

**LOGISTICA PORTUARIA EN COLOMBIA: UN ANALISIS COMPARATIVO
CON EL PUERTO DE MIAMI.**

PRESENTADO POR:

AURA LILIANA QUIMBAY ABRIL



UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA EN COMERCIO EXTERIOR

2.015

TABLA DE CONTENIDO

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	5
ANTECEDENTES.....	6
JUTIFICACIÓN.....	8
OBJETIVO GENERAL.....	10
OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	10
MARCO TEORICO.....	10
LA LOGÍSTICA PORTUARIA EN EL MUNDO.....	13
ESCALAFÓN MUNDIAL DE PUERTOS.....	13
LOGÍSTICA EN LOS PUERTOS DE COLOMBIA.....	14
MODELO LOGÍSTICO IDÓNEO EN COLOMBIA.....	15
CARACTERÍSTICA DE LOS PUERTOS DE COLOMBIA.....	16
COMO AGILIZAR LOS PROCESOS LOGÍSTICOS.....	18
DEMORAS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS COLOMBIANOS.....	20
CONCLUSIONES.....	22
BIBLIOGRAFIA.....	23

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Escalafón principales puertos del mundo.	14
Tabla 2 Cuadro Comparativo para la Infraestructura de los puertos colombianos VS Miami	16
Tabla 3 Diferencia en los costos de los puertos de Colombia y Miami	19

INDICE DE GRAFICOS

Ilustración 1. Porcentaje de Participación de los costos logísticos en Colombia.	21
--	-----------

RESUMEN

En la actualidad las economías mundiales y Colombia están en constante crecimiento en desarrollo en todas las áreas, donde se contemplan y se requieren grandes cambios para poder generar aperturas de negocios de ámbitos de comercio internacional, este cambio se debe ver señalado en un ajuste en la logística portuaria que enuncie eficientemente los desafíos que trae la apertura de economías que en la actualidad se han reflejado en los tratados de libre comercio que el gobierno colombiano ha firmado y en las actuales negociaciones que están en camino de ser cerradas para así ampliar el comercio exterior colombiano a nivel mundial.

Para esta investigación quiero dar a conocer el contexto de los principales puertos colombianos tomados para el análisis como: Cartagena, Barranquilla y Buenaventura con referencia al puerto de Miami, analizando los puntos que se convierten en cuello de botella como la infraestructura interna, los procesos documental y la malla vial, reflejando así los sobrecostos que impacta directamente a los clientes y consumidores.

Colombia debe aprovechar de los pocos recursos existentes tanto terrestres en sus nuevas vías y en las rutas fluviales y ferroviarias existentes para lograr un mejor manejo en la carga y así obtener una mejora en tiempos de transporte, adicional se debe capacitar constantemente al personal humano para lograr rendir en eficiencia y mejorar en un 50% los engorrosos procesos documentales existentes en los puertos.

El análisis que se busca es aspectos como positivos y negativos nos ayudarán a tener un panorama más detallado de la problemática portuaria llevándonos a lograr ser competitivos a nivel mundial en procesos portuarios.

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

La capacidad que cuenta actualmente los puertos colombianos se ve rezagado frente a uno de los principales puertos de Estados Unidos no solo por tener la categoría como el principal puerto en atraque de buques turísticos, sino que por su tecnología salen las principales cargas al resto del mundo es el puerto de Miami, mostrando así el rezago en infraestructura existente en los puertos de Colombia, vías de acceso destruidas, sumándole los engorrosos procesos documentales que se deben tener para ingresar o salir del puerto; los puertos colombianos necesitan tomar medidas que contribuyan a un desarrollo eficaz involucrando la cadena logística que integran las operaciones del comercio exterior al resto del mundo se deben ajustar a lo que el cliente busca y para lograrlo se requiere contar con puertos adecuados.

Se pueden exponer alternativas para mejoras en lograr ser más productivos y competitivos logrando alcanzar un margen de eficiencia de lo que es el puerto de Miami y los factores externos que este puerto tiene presenta para ser catalogado como de clase mundial.

Los puertos Colombianos vienen trabajando en mejorar sus procesos logísticos para responder a los mercados internacionales y responder con eficiencia en los tiempos de entrega con los clientes en Estados Unidos y del resto del mundo, esto se debe a que nuestro mayor flujo de exportaciones se da hacia el puerto de Miami y los demás puertos de Estados Unidos, además esta investigación nos dará una visión de la actualidad de los servicios prestados por los puertos colombianos con referencia al puerto de talla mundial como Miami y así resolver el interrogante de:

¿Existe desarrollo logístico portuario en Colombia?

ANTECEDENTES

La cadena logística comienza desde la búsqueda de la materia prima y termina en el producto al consumidor final por lo que es importante evaluar las diferentes fortalezas y debilidades que se tienen en cada proceso que se presentan, y principalmente en los puertos que es la principal fuente de salida de mercancía contenerizada logre salir sin retrasos para así evitar que afecte al cliente.

Viloria de la Hoz (2000) Menciona que en 1959 se crea Colpuertos, empresa del Estado que se encargaría del manejo de las terminales portuarias en el país. Sin embargo, la administración por parte de Colpuertos de las operaciones en los terminales fue deficiente y en consecuencia los costos se incrementaron de forma tal que la entidad llegó a tener pérdidas en sus balances por valor aproximado de catorce mil trescientos millones de pesos colombianos (\$14.300.000.000 en pesos del período), según informes de la época.

La poca competitividad que se presentaba en las operaciones de importación y exportación realizadas dentro de los puertos colombianas se encontraban en deficiencia ya que se contaba con muy pocas compañías navieras que intervinieron en Colombia en la participación del transporte de la mercancía hacia dentro y fuera del país.

La aceleración histórica que vivió los puertos en Colombia, después de la crisis que atravesó Colpuertos en el manejo que este dio a los puertos, el gobierno bajo la ley 1ª de 1991 busca una alternativa que pretende regular los procesos y actividades generadas en la salida de mercancía y busca lograr con una nueva administración un ambiente más competitivo para sacar de la crisis el comercio del país.

Para lograr que la ley funcionara el Gobierno le dio la concesión del manejo de los puertos al sector privado, para que así con nuevas directrices y administración se generara una mayor Productividad , es así donde se crean las sociedades portuarias regionales.

Las sociedades portuarias Colombianas tienen adscritas 183 instalaciones, 105 son del régimen privado y 78 en el sector público, en los puertos privados solo se pueden movilizar carga de las empresas que son dueñas de estas, pero de ahí sale la mayor carga del país convirtiéndolo así en un puerto de carácter público. Para esta investigación se muestra a continuación una síntesis de los siguientes puertos:

La sociedad portuaria regional de Barranquilla (2011) es el primer terminal de carga marítima, estaba en funcionamiento desde el año 1936 ubicado a una distancia de 22 Km. del río Magdalena, uno de los afluentes más importantes para el país, para luego en 1993 pasar a manos de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla y ser administrado en todas sus funciones marítimas y fluviales se considera un puerto multipropósito con servicios adecuados para contenedores, graneles y carga general. Cuenta con un muelle de 1.058 metros y con un calado autorizado de 36 pies en aguas dulces; para operaciones fluviales se cuenta con un muelle de 550 metros y calado de 12 pies.

El puerto de Barranquilla busca mitigar los impactos que conlleva el proceso de adaptabilidad para que los comerciantes vieran en él una salida al comercio internacional de sus productos; el puerto logró adquirir una concesión más por 20 años para así seguir prestando servicios y afianzándose como un puerto que por su conexión con el río Magdalena puede ser el de mayor salida de mercancía del territorio colombiano.

La sociedad portuaria regional de Cartagena (2011) fue fundada en 1533, en Cartagena de Indias, fue durante todo el régimen colonial español, y hasta la guerra de la Independencia (1810-1824) el puerto se vio obligado a mejorar sus instalaciones y prosiguió a establecer un sistema de dragado en el siglo XIX y a expandir su infraestructura a través de nuevos muelles. Tiene 82 Km. cuadrados de superficie y 43 pies de profundidad en promedio, el corredor portuario industrial tiene un total de 54 muelles, incluyendo los astilleros, y 20 kilómetros de longitud con 3.100 hectáreas con lo cual conforma un corredor industrial y portuario con la Zona Portuaria y 150 empresas. .

El puerto de Cartagena para mantenerse como puerto de clase mundial creó una alianza y adquirió Contecar el terminal de contenedores, y así integró el muelle de contenedores para lograr ser el principal puerto de la costa atlántica.

La sociedad portuaria regional de Buenaventura (2012) Está ubicado en el departamento del Valle del cauca cerca del canal de Panamá, equidistante entre Vancouver y Valparaíso. Al ser considerado el terminal marítimo más importante del Océano Pacífico Colombiano, mueve más del 60% del comercio del país, cuenta con 14 muelles compartidos con la Armada Nacional, tiene una Longitud 31.5 Kilómetros equivalente a 17 millas Náuticas; su profundidad es 10.5 metros con marea baja (Igual Cero), en la parte exterior cuenta con 200 metros (De boya de mar a Punta soldado) y en la bahía interior con 160 metros (desde las Boyas 23 -24 a boya 40 diagonal esquina muelle No.2) cuya profundidad es de 12.5 metros .

El puerto es compartido con la armada nacional su mayor dificultad se presenta en la ubicación y por la pobreza que se presenta en la ciudad y la inseguridad que se tiene, sumándole que sus pocos controles se presenta el mayor tráfico de contrabando como de salida e ingreso, pero el puerto de Buenaventura se caracteriza por mover el 50 % de la carga del país y está buscando con sus controles mejorar la imagen que tiene en la actualidad.

El puerto de Miami (2011) es reconocido como la “Capital de Cruceros del Mundo” y “Cargo de puerta de enlace de las Américas”, es el más grande en cuanto a puertos de contenedores en el Estado de Florida y se ubica en el puesto noveno en los Estados Unidos. El puerto cuenta con un calado máximo de 36.1 pies, seis grúas pórtico, muelles, cuatro yardas para los contenedores refrigerados, nueve contenedores pórtico y manejo de grúas, contando con personal capacitado para la elaboración de las diferentes actividades. Los ejes fundamentales del puerto se basan en la seguridad, la eficiencia y la efectividad en el transporte de la carga para que el usuario sienta plena confianza en el depósito de su mercancía dentro de las instalaciones portuarias. el puerto sirve aproximadamente a 20 líneas de navegación que transitan hacia más de 100 países y 250 puertos a nivel mundial, estando así, en capacidad de cubrir rutas y destinos provenientes de Europa, Norteamérica, Sudamérica, América central, el Caribe y Oriente medio llegando aún hasta Asia.

JUTIFICACIÓN

Nuestro país se encuentran en un proceso de desarrollo donde se vienen contemplando grandes cambios y oportunidades de negocios en el contorno del comercio internacional, y

en especial la relación que los procesos logísticos y los cambios que se presenta en ello ha conllevado a la búsqueda de una mejora en la agilización interna que tienen los puertos en la actualidad y que juega un papel fundamental frente a la integración de los costos y sobrecostos que se dan en la cadena logística.

Para nuestro país esto significa un incentivo y estímulo hacia la búsqueda de desarrollo y crecimiento socio-económico ya que estamos presentando un escenario de oportunidades, justo en que la economía mundial está siendo impactada negativamente por la situación de Europa y Norteamericana, Colombia se ha logrado mantener y por esta razón la oportunidad de crecimiento comercial se ha visto reflejada en una expansión en el comercio internacional.

Es necesario que Colombia cuente con una infraestructura portuaria que responda de manera eficiente a cumplir con las directrices de talla internacional y de los diferentes retos que se han presentado con la firmas de Tratados de Libre Comercio y de las negociaciones actuales. La infraestructura tanto portuaria como vial es uno de los temas en que más se negocia en los acuerdo, dándonos a entender que la logística interna en la cadena del comercio exterior es de gran importancia para ser más competitivos a nivel mundial.

Para esta investigación, quiero dar a conocer el escenario que actualmente tiene los puertos, estudiando cada uno de los puntos críticos en relación a su infraestructura, flujo de operaciones portuarias y costos que se generan por las demoras que se presenta. Para esto, se llevaron a cabo varias comparaciones entre los principales puertos de Colombia y un puerto de estados Unidos principal socio comercial de Colombia.

Con el fin de especificar las diferentes variables y aspectos positivos como negativos que nos ayudarán a tener un perspectiva más clara en términos de instalaciones portuaria y logística, permitiendo que con el desarrollo de estrategias se pueda mejorar la logística en los puertos de Colombia.

OBJETIVO GENERAL

Analizar la logística portuaria colombiana a partir de la comparación con el puerto de Miami.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Describir la logística portuaria existente en Colombia.
- Identificar un mecanismo para la agilizar los procesos logísticos en puerto.
- Analizar los sobrecostos que generan las demoras en los procesos portuarios y que se ve reflejado en el valor final del producto.

MARCO TEORICO

Michael E, Porter, (1991) Nos dice que la competitividad es mantener una posición singular en el mundo y en el mercado, y garantiza al mismo tiempo la viabilidad económica, social y cultural, de manera permanente desarrollando estrategias para lograr ser competitivos en el mundo global.

La competitividad se relaciona con factores de productividad (tierra, trabajo, capital, tecnología, comunicaciones, infraestructura disponible, tradición y posicionamiento en los mercados). La tradición portuaria y su organización, es resultante del esfuerzo privado y estatal, por eso el apoyo estatal es fundamental toda vez que la normatividad y las leyes en materia portuaria son definitivas para facilitar los desarrollos y la inversión interna y extranjera. (PORTER, 1991).

La productividad va de la mano en avanzada con visión de altos niveles de rendimiento que no es otra cosa que la resultante de la aplicación tecnológica moderna, de la experiencia gerencial y operativa, del aprovechamiento geográfico y de la explotación adecuada y futurista de sus terrenos y de la permanente creatividad en el diseño tanto de los terminales marítimos como de los buques y por ende de la maquinaria y equipo de operación para

minimizar los tiempos, precios y movimientos de la carga porque en la cadena logística siempre existirá el concepto competitividad. (PORTER, 1991)

Una aproximación de la teoría de Porter consiste en discriminar el término internacional y llevarnos al concepto de globalización, y para esto debemos ser competitivos en todas las áreas que involucran a llevar a un una ganancia en el crecimiento del país.

María Freire(2003) relaciona que se debe buscar un valor agregado y una matriz de competitividad comparando los principales puertos mundiales. En su teoría indica que se debe mantener siempre estrategias para mejorar la capacidad interna en almacenaje y así se pueda atender la distribución mundial logrando la reducción de costos, estrategia en el transporte, mejorando la calidad del servicio y ampliar los tráficos directos con otros puertos aprovechando las áreas geográficas.¹ Estrategias con el gobierno donde se deben comprometer en invertir en la malla vial del país, mejorando las vías y sobre todo dando seguridad, factor que no permite que Colombia sea competitivo a nivel mundial.

Haezendonck (2.004) indica que la estrategia de corporaciones permite la interpretación de los resultados de las unidades de negocios utilizando dos variables: participación de mercado y tasa de crecimiento. En el contexto portuario, permite determinar la posición y el potencial intrínseco de un puerto con la finalidad de mejorar su participación en el mercado y su tasa de crecimiento.

Haezendonck (2.004) Si los puertos están destinados a ser más eficientes, mediante su diversificación en actividades que aporten mayor valor agregado, su crecimiento tendrá que basarse en una estrategia. Para que la diversificación tenga éxito, adaptándolo al sector portuario, deberán considerarse aspectos como identificar qué es lo que el puerto puede hacer mejor que cualquiera de sus competidores; definir los activos estratégicos que requiere el puerto para triunfar en el nuevo mercado; evaluar si el puerto puede igualar o superar a los competidores en su propio terreno; verificar si la diversificación va a afectar a las fortalezas estratégicas que tiene el puerto; analizar, si luego de la diversificación, el puerto será uno

¹ Se complementa en Markides C., Rayport J., Sviokola J., “Estrategias de Crecimiento”, HBR, DEUSTO, 1999. Tomando como criterio las teorías de MICHAEL E PORTER.

más en el mercado o será un puerto ganador; identificar qué es lo que el puerto puede aprender con la diversificación y si está apropiadamente organizado para aprenderlo.

Las estrategias nos llevan a lograr un mayor acercamiento a tener puertos de talla internacional y buscando un desarrollo a ser competitivos en busca de la globalización.

Romero y León (2.003) Indican que se puede utilizar una clasificación de los puertos en función de un grado de evolución. Esto nos presenta tres diferentes generaciones portuarias²:

Romero y León (2.003) Indica que en los años sesenta los puertos principalmente están dedicados a la carga general influenciados por una política estratégica portuaria muy conservadora, además son centros operativos para los trabajos de carga y descarga de las mercancías. Su almacenamiento y demás servicios a la navegación, las instalaciones se reduce básicamente a los muelles y la zona contigua al mar. Estos puertos no se comunican de forma planificada con los otros sectores como el transporte, comercio exterior y al municipio al que está ubicado el puerto.

Romero y León (2.003) Informa que en los años ochenta además de la carga general se explota los graneles tanto líquidos como secos, los puertos se expanden como un centro de transporte para la industria y el comercio. Se presentan servicios industriales y comerciales para los buques lo que conlleva al aumento físico y funcional del puerto. Así los puertos se convierten en un escalón más de la cadena logística disparado a la multifuncionalidad.

Romero y León (2.003) Nos dice que después de los años 80 hasta nuestros días a la carga general y de granel se le añade el hito revolucionario del transporte en general, la contenerización, los puertos ponen su punto en mira al comercio como centro del transporte multimodal y plataforma logística. Esto implica impulsar la logística en aperturar nuevos canales de atraque, conexiones intermodales, y la aparición de nuevos conceptos de puerto, el puerto seco con rampa de lanzamiento para la distribución de productos en enclaves geográficos distantes.

² Descripción de las cláusulas A, B Y C según pag 151 del transporte Marítimo, Rosa Romero Serrano; editorial Logis. Book 2.002 Barcelona ver www.logisbook.com

De todo esto está claro que Colombia, debe mejorar sus puertos y su red vial, ya que los principales puertos de alta categoría tienen como mínimo dos autopistas de acceso y dos alternativas férreas como vías obligatorias de acceso, con lo cual garantizan la fluidez de la cadena logística. Mientras que en Colombia toda la red vial está en absoluto atraso y abandono. Por lo que entre los estándares internacionales, nuestros puertos tienen un bajo nivel de competitividad y se limitan a ser de mediana y baja categoría.

LA LOGÍSTICA PORTUARIA EN EL MUNDO.

Los puertos, estos son auténticos centros de y distribución e intermediarios de la globalización económica, en los puertos se incluyen actividades como servicios de aduana, control de carga, servicios de turismo en cruceros, servicios transitorios, actividades de transbordo y manejo de la mercancía, transporte terrestres, entre otras.

Los estándares de los grandes puertos presentan un escenario logístico para el atraque de buques con gran capacidad para cargar de contenedores y carga suelta, adicional se cuenta con puertos secos y a distancias sumándole los espacios para almacenamientos, añadiendo un conjunto de valores como: clasificación de las mercancías, empaquetado, etiquetado, la distribución y el almacenaje temporal, revisión aduanera, los controles fitosanitarios y de seguridad,

Los requerimientos a nivel internacional muestran que los puertos deben contar con vías de acceso amplias que aguanten varias calzadas para una salida vehicular, y mantener espacios que sean operativos para cargar y descargar los buques en los menores tiempos posibles.

ESCALAFÓN MUNDIAL DE PUERTOS.

Los 10 principales puertos mundiales, se caracterizan por prestar un servicio eficiente optimizando en los procesos internos en la disposición de tener varios muelles de atraque para los buques grandes y contando con una infraestructura de grúas modernas que agilizan

el proceso interno y externo para la entrega de la mercancía al cliente. Pero el primero puerto de Colombia que aparece en el escalafón es Cartagena ubicada en el puesto 69.

Tabla 1 Escalafón principales puertos del mundo.

ESCALAFON	PUERTO	CIUDAD	MUELLES	No DE GRUAS
1	SINGAPUR	CHINA	130	147
2	SHANGHAI	CHINA	124	120
3	HONG KONG	CHINA	199	135
4	SHENZHEN	CHINA	140	87
5	BUSAN	COREA DEL SUR	120	69
6	RASHID	DUBAI	102	23
7	NINGBO	CHINA	191	90
8	GUANGZHOU	CHINA	75	105
9	ROTTERDAM	HOLANDA	122	162
10	HAMBURGO	ALEMANIA	320	210

Fuente: Elaboración propia a partir de: American association of port authorities (2015)

Al revisar la tabla anterior podemos darnos cuenta que los puertos colombianos se ubican actualmente en el puesto 69 de 139 países su mala infraestructura la deja renegada de los principales puertos y dificultando el comercio exterior.

LOGÍSTICA EN LOS PUERTOS DE COLOMBIA.

El proceso de los puertos Colombianos es discutida continuamente por los sin números de apuros que se presentan a diario en procesos de eficiencia, eficacia, infraestructura, vías de acceso y tiempos de respuesta en los engorrosos procesos tanto documentales como de control por las entidades que intervienen en el proceso, lo que imposibilita el flujo óptimo de bienes y servicios tanto en mercados nacionales como internacionales, afectando de manera directa los índices de productividad y costo del bien final de los productos a comercializar.

(BUENAVENTURA S. P., 2015) En Colombia el sistema portuario está conformado por tres tipos de muelles

- Privados: Operados por agentes privados que realizan todo tipo de actividades relacionados con el comercio exterior.
- Especializados: Aquellos que se encargan de la exportación de productos tradicionales como el petróleo, carbón, frutas, etc.
- Sociedades Portuarias Regionales: Las cuales prestan servicios para el resto de productos que requieran ser movilizados dentro y fuera del país.

Para el sistema que se tiene en Colombia se logra ver una congestión y demoras en la entrada de buques a los puertos porque a veces la profundidad que se tiene no es la acorde para el buque, adicional el represamiento de cargas impiden que se cumpla con la salida de la mercancía a sus destinos, a esto se le suma la inseguridad que se ven en las vías, por pérdidas y daños en las mercancías contando que los tiempos de entrega desde el puerto al interior del país puede ser un trayecto de 18 horas con una red vial semi-destruida.

Colombia tiene la expectativas de mejorar para lograr apostar hacia niveles competitivos eficientes que respondan como un mínimo a los compromisos adquiridos con los Tratados de Libre Comercio realizados por el gobierno con el fin de abrir apertura económica y comercial en el mundo.

Los estándares internacionales establecen que se presenta congestión cuando la intensidad de uso de la capacidad instalada de un puerto, es decir, su relación volumen/capacidad, supera el 75%. (AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, 2.010)

MODELO LOGÍSTICO IDÓNEO EN COLOMBIA

El modelo logístico debería ser integral en cada uno de los eslabones, no sólo se trata de recibir y entregar mercancía en el puerto, sino de mantener las vías necesarias de transporte para poder desplazarlas oportunamente y evitar represamientos en la entrega de mercancía y así evitar el sobrecostos que se pueda presentar en el producto final.

A continuación se realiza una síntesis de los puertos colombianos referente a la infraestructura con diferencia en el puerto de Miami.

Tabla 2 Cuadro Comparativo para la Infraestructura de los puertos colombianos VS Miami

SERVICIOS Y/O HERRMANIENTAS	CARTAGENA	BARRANQUILLA	BUENAVENTURA	MIAMI
Calado manejado	45 pies	36 pies	47 pies	50 pies
Longitud del puerto	1.698 mts	1.058 mts	9.581 m2	2.096.346 m2
Espacio de almacenaje	27.061 m2	24.151 m2	27.044 m2	238.281 m2
Vías de acceso	Terrestres, fluviales, (canal del Dique)	Terrestres, fluviales, (Rio Magdalena)	Terrestres y conexiones ferroviarias	Terrestres y conexiones ferroviarias
Grúas	6	7	7	12

Fuente: Elaboración propia a partir de: Página web Central- Centro Logístico y de negocios del Caribe S.A. (2.014).

Claramente se aprecia la supremacía del puerto de Miami con respecto a los puertos de la Costa Atlántica y Pacífica seguido de Buenaventura, Cartagena y por último se encuentra Barranquilla siendo el más pequeño de los tres puertos.

CARACTERÍSTICA DE LOS PUERTOS DE COLOMBIA

El puerto de Barranquilla maneja el 30 % de la carga del país esto debido a que son muy pocas porque requieren calados superiores a 19 metros y el puerto con drenaje llega a 14 metros, presentan retrasos en la entrega de los pedidos por la demoras que se presenta por los horarios que se tienen en el puerto referente a los procesos de documentación son atendidos entre las 9 de la mañana hasta la 1 de la tardes. Tiene una captación del mercado del 5% ya que al iniciar una negociación internacional el comprador prefiere enviar la carga a otro puerto por la infraestructura vial, por la poca profundidad y la poca adecuación en almacenaje.

El puerto de Cartagena actualmente se considera un puerto con mayores avances en la tecnología y modernización, ya que cuenta con equipos apropiados para el manejo de contenedores. Los servicios con los que cuenta son cargue y descargue de contenedores,

repesaje de contenedores e implemento un servicio adicional que es la verificación de la carga, autoridades competentes como la DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcóticos.

Es evidente que frente a una expansión el terreno no es suficiente para ampliar sus operaciones a pesar de tener a alianza con contecar muelle de contenedores, se requiere equipar el puerto con sistemas modernos y agilizar los procesos documentales internos para lograr que atraque los mega-buques.

El puerto de Buenaventura se el terminal marítimo más importante del Océano Pacífico mueve casi el 60% del comercio del país y es uno de los puertos más cercanos al lejano Oriente por lo que el gobierno le apuesta a mejorar su infraestructura por los nuevos tratados que se quieren firmar con los países de Asia. Presenta servicio de carga a granel como sólido y líquido y es apetecido para los empresarios colombianos en la salida del café al resto del mundo.

Este es el puerto más grande con el que Colombia pero tiene un problema es su profundidad ya que por drenaje lo máximo que logra de calado es 14 metros y para un mega buque se necesita 19 metros de profundidad como mínimo. Las grandes navieras exigen seguridad para el arribo y fondeo de sus buques, ya que por su ubicación geográfica presenta falencias en seguridad por el conflicto armado que se presenta en la región del Pacífico.

El puerto de Miami cuenta una mayor seguridad que los puertos colombianos, eficiencia y efectividad en el transporte de la carga para lograr la confianza en que la carga que se redirecciona al resto del mundo salga desde sus instalaciones portuarias.

El puerto sirve aproximadamente a 20 líneas de navegación que transitan hacia más de 100 países y 250 puertos a nivel mundial, estando así, en capacidad de cubrir rutas y destinos provenientes de Europa, Norteamérica, Sudamérica, América central, el Caribe y Oriente medio llegando aún hasta Asia. Una de las grandes fortalezas con las que cuenta este puerto, sin duda alguna, es su infraestructura. (Centro Logístico y de Negocios del Caribe S. A., 2014)

Las vías de acceso son acorde a la regulación internacional permitiendo el tránsito de la carga marítima y terrestre, lo que logra tener una logística interna en un 100%, los procesos documentales no son engorrosos que permite que el comercio fluya sin ningún inconveniente, adicional la tecnología que presenta hace que se complemente los movimientos de la carga en tiempo real hacia las plataformas de los buques generando así eficiencia en la cadena logística.

El claro panorama de la logística en los puertos colombianos con referencia al puerto de Miami se ve claramente plasmado en infraestructura, eficiencia, compromiso, rutas viales y en denostar que aparte de ser el principal puerto en cruceros puede presentar operación en comercio exterior alterna con una mayor frecuencia.

COMO AGILIZAR LOS PROCESOS LOGÍSTICOS.

Es importante que a través de un puerto se logre realizar un comercio adecuado prestando servicios como: canales de acceso, seguridad, equipos, procedimientos y tarifas asequibles y ser objeto de frecuente tránsito por parte de líneas navieras, esto incentivaría el comercio.

En la actualidad el Gobierno está acelerando e impulsando el mejoramiento de la infraestructura que actualmente tiene los puertos colombianos porque la firma varios TLC y acuerdos comerciales, estos acuerdos exigen un nivel en mejora de sistema portuario para mantenernos en el nivel demandado. Sin contar que Colombia aún está en proceso de negociaciones con Europa y los asiáticos.

Colombia debe ser competitiva buscando que sus exportaciones logren llegar a todos los lugares del mundo, debemos ser conscientes que se debe invertir mucho en construcciones en ampliaciones en los puertos actuales.

Tabla 3 Diferencia en los costos de los puertos de Colombia y Miami

TARIFAS COSTOS GENERADOS EN PUERTOS				
SERVICIO	BARRANQUILLA	CARTAGENA	BUENAVENTURA	MIAMI
CONTENEDORES				
Contenedor 20" lleno	USD 85,00	USD 85,00	USD 80,00	USD 75,00
Contenedor 40" lleno	USD 110,00	USD 115,00	USD 98,00	USD 105,00
Contenedor 20" vacio	USD 25,00	USD 21,00	USD 18,00	USD 18,00
Contenedor 40"vacio	USD 25,00	USD 21,00	USD 22,00	USD 20,00
ALMACENAJE CARGA SUELTA				
Carga General	3 días Libres	3 días Libres	3 días Libres	3 días Libres
De 4 a 5 días	USD 0,66	USD 1,00	USD 1,10	USD 1,00
A partir de 6 días	USD 1,20	USD 1,30	USD 1,30	USD 1,10
Del día 6 a 10	USD 1,30	USD 1,30		USD 1,25
A partir del día 11		USD 1,80	USD 2,15	USD 3,10
ALMACENAJE CONTENEDOR 20"				
De 4 a 5 días	USD 8,80	USD 15,00	USD 18,15	USD 19,00
A partir de 6 días	USD 9,00	USD 16,00	USD 19,00	USD 21,00
Del día 6 a 10		USD 20,00	USD 21,45	USD 21,05
A partir del día 11		USD 25,00	USD 30,00	USD 35,00
ALMACENAJE CONTENEDOR 40"				
De 4 a 5 días	USD 13,20	USD 25,00	USD 20,35	USD 25,00
A partir de 6 días	USD 10,00	USD 14,56	USD 17,25	USD 18,00
Del día 6 a 10	USD 12,00	USD 30,00	USD 24,05	USD 28,00
A partir del día 11		USD 40,00	USD 45,00	USD 50,30

Fuente: Elaboración propia a partir de: Página web Central- Centro Logístico y de negocios del Caribe S.A. (2.014).

Los que se evidencia en la tabla que el puerto con mejor eficiencia operacional y más confiable es el de Cartagena y que el de mejor tarifa de carga es Buenaventura. Estos dos últimos son los preferidos por las navieras, también por su buena ubicación.

Se debe asegurar al 50% de las empresas Colombianas ubicadas en el centro del país, que los problemas logísticos que presenta el transporte de mercancías con las exportación e importaciones pueden ser más ágiles si se adecuan las vías, o se generan vías de doble calzada para disminuir las horas de trayecto de los vehículos, motivo por el cual Colombia presenta apuros para ser competidor portuario frente a otros países. Sumándole que los procesos internos en los puertos como la Inspección de mercancía al ingreso y salida del puerto reflejan demoras en la autorización de salida de la mercancía bien sea al territorio nacional o al resto del mundo.

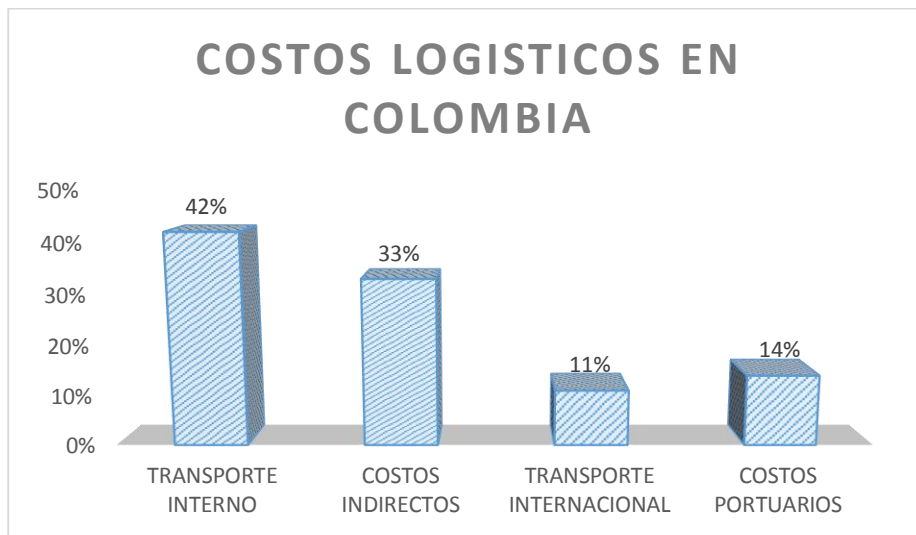
DEMORAS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS COLOMBIANOS.

Los procesos en la salida e ingreso de Mercancía a los puertos se ve demorado porque los entes reguladores como DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcótico entre otros, son entes externos del puerto y funcionarios del gobierno que evitan que a nuestro país se ingrese contrabando, pero esto se vuelve un tema engorroso, por la cantidad de documentos que se deben presentar ante estas autoridades para autorización de levante de la mercancía, estas demoras genera sobre costos en las operaciones dentro del puerto, adicional los horarios en los puertos costeros no son corridos se presenta un descanso de 2 horas (de 12m a 2:00pm) donde los funcionarios tienen un receso y esto ocasiona aún más demoras en un proceso documentales que no se ven en puertos de talla mundial.

Otro factor que incide en tener una logística renegada es que Colombia cuenta con muy pocos kilómetros de carretera para el tránsito de carga dentro del país un 3% está en buen estado teniendo en cuenta las vías de doble calzada que cuentan en otros países del mundo y aún de Sudamérica. En Cartagena sí existen dichas vías, pero ya presenta brotes de congestión y en Buenaventura su malla vial está en proceso de ampliación lo cual esta renegada a un solo carril y con inseguridad.

Esto representa que los que los costos de transporte internos equivalen a un 42% de los costos logísticos en el país como consecuencia del fuerte rezago en la infraestructura logística nacional. En Colombia estos costos logísticos están distribuidos de la siguiente manera:

Ilustración 1. Porcentaje de Participación de los costos logísticos en Colombia.



Fuente: Elaboración propia a partir de: La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe”

Como se pudo observar, estos costos constituyen un porcentaje representativo en el valor final de cualquier producto. Los costos logísticos oscilan entre el 18% y el 35% del valor del producto. Una mejora del 50% en la eficiencia de un puerto reduce los costos de transporte en aproximadamente en un 12%, esto sería una salida para que los procesos y los sobrecostos generados en el bien final sean reducidos en un 7% del costo adquirido.

Nuestros puertos presentan una logística sin competitividad debido a las diferentes innovaciones que se están realizando en los puertos de talla mundial, sumado a la debilidad institucional por parte del Gobierno para ser efectivos en los planes de modernización y cumplimiento de las propuestas de la infraestructura vial, la problemática social que influye de manera directa en la seguridad del transporte de mercancías y de los puertos limitando que estos presten servicios más eficientes. Entonces los puertos están generando un represamiento que están impactando directamente a bolsillos de los clientes y consumidores.

CONCLUSIONES

- Colombia tiene una ubicación geográfica estratégica como pocos países en el mundo y por su cercanía con Estados Unidos, la primera potencia mundial la hace ver como un país frágil en desarrollo portuario en mira a la apertura de mercado mundial.
- Es insuficiente y poco competitivo dentro del contexto mundial del comercio internacional.
- La inversión que debe realizar la Sociedades portuarias referentes a infraestructura en almacenamiento, mayores grúas, obras de dragado es fundamental para avanzar en la aspiración de mejorar en el atraque de buques grandes y lograr competir en el escalafón de puertos de talla mundial.
- El gobierno nacional debe invertir en la infraestructura de la malla vial con miras a cumplir lo pactado en los acuerdos de tratados de libre comercio.
- Agilizar y ampliar con ayuda de los funcionarios involucrados (DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcóticos) para que los proceso que realizan en la intervención de la mercancía sea más ágil y evite demoras en el ingreso o salida de la mercancía al cliente final y a su vez se genere un mayor costo en el bien final.

BIBLIOGRAFIA

- CAPITAL MUNDIAL DE LOS CRUCEROS CAMARA MARITIMA . (MARZO de 2011). Obtenido de Recuperado de:
<http://www.camae.org/paginas/ciudades%20puertos/miercoles%2012/EI%20puerto%20de%20Miami%20capital%20mundial%20de%20los%20cruceos%20-%20Juan%20Kuryla.pdf>
- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. (2.010). Obtenido de
<http://www.ani.gov.co/CMS/index.jsp?option=net.comtor.cms.frontend.com>
- Centro Logístico y de Negocios del Caribe S. A. (2014). Obtenido de
<http://www.puertadelasamericas.com.co>
- COMPESES, B. (16 de MAYO de 2012). Obtenido de
<http://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3410.pdf>
- Haezendonck. (2.004). *MATEMATICAS Y ECONOMIA*. ESPAÑA: ESPOL-FICM,.
- HOZ, V. D. (2000). *DOCUMENTOS DE TRABAJO SOBRE ECONOMIA REGIONAL DE COLPUERTOS A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS*. BOGOTA.
- PORTER, M. E. (1991). *LA VENTAJA COMPETITIVA DE LAS NACIONES*. VERGARA.
- PUERTO, M. D. (MARZO de 2009). Obtenido de
<http://www.misionpyme.com/cms/content/view/3387/55/>. Consultado en: Marzo de 2011.
- ROMERO, R., & LEON , A. (2.003). *LOGÍSTICA DEL TRASPORTE MARITÍMO*. BARCELONA: LOGIS.BOOK 1RA EDICIÓN.
- SEOANA, F. (2003). *ECONOMIA DEL TRAPORTE MARITIMO*. ESPAÑA: ESPOL-FIMCM.
- SERVICIOS, N. (MARZO de 2011).
<http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/FEEF7089A18870EE052573B100>.
- SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL BARRANQUILLA. (MARZO de 2011). Obtenido de www.sprb.com.co. Consultado en: <http://www.puertodebarranquilla.com/>
- SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL BUENAVENTURA. (25 de OCTUBRE de 2011). Obtenido de <http://www.sprbun.com/desarrollo/index.php/canal-de-acceso>
- SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA INFORMACIÓN. (MARZO de 2011). <http://albatros.puertocartagena.com/>. Obtenido de <http://albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/FEEF7089A18870EE052573B100>