

Estudio de la infraestructura terrestre, aérea y marítima colombiana frente al TLC



**ESTUDIO DE LA INFRAESTRUCTURA TERRESTRE, AÉREA Y
MARÍTIMA COLOMBIANA FRENTE AL TLC**

DIANA ANDREA GALLEGO ANGEL

LEIDY HOLGUIN RAMIREZ

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER
FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN, COLOMBIA

2012

Estudio de la infraestructura terrestre, aérea y marítima colombiana frente al TLC

**ESTUDIO DE LA INFRAESTRUCTURA TERRESTRE, AÉREA Y
MARÍTIMA COLOMBIANA- FRENTE AL TLC**

DIANA ANDREA GALEGO ANGEL
LEIDY HOLGUIN RAMIREZ

Estudio de la infraestructura terrestre, aérea y marítima colombiana- frente al tlc

Director (a):

Lina Patricia Villa Martínez
Abogada de la Universidad de Medellín
Especialista en Derecho Civil
Especialista en Gerencia de Proyectos
Estudios en Mercadeo, Nuevas Tecnologías y Docencia Virtual

Línea de Investigación:

LOGÍSTICA E INFRAESTRUCTURA

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER
FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN, COLOMBIA

2012

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos primero que todo a DIOS por darnos la oportunidad de vivir y por acompañarnos todos los días.

A nuestras familias por apoyarnos para salir adelante porque ellos son nuestra fuente de inspiración y motivación para seguir adelante y crecer como personas, sabemos que hicieron un gran esfuerzo para darnos la oportunidad de estudiar y esperamos jamás defraudarlos.

A los docentes de la institución por brindarnos sus conocimientos y acompañarnos en esta difícil tarea, siempre brindando una mano amiga, y ayudándonos a formar como profesionales.

A los compañeros con los cuales compartimos maravillosas experiencias que hicieron nuestras vidas más alegre cada día.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN, 18

1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO, 20

- 1.1 Antecedentes, 20
 - 1.1.1 *Tipos de carga, 23*
 - 1.1.2 *Transporte internacional.31*
- 1.2 Incoterms 2011, 31
- 1.3 Estado del Arte, 32

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, 38

- 2.1 Preguntas que problematizan el objeto de estudio, 39

3. JUSTIFICACIÓN, 41

- 3.1 Justificación Teórica, 41
- 3.2 Justificación Social,42
- 3.3 Justificación Personal, 42

4. OBJETIVOS,43

- 4.1 Objetivo general, 43
- 4.2 Objetivos específicos, 43

5. MARCO METODOLÓGICO, 44

- 5.1 Método, 44
- 5.2 Metodología, 45
 - 5.2.1 *Trabajo de Campo, 45*
- 5.3 Alcances, 46

6. EJECUCIÓN DEL PROYECTO, 47

- 6.1 Infraestructura Marítima, 47
 - 6.1.1 *Sociedad portuaria de Cartagena, 47*
 - 6.1.2 *Sociedad portuaria de buenaventura, 48*
 - 6.1.3 *Sociedad portuaria de santa marta, 48*

6.1.4 sociedad portuaria de Barranquill,49

6.1.5 los puertos frente al TLC,49

6.1.6 Infraestructura Terrestre,50

6.1.6.1 La situación de la infraestructura de transporte, 50

6.1.6.2 Vías para la competitividad, 51

6.1.6.3 Transporte aéreo, 54

6.1.7 El transporte aéreo esencial para el comercio exterior., 54

**7. PLAN DE GOBIERNO DE JUAN MANUEL SANTOS FRENTE A LA
INFRAESTRUCTURA VÍAS, PUERTOS, TRENES Y AEROPUERTOS PARA
SALIR AL MUNDO, 58**

7.1 Lo inaplazable: la integración nacional,58

7.2 Antes de licitar, pensar y diseñar,58

7.3 Inteligencia privada para complementar iniciativas públicas,58

7.4 Un transporte bien regulado y vigilado,59

7.5 Plan Maestro de Transporte 2010 – 2018 Portafolio de proyectos-
infraestructura,60

7.6 Proyectos en las Carreteras, 61

7.7 Proyectos para Aeropuerto, 63

7.8 Proyectos marítimos, 65

8. DESARROLLO DE LAS ENCUESTAS A LOS EMPRESARIOS,66

9. HALLAZGOS, 68

10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES, 71

10.1 Conclusiones, 71

10.2 Recomendaciones, 74

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS, 76

ANEXO, 77

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. La Etiqueta26

Figura 2. Marcas manipulación, 29

Figura 3. Autopistas para la competitividad, 60

Figura 4. Necesidades viales por nivel de servicio, 61

Figura 5. Continuidad de corredores, 62

Figura 6. Integración concesión vial autopista de la montaña, 63

Figura 7. Integración concesión de los aeropuertos de centro occidente,64

Figura 8. Fututos desarrollos portuarios, 65

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Como importar, 21

Tabla 2. Como exportar, 22

Tabla 3. Factores positivos y negativos de los modos de transporte, 56

RESUMEN

Analizar la manera en que Colombia se está preparando en el ámbito de la infraestructura para lograr que las empresas nacionales sean competitivas frente a las empresas estadounidenses, y como un sin fin de variables afectan dicha competitividad, tal son los medios de transporte ya sea el aéreo, terrestre y/o marítimo; los fletes, el mal estado de la vías, los seguros, entre otras posibles variables que encontraremos en este trabajo.

Se hace referencia, en el ineludible conocimiento que se debe tener a la hora de hacer una negociación internacional, como lo son los trámites y papelería de una importación y/o exportación, los diferentes tipos de carga, empaque y embalaje existentes y por ultimo pero no menos importantes los icomters. Es primordial que los empresarios conozcan todo acerca del TLC para así aprovechar al máximo y sacar ventaja de dicho tratado, estar enterados de cómo el gobierno colombiano y las agencias de carga se están transformando, preparando o mejorando sus procesos para tal acontecimiento, y de igual forma saber qué proyectos hay en la actualidad y como es el estado de estos.

Palabras clave

Competitividad: [de calidad y de precios] se define como la capacidad de generar la mayor satisfacción de los consumidores al menor precio, o sea con producción al menor costo posible.

Infraestructura: es la base material de la sociedad que determina la estructura social, el desarrollo y cambio social. Incluye las fuerzas productivas y las relaciones de producción. De ella depende la superestructura, es decir, el conjunto de elementos de la vida social dependientes de la infraestructura. Los aspectos estructurales se refieren a

la organización misma de la sociedad, las reglas que vinculan a sus miembros, y el modo de organizar la producción de bienes.

Transporte aéreo: es el servicio de trasladar de un lugar a otro, pasajeros o cargamento, mediante la utilización de aeronaves, con fin lucrativo. El transporte aéreo tiene siempre fines comerciales. Si fuera con fines militares, éste se incluye en las actividades de logística

Transporte marítimo es la acción de llevar cosas (cargas sólidas o líquidas) por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque con un fin lucrativo, el transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional, es el que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como gráneles secos o líquidos.

Transporte terrestre: es el transporte que se realiza sobre la superficie terrestre, es el transporte primitivo del ser humano, pero también uno de los más utilizados por su agilidad y disminución en tiempo.

Tratado de Libre Comercio (TLC): consiste en un acuerdo comercial regional o bilateral para ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países participantes, básicamente, consiste en la eliminación o rebaja sustancial de los aranceles para los bienes entre las partes, y acuerdos en materia de servicios; Este acuerdo se rige por las reglas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) o por mutuo acuerdo entre los países.

Abstract

Analyze how Colombia is being prepared in the field of infrastructure to ensure that domestic firms are competitive with U.S. firms, and as a myriad of variables that affect competitiveness, such are the means of transport, whether the air, land and / or maritime freight rates, the poor state of roads, insurance, among other possible variables that we will find in this work.

Reference is made in the inescapable knowledge that must be taken when making international negotiation, as are the procedures and paperwork of an import /export, different types of loading, packing and crating existing and last but icomters no less important. It is essential that entrepreneurs know all about the FTA in order to maximize and take advantage thereof, be aware of how the Colombian government and agencies are changing load, preparing or improving their processes to such an event, and similarly way to know that there are currently projects as is the status of these.

Keywords:

Air transport: is the service to move from one place to another, passengers or cargo using aircraft, with a view to profit. Air transport has always commercial. If for military purposes, it is included in the logistics activities.

Competitiveness: [quality and price] is defined as the ability to generate greater consumer satisfaction at the lowest price, with the lowest cost production.

Free Trade Agreement (FTA) is a regional or bilateral trade agreement to expand the market for goods and services between the participating countries, basically, is the elimination or substantial reduction of tariffs on goods between the parties and agreements in services, this agreement is governed by the rules of the World Trade Organization (WTO) or by agreement between the countries.

Infrastructure: is the material base of society determines the social structure, development and social change. Includes the productive forces and production relations. It depends on the superstructure, the set of elements of social life dependent on infrastructure. Structural aspects refer to the very organization of society, the rules which bind its members, and how to organize production of goods.

Land transport: the transport that takes place on the earth's surface transportation is primitive humans, but also one of the most used for its agility and reduced time.

Shipping is the action of bringing things (solid or liquid cargo) by sea from one geographical location to another on board a ship with a view to profit, shipping at the global level, is the most used for international trade, is the increased movement of goods supports both container, such as dry or liquid bulk cargo.

LISTA DE ABREVIATURAS

CCI: Cámara Colombiana de la Infraestructura

DIAN: Dirección de impuestos y adunas nacionales

INVIMA. Instituto nacional de vigilancia de medicamentos y alimentos

MINCOMERCIO: Ministerio de comercio

TLC: Tratado de libre comercio

INTRODUCCIÓN

La operación de gestión de transporte se convierte en un punto de vital importancia a la hora de evaluar la manera de hacer llegar los productos de la mejor manera posible al cliente final, teniendo en cuenta siempre la calidad y los costos en los cuales se incurrirán para cumplir con la meta planteada. El transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, es parte de ella, sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado.

Las tarifas de transporte de carga entre varían en función del tipo de carga, el volumen, el modo y el equipo de transporte o unidad de carga y de la empresa transportadora. Una adecuada prestación del servicio significa en este caso colocar los productos en el mercado nacional o internacional, en el momento y en las condiciones que el cliente lo requiera.

En Colombia los medios de transporte por donde se mueve la mayor cantidad de mercancía son el marítimo, terrestre y aéreo. Por las carreteras de Colombia se mueve más del 80% de la carga que se transporta dentro del país. Remontando cordilleras y cruzando valles, cada día viajan, en camiones de todos los estilos y tamaños, desde productos refrigerados y animales vivos hasta líquidos inflamables. El transporte de carga por carretera es el principal encargado de abastecer de alimentos las ciudades; de llevar y traer materias primas y mercancías terminadas; de sacar los productos de exportación hasta los puertos marítimos; de movilizar equipos y maquinaria; de garantizar en suma el flujo de bienes para que la economía marche literalmente sobre ruedas. La adecuada prestación de este servicio es por lo tanto un factor clave dentro de cualquier estrategia que busque mejorar la

competitividad nacional. En especial, frente a la perspectiva de una mayor integración comercial con otros países. Sin embargo, Colombia tiene aún muchas deficiencias, tanto en la infraestructura como en el funcionamiento del transporte terrestre.

En la medida en que se incrementó la economía de escala en la producción de bienes, fue necesario mover mayores cantidades de artículos y hacerlas llegar a lejanos lugares. Desde esa época el transporte marítimo es por excelencia el medio para trasladar mercancías entre sitios remotos y ha definido la regulación y normatividad de los demás medios de transporte, que en mayor o menor medida las han imitado o adaptado.

El transporte aéreo, en principio, se pensó y se desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. El transporte aéreo es el más seguro de todos los medios de transporte. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa. El transporte aéreo es la modalidad de transporte más regulada en el globo terrestre.

La nueva era comercial que emprenderá Colombia con los Estados Unidos no sólo le abrirá las puertas a un mercado de 300 millones de consumidores, sino que también implicará una serie de desafíos que pondrán a prueba toda su fuerza empresarial y gubernamental. La tarea no es fácil. Entra en juego el desarrollo del país en materia de infraestructura vial, férrea, marítima y aérea. A ello se suma la suerte de varios sectores productivos que aún no han alcanzado niveles óptimos de competitividad.

1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO.

1.1 Antecedentes

Vienen grandes oportunidades para Colombia con la firma del TLC (Estados Unidos) y con ello grandes desafíos principalmente en el área de la logística, si queremos ser competitivos frente a este, tenemos que mejorar en muchos aspectos principalmente: en la infraestructura vial ya que los fletes nacionales son muchos más costosos que los fletes internacionales, esto debido al pésimo estado de la vías, gracias a los múltiples derrumbes y las erosiones que se presentan en los suelos, a esto se le suma los altos costo de los seguros por la inseguridad que se sufre en las carreteras a manos de grupos ilegales, por otro lado los puertos no cuentan con el suficiente espacio para almacenar la gran cantidad de contenedores que se espera que se movilicen con el tratado, se deben aumentar la capacidad de los muelles para que permitan la entrada de buques mucho más grandes y también hay que mejorar los equipos de seguridad en los puertos para así evitar el tráfico de drogas y mercancías ilegales que se hará más frecuente con el tratado.

A continuación se verá lo necesario para saber escoger el medio de transporte ideal para nuestra negociación teniendo en cuenta el tipo de producto, la clase de embalaje, costos, fletes, seguros, tiempo, entre otros, y así tener éxito; se analizarán los diferentes medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo haciendo una comparación entre estos destacado los aspectos más relevantes, el más conveniente para cada empresa, analizando todo los aspectos relevantes.

De igual forma se busca analizar cómo se preparan las agencias de carga y las adunas frente al TLC con Estados Unidos, como piensan evolucionar, a nivel interno, mejorando su servicio, aumentado el número de transporte con los que cuentan, mejorando la seguridad que prestan, realizando convenios con otras empresas

externas que faciliten el comercio para sus clientes, ofreciéndoles mejores tarifas, tiempos más cortos en el recorrido, recogidas a tiempo, y muchos más grandes beneficios para así poder prestar un mejor servicio muchos más eficiente y eficaz ayudando a los empresarios a que sean más competitivos frente a las empresas extranjeras, aprovechando al máximo los beneficios que trae el TLC.

Tabla 1. Como importar

PASOS Y TRÁMITES	Instituciones involucradas y/o mayor información
1. Estudio de mercado y factibilidad económica de la importación del producto.	MINCOMERCIO
2. Permisos, autorizaciones y demás trámites ante otras entidades.	MINCOMERCIO, DIAN
3. Trámite del registro o Licencia de Importación, trámite que se cumple en cada una de las siguientes dependencias del MINCOMERCIO.	MINCOMERCIO
4. Pago de la importación: Que incluye solicitud apertura Carta de Crédito, Declaración de Cambio, Depósito y Registro de la Operación en Banco de la Republica si financiación es mayor a 6 meses. Contratación de la Sociedad Certificadora que expida Certificado de Inspección, previo al embarque, cuando se requiera.	EXPORTADOR
5. Despacho, transporte y entrega de la mercancía a depósito de Aduanas.	MINCOMERCIO, BANCOS
6. Trámite de Nacionalización de la mercancía realizado por Importador, Usuario Aduanero Permanente, Sociedades de Intermediación Aduanera, Almacenes de Depósito: Incluye Diligenciamiento Declaración Andina Valor si Valor FOB mayor o igual a US 5.000; Diligenciamiento Declaración Importación; cancelación tributos aduaneros; Presentación de Documentos en Depósito de Aduana; Captura Documento en Sistema de DIAN; Inspección documental e Inspección Física de la mercancía, según el sistema.	INVIMA, MINCOMERCIO
7. Retiro o Levante de la mercancía y conservación por mínimo cinco (5)	MINCOMERCIO

años, los siguientes documentos: Registro o Licencia de Importación; Declaración Andina del Valor; Declaración de Importación; Certificado Origen; Factura Comercial; Certificados y Vo. Bos.; Certificado de Inspección; Poder dado para efectuar trámites de importación.	
---	--

Fuente: Proexport

Tabla 2. Como exportar

PASOS Y TRÁMITES	Instituciones involucradas y/o mayor información
1. Estudio de mercado y localización de la demanda	MINCOMERCIO, PROEXPORT
2. Registro ante cámara comercio y obtención nit	DIAN, CÁMARA DE COMERCIO
3. Inscripción en el registro nacional de exportadores R.N.E. (Ley 6/92 - Devolución del IVA)	MINCOMERCIO
4. Exportador remite factura y el importador abre la carta de crédito	EXPORTADOR
5. Exportador recibe confirmación de apertura del Banco Comercial Colombiano y contrata transporte	MINCOMERCIO, BANCOS
6. Exportador tramita en caso de requerirse registro sanitario, autorización expresa o inscripción ante la entidad correspondiente	INVIMA, MINCOMERCIO
7. Tramitación del certificado de origen cuando se requiera	MINCOMERCIO
8. El exportador adquiere y diligencia el documento de exportación en la administración de aduana	MINCOMERCIO, DIAN
9. Solicitud de Vo.Buenos. expedidos por entidades de control a ciertas exportaciones	MINCOMERCIO -> (Mineralco, Minambiente, Invima, ICA, INPA)
10. El exportador presenta el dex ante la dirección de impuestos y aduanas nacionales D.I.A.N. Y adjunta documento de identidad, documento de transporte,	DIAN

factura comercial, e inscripciones	
11. La D.I.A.N. efectúa la revisión documental y física de la mercancía y autoriza el despacho de la mercancía	DIAN
12. La D.I.A.N. envía una copia del dex al Incomex con el objeto de registrar la exportación definitiva	DIAN, MINCOMERCIO
13. El exportador recibe el pago de la mercancía a través de su intermediario financiero	BANCOS
14. El exportador diligencia la declaración de cambio correspondiente y efectúa la venta de divisas a su intermediario cambiario. En caso de que la financiación sea mayor a 12 meses de la fecha del D.E.X. debe registrar la operación en el banco de la República	MINCOMERCIO, BANREPÚBLICA
15. En la declaración de cambio el exportador da poder al intermediario para solicitar el certificado de reembolso tributario C.E.R.T. ante el Incomex	MINCOMERCIO
16. El Incomex verifica la solicitud y de encontrarla correcta, liquida el CERT, produce una resolución para reconocer dicho incentivo y la remite al Banco de la República.	MINCOMERCIO
17. El Banco de la República crea una subcuenta a favor del exportador a través del intermediario financiero por donde se reintegraron las divisas abonándole de esta forma el valor del CERT.	BANREPÚBLICA

Fuente: Proexport.

1.1.1 Tipos de carga

Hay diferentes tipos de carga tales como:

Carga General. Es aquella que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, y que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad. La carga general se transporta en embalajes cuya forma, peso y dimensiones, se ajustan a las características propias de estas, y su manejo se lleva a cabo con el equipo básico del puerto.

Ejemplo: cilindros, cajas, botellas, etc.

Carga general fraccionada o suelta. Es la carga que se maneja en sacos, cajas, bultos, pacas, piezas, maquinaria, etc. y que además, forma pequeños lotes para distintos destinatarios, tales como placas de hierro, rieles, tubos, llantas, entre otros.
Carga general unificada.

Es la agrupación de un determinado número de artículos para formar una unidad de embarque para facilitar su manejo. Por ejemplo pallets (tarimas), contenedores y vehículos.

Carga containerizada. Carga manejada en contenedores que se intercambian entre los modos de transporte.

Carga a Granel (Líquida, sólida, gaseosa). Los gráneles se almacenan por lo general en tanques o silos. Ninguno de estos

Productos necesita embalaje o unitarización.

Ejemplos:

- Sólidos: granos, minerales, fertilizantes
- Líquidos: petróleo, lubricantes, gasolina
- Gases: gas propano, butano

Manejos especiales. El transporte de artículos frágiles son aquellos artículos que por sus características, estructura o embalaje, al ser transportados puedan llegar a romperse o deteriorarse. Este tipo de carga debe estar embalada convenientemente

con materiales que protejan la mercancía, especialmente un material amortiguador que permita mantener en buen estado la mercancía.

Algunos de estos artículos son: computadoras, vajillas, celulares, televisores plasma y LCD, vajillas, cerámicas, cristalería. Estos deben estar en perfecto estado y previstos con un embalaje que soporte el transporte.

Carga - Peligrosa IMO. Mercancías peligrosas son cargas que por su naturaleza y peligrosidad requieren de un manipuleo adecuado y tomando las precauciones necesarias debido a que las mismas ponen en riesgo la vida humana y la instalación o lugar donde se trabajan. Puede causar enfermedades, dependiendo de gases tóxicos, venenosos y hasta incluso puede causar explosión.

Se clasifican en 9 clases de acuerdo con su grado de peligrosidad por lo tanto a cada uno de ellas determina las normas de seguridad que se deben disponer para su embalaje, transporte y manipuleo.

Clases de mercancías peligrosas. Explosivos: petardos, juegos artificiales, munición, balas de fuego, luces de bengala, etc.

Gases: extintores, combustible para acampar, gas, aerosoles, spray, inhaladores, encendedores, botellas de oxígeno o de aire comprimido.

Líquidos inflamables: adhesivos, pegamentos, acetona, pinturas, resinas, barnices, productos petrolíferos, productos de perfumería.

Sólidos inflamables: cerillas, polvos metálicos (zinc, magnesio), litio, sodio, carbón activado.

Sustancias oxidantes y peróxidos orgánico: fertilizantes, nitrato amoniaco, cloro, generadores de oxígeno.

Sustancias infecciosas y tóxicas: pesticidas, herbicidas, desinfectantes, sangre contaminada, muestras infectadas.

Material radioactivo: detectores de humo, plutonio, uranio y aquellos que generan radiación ionizante.

Corrosivos: ácidos bases, mercurio, amoníaco, limpiadores de hogar, baterías.

Mercancías peligrosas varias: material magnetizado, juegos de química, hielo seco, motocicletas, vehículos, equipos de salvamento.

Cada embalaje o receptáculo que contenga alguna clase de carga peligrosa, debe tener adherido una etiqueta de forma romboidal, de dimensiones proporcionadas al tamaño del bulto, la etiqueta propiamente tal tiene un color característico de la clase en donde además figura el número de clase y un logotipo que indique o ilustre respecto a su peligrosidad sin perjuicio de tener escrita la palabra como por ejemplo, explosivo, corrosivo, etc., según el contenido.

La etiqueta cumple con 2 objetivos:

- Entendido por personas alfabetos
- Comprendido por personas analfabetas

Figura 1. La Etiqueta



Fuente: bitacoradesobrecargo.wordpress.com

El elemento que se utiliza para la elaboración del etiquetado debe reunir características de resistencia al exceso de manipuleo o trajín, resistencia al calor, humedad, lluvia y resistir por bastante tiempo sumergidas en aguas saladas.

Toda nave que transporte mercancía peligrosa, su capitán a la recalada a puerto debe presentar dentro de la documentación normal un documento denominado "DECLARACION DE MERCANCIAS PELIGROSAS", tanto en tránsito como para el puerto, y se debe llenar la siguiente información:

Tipo de mercancía peligrosa con indicación de su clase, nombre científico y de fantasía del producto, numero de bultos y peso, consignatario, en caso de mercancía en tránsito, esta debe además indicarse en el formulario la ubicación en donde se encuentra estibada en la nave, además contempla un cuadro de segregación de mercancía peligrosa el cual ilustra que clases de mercancías peligrosas pueden ser estibadas juntas y cuales segregadas por razones de seguridad.

Carga perecedera. Mercancías que, cuando no se mantienen dentro de ciertas condiciones o elementos o no se tiene en consideración su ciclo de vida, pierden sus propiedades inherentes o la calidad esencial de sus componentes.

Dentro de las cargas perecederas se puede incluir productos tales como: flores, frutas, hortalizas, carnes, huevos, medicinas y trasplantes, prensa, órganos, pescado, etc. Generalmente para este tipo de carga se verifica que no haya destilación y el embalaje interno permita ser lo suficientemente absorbente por si hay algún derrame en el transporte.

Efectos personales. Los efectos personales deben presentarse con una lista de empaque para poder recibirse como carga, de no tener su lista de empaque se deberá estampar en la guía el sello que descarga a Copa Airlines Colombia de responsabilidad ante un saqueo o faltante en el transporte de carga. Esto incluye maletas (exceso de equipaje), menajes (trasteos), generalmente los pasajeros que conocen el servicio de carga cuando tienen exceso de equipaje prefieren el servicio por economía.

Restos humanos

Cadáveres: cuerpo humano

Estos incinerados: reducción a cenizas del cuerpo humano.

Transportamos cadáveres y restos incinerados: Cadáveres: Deberán estar embalsamados y empacados en este orden; caja metálica de zinc o plomo (hermética), material absorbente, caja de madera (ataúd), cartón, y por último, guacal de madera con asas.

Restos incinerados: Deberán estar contenidos en una urna funeraria, colocada dentro de un embalaje exterior y rodeado de suficiente y adecuado material amortiguador.

Nota: Los restos humanos de personas que hayan fallecido por vía infectocontagiosa, deben ser cremados para poder ser movilizados en cualquier medio de transporte.

Mercancía valiosa. Se considera carga valiosa a embarques que contengan artículos como oro, platino, billetes de banco de curso legal, valores, acciones, monedas, bonos. Para el transporte de estas mercancías existen procedimientos y acuerdos comerciales previos al transporte.

Animales vivos. Los animales vivos podrán ser aceptados como carga aérea siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos:

- Deben ser animales domésticos e inofensivos.
- Deben estar en jaulas o embalajes adecuados y seguros.

Documentación: Si se reciben perros debe presentar el carné de vacunación. Animales de especies en vía de extinción deben presentar el certificado de movilización del ICA (Instituto Colombiano Agropecuario).

Carga Sobredimensionada. Cargas voluminosas o pesadas que requieren un manejo especial.

Empaque y Embalaje. Empaque: El empaque es un sistema diseñado donde los productos son acomodados para su traslado del sitio de producción al sitio de consumo sin que sufran daño. El objetivo también es lograr un vínculo comercial

permanente entre un producto y un consumidor. Ese vínculo deber ser beneficioso para el consumidor y el productor.

Embalaje: El embalaje sirve para proteger el producto o conjunto de productos que se exporten, durante todas las operaciones de traslado, transporte y manejo; de manera que lleguen a manos del destinatario sin que se hayan deteriorado o desperdiciado, desde que salieron de las instalaciones en que se realizó la producción o acondicionamiento.

Objetivo del empaque. Proteger las características de la carga y preservar la calidad de los productos que contiene.

Facilita:

Manipuleo de la carga.

Almacenamiento.

Unitarización.

Distribución.

Tarifas de fletes.

Primas de seguro

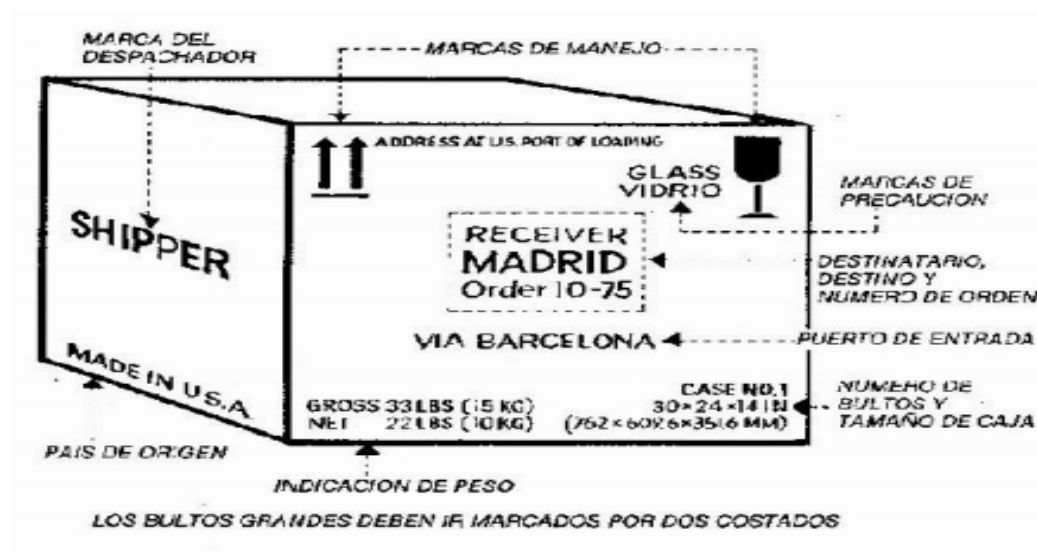
Marcas. El marcado reviste cada vez mayor importancia en la lucha contra el fraude y las violaciones. Existen tres tipos de marcas para el transporte de mercancías:

Marcas estándar o de expedición: Contienen información sobre el importador, destino, dirección, número de referencia, número de unidades, etcétera.

Marcas informativas: Es la información adicional que aparece en el empaque o embalaje como: País de origen, puerto de salida, puerto de entrada, peso bruto, peso neto, dimensiones de las cajas, entre otros.

Marcas de manipulación: Es la información sobre el manejo y advertencias en el momento de manipular o transportar la carga, en este caso se utilizan símbolos pictóricos internacionalmente aceptados.

Figura 2. Marcas manipulación



Fuente: simbolocalidad.com

1.1.2 Transporte internacional.

El transporte internacional, se encarga de cruzar las fronteras y entregar los productos en el país de destino. Es la columna vertebral de las operaciones de la DFI, y dependiendo de los Incoterms negociados, define la ruta de embarque y entrega al comprador.

Cómo elegir el modo de transporte?

- Tarifa
- Distancia
- Tiempo de Tránsito
- Valor de la Mcía.
- Seguro
- Empaque y embalaje
- Costos y tiempos de cargue y descargue

1.2 Incoterms 2011

Los Incoterms han sido categorizados en dos grupos: aquellos que se pueden producir en cualquier tipo de transporte (“Anymode of transport”) o también conocidos como multimodales o polivalentes y aquellos que sean transportados por el mar o vías navegables de interior (“Sea and InlandWaterwayTransportOnly”). De esta manera se simplifica su clasificación:

Multimodales: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT y DDP

Marítimos o vías navegables: FAS, CFR, CIF y FOB

Si alguno conocía la anterior lista de 2000 habrán notado la desaparición de algunos códigos, poco utilizados salvo quizás el DDU, que eran:

DES (Delivered Ex Ship)

DAF (Delivered At Frontier)

DEQ (Delivered Ex Quay)

DDU (DeliveredDutyUnpaid)

1.3 Estado del Arte

En el contenido de los Tratados de Libre Comercio TLC entre Colombia y otros países es fundamental el tema de la infraestructura, pues mediante esta se conectan los centros de producción y consumo con los puertos y pasos de frontera para llevar los productos a los mercados externos.

Tan primordial como asegurar estos accesos a los mercados resulta contar con los desarrollos en logística suficientes para aprovechar la mayor apertura, de manera que se logre mejorar la competitividad al reducir los costos de las transacciones y los tiempos de movilización de las mercancías. Un análisis de las vías, puertos, ferrocarriles, aeropuertos y ríos, demuestra que el país necesita avanzar mucho más en este tema si quiere ser competitivo a la hora de exportar, a continuación se presentaran algunos análisis de administradores y personas directamente involucradas con los tratados que actualmente tiene Colombia, verificando de esta forma si Colombia está en la capacidad o no de enfrentarse a este nuevo reto.

Javier Díaz, presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Exportadores Analdex 2008, afirma *"que gran parte de la producción colombiana tiene lugar en ciudades apartadas de las costas. Como referentes, el país cuenta con una distancia promedio para acceder a los puertos que es 3.2 veces la de Chile, 3.6 veces la de Brasil, y 8 veces la de Argentina. A lo anterior se suma la deficiente situación en cuanto a la infraestructura, donde por ejemplo, según el Foro Económico Mundial, en una muestra de 125 países, Colombia ocupa la posición 108 en cuanto a desarrollo ferroviario, la 82 con respecto a la calidad de los puertos e infraestructura en general, y la 53 en lo relacionado con el transporte aéreo, en donde existen limitaciones en cuanto a los espacios de las instalaciones para el manejo de la carga en algunos aeropuertos"*.

De esta manera, las deficiencias logísticas y de transporte causan sobrecostos en las mercancías. En Colombia estos costos aumentan en 19 por ciento el valor de los bienes, mientras los porcentajes para Brasil, Chile y México son de 6, 7 y 12 por ciento respectivamente, lo que evidencia que para Colombia este factor representa un obstáculo muchas veces más significativo que las barreras arancelarias enfrentadas por las exportaciones.

De otra parte, el país ha venido desarrollando una agenda de negociaciones comerciales, con la cual espera un mayor crecimiento de exportaciones e importaciones, las cuales han crecido a tasas tan elevadas que ejercen una mayor presión sobre las necesidades de infraestructura física y la cadena de servicios logísticos. Actualmente se realizó la VI cumbre de las Américas en Cartagena, Colombia donde los empresarios extranjeros se mostraron muy interesados en la infraestructura, el desarrollo vial, los proyectos portuarios y en el proceso de recuperación del sistema férreo del país.

"Son los tres tópicos más importantes, pero también están interesados en concesionar aeropuertos y en las obras que se van a adelantar en el ámbito fluvial, especialmente en lo que respecta al río Magdalena", Miguel Peñaloza Barrientos ministro de Transporte 2012. Manifestando que según las firmas internacionales, sus propósitos estarían materializados bajo el modelo de Alianzas Público Privadas, para el desarrollo de infraestructura en el territorio colombiano.

Es importante generar los mecanismos que permitan acrecentar la inversión privada en los proyectos de infraestructura, como las opciones de asociaciones público-privadas efectuadas con éxito en otros países. En cuanto a logística, cree que no se han desarrollado los puertos secos necesarios, es preciso adecuar y modernizar los

centros de transferencia de carga y el desarrollo de las empresas de transporte multimodal se encuentra constreñido por el marco jurídico.

Son necesarios corredores como el de Bogotá-Buenaventura o Bogotá-Santa Marta, aunque la legislación existente, por precaria, fomenta la fragmentación y la intermediación; la tabla de fletes vigente no estimula la competencia ni la eficiencia, y los costos y tiempos en cuanto al transporte interno de mercancías son altos frente a los estándares internacionales. Para él sería importante modificar la regulación y normatividad del transporte carretero, eliminando por ejemplo la tabla de fletes para mejorar la calidad y competitividad del servicio.

Para la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), en el tema de vías, hay varios asuntos por discutir. Por ejemplo, hay corredores que conectan los puertos como Buenaventura o Cartagena, con Bogotá, ciudades intermedias o municipios, a cientos de kilómetros de distancia. Carolina Hoyos, directora de estudios económicos de la CCI, asegura que son muchos los casos en los que estas carreteras entran a los municipios, aumentando los costos para los transportadores y generando inseguridad vial dentro de los cascos urbanos.

Además, según Jorge Alberto Marín, director técnico de la CCI año 2008 *“las dobles calzadas, como la que conduce de Bogotá a Buenaventura, no están construidas en su totalidad, lo que hace que los costos de operación de los vehículos de carga no se minimicen. Se destaca que aún hay mucho por hacer en la llamada Ruta del Sol, que conduce las mercancías a los puertos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.”*

De otro lado, se está trabajando en un proyecto de doble calzada entre Bogotá y Puerto Salgar, que estará en estructuración por parte de la Internacional Finance Corporation (IFC), organismo del Banco Mundial, hasta mediados de 2008, para

luego iniciar el proceso licitatorio y comenzar su construcción a finales de este año.

Si bien en el corredor del Pacífico el Gobierno está despejando el panorama, cuando se habla de TLC hay que tener presente el tiempo que toman las obras, así como de las variantes o accesos a las ciudades a lo largo de las rutas. En la actualidad existen concesiones viales que conectan con esos municipios, pero cuando se entra a la malla vial urbana existen cuellos de botella que dificultan el acceso y en muchos casos no hay infraestructura logística para realizar la desconsolidación de la carga.

Para conectarse con los países vecinos, la CCI señala que por el Valle del Cauca pasa un corredor vial que conecta con Ecuador, que ya está saturado. Por eso opina que se hace necesario complementar el paso de frontera por Rumichaca con otra ruta por San Miguel-Putumayo. Lo más lógico, según los expertos de la entidad, sería que la ruta en lugar de pasar por Popayán, Cali o Pasto, fuera por Villavicencio. Hay un megaproyecto, menciona Marín, que es la carretera Marginal de la Selva, que hace contacto con la frontera ecuatoriana, pasando por San Miguel, Putumayo, Uribe y Villavicencio hasta llegar a Arauca en la frontera con Venezuela.

Así mismo, regiones tan importantes como el Eje Cafetero y Antioquia requieren de carreteras hacia los puertos de la Costa Atlántica. En Turbo se adelanta otro proyecto para sacar los productos por un puerto en Urabá, y se estudia tener un puerto en Tribugá, Chocó.

Otro proyecto es autopistas de la prosperidad el cual promete mejorar el transporte de carga y viajar sin barreras por Colombia de norte a sur y oriente a occidente. Las Autopistas de la Prosperidad constan de cuatro corredores de la red vial primaria nacional y, según ISA, permitirán la conectividad norte-sur y oriente-occidente de todo el país. La obra tiene cuatro tramos. 1: conexión Medellín-El Tigre (Urabá) y rehabilitación de Bolombolo-Santafé de Antioquia. 2: Porcesito-Cisneros-San José del Nus-Río Monos- Zaragoza-Caucasia. 3: San José del Nus-Puerto Berrío. Y 4: La

Manuela-Tres Puertas-Irra-La Felisa-La Pintada- Bolombolo- Camilo C, y el tramo La Virginia-Asia-Variante La Tesalia- Km 41 (Irra). Con estas Autopistas se dará continuidad a la malla vial del país, porque se hará la conexión entre la Troncal de Occidente, la Troncal del Magdalena (o Ruta del Sol), la Transversal de Las Américas y las Autopistas del Café. El tramo 4 integra los departamentos de Caldas, Risaralda y Antioquia. Se inicia en La Virginia, cerca a Cerritos sobre la Troncal Occidental-Ruta 25, y facilita la conexión de los departamentos del Sur del país con los del centro, permitiendo el acceso a Pereira, Manizales y Armenia a través de la conexión vial con Autopistas del Café por la vía Irra-Tres Puertas-La Manuela. Además, facilita la entrada a Medellín por la vía Camilo C-Primavera-Ancón Sur. Una vez en Armenia se puede acceder a la capital del país, tomando la vía que va por el Alto de la Línea.

El tramo 4 también facilita la conexión del sur del país con la costa atlántica, ya que desde Bolombolo o Medellín, tomando el tramo 1, se puede llegar a Urabá y acceder por medio de la Transversal de Las Américas al sur del departamento de Córdoba. Si se toma el tramo 2 en Medellín, se puede acceder a la parte sur de los departamentos de Córdoba, Sucre y Bolívar. Los tramos 2 y 3 combinados, permiten la conexión directa, sin pasar por Medellín, del sur de los departamentos de Córdoba y Sucre con Bogotá, los santanderes y Venezuela.

El uso combinado de los tramos 4, 2 y 3 permite conectar, por medio del enlace previsto entre Puerto Berrío y la Ruta del Sol, a los departamentos del sur del país con los santanderes, Cesar y Venezuela.

Adicionalmente, la existencia de buenas vías hasta las localidades de Bolombolo, en Antioquia y La Virginia en Risaralda, facilita el desarrollo y mejoramiento futuro de vías de acceso al departamento del Chocó.

Llegando a puertos

En materia portuaria, en este primer semestre el Gobierno debe haber firmado unas adiciones o renegociaciones con tres sociedades portuarias, pues el tiempo a los concesionarios actuales como Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla, se les está acabando. Ya hay unos memorandos de entendimiento y se espera que durante estos primeros meses se hayan firmado.

Esto es importante ya que *"los puertos necesitan expandir su capacidad tanto física como de gestión y eficiencia, y no pueden hacerlo mientras no tengan unos nuevos plazos para así invertir nuevos recursos"*, afirma Jorge Alberto Marín director técnico de la CCI año 2008, de manera que la inversión pueda ser recuperada. Cartagena ya está renegociada hace cinco años, teniendo un puerto muy eficiente, particularmente en el manejo de contenedores.

Se destaca que las dificultades en los procesos portuarios derivan de carencias en cuanto a espacios, equipos, conexiones y accesibilidad náutica y terrestre, entre otros factores, que ocasionan demoras y mayores costos.

En Buenaventura se van a dar importantes proyectos portuarios, como el de un complejo industrial, lo que ayudará a aumentar la capacidad de esta zona para comercio exterior.

Proyectos de puertos en Tribugá y Málaga, en la Costa Pacífica, o el de Turbo en Antioquia, que hasta ahora solo son ideas pero que serían importantes para ser más competitivos en comercio exterior. La pregunta es si hay el suficiente comercio para construir nuevos puertos. En Turbo Antioquia, esto parecería tener sentido, aprovechando el movimiento de banano.

En cuanto al transporte de carga fluvial, es importante destacar el traslado de

mercancías por los ríos Magdalena y Meta, siendo el primero la principal arteria. Actualmente no son muy significativas las cifras de transporte de carga por esta vía, aunque empresas tan importantes como Sofasa han intentado el método. Se calcula que si el río fuese navegable todo el año, las empresas ahorrarían hasta el 30 por ciento de sus costos de transporte. En la actualidad, por el Magdalena se movilizan dos millones de toneladas y se espera que sean 10 en dos años.;

En cuanto al río Meta, que es un canal para transporte de carga significativo que conecta con Venezuela, se necesita una inversión importante en muelles y no es navegable todo el año en todo su trazado, pero es una opción importante para conectarse con el vecino país, previas adecuaciones e inversiones para el manejo de carga. (Canal de transporte. Disponible en: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=594223>. Mayo 15 de 2012)

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En 2011 se firmó un tratado de libre comercio entre Estados Unidos y Colombia, para el cual se espera que el comercio colombiano tenga un crecimiento significativo, se piensa que la exportaciones crecerán un 6.44% y la importaciones un 11.92% pero a la misma vez se evidencia las dificultades de Colombia a la hora de ser competitivo internacionalmente teniendo que mejorar su infraestructura y su capacidad tanto en medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo. Nuestro país tiene que prepararse de manera urgente para afrontar los retos de la globalización, y en especial aquellos que le impondrá el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos (TLC). La infraestructura portuaria es deficiente y sus costos son muy elevados, debido principalmente a la decadencia de las vías, las empresas no cuentan con la capacidad y estándares necesarios para ofrecer un producto de

excelente calidad y se dificultan más a la hora de hacer una exportación por los altos costos de estas.

Por ende Colombia necesita puertos marítimos y aeropuertos competitivos en calidad de servicios y en tarifas, así como vías de transporte terrestre desde los centros productivos hacia los puertos marítimos existentes. Sobre todo, es fundamental aceptar como una realidad inaplazable que es necesario desplazar los principales centros de producción de bienes exportables hacia las regiones costeras vecinas a los puertos marítimos, donde también se deben localizar las nuevas industrias que se proyecten hacia los mercados internacionales, o que dependan en alto grado de materias primas importadas.

2.1 Preguntas que problematizan el objeto de estudio

¿Cómo se está preparando Colombia en materia de comercio e infraestructura para el TLC con Estados Unidos?

¿Está el gobierno colombiano invirtiendo en infraestructura portuaria, vial y aérea para afrontar los nuevos retos con la entrada en vigencia del TLC?

¿En comparación de fletes, tiempo, capacidad y agilidad cual medio de transporte entre el terrestre, aéreo y marítimo se encuentra más preparado para afrontar la llegada del TLC?

3. JUSTIFICACIÓN

Colombia no cuenta con un buen sistema logístico, además se ha evidenciado el atraso en infraestructura vial, portuaria y aéreo del país y los efectos negativos que ocasiona este atraso al desarrollo económico por los enormes costos de transporte que se le cargan a los productos y lo ineficiente que es la cadena logística a la hora de transportar las materias primas y los productos. A su mismo muchas empresas exportadoras e importadoras no conocen a fondo las normas o pasos para hacer una buena negociación, y siendo de suma importancia, más ahora con la llegada del TLC con Estados Unidos y se esperan más tratados en un futuro.

Colombia debe aprovechar su buena posición geográfica, para fortalecer la infraestructura vial, aérea y portuaria, lo cual generaría un impacto económico al convertir en forma más eficiente el transporte interno y beneficiando al externo donde se reducen los costos de los transportes viéndose reflejado en utilidad y competitividad para los productos colombianos.

3.1 Justificación Teórica

La infraestructura es, quizás, la variable que explica en mayor grado el rezago de Colombia en competitividad. En efecto, diferentes indicadores muestran que la infraestructura en Colombia se encuentra incluso por debajo del promedio de los países latinoamericanos, los cuales, a su vez, están rezagados con respecto a los países emergentes que han logrado insertarse exitosamente en la economía global. El diferencial de inversión en infraestructura puede explicar aproximadamente una quinta parte del diferencial de crecimiento económico entre América Latina y los países del sureste asiático por ende se vio la necesidad de acompañar a los empresarios en este proceso de transformación, para así ser competitivos, se espera

que este trabajo los ayude a la hora de elegir su transporte internacional y de hacer concientizar a los agentes logísticos para mejorar su infraestructura y tarifas.

3.2 Justificación Social

Dentro de la economía global que se presenta en todo el mundo, el desarrollo de la infraestructura de cada país está estrechamente vinculado al desarrollo económico, social y ambiental de cada uno. Los sistemas de infraestructura son determinantes en los flujos comerciales y tienen repercusiones directas sobre la productividad y crecimiento de las economías. Aquí radica la importancia de realizar los esfuerzos solicitados por contar con infraestructuras acordes a los requerimientos de los procesos de internacionalización.

3.3 Justificación Personal

Este tema abarca muchos conceptos de importancia para los empresarios, y es importante ya que es posible ayudar de cierta forma a las empresas para realizar mejores procesos de toma de decisiones y además nos aporta grandes conocimientos para nuestra carrera profesional y tener una base para en un futuro poder crear una empresa de asesorías logísticas.

4. OBJETIVOS

4.1 Objetivo general

Establecer la capacidad y el desarrollo que tiene Colombia en infraestructura terrestre, aérea y marítima para afrontar la entrada en vigencia del TLC con Estados Unidos.

4.2 Objetivos específicos

- Identificar como se encuentra la capacidad de Colombia en infraestructura terrestre, aérea y marítima para ser competitiva frente al TLC.
- Definir cuál es el medio de transporte más desarrollado, para exportar e importar productos a los EEUU.
- Analizar si la política de infraestructura en Colombia se está vislumbrando acorde con las necesidades de los empresarios para exportar e importar sus productos de cara al TLC.

5. MARCO METODOLÓGICO

La metodología a desarrollar en esta investigación tiene diferentes clasificaciones

Primero se dará a conocer como está la infraestructura para los puertos, aeropuertos y carreteras colombianas. Analizando el desarrollo de cada una y definiendo cual está en mayores condiciones para prestar un mejor servicio.

Segundo según lo definido en el punto anterior se realizan análisis de cómo esta Colombia preparada en infraestructura para el TLC con Estados unidos y para los nuevos tratados internacionales.

Tercero Los empresarios deciden elegir un medio de transporté para sus mercancías dependiendo de muchos factores tales como: tipo de carga, tiempos de entrega, cantidad de la mercancía, seguridad, valor de la mercancía y costos en los fletes; en este punto nos basaremos en la búsqueda de comprobar cuál es el mejor medio de transporte para los empresarios según los factores que afectan a su mercancía.

Cuarto los agentes aduaneros y los empresarios están directamente involucrados con el nuevo tratado con Estados unidos, por ende se realizaran encuestas para conocer su posición acerca de si Colombia está preparada para enfrentar de cara al TLC en infraestructura aérea, vial y marítima. Esto nos arroja muestras para definir en porcentajes de sectores involucrados cuál es su opinión frente al tratado.

5.1 Método

Recolección de información Primaria Colombia cuenta con muchas empresas de carga logística que llevan y traen mercancía, estas empresas son reconocidas tanto en Colombia como en el extranjero, lo cual nos reflejan una porción importante de empresarios que están directamente relacionados con el TLC. Estas empresas son fáciles de encontrar en internet y en los directorios por ende, se realizaran las encuestas de forma telefónica y por correo electrónico.

5.2 Metodología

Las encuestas son el mejor estudio observacional en donde el investigador busca recaudar datos por medio de cuestionarios prediseñados. Por ende el método de este trabajo buscara conocer cuál es la posición que tienen los agentes aduaneros frente a la infraestructura aérea, portuaria y vial que tiene Colombia en la actualidad para enfrentar el TLC con estados unidos

Recolección de información Secundaria: internet, revistas, entrevistas, artículos, noticias y referidos. Se realizará una investigación primero en internet buscando artículos o comentarios referentes al tema, para conocer todos los textos que se relacionen y nos puedan ayudar. Después, se llamara para ir construyendo una base de datos de los agentes logísticos y los servicios que ofrecen y su caracterización, para realizar la respectiva clasificación. Por último, se buscaran noticias tanto pasadas, presente y futuras que nos brinden un panorama más claro y una idea más concreta. Después de todo lo anterior, se recopilara la información obtenida que nos aportarán valiosa información para el proyecto, y comprobar así, como se prepara Colombia para el tlc y cuál es el mejor medio de transporte.

5.2.1 Trabajo de Campo

Con el instrumento elaborado (encuesta), se procede a aplicarlas a los agentes aduaneros colombianos. Se realizará un muestreo aleatorio a los agentes aduaneros colombianos para recoger la Información, con una muestra representativa de toda la población, a saber, 15 agentes aduaneros.

5.3 Alcances

Este trabajo realiza el análisis de la infraestructura portuaria, vial y aérea de Colombia frente al tratado (TLC) firmado con Estados Unidos en el 2012.

Este trabajo se realiza para identificar si Colombia está preparada para enfrentar en infraestructura a Estados Unidos y de esta manera obtener negociaciones óptimas para los empresarios y para la economía colombiana. Este estudio se fundamenta en información recolectada sobre la infraestructura que actualmente tiene Colombia y la que tiene Estados Unidos, medir sus capacidades, tiempos de entrega, costos en fletes entre los dos países, para verificar si Colombia está preparada para afrontar este tratado.

6. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

6.1 Infraestructura Marítima

Los puertos marítimos tienen un papel fundamental en el desarrollo de las operaciones comerciales de Colombia. Actualmente, más del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por esta vía.

Colombia cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, principales puertos del Caribe colombiano, conforman una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con otros de la región.

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

No obstante, y pese a que la calidad de los servicios portuarios ha mejorado notablemente en los últimos 15 años, el sector requiere mejorar en ciertas áreas, si quiere ser competitivo en el entorno mundial.

6.1.1 Sociedad portuaria de Cartagena

Ubicación: situada en la parte noroccidental de Colombia, en la costa Caribe. Está muy cerca de las grandes rutas transoceánicas que cruzan el canal de Panamá. Características: es amplio y profundo, posee variación mínima de

mareas y corrientes y una estación de lluvias cortas sin vientos huracanados, por lo cual ofrece a las motonaves seguridad y aguas tranquilas para su atraque o fondeo. El canal principal, con un calado mínimo de 41 pies

6.1.2 Sociedad portuaria de Buenaventura

Ubicación: situada en el suroccidente de Colombia, sobre el Océano Pacífico y próxima al canal de Panamá. Características: se accede a través de un canal que tiene una longitud de 30 kilómetros y una profundidad de 10 metros en bajamar y 14 metros en plenamar. Las mareas de Buenaventura cambian cada 6 horas aproximadamente. Los rangos promedio van de 2 metros en marea de quiebra (pequeñas) hasta 5 metros en marea de puja (altas). Emplea outsourcing para la seguridad física y cuenta con un sistema que permite hacer las operaciones en tiempo real y conectar a los operadores directamente con el puerto. Están integradas las sociedades de intermediación aduanera (SIA), las empresas de transporte y próximamente, se incluirán las compañías navieras. Carga movilizada: 301.399 TEUs, en el 2006.

6.1.3 Sociedad portuaria de Santa Marta

Ubicación: situada en el norte de Colombia, en la costa Caribe. Está enmarcada al norte por los cerros de San Martín y al occidente por el cerro Ancón y la ensenada de Tanganilla. Características: es el único puerto colombiano de la Costa Atlántica con servicio de ferrocarril, que ofrece la posibilidad de efectuar cargues y descargues directos en los muelles. Su sistema de gestión de la calidad en la administración, operación, seguridad y comercialización de los servicios portuarios y logísticos fue certificado con base en la norma internacional ISO 9001-2000, por parte del organismo certificador SGS Colombia S.A. El Banco Mundial (BM) lo exaltó

por el manejo de la seguridad, pues sus márgenes de siniestralidad son mínimos. La rotación de personal es baja, existe una cultura de servicio al cliente y cuenta con un sistema de trazabilidad en línea para atender a las necesidades de su público, que lo ha calificado con un 98% de satisfacción. Carga movilizada: 8.724.876 toneladas, en el 2006.

6.1.4 sociedad portuaria de Barranquilla

Ubicación: localizada en el vértice nororiental del departamento del Atlántico. Sobre la orilla occidental del río Magdalena. Características: dispone de un muelle de 1.058 metros y otro de 550. El primero cuenta con un calado de 30 pies en agua dulce y el segundo, con uno de 12 pies, para operaciones fluviales. Además, está en proceso de modernización y aplicación de la norma ISO 9001-2000. Cuenta además con áreas cercanas al muelle, para el manejo de carga extra dimensional y de proyectos especiales.

Tiene espacios adyacentes a las bodegas y muelles que permiten el almacenamiento de más de 50.000 toneladas de carga como el alambrón, rollos de acero y todo tipo de estructuras metálicas. Ofrece cinco bodegas especializadas para el manejo de carga general, con un área total de 22.466 m², estantería para almacenamiento de cargas de especial cuidado y manejo logístico de inventarios. Carga movilizada: 98.683 TEUs, en el 2006.

6.1.5 los puertos frente al TLC

El de Buenaventura representa más del 50% del comercio exterior del país, mientras que los de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta tienen un poco menos del otro 50%.

A pesar de que el movimiento de carga por esos puertos es aparentemente generoso, la realidad muestra que la situación es compleja. En Buenaventura existen dos problemas graves. Uno es la poca profundidad en el canal de acceso, lo que no permite el acceso de buques de gran calado. Y el segundo es la vía al mar, que en el tramo entre Zaragoza y Cisneros presenta derrumbes que pueden frenar el desempeño de la actividad comercial. Falta más inversión

6.1.6 Infraestructura Terrestre

De acuerdo a cifras del Ministerio de Transporte, actualmente el país cuenta con cerca de 162.000 km de vías que conforman el total de la red vial nacional. La red primaria está conformada por algo más de 16.000 km (aquella que está a cargo de la nación), 71.000 kms correspondientes a la red secundaria (aquella que se encuentra a cargo de los departamentos), y cerca de 60.000 kms correspondientes a la red terciaria. Dada la carencia de recursos por parte de los entes municipales, la nación, a través del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), se hizo cargo de cerca de 26.000 km de la red terciaria, mientras que los restantes 35.000 siguen a cargo de los municipios.

En cuanto a la calidad de las vías, de acuerdo a cifras del Ministerio de Transporte en el 2004, del total de la red nacional pavimentada, el 59% se encontraba en buen estado, el 36% en regular estado y el 5% en mal estado. Por otro lado, Colombia es uno de los países con menor número de kilómetros de carreteras por cada mil habitantes, cerca de 3.5, por debajo de países como Brasil (10), Costa Rica (9), Argentina (5.5), Chile (5.2) y Venezuela (4.1), entre otros (Cárdenas et al. (2005)). Si se hace el cálculo teniendo en cuenta únicamente las vías pavimentadas, Colombia no alcanza ni siquiera 1 kilómetro por cada mil habitantes (0.4). Esto deja ver claramente la necesidad de adoptar medidas que mejoren la cantidad y calidad de la actual red vial del país.

6.1.6.1 La situación de la infraestructura de transporte

Las mayores deficiencias y limitaciones que afectan la competitividad de nuestro país en los mercados internacionales globalizados se encuentran en la infraestructura de transporte vial. Colombia sólo dispone de 312 kilómetros de vías pavimentadas por millón de habitantes, índice éste en el cual apenas supera a países como Haití y El Salvador.

Para efectos de competitividad basta con considerar la red primaria nacional y departamental, la cual en el primero de los casos en un 71% se puede calificar como en buen estado y la segunda sólo en un 46%. En calidad de la infraestructura vial en Latinoamérica estamos por debajo de Paraguay, Venezuela, Chile y México. Las mayores necesidades de inversión que requiere nuestro país se concentran en la infraestructura de transporte, en especial en carreteras, por donde se moviliza el 80% de la carga, tanto entre los mercados internos como hacia y desde los puertos de exportación.

6.1.6.2 Vías para la competitividad

Aquí se presentan las bases de un plan mínimo de desarrollo de la infraestructura vial, para atender en el corto y mediano plazos las urgencias del país si aspiramos a llegar a ser competitivos mundo globalizado y del TLC.

Para iniciar, se establece que existen tres ejes “estructurantes” o arterias para el transporte terrestre de carga desde el interior del país hacia los puertos de exportación existentes, dos de ellos de dirección sur-norte y un tercero de dirección oriente-occidente, a saber:

Eje sur-norte en su mayor parte a lo largo del valle del río Magdalena, que conecta a Mocoa en El Putumayo con las llanuras del mar Caribe y los puertos de Barranquilla y Santa Marta

Eje sur-norte en su mayor parte a lo largo del valle del río Cauca, que conecta el puente de Rumichaca en la frontera con el Ecuador con el mar Caribe y el puerto de Cartagena 2

Eje oriente-occidente Puerto Carreño-Bogotá-Buenaventura, que conecta los llanos colombo-venezolanos con nuestro principal puerto en el Océano Pacífico A lo largo de los dos ejes sur-norte existen sendas carreteras troncales, aunque una de ellas incompleta (la del eje del valle del río Cauca), que deberán ser mejoradas y complementadas. Se requiere en especial la construcción de los tramos faltante Santafé de Antioquia-Puerto Valdivia y La Virginia-Arayca-Irra en la carretera marginal del Cauca. En la transversal Puerto Carreño-Buenaventura falta por construir del tramo Puerto López-Puerto Carreño y la ampliación del tramo Buga-Madroñal-Buenaventura.

La red férrea a largo del río Magdalena entre Puerto Salgar (La Dorada) y Santa Marta se encuentra casi totalmente rehabilitada, lo mismo que el tramo Buenaventura-Cali-La Felisa en el eje del valle del río Cauca. De este sistema, por la inexistencia de carga apropiada para su operación, sólo funciona el tren carbonero entre La Loma y Santa Marta.

A estos los tres ejes atrás referidos se deberán conectar por carretera los principales centros productivos de bienes y materias primas exportables. De estas conexiones se consideran fundamentales las siguientes:

- Carretera Tobiagrande-Puerto Salgar (por construir)

- Carretera Barbosa-Landázuli-Puerto Araujo en Santander (en parte por construir)
- Carretera Bucaramanga-Barrancabermeja (por mejorar)
- Carretera Medellín-Puerto Triunfo (por complementar en doble calzada en el tramo Santuario-Puerto Triunfo). En un futuro se contempla la ampliación de la carretera existente Medellín-Puerto Berrío
- Carretera Primavera-Amagá-Bolombolo en Antioquia (por complementar en doble calzada).

Para la movilización de carga desde el interior del país hacia los puertos marítimos se deberán construir instalaciones de transferencia para operar sistemas multimodales. Las localidades para la instalación de centrales de transferencia son las siguientes:

- Puerto Salgar (transferencia carretera-ferrocarril y carretera-río)
- Puerto Triunfo (transferencia carretera-ferrocarril y carretera-río). Cuando exista una carretera de buenas especificaciones desde Medellín, la transferencia podría operar en Puerto Berrío
- Barrancabermeja (transferencia carretera-ferrocarril y carretera-río)
- Bolombolo (transferencia carretera-ferrocarril)

La integración del sistema carretero y férreo de las zonas carboníferas de Cundinamarca, Boyacá y Santander con el ferrocarril del Atlántico sería decisiva para la economía nacional, no sólo porque posibilitaría la exportación de los carbones del interior del país, sino porque aseguraría la operación rentable del ferrocarril en el tramo rehabilitado Puerto La Dorada-Santa Marta; además permitiría el desarrollo de centros de transferencia de carga transportada en contenedores por carretera desde y hacia Bogotá, Medellín y Bucaramanga.

Para la viabilidad del Tren del Pacífico se requiere extender la red férrea entre La Felisa y Bolombolo y disponer del carbón exportable por Buenaventura, proveniente de la zona de la cuenca del Sinifaná, cercana a Bolombolo, así como la integración al modo carretero con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Buenaventura por lo menos hasta el año 2020 seguirá siendo el principal puerto colombiano en Pacífico. A mediano plazo, se podrá contar con el futuro puerto de aguas profundas de Bahía Málaga (al norte y muy cerca de Buenaventura).

En el corto y mediano plazos, para el comercio internacional con los países de la cuenca del Pacífico, los departamentos de Antioquia y del Eje Cafetero dependerán del puerto de Buenaventura. Para Medellín y su área metropolitana es crucial la conexión con eje del río Cauca en Bolombolo, mediante una vía de buenas especificaciones, que sustituya la vieja carretera por el Alto de Minas.

6.1.6.3 Transporte aéreo

El transporte aéreo es uno de los servicios más importantes de la economía colombiana. En primer lugar, debido a la topografía del país que dificulta la operación de otro tipo de transporte, facilita la integración y la conectividad.

Es esencial para conectar y llegar a algunas de las regiones más apartadas. En segundo lugar, permite la conexión con la economía mundial, hecho que resulta imperativo dada la dinámica de la globalización en el mundo.

En este sentido, el Estado considera el transporte aéreo un servicio público esencial lo cual pone de manifiesto su papel como un factor vital para el desarrollo económico nacional.

En los años recientes su crecimiento en Colombia se ha acelerado. En el período entre la apertura económica de 1990 y el año anterior a la crisis económica de 1999, el PIB del transporte aéreo creció a una tasa anual promedio de 2,7% en términos reales, y se desaceleró a 1,3% en el período de la crisis (1999-2002). Sin embargo, entre 2003 y 2009 el crecimiento fue de 4,1%. Esta evolución es similar a la de la economía nacional (medida a través del PIB), lo cual sugiere que, en parte, la demanda por transporte aéreo aumenta con el crecimiento de la economía.

6.1.7 El transporte aéreo esencial para el comercio exterior.

Pese a los altos costos de los fletes aéreos y a la limitada capacidad de carga de los aviones la aviación comercial a ganado una posición importante en el comercio internacional. Para productos perecederos o de un altísimo valor comercial como las joyas, el avión es el medio más apropiado para este segmento particular de bienes gracias a dos ventajas primero la velocidad que implica menor tiempo de transporte y en última menores costos asociados y sobre todo porque el tiempo es un factor esencial en el acelerado mundo de hoy.

Segundo una mayor seguridad relativa gracias a varios factores como trayectos más directos como a los puntos de consumo final, menor tiempo de viaje, menos transferencias y menos manipulación de la mercancía con lo cual se consigue menor nivel de riesgo de pérdida del producto.

Colombia ha conseguido una gran posición en la movilización de carga por vía aérea por el crecimiento de la producción de flores o un gran número de vuelos cargueros diarios concentrados en el aeropuerto de Bogotá (el dorado), el José María Córdoba de Medellín y Bonilla Aragón de la ciudad de Cali. En Colombia los vuelos de carga han mostrado tasa de crecimiento muy positivas se espera movilizar

para final de este año casi 500 mil toneladas un 70% de las cuales sería carga de exportación.

En el aeropuerto de Miami principal centro de la actividad aérea de Latinoamérica Colombia ha ocupado el primer lugar como generador de carga aérea hacia ese aeropuerto. El transporte aéreo en Colombia tiene un gran futuro sin embargo dos factores pueden limitar su desarrollo primero las restricciones de la infraestructura sobre todo el aeropuerto el dorado donde hace varios años se ha vuelto muy difícil y costoso conseguir bodegas e instalaciones, segundo en los últimos cinco años se ha presentado un desequilibrio entre la disminución de carga de importación y la de exportación que se ha mantenido estable significa que los aviones llegan a Colombia semivacios a recoger la carga de exportación con lo cual los costos de operación aérea deben ser soportados en mayor proporción por las flores colombianas encareciéndose por tanto los fletes este es un tema que necesita un mayor examen para buscar políticas y acciones que estimulen la importación por vía aérea.

Tabla 3. Factores positivos y negativos de los modos de transporte

AEREO	TERRESTRE	MARITIMO	FLUVIAL
Es el más seguro de todos los medios de transporte	Existe una gran variedad de vehículos, cada uno de ellos diseñados para trasladar un tipo de carga diferente	Es el modo de transporte más utilizado para el comercio internacional	Pólizas de seguros más costosas
Cuenta con un alto nivel de tecnología	Es una fuente eficiente en el momento de entregar la mercancía	Soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como gráneles secos o líquidos	Mercaderías de alta relación peso/volumen
El costo del flete es demasiado alto	El flete se cobra por tarifas	Mantiene tarifas estables	Tarifas más bajas
Permite llevar una cantidad limitada de productos puesto que se debe tener un peso y volumen tolerante	Es limitada la cantidad de producto que se desee llevar (teniendo en cuenta peso y volumen)	Existe una clase de buques, para cada naturaleza de los productos que se vayan a trasladar	Diversidad y especialización en tipos de buques y/o barcazas

Estudio de la infraestructura terrestre, aérea y marítima colombiana- frente al TLC

AEREO	TERRESTRE	MARITIMO	FLUVIAL
la mercancía es trasladada en menor tiempo entre todos los medios de transporte	El tiempo de entrega varía según el destino.	la mercancía es llevada a su destino en un tiempo largo(es mas demorado)	Baja velocidad
Resulta imprescindible para envío urgentes de mercancías perecederas o de alto valor monetario	Es más insegura la parte de cargue y descargue de la mercancía	En el momento de cargue y descargue no hay buena seguridad, se suelen realizar mediante los términos incomters	embalajes más costos, costos portuarios

7. PLAN DE GOBIERNO DE JUAN MANUEL SANTOS FRENTE A LA INFRAESTRUCTURAVÍAS, PUERTOS, TRENES Y AEROPUERTOS PARA SALIR AL MUNDO

7.1 Lo inaplazable: la integración nacional

La mejor manera para luchar contra la carestía de la canasta familiar y bajar los costos de las empresas es reducir los costos de transporte. Hay claridad sobre cómo lograrlo: 1) integrar el mercado interno colombiano; 2) conectar el interior de Colombia con el mundo, para descubrir nuevas ventajas y afianzar las existentes en las regiones; 3) dar el salto de la integración logística, carretero, aéreo, -fluvial y férreo; y 4) solucionar los “*puntos calientes*” de aduanas y puertos.

7.2 Antes de licitar, pensar y diseñar

Se mejorara el modelo de concesión y la gestión estratégica de la infraestructura. Esto implica la planeación y priorización de los proyectos, la contratación y arquitectura institucional. Dotaremos al Ministerio de Transporte y a los entes rectores del sector de los mejores cuerpos técnicos en la planeación y priorización. Mejoraremos la asignación de riesgos de las concesiones, así como la interventoría y la solución de controversias. Toda obra nueva contemplará los costos de su mantenimiento.

7.3 Inteligencia privada para complementar iniciativas públicas

Tal como lo han hecho el Reino Unido, Brasil y Costa Rica, entre otros, promoveremos entes privados estructuradores de proyectos, que revisen ideas nuevas con los gobiernos locales y regionales; que contraten estudios a su propio riesgo, los entreguen sin costo a los gobiernos para abrir licitaciones públicas y

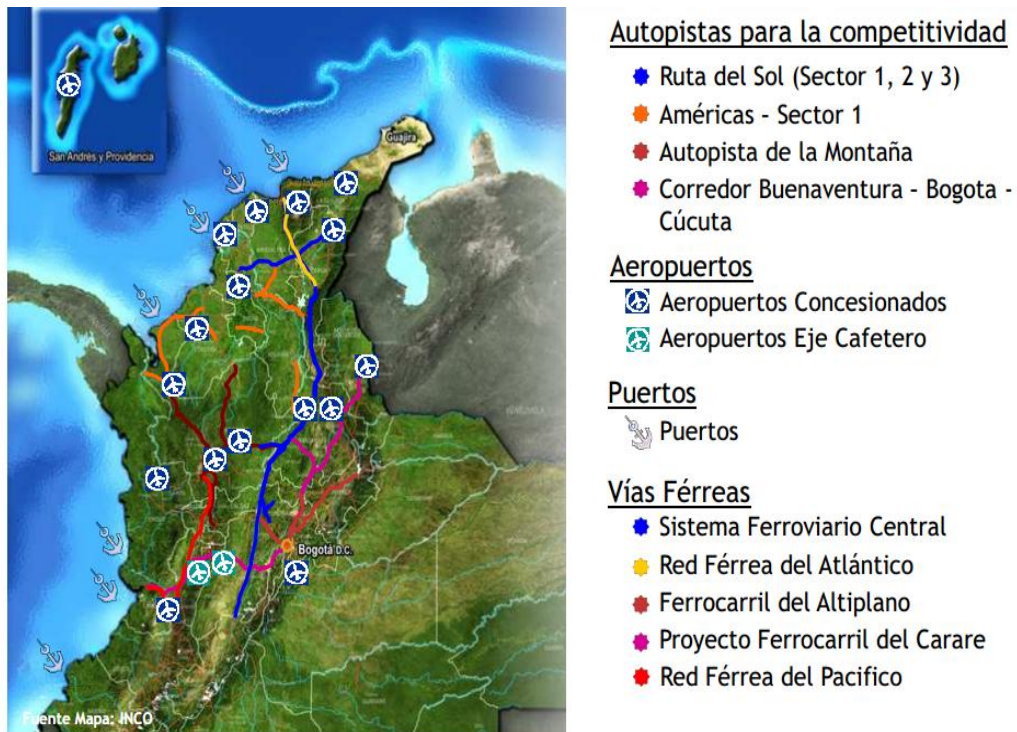
obtengan una comisión justa del valor de los proyectos. Así, la iniciativa privada complementará la inteligencia y trabajo técnico del sector público.

7.4 Un transporte bien regulado y vigilado

Se creara una Comisión de Regulación, técnicamente fuerte, que sirva de rectora de la normatividad del sector transporte. La comisión contará con un mandato legal suficiente del servicio de transporte para beneficio de los usuarios, permitiendo una sana competencia en el sector. Fortaleceremos la Superintendencia del Transporte.

7.5 Plan Maestro de Transporte 2010 – 2018 Portafolio de proyectos- infraestructura

Figura 3. Autopistas para la competitividad



Fuente: DNP (Departamento de planeación nacional)

Para que Colombia pueda mantener su ritmo de crecimiento y cerrar las brechas en infraestructuras que tiene, se ha calculado que necesita mantener un nivel de inversiones del 3 por ciento del PIB por lo menos por una década. El Gobierno colombiano planea destinar el 1,5 por ciento de su PIB a infraestructuras en 2012 y 2013, y subirlo al 3 por ciento en 2014, frente al 1 por ciento del año pasado. Según cifras oficiales, el Gobierno colombiano ha invertido este año (2012) 3.090 millones de dólares (2.330 millones de euros) en la mejora de las infraestructuras de transporte, como parte de un ambicioso plan para fortalecer la red

nacional de carreteras, trenes, puertos y aeropuertos. Entre ellos la mejora de carreteras, que requerirá una inversión de 20.000 millones de dólares (15.000 millones de euros).

7.6 Proyectos en las Carreteras

Figura 4. Necesidades viales por nivel de servicio



Fuente: DNP (Departamento de planeación nacional)

Para solventar las principales necesidades de Colombia en infraestructura vial, se espera terminar la construcción y rehabilitación de las dobles calzadas que llegan a las principales fronteras del país: Buenaventura-Bogotá-Cúcuta; Llanos Orientales-

Pacífico; Troncal Occidente; y la Troncal del Magdalena .Será un total de 5.200 kilómetros de vías y aproximadamente 10,05 billones de pesos por contratar en 2014.

Figura 5. Continuidad de corredores



Continuidad de Corredores

Se recomienda complementar con segundas calzadas el corredor de servicio entre Bogotá y Buenaventura.

Adicionalmente, se considera la construcción del segundo Túnel de la Línea.

	Tramo	Km.	Inversión Estimada (Mill \$)
○	Ibagué - Cajamarca*	29	145.000
○	Segundo Túnel de la Línea	8.8	583.000
○	Calarca - La Paila	60	400.000
○	Ituga - Mediacanoa	7.5	91.400
○	Citronela - Buenaventura	15	25.200
Total Complemento Corredores		120.3	1.244.600

*Algunos tramos donde se requieren las nuevas intervenciones, se encuentran a cargo de proyectos de concesión existentes.

Fuente: DNP (Departamento de planeación nacional)

Figura 6. Integración concesión vial autopista de la montaña



Fuente: DNP (Departamento de planeación nacional)

7.7 Proyectos para Aeropuerto

Figura 7. Integración concesión de los aeropuertos de centro occidente



Fuente: DNP (Departamento de planeación nacional)

Este proyecto es de vital importancia para la competitividad nacional, no sólo para Antioquia sino para toda Colombia donde se interconectara de norte a sur y oriente a occidente con las principales troncales, Esto de cara a la implementación de varios tratados de libre comercio entre Colombia y otros países.

Para los proyectos aeroportuarios, se espera para 2012 la concesión del aeropuerto de Barranquilla, para 2014 obras civiles en el aeropuerto de Cali, y en general, el mejoramiento de 23 aeropuertos y la estructuración del aeropuerto alternativo de Bogotá.

7.8 Proyectos marítimos

Figura 8. Futuros desarrollos portuarios



Futuros desarrollos portuarios

- Los futuros desarrollos portuarios en Colombia se harán realidad a través de iniciativas del sector privado.
- El rol del gobierno es promover la inversión privada en estos nuevos proyectos.

Puerto	Carga	Capacidad MM ton/Año
Puerto Bolívar	Carbón	18 adicionales
Puerto Brisa	Carga mineral y carga general	Fase 1: 3 Fase 2: 10.7
Puerto Nuevo	Carbón	30
River Port	Carbón	Por definir
Palermo	Multipropósito	Por definir
Puerto Bahía	Multipropósito	150.000 Teus y 0.9 MTA (general y graneles)
Turbo (Puerto Bahía Colombia de Urabá)	Multipropósito	2.2 MTA carga general
Aguadulce	Multipropósito	2.068.126 Teus y 2.7 MTA (general, granel seco y carbon)
Delta del Río Dagua		

Fuente: DNP (Departamento de planeación nacional)

Se espera un incremento en la operación del sistema portuario, aeroportuario y fluvial, con expansión y desarrollo de nuevos proyectos. Dentro de los cuales se destacan la profundización de canales de acceso de los puertos marítimos, entre estos la contratación y obra del canal de acceso de Buenaventura, la Bahía de Cartagena y Ciénaga.

8. DESARROLLO DE LAS ENCUESTAS A LOS EMPRESARIOS

En el desarrollo de las encuestas se observaron los siguientes aspectos, un número significativo concuerdan que Colombia no se encuentra lo suficientemente preparada para afrontar el TLC con Estados Unidos, y el tiempo dado para que dicho contrato entre en vigencia es muy corto, se puede decir que las mayorías de empresas que opina lo mismo son pequeñas o medianas empresas.

También se observa que un conjunto no se encuentra preparada y no creen estarlo para satisfacer el mercado norteamericano, ya sea por la capacidad de sus plantas (producción) o por el alto grado de demanda, por otro lado la infraestructura vial no ayuda; en lo que todas las empresas concuerdan es que las vías colombianas tienen un retraso de 40 años con referencia a otros países en este campo y los intentos por mejorar son deplorables y tampoco son suficientes para lo que se viene con el TLC, lo cual afecta principalmente los fletes terrestres que cada vez son más caros y afectan el valor final del producto.

Algunas empresas se están preparando con ayuda de la DIAN, que se encuentra brindando capacitaciones para empresarios y sus empleados, también están realizando negociaciones con empresa o innovando con sus productos para poder sobresalir en el mercado estadounidense.

Como se tiene perspectivas positivas también están las negativas, mientras unos dicen que Colombia nunca va a poder ser competitivo frente a Estados Unidos y son más las empresas colombianas que llegarán a la quiebra, en especial las del sector agrícola, arrocero y lechero, que las que se beneficiarán de las exportaciones, otras se muestran objetivas frente a este tratado y ven la posibilidad de una apertura económica y una oportunidad de generación de empleos.

Por último se concluye que Colombia y los empresarios colombianos deben hacer grandes cambios y lo más rápido posible porque el tratado no da espera y a cualquiera que coja desprevenido lo puede arruinar, tanto el gobierno de Colombia como los empresarios deben armonizar, el gobierno debe brindar mejores opciones a la hora de vías, apoyos, capacitaciones, entre otros y las empresas por su parte pueden hacer convenios, unificación de los sectores productivos para actuar a manera de Clúster, y de esta forma minimizar el nivel de disparidad en competitividad, cambios en infraestructura para garantizar el creciente flujo de mercancías que se verá en los próximos meses, fortalecimiento de los sectores como lo son la industrial, el sector manufacturero y textil

9. HALLAZGOS

Con la aprobación del TLC entre Colombia y Estados Unidos, el país debe emprender con urgencia obras que no impidan la entrada en vigor de los acuerdos comerciales. El desarrollo económico y social de Colombia depende en gran medida de los avances que se realicen en infraestructura, puesto que Uno de los grandes inconvenientes del país para poder elevar la competitividad de sus productos y aumentar el comercio con otras naciones, es la falta de una infraestructura moderna que agilice y mejore la logística tanto de exportación como de importación de productos. Colombia es un país con alto potencial de crecimiento y el Gobierno Nacional y el Ministerio de Transporte están ejecutando diferentes proyectos para mejorar la infraestructura en el país. Aunque algunos de ellos se quedan ahí en los papeles como es el caso de autopistas de la prosperidad un proyecto de suma importancia para la infraestructura del país y que tiene muchos obstáculos para iniciar su construcción.

Actualmente el país presenta retrasos en infraestructura vial, petrolera, minera y tecnológica, los cuales dificultan el comercio interno y externo y específicamente los tratados de libre comercio que se encuentran aprobados y aquellos que se espera negociar con otros países. Las carencias en puentes, aeropuertos, puertos marítimos, transporte fluvial y ferrovías, posicionan al país, en cuanto al índice de calidad de la infraestructura, por debajo del promedio del grupo de seis países con las mayores expectativas de crecimiento en la próxima década como los que conforman los Civets, (Colombia, Vietnam, Indonesia, Egipto, Turquía Suráfrica).

Colombia es uno de los países latinoamericanos con mayor costo de comercio exterior (1.770 dólares por contenedor exportado) debido, entre otros aspectos, a que el ritmo de crecimiento de los proyectos de

infraestructura ha sido menor que el del comercio. Por esto, actualmente existe una presión en la demanda de vías por parte del sector agropecuario, minero (zonas carboneras) y de hidrocarburos.

Al mismo tiempo, los proyectos del Gobierno Nacional y del Ministerio de Transporte para el periodo 2011–2021, están enfocados principalmente en la conectividad regional, la internacionalización y la adaptación a los cambios climáticos. Además, se busca la recuperación de navegabilidad del Río Magdalena a partir de Puerto Salgar-La Dorada, entre otros proyectos de infraestructura fluvial para 2014 por 1,7 billones de pesos.

Conectividad. Para la conectividad regional, el Ministerio de Transporte ha presentado diferentes proyectos que buscan acortar la distancia entre los centros productivos del país. Para cada una de las zonas del país se espera realizar proyectos de mejoramiento de los corredores con mantenimientos rutinarios en las diferentes carreteras. Las necesidades de proyectos de infraestructura para 2011 se estiman en 31,8 billones de pesos y para 2012 en 99,3 billones de pesos donde la mayor inversión es requerida por proyectos de infraestructura vial.

Según Doing Business, en Colombia es más costoso exportar e importar que en EU, América Latina y los países de la OECD, lo cual revela vacíos en términos de infraestructura y logística, e igual ocurre al comparar el país con los socios con los que EU ha suscrito acuerdos de libre comercio.

Colombia tiene los costos de exportación más altos entre estos 19 países, en otras palabras, exportar en el país es 4 veces más costoso y 3 veces más lento de lo que lo es en Singapur, economía que ocupa el primer lugar en el ranking global de competitividad en comercio transfronterizo.

Año tras año en las Conferencias Marítimas Mundiales, la Flota Mercante Gran colombiana defendió la estabilidad y los niveles razonables de los fletes marítimos, para bien del comercio exterior colombiano. Cuando los buques de la Flota llevaban carga entre terceros países, los fletes generados correspondían a la exportación colombiana de un servicio. Los fletes marítimos han aumentado 400% desde 1997, cuando la Flota dejó de operar. Actualmente el país paga entre 1700 y 2000 millones de dólares al año por concepto de fletes, razón por la cual desde hace varios años se ha hablado de la posibilidad de revivir la marina mercante nacional.

“La creación de una flota mercante sería la salida a los altos costos de los fletes por los que hoy tienen que responder los exportadores cuando hacen uso del transporte naviero”. Luis Guillermo Plata.

10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

10.1 Conclusiones

Llevar a cabo la firma del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos es el mejor pretexto para reducir los rezagos en infraestructura, y rematar bien la labor en lo que tiene relación con los accesos a los puertos y la consolidación de un sistema multimodal de transporte (vías, ferrocarriles y ríos navegables, debidamente articulados). Los costos logísticos y de transporte de las empresas en el país son especialmente elevados, precisamente, en razón de la ausencia de sistemas logísticos y multimodales, que faciliten en términos de precios competitivos, la movilización de mercancías para el comercio exterior.

Colombia no debe de retrasar la firma del TLC por cuenta del déficit en infraestructura, sino por el contrario, utilizar el Tratado como pretexto para apurar el paso en estas materias.

En conjunto con las inversiones, el gobierno debe emplear un plan para disminuir la vulnerabilidad ante los cambios climáticos y los desastres naturales, los cuales actualmente generan un gran deterioro para los proyectos terminados y los que se encuentran en construcción. Además, se deben establecer parámetros más rigurosos en cuanto a la contratación y concesión de obras y mantenimientos, con el fin de generar una mayor eficacia y confianza en los proyectos.

Sobre los modos de transporte, hace mucho tiempo que en Colombia se ha privilegiado más al modo carretero, aunque en estos momentos se encuentra muy atrasado frente a otros países, el transporte terrestre tiene sus beneficios como su flexibilidad, pues se trata de un servicio puerta a

puerta y existe más oferta que demanda. De esta manera, la participación del transporte férreo se redujo deliberadamente al mínimo y el fluvial casi no se ha desarrollado. Por ende se hace necesario articular estos medios de transporte, en donde se conecten las carreteras con los ríos y ferrocarriles, con el propósito de desarrollar un sistema eficiente de transporte intermodal, buscando minimizar los costos de operación que aunque se tienen en cada plan de Gobierno nunca se han desarrollado a cabalidad por la falta de continuidad entre los Gobiernos de Turno.

Hay que trabajar en la elaboración de una normatividad clara y precisa para la infraestructura vial en Colombia de cara a las necesidades reales del TLC

La economía del país necesita nuevos sistemas de logística del transporte de carga para mejorar en la competitividad del país por ende el estado Colombiano debe darle prioridad a un nuevo instrumento de vinculación de capital privado para la puesta en marcha de grandes proyectos de infraestructura que se materializan solo a través de grandes inversiones que Colombia no posee y que permitirían crecimiento exponencial de todos los sectores económicos.

La infraestructura y el país se encuentra en el puesto décimo en una lista de 12 países latinoamericanos, lo que refleja el rezago en esta materia, por lo tanto hay que priorizar e impulsar proyectos a largo plazo como las autopistas de la prosperidad que permitirían entrelazar de norte a sur y oriente a occidente con las principales troncales, convirtiéndose en un herramienta de desarrollo integral, por lo tanto se debe de dejar de diagnosticar tanto y Se deben priorizar los corredores logísticos y diseñar una política para el transporte intermodal y dar un buen uso a las mismas.

Coherente con lo que han dicho los expertos en temas del transporte e infraestructura concluimos que en sistema de ferrocarriles la realidad es muy pobre: la red no pasa de 300 kilómetros, la mayoría en regular o mal estado, Urge la conexión férrea entre el centro del país

En el sistema fluvial las condiciones son pésimas en las costas Atlántica y Pacífica la navegación fluvial es casi inexistente y en puertos, los cinco de la Costa Atlántica requieren más modernización y grúas pórtico. La bahía de Buenaventura necesita un dragado a 13 metros y más muelles especializados.

Es prioritario impulsar la cadena logística en Colombia y el Valle a través de nuevas inversiones. Se estima que no hay más de 100 centros logísticos formales ubicados en su mayoría en las instalaciones de las zonas francas Las plataformas logísticas son fundamentales en el manejo, almacenamiento y distribución de mercaderías.

Se está de acuerdo con la política estatal definida que debe de buscar impulsar dos de los más importantes proyectos logísticos de la región: la Zona Franca de Cartago y el Puerto Seco de Buga. Este último operaría como un centro de despacho de camiones y carga para descongestionar al puerto de Buenaventura

No hay un medio de transporte ideal para enfrentar de manera tangencial y rentable el modelo comercial que se le presentará al país de cara al TLC, concluimos que depende del producto que se requiera importar y exportar, fundamentado en el tiempo requerido para entrega en los costos de flete que varían conforme a la necesidad a la cantidad y el valor de la mercancía.

10.2 Recomendaciones

Con base a lo investigado y desarrollado en el transcurso del presente trabajo validado en entrevistas realizadas a empresas con vocación de importar y exportar y acorde con lo que dirimió la Cámara Colombiana de la Infraestructura consideramos la urgencia de reglamentar a la mayor brevedad los artículos del Plan Nacional de Desarrollo, que sugieren soluciones para derribar barreras que dificultan la planeación y la realización de los proyectos como la adquisición de predios y la interferencia de las redes de servicios.

Desde los lineamientos que pudimos encontrar en toda la política de los gobiernos en los últimos años y definida de cara al TLC se hace necesario que los diferentes Gremios del país se sienten a concertar sobre la reglamentación de una nueva Ley que regula las asociaciones público privadas y también las iniciativas privadas, para dinamizar la inversión en infraestructura mediante adecuados mecanismos que permitan una participación más equitativa y equilibrada que favorezca los intereses generales y que permita a nuestros sectores económicos ser más competitivos de cara a los cambios globales de la economía.

La logística en Colombia presenta un gran rezago en la actualidad que limita la competitividad del sector productivo y exportador en nuestra nación. La logística implica avanzar en la reducción de los costos asociados al flujo de bienes y servicios; en la articulación de los diferentes actores que participan en los procesos de intercambio, en la ampliación de la oferta de servicios logísticos y, principalmente, en la provisión de infraestructura logística especializada. Ante esta situación, el gobierno nacional, debe diseñar políticas que busquen superar los obstáculos identificados. Cabe resaltar que el mayor reto que se presenta en el corto y mediano plazo es

avanzar en la elaboración de una agenda que permita implementar dichas políticas y en la que participen los diferentes actores involucrados; para ello resulta fundamental analizar los factores de economía política y coyuntura económica que han impedido poner en marcha los principales aspectos definidos en la Política Nacional de Logística. Por un lado, las constantes tensiones entre el gobierno central y los transportadores han trabado la introducción de un esquema de regulación prudencial del mercado en lugar de uno de intervención de precios (como lo es la tabla de fletes); por el otro, la desaceleración de la economía impidió que se concretaran iniciativas privadas de emprendimiento logístico.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Canal de transporte. Disponible en:<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=594223>. Mayo 15 de 2012
- <http://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=IDg3hyXx1xE%3D&tabid=669>
- http://www.iso.org/iso/catalogue_detail.htm?csnumber=22891
- http://dyna.unalmed.edu.co/ver_deeditor.php?nro_edicion=150
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=594223>
- www.proexport.com
- <http://www.maritimoportuario.cl/contents/14>
- http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp
- http://www.invias.gov.co/invias/hermesoft/portallG/home_1/recursos/01_general/documentos/22062011/informe_maritima_jun2011.pdf
- http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp
- http://www.invias.gov.co/invias/hermesoft/portallG/home_1/recursos/01_general/documentos/22062011/informe_maritima_jun2011.pdf
- http://www.elpoderdelmarketing.com/edicion01/art-05-analisis_procesos_exportacion_importacion.html
- <http://www.colombiatrade.com.co/sites/default/files/INFRAESTRUCTURA%20DE%20PUERTOS.pdf>
- <http://www.eafit.edu.co/escuelas/administracion/consultorio-contable/Documents/boletines/comercial-laboral/b9.pdf>
- <http://www.businesscol.com/comex/imporguia.htm>
- <http://www.elbosque.com/espanol/tarifas.htm>
- <http://www.schwyn.com/index.htm.es>
- <http://www.colombiaexport.com/baqport.htm>
- <http://www.revistadelogistica.com/logistica-sobre-el-agua.asp>

- <http://fs03eja1.cormagdalena.com.co/nuevaweb/foro/archivos/Victor%20Pe%C3%B1a.pdf>
- <http://fs03eja1.cormagdalena.com.co/nuevaweb/foro/archivos/Victor%20Pe%C3%B1a.pdf>
- <http://www.fondoadaptacion.gov.co/2012/03/santos-garantiza-600-mil-millones-para-navegabilidad-del-magdalena/>
- <http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/pdf/DTSER-64.pdf>

ANEXOS

Anexo: ENCUESTA SOBRE EL TLC CON ESTADOS UNIDOS Y COLOMBIA

OBJETIVO: esta encuesta tiene como finalidad conocer la opinión de los empresarios colombianos frente al TLC entre Colombia y Estados Unidos y de cómo se están preparando para este.

Nombre de la empresa o institución.

Dirección.

Tel.

Nombre de la persona que responde la encuesta.

Cargo que ocupa en la empresa.

e-mail.

Considera que su conocimiento sobre todos los temas relacionados con el TLC entre Colombia y Estados Unidos es:

Bueno

Regular

Malo

¿Porque?

Esta Colombia preparada para afrontar todos los retos que trae consigo el TLC.

Sí

No

¿Porque?

¿Tiene Colombia que hacer cambios para poder ser competitiva y obtener el mayor beneficio del tratado?

Sí No ¿cuáles?

Actualmente como se encuentran las vías en Colombia, y cuál es su opinión sobre la infraestructura logística nacional

Actualmente su empresa está capacitada para el TLC.

SI NO si la respuesta es no, como se está preparando para el futuro.

¿A la hora de hacer una negociación internacional que medio de transporte prefiere y porque?

¿Cuál es el medio de transporte más competitivo para su empresa Y porque?

¿Cuál piensa que debe ser la prioridad del gobierno colombiano frente a la infraestructura del país?
