega es de 35.000 sacos de café. De igual forma cuenta con un centro de control de calidad el cual sigue con el siguiente proceso:

- ❑ Selección de granos
- ❑ Homogenización
- ❑ Tostado
- ❑ Molido
- ❑ Medición
- ❑ Aromatización
- ❑ Datación

Además del control de calidad la compañía brinda el servicio de embalaje del café y llenado de contenedores con sacos y llenado al granel.

2.4. SERVICIOS

Centro de atención y servicio al cliente. CONTECAR S.A. cuenta con oficinas en la ciudad de Bogotá, para ofrecer a sus clientes y usuarios una atención ágil, directa y personalizada. Para comodidad y facilidad de sus usuarios, el Terminal de Contenedores CONTECAR S.A., ofrece en sus instalaciones, servicios complementarios, como son:

- ❑ Oficina de la DIAN ubicada en el Terminal
- ❑ Parqueadero para camiones (140 posiciones)
- ❑ Oficina bancaria en las instalaciones portuarias
- ❑ Condiciones especiales de plazo para el pago de servicios portuarios a clientes importantes.
- ❑ Servicio de Muellaje
- ❑ Uso de instalaciones a la carga
- ❑ Uso de instalaciones al operador Marítimo
- ❑ Uso de instalaciones al operador Terrestre
- ❑ Almacenaje por día calendario
- ❑ Suministro de Energía eléctrica
- ❑ Suministro de agua potable
- ❑ Servicio a contenedores refrigerados
- ❑ Servicios de bascula para repesajes Teus/Feus

Para los servicios principales Contecar cuenta con los informes de estadísticas de servicio mensuales (ver anexo 3) de importación, exportación y trasbordo de cada año, lo que hace que la empresa pueda realizar análisis comparativos y medir la productividad del puerto.

2.5. TRAMITES DOCUMENTARIOS

2.5.1. Proceso de una importación

- La mercancía llega al puerto
- La naviera hace entrega de una copia del BL(ver anexo 4) a la DIAN y otra al deposito.
- La DIAN obtiene el documento e ingresa la información al programa SIDUNEA (sistema aduanero automático).
- La SIA solicita el ingreso al deposito, que es la confirmación de que la mercancía llegó físicamente al puerto, esto se hace a través de una carta y copia del BL.
- Teniendo el ingreso al deposito se procede a diligenciar la declaración de importación.
- La declaración es llevada al banco para hacer el respectivo pago de los tributos; el banco asigna un adhesivo y la fecha en que se hizo efectivo el pago.
- Se presenta la declaración del valor y una copia en el puerto.
- El puerto verifica que la SIA se encuentre autorizada y que el cliente tenga el poder.

□ Se ingresan los datos del BL al sistema para darle la selectividad a la mercancía, el levante puede ser:

- Automático: se dirige al departamento de documentación.
- físico y documental: se remite a la DIAN

□ Al autorizar el levante el cliente procede a solicitar la factura (ver anexo 5) y hacer el retiro de la carga física.

□ En el departamento de documentación se debe presentar el formato de retiro de la carga “OTM” orden de transito de mercancías (ver anexo 6) ya sea para contenedores o para carga general. Este debe ir firmado por el transportador, por la CIA y por el Operador, a su vez debe presentar el BL y las facturas liberadas las cuales son uso de las instalaciones.

□ Al momento de la salida de mercancías del puerto se debe presentar un formato de autorización por la policía nacional y la policía fiscal.

2.5.2. Proceso de una exportación

□ Si el cliente es nuevo, debe llevar el documento de la cámara de comercio y el poder que le entrega la SIA para poder registrarlo en la base de datos.

□ Se debe presentar diligenciado la OTM , adicionalmente se le pide la tara para poder saber el precio neto de la mercancía.

- El puerto se encarga de digitar la OTM, entra el carro, se pesa en la bascula e ingresa y descarga en operaciones, coloca la tara y posteriormente el carro sale.
- Se dirige a facturación con la copia amarilla y solicita la factura del uso de las operaciones.
- Se dirige a la SIA y elabora su autorización de embarque en el programa SIGA.
- La presenta en el puerto el cual se encarga de introducirla al sistema y este a su vez arroja la selectividad.

Todo esto se debe hacer cuando la mercancía este en el puerto.

2.6. TARIFAS

CONTECAR S. A. ofrece a las líneas marítimas y a los dueños de carga las siguientes tarifas portuarias, no solo de la bahía de Cartagena sino del país.

(ver cuadro 1)

CUADRO 1.

ITEM	DESCRIPCION	TARIFA CONTECAR US\$
1	MUELLAJE	
1,1	NAVE POR METRO DE ESLORA POR 24 HORAS	4,8
1,2	CABOTAJE EMBARCACIONES POR METRO DE ESLORA LAS 24 HORAS	1,8

2 USO DE INSTALACIONES A LA CARGA		
2,1	CONT. LLENOS 20' CARGA CONVENCIONAL IMPO/EXPO	72,00
2,2	CONT. LLENOS 40' CARGA CONVENCIONAL IMPO/EXPO	86,00
2,3	CONT. VACIOS 20'	14,00
2,4	CONT. VACIOS 40'	15,00
2,5	CONT. LLENOS EN TRANSITO INTERNACIONAL TEU/ FEU	25,00
2,6	CONT. VACIOS EN TRANSITO INTERNACIONAL TEU/ FEU	5,00
2,7	CARGA SUELTA CONVENCIONAL IMPO/EXPO TON. PESO	4,00
2,8	CARGA SUELTA EN TRASITO INTERNACIONAL TON. PESO	2,00
2,9	VEHICULOS MENORES DE 20 M3 UNIDADES	40,00
2,10	VEHICULOS ENTRE 20 Y 40 M3 UNIDADES	60,00
2,11	VEHICULOS MAYORES DE 40 M3 UNIDADES	100,00
2,12	MAQUINARIA AUTOPROPULSADA CON ORUGAS UNIDAS	160,00
2,13	MOVILIZACION VIA MUELLE (REESTIVAS) TEU/FEU LLENO	15,00
2,14	MOVILIZACION VIA MUELLE (REESTIVAS) TEU/FEU VACIO	3,00
2,15	MOVILIZACION VIA MUELLE (REESTIVAS) TONELADA	1,50

3 USO DE INSTALACIONES - DESCUENTOS POR VOUMEN DE CARGA	
TONELADAS ANUALES	DESCUENTO
MAS DE 35,000	50%
25,001 - 35,000	40%
15,001 - 25,000	30%
10,001 - 15,000	20%
5,001 - 10,000	10%
2,501 - 5,000	7,5%
1,001 - 2,500	5%
<p>LOS DESCUENTOS POR VOLUMEN DE CARGA SE OTORGARAN A AQUELLAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES QUE GARANTICEN LA MOVILIZACION POR EL TERMINAL DEL NUMERO DE TONELADAS ESPECIFICADAS O SU EQUIVALENTE EN CONTENEDORES O NUMERO DE VEHICULOS EVALUADAS TRIMESTRALMENTE.</p>	

ITEM	DESCRIPCION	TARIF A CONTE CAR US\$
------	-------------	------------------------------------

4 USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR MARITIMO		
4,1	CONT. 20' LLENOS	14,50
4,2	CONT. 20' VACIOS	2,85
4,3	CONT. 40' LLENOS	17,50
4,4	CONT. 40' VACIOS	3,80
4,5	CARGAS SUETAS INCLUYENDO VEHIC. TON. PESO	1,00
4,6	PILOTAJE POR MANIOBRA	5,00
4,7	REMOLCADOR POR MANIOBRA	15,00
4,8	MOVILIZACION VIA MUELLE (REESTIBAS) TEU/FEU LLENOS	3,00
4,9	MOVILIZACION VIA MUELLE (REESTIBAS) TEU/FEU VACIOS	0,75
4,1	MOVILIZACION VIA MUELLE (REESTIBAS) TONEADAS	0,50

5 USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR TERRESTRE		
5,1	CARGUE Y DESCARGUE A CAMION TEU/FEU	1,00
5,2	CARGUE Y DESCARGUE A CAMION TONELADA	0,10
5,3	EMBALAJE Y DESEMBALAJE DE CONTENEDORES	5,00

6 ALMACENAJE POR DIA CALENDARIO (Incuye 5 Dias libres de amacenaje)		
6,1	CONT. 20' LLENO POR DIA POR UNIDAD - DEL DIA 6 AL 10	6,00
	DEL DIA 11 A 15	15,00
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	20,00
6,2	CONT. 40' LLENO POR DIA POR UNIDAD - DEL DIA 6 AL 10	8,00
	DEL DIA 11 A 15	20,00
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	25,00
6,3	CONT. 20' VACIO POR DIA POR UNIDAD - DEL DIA 6 AL 10	0,30
	DEL DIA 11 A 15	0,80
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	1,00
6,4	CONT. 40' VACIO POR DIA POR UNIDAD - DEL DIA 6 AL 10	0,50
	DEL DIA 11 A 15	1,15
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	1,45
6,5	CARGA SUELTA POR DIA EN ESP. DESCUBIERTO TON. PESO- DEL DIA 6 AL 10	0,35
	DEL DIA 11 A 15	0,80
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	1,00
6,6	CARGA SUELTA POR DIA EN ESP. CUBIERTO TON. PESO - DEL DIA 6 AL 10	0,60
	DEL DIA 11 A 15	1,40
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	1,75

ITEM	DESCRIPCION	TARIFA CONTEC AR US\$
6,7	VEHICULOS MENORES DE 20 M3 POR UNIDAD POR DIA - DEL DIA 6 AL 10	1,00
	DEL DIA 11 AL 15	2,20
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	2,80
6,8	VEHICULOS ENTRE 20 Y 40 M3 POR UNIDAD POR DIA - DEL DIA 6 AL 10	2,00
	DEL DIA 11 AL 15	4,60
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	6,00
6,9	VEHICULOS DE MAS DE 40 M3 POR UNIDAD POR DIA - DEL DIA 6 AL 10	3,00
	DEL DIA 11 AL 15	6,40
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	8,50
6,10	MAQUIN. AUTOPROPULSADA CON ORUGAS UNIDAD POR DIA - DE DIA 6 AL 10	3,50
	DEL DIA 11 AL 15	8,00
	DEL DIA 16 EN ADELANTE	10,00

7 ALMACENAMIENTO - N° DE DIAS LIBRES POR VOLUMEN MOVILIZADO	
TONELADAS ANUALES	N°. DE DIAS LIBRES
MAS DE 35,000	15
25,001 - 35,000	12
15,001 - 25,000	10
5,001 - 15,000	8
2,501 - 5,000	7
1,001 - 2,500	6

8 OTROS SERVICIOS		
8,1	SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA POR KW hora a motonaves	0,20
8,2	SUMINISTRO DE AGUA POTABLE POR M3	1,60
8,3	SERVICIO A CONT. REFRIJERADOS (FEU/DIA) incluye valor energia electrica	30,00
8,4	SERVICIO DE BASCULA PARA REPESAJE TEUS/FEUS	1,50

Fuente: folleto de tarifas de Contecar

2.7. EQUIPOS

- Grúa móvil Gottwald HMK 300 E
- 2 Power Pack
- 1 muelle flotante y un muelle en concreto
- Elevadores con Spreaders

Para los servicios prestados dentro del terminal, Contecar tiene a sus servicios dos operadores portuarios que son: Gran Portuaria y Nautiport.

Gran Portuaria es un operador exclusivo del puerto, cuenta con los siguientes equipos y maquinarias para prestar servicios a clientes y usuarios dentro del terminal.:

- ❑ Cuatro elevadores para contenedores de 20 y 40 pies.
- ❑ Un elevador Hyster RSd 4002 con capacidad para 32 toneladas.
- ❑ Un elevador Hyster con capacidad para 15 ton.
- ❑ Siete camiones con capacidad para cargar 30 Ton.
- ❑ Cinco montacargas de 3 Ton.
- ❑ Un monta carga de siete toneladas.
- ❑ Un monta carga de veintiséis toneladas.
- ❑ Dos elevadores de espuelas con capacidad de 32 toneladas.

Nautiport: Cuenta con las siguientes maquinas:

- ❑ Un elevador Hyster RSd 4002 con capacidad para 35 toneladas.
- ❑ Un elevador Hyster con capacidad para 25 ton.
- ❑ Dos camiones con capacidad para cargar 25 Ton.
- ❑ Tres elevadores de tres toneladas.
- ❑ Un elevador de siete toneladas.

2.8. LÍNEAS NAVIERAS

En el terminal de Contecar se encuentran las siguientes navieras:

- ❑ Frontier: Agencia Frontier.
- ❑ Imermarin: Naves
- ❑ Marfret: Agencia AMI.
- ❑ Nordana: Agencia Nordana.
- ❑ CMA CGM
- ❑ Marítima Transport
- ❑ Dole
- ❑ Agencia Oceánica y Maerbk”⁵.

2.9. SEGURIDAD

La reputación de CONTECAR en relación con la seguridad de la carga, control de narcóticos y polizones es excelente (ver anexo 7). CONTECAR es uno de los terminales marítimos colombianos con mejor record en los aspectos antes indicados. A demás cuenta:

- ❑ Personal capacitado y altamente entrenado.
- ❑ Sistemas de alarma antirrobo y de incendio.
- ❑ CCTV con 32 cámaras, grabación 24 hrs. al día.
- ❑ Control de acceso peatonal sistematizado.
- ❑ Celdas fotoeléctricas en el perímetro.

⁵ Contecar, “Departamento Administrativo”

- ❑ Acceso restringido a patios y bodegas.
- ❑ Puesto de la Policía Antinarcóicos.
- ❑ Caninos entrenados en detección de narcóticos

CONTECAR a su vez tiene una participación activa en:

NAS : Programa dirigido por la sección de narcóticos de la embajada Norteamericana con la participación de las embajadas Británica y Francesa.

BASC : Coalición anticontrabando auspiciada por la aduana Norteamericana.

2.10. SEGURO

Cuenta con seguro del Through Transport Mutual Service (UK) Ltd.-TTClub. Cobertura de hasta US\$1,000,000 por evento relacionado con riesgos estándar y provisiones generales. Durante la administración directa de sus instalaciones no se ha presentado ningún incidente.

2.11 COMERCIALIZACIÓN

Los puertos contribuyen, sin lugar a duda, un importante elemento dentro de la cadena de transporte. Ellos pueden influenciar de manera significativa el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación, exportación, importación o abaratamiento debe necesariamente tomar en consideración el funcionamiento y organización de los puertos de uso comercial de un país. No es por asar, entonces, que los programas de ajustes estructurales impuestos por el banco mundial y FMI

(Fondo Monetario Internacional) a los países subdesarrollados imponen medidas tendientes a promover la descentralización y privatización de los servicios portuarios, pues ellos resultan vital para corregir distorsiones económicas arraigadas por años en esos países.

La comercialización de un puerto, no obstante, es tarea difícil de enfrentar. Todo proceso de descentralización y privatización entrañan un nuevo elemento al que hay que hacer frente y ese elemento no es otro que el de la competencia. Bajo un modelo descentralizado de administración portuaria es difícil que los puertos conozcan de la competencia ínter portuaria, es decir, puesto que todo va a un pote común no existe razón alguna para hacer las cosas distintas. Esa fue la realidad vivida por los puertos colombianos, bajo la existencia de puertos de Colombia (COLPUERTOS). No obstante, es un modelo de descentralización portuaria las cosas cambian sensiblemente, pues aquí la competencia se hace presente, obligando un puerto a diseñar estrategias comerciales que le permitan ganar nuevos clientes y por consiguiente, ingresos, así como generar procesos de desarrollo regional e incluso nacional. Esto, por supuesto, suena fácil en teoría pero se torna muy difícil en la práctica, de allí que halla sido objeto de detenido estudio por la UNCTAD, united nations comision on trade and development (comisión de las naciones unidas para el comercio y desarrollo) así como numerosos foros internacionales. En todo esto juega papel relevante el mercadeo portuario, en particular si la estrategia adoptada por un puerto es el de convertirse en

un puerto de tercera generación, concepto este que junto con el de ciudad-puerto representa lo mas novedoso en la literatura portuaria contemporánea.

La actividad de comercialización de CONTECAR se realiza en la ciudad de Bogota, en donde se encuentran las oficinas de dirección comercial de la empresa, esto se hace con el fin de facilitar la gestión comercial ya que toda la parte administrativa de las grandes navieras quienes representan su numero principal de clientes tienen sus oficinas localizadas en esta ciudad y de esta forma el contacto con los gerentes se hace mas personal y confiable.

De igual forma otro numero importante de clientes que tiene la empresa son las industrias importadoras y exportadoras las cuales también tienen su sede principal en esta ciudad.

2.12 DESARROLLO FUTURO

Contecar para el futuro contempla dos fases mas en su desarrollo las cuales conllevan a el crecimiento y desarrollo de un muelle marginal de casi 900 metros, al igual que la compra de una grúa pórtico, para cargue y descargue de contenedores, esto con el fin de mejorar la productividad en las operaciones y ofrecer una mayor eficiencia y agilidad de la recepción o despacho de la recepción o despacho de la carga hacia el buque.

La tercera fase de su desarrollo (ver anexo 7) pretende movilizar 300.000 Teus al año, con una inversión de US\$ 20 millones. Y la cuarta fase de desarrollo (ver anexo 8) 750000 TEUS/año.

3. ANALISIS COMPARATIVO DE LOS SERVICIOS DE PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL TERMINAL FRENTE A LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA Y MUELLES EL BOSQUE .

En esta sección del trabajo se analizan los servicios de plataforma logística del terminal frente a la sociedad portuaria regional de Cartagena y muelles el bosque, con el fin de evaluar la competitividad portuaria.

La información aquí plasmada fue obtenida a través de la revisión de revistas, documentos y las paginas web de cada empresa.

3.1 SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA

El puerto fue recibido en el año 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.

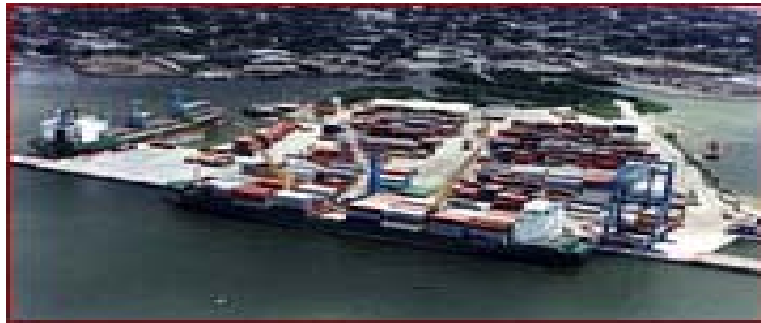
Con base en las recomendaciones de los puertos más importantes del mundo y en la búsqueda de la competitividad, se desplegó una transformación tecnológica para orientar al puerto hacia su consolidación como "Centro Logístico Integrado para el Caribe y de Traslado Internacional."

Su modernización va desde la adquisición de la más avanzada tecnología de puerto, representada en sistemas de informática, equipos rodantes, seguridad y comunicaciones, garantizando un servicio ágil y eficiente; hasta la adecuación de su infraestructura y la capacitación de su recurso humano para ponerlos a tono con las exigencias de un mercado cada vez más exigente y competitivo.

Hoy, la Sociedad Portuaria de Cartagena se muestra como un auténtico Centro Logístico que une al Caribe con todo el mundo, a través de conexiones con más de 288 puertos en 80 países, servicios de las principales líneas navieras a nivel mundial, representados en el manejo de 446.562 TEUs en el año 2001.

Dispone de la infraestructura y eficiencia para atender barcos hasta de 5.000 TEUs, con ahorros significativos para la economía nacional y de gran beneficio para el comercio exterior. Con la operación de la Sociedad Portuaria de Cartagena, se beneficia una extensa comunidad representada en importadores y exportadores, transportadores, Sociedades de Intermediación, empresarios e industriales, navieros y agentes, comerciantes, operadores portuarios marítimos y terrestres, así como la industria turística, entre otros.

3.2 MUELLES EL BOSQUE



Hoy

FIGURA 3. VISTA PANORAMICA MUELLES EL BOSQUE

EI TERMINAL MARÍTIMO MUELLES EL BOSQUE S.A. se encuentra ubicado sobre el Caribe Colombiano, en la legendaria Cartagena de Indias, fundada en 1533 por el conquistador, Don Pedro de Heredia, ciudad que jugó un papel importante en el transporte y en el comercio del mundo occidental en ese importante período de la historia.

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 "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 hemos sido líderes en el negocio portuario colombiano, líderes en productividad y eficiencia, líderes en tecnología y líderes en seguridad. Hemos atendido exitosamente el tráfico de las más importantes navieras del mundo a las cuales además de suministrar los servicios tradicionales de muellaje, pilotaje y remolcadores, les atendemos como estibadores y operadores terrestres, dentro de un esquema integral de atención. (Ver figura 3)

3.3 ANÁLISIS DE COMPETITIVIDAD

Este cuadro comparativo nos muestra las ventajas y desventajas de cada puerto de la Bahía de Cartagena.

Como podemos observar Sociedad portuaria es el puerto de Cartagena que cuenta con mejor infraestructura y equipamiento, pero tiene la desventaja de estar ubicado en zona residencial lo que hace difícil su expansión.

Muelles el Bosque es un puerto que cuenta con una buena capacidad para operar, sus equipos son competitivos y su sistema de tarja es sistematizado, mas sin embargo podemos notar que a pesar de que supera a Contecar en cuanto a los ítem mencionados anteriormente, su movimiento de carga es inferior, lo que demuestra que tienen debilidades en su administración y comercialización.

Contecar es el puerto que en infraestructura y equipo se encuentra menos desarrollado, pero cuenta con una excelente posición geográfica que le permitiría convertirse en centro logístico del caribe si se administra adecuadamente, se realiza una buena labor de comercialización y se le hace una gran inyección de dinero.

CUADRO 2

PARAMETRO	MUELLES DEL BOSQUE	CONTECAR	SOCIEDADA PORTUARIA
CAPACIDAD	Es un terminal multi propósito con un área superior a 100.000m ² , cuenta con muelle patio de contenedores zona de almacenamiento, área para centro de distribución, infraestructura y equipos para el manejo de contenedores, carga suelta, vehículos etc.	Consta con un muelle en concreto (180m) un muelle flotante (100m) una bodega inflable (2400m ²), patio de contenedores llenos (10Ha), patio de contenedores vacíos (2Ha) , áreas de oficinas (450m ²) , 44 tomas para reefers , área total (20Ha)	Cuenta con 9 melles de atraque con 45" de profundidad para atender barcos de mas de 5000 teus y dos atracaderos para barcos rollon roll off patio para almacenar mas de 14000 teus , moderna estación de refrigerado con 220 espacios disponibles, con monitereo permanente de temperatura y consumo
UBICACION	La bahía de Cartagena ubicada a 10 23' 40' latitud norte y 75 32' 15' longitud, amplia y profunda , posee variación mínima de marea y corriente posee un calado de 41' y 150m accesible 24hrs al día .	Los terrenos se encuentran ubicado en la zona industrial de mamonal sede de fabricas de importantes empresas, el terminal cuenta con acceso directo a las principales carreteras que comunican a Cartagena con el resto de país	Además de ser un puerto estratégico para el transbordo internacional ,es centro logística integrado que une al caribe con el resto del mundo, cuenta con 9 sitio de atraque en una bahía profunda de aguas tranquilas, con personal capacitado.
SEGURIDAD	Vigilancia las 24 horas incluyendo circuito cerrado de televisión, cobertura de seguro a los usuarios y en operaciones portuarias, manejo de la carga en el termino de U\$ 5000.000 por evento con el TT CLUE	Vigilancia las 24 horas incluyendo circuito cerrado de televisión, Cuenta con seguro del Through Transport mutual service, cobertura de hasta U\$ 1.000.000 por evento relacionado con riesgos estándar y provisiones generales	Vigilancia las 24 horas incluyendo circuito cerrado de televisión, altos niveles de seguridad en personal, equipos, instalaciones y cargas que resultan ser beneficios para la importación y exportación, programas de seguridad implementados en unión y embajadas

EQUIPOS	Remolcadores portuarios para maniobras de desatraque de motonaves, pilotos prácticos entrenados servicio integral de pilotaje incluyen amarradores pilotos y remolcadores, grúas de 2.5 Tn para movimiento adicionales por horas, grúas de 104 Tn por movimiento, elevador gigante por unidad movilizadas (movimiento vertical)	Grúa móvil Gottwald HMK 300 E Además que cuenta con todos los equipos de Gran portuaria y Nautiport.	Dos grúas pórtico post panamax Noel e IMPSA con capacidad para movilizar mas de 40 contenedores por hora cada uno, y dos grúas móviles Gottwalld HMK 280E, además de REACH STACKERS, montacargas, frailes y cabezales que se utilizan en las operaciones de cargue y descargue , 4 grúas RTG'S SISU ALMET, especializados en apilamiento de contenedores en patios, guiadas por satélite.
MOVIMIENTO DE CARGA	880149 Toneladas/año 51000 TEUS/año 347 recaladas anuales porcentaje de ocupación 30%	950000 Toneladas/año 65000 TEUS/año 300 recaladas anuales porcentaje de ocupación 35%	1060800 Toneladas/año 122400 TEUS/año 1320 recaladas anuales porcentaje de ocupación 50%

Fuente: www.elbosque.com, www.puertocartagena.com, documentación de cada puerto.

4. MATRIZ DOFA DE CONTECAR S.A.

CUADRO 3

<p style="text-align: center;">DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Capacidad operativa deficiente❑ Cuenta con un numero inferior de equipos, comparado con los demás puertos de la ciudad.❑ Sistema de tarja manual❑ Movimiento de carga inferior	<p style="text-align: center;">FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Cuenta con un numero superior de M2 de área descubierta.❑ Excelente ubicación geográfica.❑ Calado natural que permite un mejor pilotaje.
<p style="text-align: center;">AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Fuerte competencia de Sociedad portuaria y Muelles el Bosque.❑ Situación económica del país.	<p style="text-align: center;">OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none">❑ ampliación del muelle marginal❑ sistematización del sistema de tarja❑ adquisición de equipos.❑ Adquisición de nueva tecnología.❑ Alianzas estratégicas.

Teniendo en cuenta la matriz anterior y con miras a que el terminal se profile como una plataforma logística y obtenga una mayor competitividad en la ciudad se debe enfocar estrategias enfocadas a:

1. Implantar procesos de cross docking y desconsolidación rápida de carga para agilizar operación y reducir tiempo de tránsito. Alianzas estratégicas con mejores operadores portuarios
2. Implementar tecnología EDI y código de barras para aumentar la precisión y exactitud de las transacciones y agilizar sus procesos operativos y documentales
3. Diseñar indicadores de gestión y mediante benchmarking para compararse con los puertos locales e internacionales.
4. Implementar sistemas de seguridad físico y a la carga que permitan minimizar los accidentes y prevenir la contaminación de cargas de exportación y el contrabando.
5. Buscar alianzas estratégicas con los usuarios y otros componentes de la comunidad portuaria para la carga del hinterland así como para la carga de cabotaje marítima – fluvial.

CONCLUSIONES

Las plataformas logísticas son el futuro en los nuevos servicios de un terminal. El puerto no se debe enfocar solamente en el servicio tradicional de atención a las motonaves o el servicio a las líneas navieras. Debe además, prestar servicios integrales o generar valor a los clientes finales de los productos de importación y exportación.

Las plataformas logísticas van a generar un cambio en la mentalidad empresarial y portuaria, trasladando el esquema de distribución, incluso de producción a la comunidad portuaria para aprovechar tiempos, equipos y estar mas cerca de los canales de comercialización internacional.

La filosofía es que el cliente se dedique a fabricar y el terminal marítimo a recibir o enviar su carga, preparar pedidos, empacar, embalar y entregar para la distribución de los productos.

Son muchos los factores decisivos que influyen en la competitividad y comercialización de un puerto. La situación geográfica constituye un factor importante y esta debe constar de tres características, los puertos situados en las grandes rutas marítimas, los situados en los centros de producción y/o consumo y los puertos naturales de gran calado, con escolleras naturales y gran longitud de muelles.

Los servicios portuarios son otro factor, estos deben ser eficientes, entendiendo eficiencia como rapidez y seguros, así como debe tener precios competitivos para ofrecer un servicio integral a los clientes.

Por ultimo esta el factor de las telecomunicaciones entre el puerto y la ciudad y el resto de mundo.

Podemos notar que Contecar en comparación con Sociedad Portuaria y Muelles el bosque, no registra un nivel competitivo, ya que no tiene una infraestructura portuaria moderna y eficiente, acorde a las exigencias del mercado de servicios portuarios. Así mismo registra tarifas moderadas y no competitivas, no tiene un sistema de tarja sofisticado para agilizar los movimientos y operaciones de cargue y descargue, cuenta con numero inferior de equipos y un movimiento de carga menor. Mas sin embargo este cuenta con el área y ubicación geográfica adecuada para convertir este puerto en el mas importante del país, todo esto se puede lograr si se trabaja de forma eficiente y efectiva en mejorar las debilidades, aprovechar las oportunidades del entorno, afianzar sus fortalezas y tener siempre en cuenta las amenazas para poder reaccionar proactivamente a las contingencias del entorno.

BIBLIOGRAFÍA

- RUIBAL HANDABAKA Alberto. Gestión Logística de la Distribución Física Internacional; Editorial Norma, Colombia 1994.
- VENTAJAS COMPETITIVAS DE LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS.
- DOCUMENTO DE LOGÍSTICA DE LA DISTRIBUCIÓN FÍSICA Y TRANSPORTE. Programa académico 2001. Carlos Christiansen.
- www.pantolog.com/actual/evolu/gotcarga/oct02.html
- www.telecotrans.es/redctm/presentacion/index.html
- www.laguna.se/gpq/puerto.html
- www.elbosque.com
- www.puertocartagena.com

ANEXOS

ANEXO A

INSTALACIONES PRINCIPALES DE CONTECAR S.A.



GRÚA MÓVIL GOTTWALD HMK 300 E



PATIOS 100.000 M2



ATENCIÓN REFRIGERADOS (44 TOMAS)



MUELLES DOS POSICIONES



MUELLE EN CONCRETO: 180 METROS DE LONGITUD



MUELLE FLOTANTE 100 METROS



PATIO DE CONTENEDORES 100.000 M2





BODEGA CFS: 1850 M2



BODEGA INFLABLE: 2400 M2



BODEGA CAFETERA: 3900 M2



COBERTIZO: 900 M2



BODEGA CFS: CARGA GENERAL 1850 M2





44 TOMAS ELÉCTRICAS PARA REFRIGERADOS





GRÚA MÓVIL PORTUARIA





GRÚA MÓVIL GOTTWALD HMK 300 E



4 COMPUERTAS DE ACCESO AL TERMINAL CON 4 BASCULAS
CAMIONERAS



140 PARQUEADEROS EXTERIORES PARA LOS CAMIONES

ANEXO B
INFRAESTRUCTURA CAFETERA



AREAS DE REMONTA DEL CAFE





CAPACIDAD DE ALMACENAJE DE LA BODEGA: 35.000 SACOS DE CAFE



CONTROL DE CALIDAD



TOMA DE MUESTRA



LABORATORIO DE CALIDAD



SELECCIÓN DE GRANOS



HOMOGENIZACION



TOSTADO



MOLIDA



AROMA



CATACION

EMBALAJE DE CAFE



COLOCACIÓN PAPEL CRAFT

LLENADO DE CONTENEDORES CON SACOS



LLENADO AL GRANEL

ANEXO C

ESTADÍSTICA DE SERVICIOS

PERIODO ENERO 1/ DIC 31 DE 2002

IMPORTACION

MES	BUQUES ATENDIDO	CONT. 20 LLENOS	CONT. 40 LLENOS	TOTAL LLENOS	CONT. 20 VACIOS	CONT. 40 VACIOS	TOTAL TEUS	CAR. SUEL. TONELAD
ENERO	35	620	681	1.301	169	134	2.419	1.656
FEBRERO	35	462	550	1.012	335	192	2.281	833
MARZO	37	666	1.074	1.740	480	181	3.656	926
ABRIL	36	378	681	1.059	299	83	2.205	1.788
MAYO	46	672	954	1.626	434	189	3.392	5.430
JUNIO	42	437	811	1.248	394	241	2.935	12.355
JULIO	36	353	587	940	391	120	2.158	3.495
AGOSTO	37	432	696	1.128	222	120	2.286	1.226
SEPTIEMBRE	30	326	527	853	275	135	1.925	5.964
OCTUBRE	31	259	372	631	95	88	1.274	11.850
NOVIEMBRE	45	184	354	538	239	24	1.179	12.354
DICIEMBRE	40	283	334	617	448	80	1.559	2.584
TOTAL	450	5.072	7.621	12.693	3.781	1.587	27.269	60.461

EXPORTACION

MES	BUQUES ATENDIDO	CONT. 20 LLENOS	CONT. 40 LLENOS	TOTAL LLENOS	CONT. 20 VACIOS	CONT. 40 VACIOS	TOTAL TEUS	CAR. SUEL. TONELAD
ENERO	35	733	388	1.121	138	70	1.787	54
FEBRERO	35	865	462	1.327	165	152	2.258	3.837
MARZO	37	879	678	1.557	201	183	2.802	0
ABRIL	36	671	555	1.226	90	209	2.289	2.040
MAYO	46	734	475	1.209	104	163	2.114	1
JUNIO	42	803	524	1.327	97	90	2.128	0
JULIO	36	742	419	1.161	213	115	2.023	24
AGOSTO	37	894	505	1.399	74	48	2.074	43
SEPTIEMBRE	30	855	444	1.299	30	62	1.897	0
OCTUBRE	31	599	384	983	88	92	1.639	97
NOVIEMBRE	45	867	273	1.140	68	44	1.569	1
DICIEMBRE	40	966	366	1.332	84	52	1.886	32
TOTAL	450	9.608	5.473	15.081	1.352	1.280	24.466	6.129

TRANSBORDOS

MES	BUQUES ATENDIDO	CONT. 20 LLENOS	CONT. 40 LLENOS	TOTAL LLENOS	CONT. 20 VACIOS	CONT. 40 VACIOS	TOTAL TEUS	CAR. SUEL. TONELAD
ENERO	35	106	214	320	45	27	633	0
FEBRERO	35	80	196	276	12	24	532	0
MARZO	37	228	208	436	32	11	698	0
ABRIL	36	99	85	184	8	9	295	0
MAYO	46	155	145	300	7	2	456	0
JUNIO	42	241	220	461	16	120	937	0
JULIO	36	296	175	471	113	93	945	0
AGOSTO	37	174	235	409	30	31	736	0
SEPTIEMBRE	30	110	122	232	9	6	375	0
OCTUBRE	31	101	82	183	23	22	332	0
NOVIEMBRE	45	82	163	245	24	19	470	0
DICIEMBRE	40	284	448	732	42	32	1.286	13.492
TOTAL	450	1.956	2.293	4.249	361	396	7.695	13.492

**ANEXO D
BIL OF LADING**


MAERSK SEALAND Expectation (indicate name and address) PROCTER & GAMBLE DISTRIBUTING CO PO BOX 5577 CINCINNATI OH 45201 5577		COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING		B/L No 971121576	
Consignee (indicate name and address) PROCTER & GAMBLE COLOMBIA LTDA. (MS. EUGENIA BUSTAMANTE) PH: 574-2852400 DIAGONAL 22 # 53 BOSQUE CARTAGENA-BOLIVAR (ALVARO MARTINEZ)		Booking No. 001529555		Export reference SI32846 4500361522 01560E03037637	
Consignor (indicate name and address) PROCTER & GAMBLE COLOMBIA LTDA. (MS. EUGENIA BUSTAMANTE) PH: 574-2852400 DIAGONAL 22 # 53 BOSQUE CARTAGENA-BOLIVAR (ALVARO MARTINEZ)		Forwarding agent reference EMC 17038F CHBR1759		Shipper EST. PACIFIC GLOBAL LOGISTICS LP UNITED STATES OF AMERICA OH Domestic routing agent reference NDR ASS 830930221021004	
Place of Receipt LIMA, OH		Port of Discharge PORT		LIBERAMOS ESTE CARCAMENTO EN CUANTO A NUESTRO COMPROMISO CON MAERSK COLOMBIA LTDA.	
Carrier's Receipt Reference No. (and No. of invoice and bill of lading) CLHC4131650 ML-US5424529 S20692		PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE Kind of packages, description of goods 46 CNTR SAID TO CONTAIN 1220 CASE(S) DETERGENTS 30 PLS - GROSS 1100 LBS STC 1220 CS GROSS 38040 LBS SC NO: 11014 CY / CY SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT		Gross Weight 17753.500 KGS 43.552 CBM	
Freight & Charges BASIC FREIGHT 1.00 DEST HANDLING CHARGE		Rate 1940.00 USD 50.00 USD	Unit 43 S4	Freight 1940.00	Other 50.00
Distance (mile) Charges Rate (clause 6, for distance of US \$)		USD 1940.00	Total Freight USD 50.00		
Number of Original Bills 3/3		Date MAR 02 03			
Place of Issue CARTAGENA		Issued by MAERSK COLOMBIA LTDA. (Signature) As Agent only			

ORIGINAL


COPIAS PARA SU TRANSACCION
 SERA A SU RIESGO Y RESPONSABILIDAD
 MARCONI DE TRANSACCIONES
 ALVARO MARTINEZ
 Procter & Gamble S.A.
 NIT 887 000 946 4

128032
 015 72024

ANEXO E FACTURA DE VENTA



TERMINAL DE CONTADORES DE CARTAGENA S.A
NIT. 801164-0



FACTURA DE VENTA

Numero 025615	Fecha 2003.03.08	Vencimiento 2003.03.13	Regimen comun -I.V.A. Actividad ind. y comercio 395 Tasa 8.0 X 1.000 Factura For computer
-------------------------	----------------------------	----------------------------------	--

Señores : PROCTER & GAMBLE COLOMBIA SA 3000009464 CRA. 52# 7-72 MEDELLIN	Por cuenta de : PROCTER & GAMBLE COLOMBIA SA 3000009464 CRA. 52# 7-72 MEDELLIN
---	---

REG.NAVE	VIAJE	NOMBRE DE LA NAVE	TRM	PTO.ORIGEN/DESTINO
0524	0306	KARUKERA	2957.87 N	



CONCEPTO	CANTIDAD	Y.L.UNIT	US \$	TOTA. \$
DIE IMPQ CONT 40 LL US\$ 77 20/2803E	1x	1,00	77,00	227,756,00
SUI TOTAL \$				227,756,00
T.V.A				
TOTAL \$				227,756,00

OBSERVACION : 2003.03.08 VA 2003.03.13 A/I S.I.121576
 JX40 CLHU 013166-0

EFECTUAR RETENCION EN LA FUENTE. SOMOS AUTORETENEDORES segun Resolucion DIAN No. 0161 de octubre 23, 1995 - SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES Resol. No. 0161 de octubre 23, 1998. No practicar RETEICA. - RESPONSABLES DEL IVA. El valor de la presente factura debe ser girado a nombre de CONTECAR S.A. No cancelación de la factura a la fecha de su vencimiento ocasiona el cobro de intereses de mora, permitiendonos por la ley hasta la fecha de su pago. INCPFE Cta. Empresarial No. 157-99C00-3.

La presente factura cambiaria de compraventa se asimila para todos sus efectos a una letra de cambio, segun articulo 774 del codigo de comercio.

FECHA: 2003-03-13
 HORA: 11:30
 CONTECAR S.A.
 FACTURACION

FIRMA Y SELLO DE USUARIO 	FIRMA Y SELLO DE CONTECAR S.A. 
---	---

Autor Dian # 060000018086 Fecha 2002/04/05 Autoriza numeracion 000001-50000

Cartagena: Instalaciones Pausurjas Km. 1 - Municipal Administration - Tel: (095) 657 1720 - Fax: (095) 567 1995 - E-Mail: huiagdo@telente.com
 Bogota, D.C. Calle 94 A No. 13 - 91 Of. 201,202 - PBX: 611 4088 - Fax: 611 5040 - E-Mail: contecar@atmo.net.co

DOCUMENTACION

FORMATO CO-FC-M*P-02-02

ANEXO F ORDEN DE TRANSITO DE MERCANCIAS

 TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. "CONTECAR" Orden de Tránsito de Mercancías Contenedores		MUELLE: Km. 1 Vía Mamona Cartagena - Colombia PBX: 657 1750 - Fax: 657 2895 Cartagena - Colombia																																				
		CONSECUTIVO 159898	TIPO DE OPERACIÓN Ingreso de Mercadería Retiro de Mercadería																																			
No. OTM: C																																						
DATOS DEL PROPIETARIO Cargador o Propietario: <input type="text"/>		DATOS DEL PROPIETARIO Empresa Transporte: <input type="text"/> No. <input type="text"/> Nombre Conductor: <input type="text"/> Cédula: <input type="text"/> Pasa Vehículo: <input type="text"/>																																				
MOTONAVE <input type="text"/> Vajá <input type="text"/>																																						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">CONTENEDORES</th> <th rowspan="2">D C</th> <th rowspan="2">Dimensión Tubo</th> <th rowspan="2">Sello 1</th> <th rowspan="2">Sello 2</th> <th rowspan="2">Libro/Vale</th> <th rowspan="2">EIR</th> <th rowspan="2">IMC</th> <th rowspan="2">Descripción</th> <th rowspan="2">Pesc. Declarado (Kgs)</th> </tr> <tr> <th>Código Propietario</th> <th>Num. Serie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CONT. 1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>CONT. 2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				CONTENEDORES		D C	Dimensión Tubo	Sello 1	Sello 2	Libro/Vale	EIR	IMC	Descripción	Pesc. Declarado (Kgs)	Código Propietario	Num. Serie	CONT. 1											CONT. 2										
CONTENEDORES		D C	Dimensión Tubo	Sello 1	Sello 2										Libro/Vale	EIR	IMC	Descripción	Pesc. Declarado (Kgs)																			
Código Propietario	Num. Serie																																					
CONT. 1																																						
CONT. 2																																						
DATOS DE EXPORTACION No. de Orden (CO): <input type="text"/> Ciudad de Origen: <input type="text"/> Puerto Destino: <input type="text"/>			DATOS DE IMPORTACION Reg. Capitales: <input type="text"/> Bil. of Lading (B/L): <input type="text"/> Puerto de Origen: <input type="text"/> Ciudad Destino: <input type="text"/> Doc. Aduanero (Número/Kg): <input type="text"/>																																			
CONT. 1 <input type="text"/> CONT. 2 <input type="text"/>																																						
Operación: <input type="text"/> No. <input type="text"/> Agente Aduanero: <input type="text"/> No. <input type="text"/>		PESAJE DEL VEHICULO <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Fecha</th> <th colspan="2">Hora</th> <th rowspan="2">PESC (Kgs)</th> </tr> <tr> <th>Día</th> <th>Mes</th> <th>Año</th> <th>Hora</th> <th>Min</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ENTRADA</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>SAIDA</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Fecha			Hora		PESC (Kgs)	Día	Mes	Año	Hora	Min	ENTRADA							SAIDA															
	Fecha				Hora		PESC (Kgs)																															
	Día	Mes	Año	Hora	Min																																	
ENTRADA																																						
SAIDA																																						
		No. Factura Manejo: <input type="text"/> Bodega: <input type="text"/>																																				
Observaciones:																																						
_____ _____ _____ _____																																						



TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.
"CONTECAR"
Orden de Tránsito de Mercancía
Carga General

MUELLE: Km. 1 Vía Marítima Cartagena - Colombia
 PEX: 6571750 - Fax: 6672995
 Cartagena - Colombia

N. OTM: **G**

CONSECUTIVO

54842

TIPO DE OPERACION

Ingreso de Mercancía
 Retiro de Mercancía

DATOS DEL PROPIETARIO

Consignatario o Propietario: SI NO

DATOS DEL VEHICULO

Empresa Transportadora: SI NO

Nombre Conductor: _____

Cédula: _____

Placa Vehículo: _____

MT/ONAVE

Vaje

CARGA

Marcas y Muestras

Descripción

Lanceos

Tipo de Empaque

Peso Declarado (Kgs)

IWD

CARGA 1

CARGA 2

DATOS DE EXPORTACION

N. de Orden (OO)

Ciudad de Origen

País Destino

CARGA 1

CARGA 2

DATOS DE IMPORTACION

Reg. Copilata

Bill of Lading (BL)

Puerto de Origen

Ciudad Destino

Días Retenido (Número de Días)

CARGA 1

CARGA 2

PESAJE DEL VEHICULO

Fecha

Hora

PEHU (Kgs)

Día

Mes

Año

Hora

Min

Seg

Operador

N.º

Agente

N.º

Operador

Teléfono

Agente

Teléfono

ENTRADA

SALIDA

N.º Factura

Manejo

Escojeje

Observaciones:

Consignatario / Transportador

Transportador

CONTECAR S.A.

Administración

Supervisor de Carga

ANEXO G
SEGURIDAD



CTV
PERIMETRAL



DOBLE MAYA

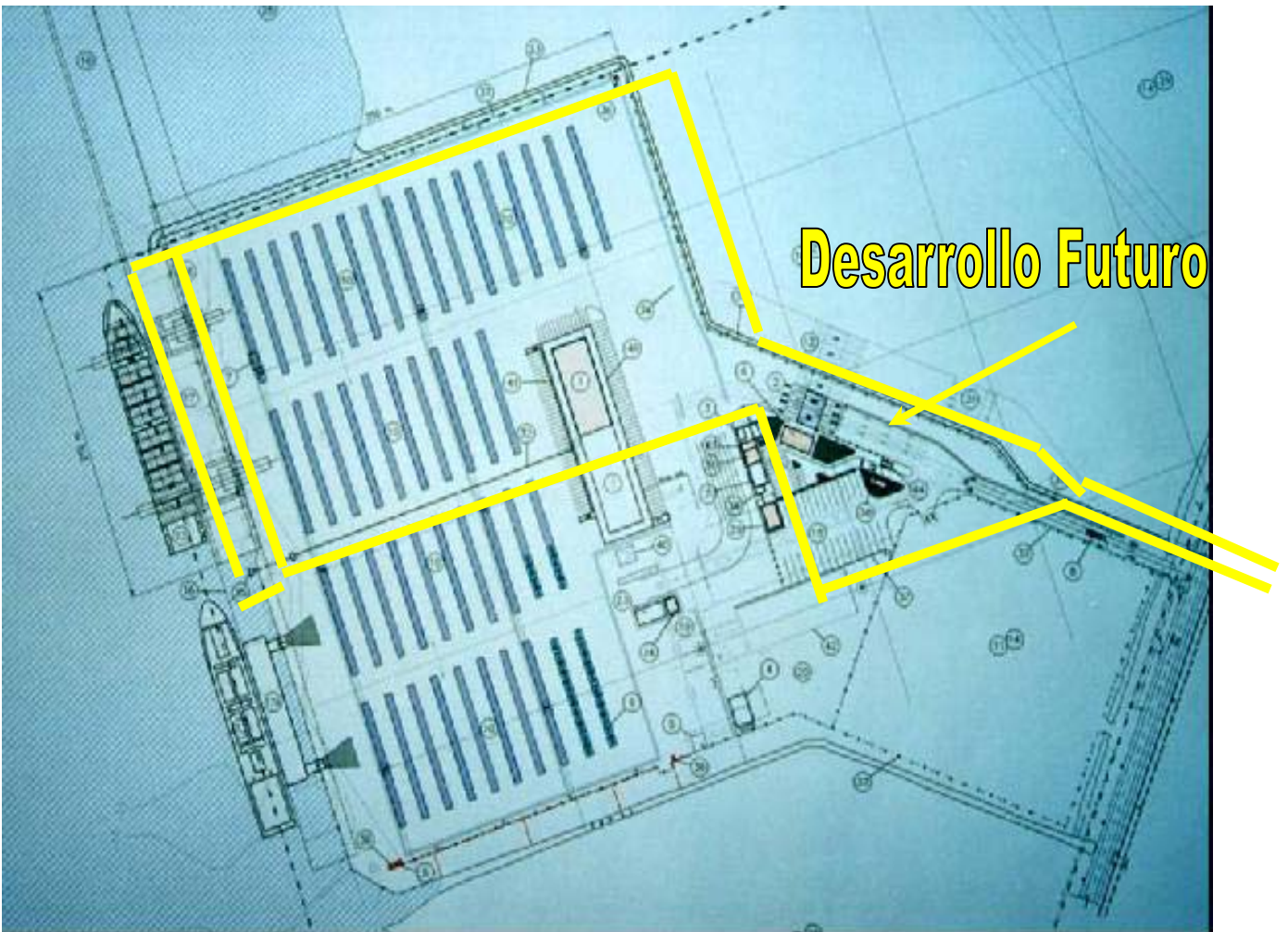


GARITA DE VIGILANCIA

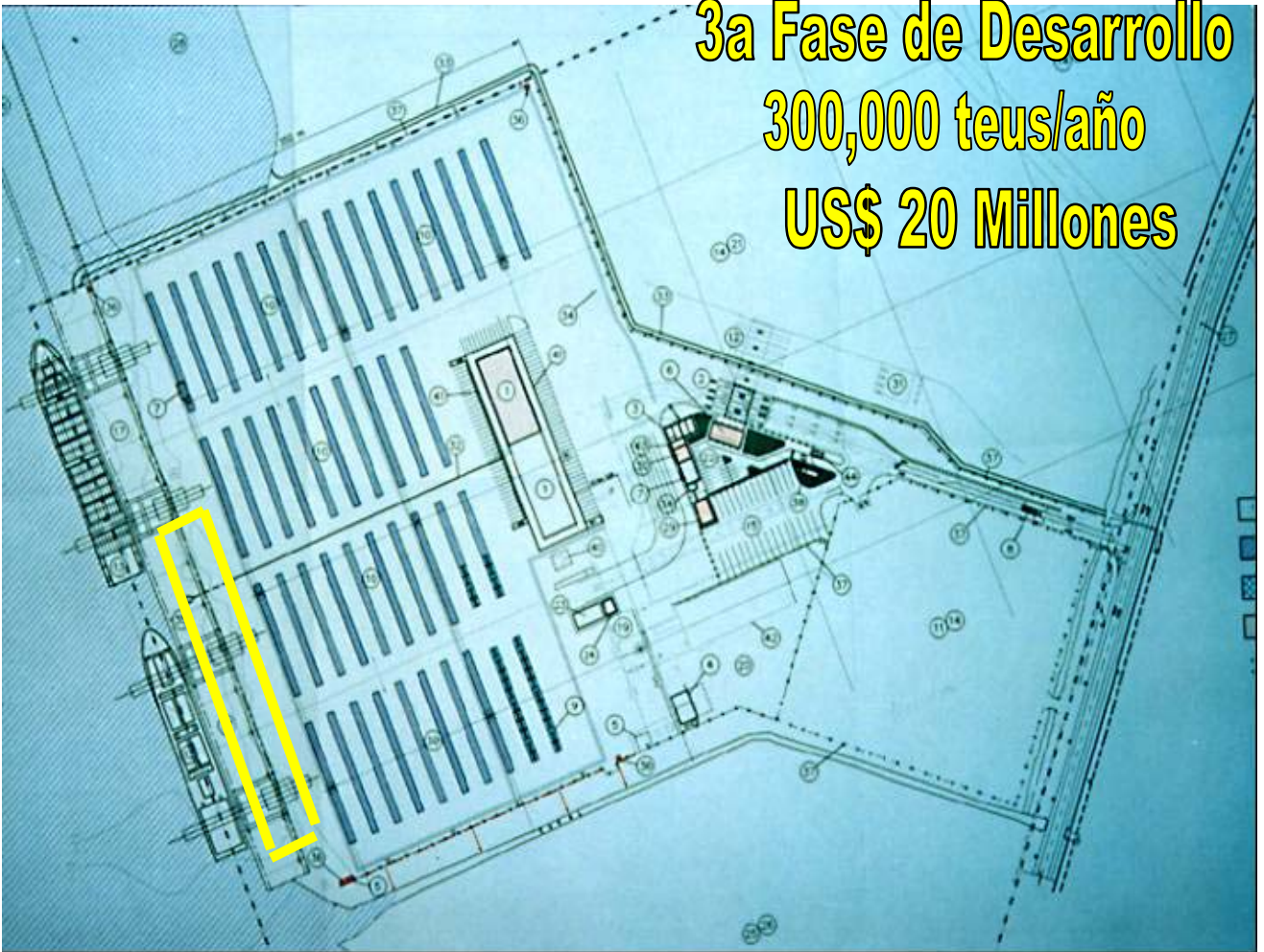


CONTROL ACCESO PEATONAL

ANEXO H
TERCERA FASE



3a Fase de Desarrollo
300,000 teus/año
US\$ 20 Millones



ANEXO I
CUARTA FASE

4a Fase de Desarrollo

750,000 teus/año



