

**“HISTORIA, CRECIMIENTO Y PROYECCION DEL TRANSPORTE
NACIONAL E INTERNACIONAL EN COLOMBIA”**

YISETH ALEJANDRA GONZALEZ RAMOS

ESPECIALIZACION LEGISLACION ADUANERA

ESUMER

NEGOCIOS INTERNACIONALES

MEDELLÍN

2014

**“HISTORIA, CRECIMIENTO Y PROYECCION DEL TRANSPORTE
NACIONAL E INTERNACIONAL EN COLOMBIA”**

YISETH ALEJANDRA GONZALEZ RAMOS

ESPECIALIZACION LEGISLACION ADUANERA

**ESUMER
NEGOCIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN
2014**

TABLA DE CONTENIDO

“HISTORIA, CRECIMIENTO Y PROYECCION DEL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL EN COLOMBIA”	1
“HISTORIA, CRECIMIENTO Y PROYECCION DEL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL EN COLOMBIA”	2
ESUMER.....	3
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	4
2. JUSTIFICACIÓN	4
3.OBJETIVOS.....	4
.1 GENERAL	4
.2ESPECÍFICOS	4
.MARCO TEÓRICO.....	5
.1SECTOR SECUNDARIO.....	5
.1SECTOR TERCIARIO	6
.1TIPOS DE MERCADO.....	7
.1TRANSPORTE FLUVIAL	7
.1INICIO DEL DESARROLLO VIAL.....	7
.1TRANSPORTE MARITIMO	8
.1CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL.....	12
.ANALISIS	17

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Cuál ha sido la evolución del transporte nacional e internacional en Colombia y como este crecimiento afecta a la economía del país?

2. JUSTIFICACIÓN

El sector transporte juega un papel importante en la consolidación de los procesos de globalización y de competitividad en Colombia. En este sentido, se está presenciando una transformación dentro de este sector.

A pesar de numerosos inconvenientes, esta actividad ha presentado mucho crecimiento en materia económica, generando una gran contribución al PIB del país y a su vez al crecimiento de negocios o empresas dedicadas al transporte nacional e internacional.

El objetivo con el que se realiza este trabajo es de reconocer como en nuestra sociedad el transporte nacional e internacional juega un papel importante en cuanto al crecimiento que ha tenido nuestro país referente al incremento a nivel mundial, por medio del presente trabajo podremos evidenciar como ha sido y como se ha caracterizado este tipo de transporte desde sus inicios, como se ha ido marcando y como se va caracterizando para el desarrollo económico y como base fundamental de la economía del país, se observa al día de hoy como es pieza fundamental y como se posiciona el país en cuanto a el desarrollo económico a nivel mundial y así mismo como se busca este mecanismo como una fuente de oportunidad para la proyección internacional y en búsqueda de oportunidades, al mismo tiempo se podrá observar como a raíz del avanzar de los años y mejorando en procesos a nivel nacional Colombia podrá ser una potencia económica en sur América

3. OBJETIVOS

.1 GENERAL

- ✓ Identificar cual ha sido la evolución del transporte nacional e internacional en Colombia y como este crecimiento afecta a la economía del país

.2ESPECÍFICOS

- ✓ Determinar el crecimiento del transporte internacional y nacional.
- ✓ Identificar el inicio del transporte en Colombia como factor de crecimiento económico y social.

.MARCO TEÓRICO

.1SECTOR SECUNDARIO

La industria en Colombia surge a finales de siglo XIX y comienzos del siglo XX, como fruto de los capitales generados por la actividad agro-exportadora cafetera. Este proceso de industrialización, fomentador del desarrollo urbano, marcó una especialización de la producción a nivel regional, con epicentros en las principales ciudades. El sector industrial en Colombia comprende, entre otras, la industria textil, la industria alimentaria o agroindustria, la industria química, la industria de cauchos y derivados del petróleo, y la industria de la construcción.

.1.1Periodización del desarrollo industrial

En el desarrollo industrial colombiano se identifican cuatro grandes periodos.

.1.1.1Avance de la industria (1930-1957)

La expansión de la industria nacional, fue motivada por la disminución en la oferta internacional de productos manufacturados, debido a la crisis económica mundial de 1929. En este periodo, la industria se convirtió en el centro de atención de la política económica. Por ello, se establecieron medidas estatales de protección a la industria nacional, mayor disposición de recursos, crédito e inversiones, impulso, a través de la reforma tributaria y de la creación de institutos, como el IFI (Instituto de Fomento Industrial) y el ICT (Instituto de Crédito Territorial).

.1.1.2Crecimiento del sector industrial (1957-1970)

En este periodo se dio un crecimiento definitivo del sector industrial. A partir de 1967, en el gobierno de Carlos Lleras Restrepo, se impulsó el desarrollo de las industrias base en las regiones, se eliminaron trabas al comercio exterior, se impulsaron las exportaciones de productos industriales y se puso en marcha el Pacto Andino. Mediante esta política, de industrialización por sustitución de importaciones, el país logró el autoabastecimiento de la mayoría de los bienes

y servicios de consumo; en campos como el textil y la confección, el acero, los metales, la refinación de petróleo, las artes gráficas, la alimentación, los productos petroquímicos, entre otros.

.1.1.3Crisis de la industria (1970-1989)

A comienzos de la década de 1970 tuvieron lugar profundas transformaciones en la economía colombiana. El proteccionismo de los periodos anteriores estimuló la producción de bienes dirigidos a satisfacer la demanda del mercado interno, sin desarrollar factores de competencia frente a la industria extranjera. La crisis se evidenció en el rezago tecnológico y en la baja eficiencia de la producción. Así, hasta 1989 aproximadamente, el 92% de la producción industrial se dirigió al mercado nacional, mientras que sólo un 8% se dirigió al mercado externo. El programa de liberalización económica, denominado "apertura económica", ha sido la piedra angular del actual desarrollo industrial del país. Aunque la industria manufacturera creció 4,23 % en el PIB nacional en 1990, a mediados de la década sólo creció 0,85%, lo cual condujo a un aumento de las importaciones de bienes de consumo no duradero, como alimentos y confecciones; mientras que las importaciones de bienes de capital (nuevos equipos) no resultaron atractivas por la crisis de la industria. En la actualidad, la fusión de empresas y la articulación a cadenas productivas han pasado a ser parte integral de las estrategias de fortalecimiento y crecimiento de un gran número de empresas colombianas.

.1.1.4Industria química, de cauchos y derivados del petróleo

La industria química está relacionada en sus materias primas con el petróleo y sus derivados, y por tanto es susceptible al mercado internacional del crudo; adicionalmente, debe importar cerca del 61% de las materias primas que utiliza en el proceso de producción, por lo cual se ha beneficiado de la política

aperturista de desgravación arancelaria. Esta industria se ubica principalmente en Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca.

.1.2La industria metalúrgica

La industria metalúrgica comprende diversas actividades, las cuales se clasifican en: siderurgia y metalmecánica.

La siderurgia incluye las industrias básicas y manufacturas de hierro y acero, y las manufacturas de metales no ferrosos. La metalmecánica incluye la fabricación de productos metálicos, la construcción de maquinaria no eléctrica, material profesional, maquinaria, aparatos y artículos eléctricos. Aunque en Colombia la actividad siderúrgica se inició a finales del siglo XIX, su desarrollo se dio en el siglo XX con la creación de Empresa Siderúrgica de Medellín (SIMESA) y con la Siderúrgica Paz del Río S.A.

.1SECTOR TERCIARIO

Las actividades terciarias cuentan con una gran cantidad de servicios, que van, desde la tienda de barrio, hasta las grandes empresas inversionistas. Entre las actividades más comunes de este sector, se hallan los servicios de transporte, comercio, turismo, ocio, administración pública y financiera. Resulta característico de este sector el poco espacio que utilizan y su alta rentabilidad, lo que explica la concentración de estas actividades, principalmente en las áreas urbanas.

El sector terciario puede ser subdividido en inferior y superior. El sector terciario inferior, agrupa a pequeños comerciantes, tiendas, transporte terrestre, hospitales, cementerios, universidades, entre otros; localizados de forma dispersa en la ciudad y en las áreas rurales.

El sector terciario superior, lo integran las cadenas de supermercados, inversionistas, inmobiliarias, bancos, entre otros, que compiten por el espacio urbano y, a su vez, definen centralidades urbanas.

El Producto Interno Bruto de Colombia está compuesto, en más del 50%, por el sector terciario, el cual se concentra en las cuatro ciudades principales. Esta tendencia crece cada día más, principalmente, en relación con las actividades comerciales y las entidades financieras.

Desde 1990, con la apertura económica iniciada por el gobierno de César Gaviria, los sectores comerciales superior e inferior, han aumentado constantemente su participación en el PIB. Tendencia acentuada por los convenios internacionales, entre Colombia, Venezuela y México, la comunidad andina, el MERCOSUR y el TLC, entre otros convenios.

.1TIPOS DE MERCADO

El mercado es el ambiente social (o virtual) que propicia las condiciones para el intercambio. En otras palabras, debe interpretarse como la institución u organización social a través de la cual los ofertantes (productores y vendedores) y demandantes (consumidores o compradores) de un determinado bien o servicio, entran en estrecha relación comercial a fin de realizar abundantes transacciones comerciales. Los primeros mercados de la historia funcionaban mediante el trueque. Tras la aparición del dinero, se empezaron a desarrollar códigos de comercio que, en última instancia, dieron lugar a las modernas empresas nacionales e internacionales. A medida que la producción aumentaba, las comunicaciones y los intermediarios empezaron a desempeñar un papel más importante en los mercados.

Tipos de mercados: Entre las distintas clases de mercados se pueden distinguir los mercados al por menor o minoristas, los mercados al por mayor o

distribuidores, los mercados web, los mercados de productos intermedios, de materias primas y los mercados de acciones.

.1TRANSPORTE FLUVIAL

La red fluvial de [Colombia](#) tiene una longitud total de 24.725 [km](#), de los cuales 18.225 km (74%) permiten [navegación](#) menor permanente durante todo el año. De éstos, 7.063 [km](#) (39%) admiten, además, navegación mayor y permanente; y 4.210 km (23%), navegación transitoria de embarcaciones mayores. Los restantes 6.500 km (26%) no son navegables.¹

Los ríos [Magdalena](#) y [Cauca](#) fueron los principales medios de comunicación entre el interior del país y [España](#) durante la época colonial. Actualmente siguen siendo importantes vías de comercio, especialmente para carga, pero en mucha menor cuantía que el transporte por carretera.

La comunicación fluvial sigue siendo importante en la Amazonía y la Orinoquía colombianas y en el [Chocó](#) donde las condiciones selváticas no han permitido un gran desarrollo de la malla vial.

[Leticia](#), sobre el [río Amazonas](#) es un importante puerto colombiano. Se encuentra relativamente aislada del resto del país porque no existen carreteras y todo su transporte es aéreo desde el interior del país, o fluvial desde y hacia [Perú](#) y [Brasil](#).

.1INICIO DEL DESARROLLO VIAL

Partiendo que Medellín debería cortar caminos entre el aislamiento geográfico y el área central. En 1873 el presidente del estado soberano de Antioquia señalaba a la asamblea legislativa que el estado tenía la imperiosa necesidad

de una vía que le sirviera para ponerse en comunicación pronta y fácil con los pueblos civilizados y con los grandes mercados del mundo, secuestrados de los beneficios de la civilización y de poder con facilidad y pocos gastos traer lo que necesitaran de afuera y exportar del mismo modo. A pesar de que en esos años las vías de comunicación habían mejorado, también reconocía que los caminos no estaban de acuerdo con la civilización moderna, por eso se había planteado desde el inicio de su segundo gobierno la realización de ese camino pronto y fácil que comunicara a Medellín con el mundo. Ir a Magdalena era tener contacto con el mundo exterior la metrópolis su comercio y su cultura.

Por más de un siglo el camino de Nare partiendo del sitio Palagua pasando por Marinilla y Rionegro hasta llegar a Medellín fue el único vínculo de Antioquia con el resto de Colombia y el exterior, se pensó cambiarlo por una mejor opción que permitiera la salida rápida y adecuada de los productos a los mercados de Europa y sobre todo facilitar las crecientes importaciones de la metrópolis al interior del estado para apoyar el desarrollo minero y comercial. La primera opción estudiada fue la construcción de un camino carretero el cual se inició en 1971 durante el gobierno de Pedro Justo Berrío, la balanza se inclinó por el ferrocarril y se sepultó el proyecto del camino carretero. La soñada apertura al norte quedó en un corto trayecto utilizado en algún momento por dos arrieros y un carruaje que hacía viajes entre Medellín y el punto terminal más al norte de Barbosa. Se determinó entonces la construcción de un camino de rieles y vía angosta, el proyecto se sacó a licitación en 1873, en 1874 se firmó el contrato y en 1875 se iniciaron las obras para la construcción del llamado ferrocarril de Antioquia fue el punto de partida del desarrollo de transporte moderno en Antioquia.

.1TRANSPORTE MARITIMO

Reseña Histórica Dimar

Ante la escasez de medios de transporte nacionales, altos fletes y pagos en moneda extranjera, a finales de los años veinte surgió en Colombia la necesidad de contar con una Marina Mercante propia que ayudara a promover el transporte marítimo y supliera las necesidades de exportación colombianas. Es en este sentido que empieza a desarrollarse una labor normativa que ha venido evolucionando hacia lo que es hoy la Dirección General Marítima – Autoridad Marítima Colombiana.

Para 1931, se promulga la Ley 30, primera ley referente al transporte marítimo. Ésta autoriza al Gobierno a fomentar, por medio de contratos, la formación, organización y desarrollo de una Compañía Nacional de Marina Mercante, así como la creación de una Sección o Departamento de la Marina dirigida por Oficiales Navales colombianos.

Con el Decreto 120 de 1951, se asignan a la Armada Nacional las funciones de reconocimiento, clasificación y registro de embarcaciones. Además, se le otorga facultad para estructurar, tanto en su dependencia central como en las bases navales, una Sección de Marina Mercante Colombiana, todo con la finalidad de prestar un mejor servicio al sector marítimo y contribuir al fortalecimiento económico del país.

Posteriormente, el 3 de diciembre de 1952, se expide el Decreto 3183. Mediante éste se establece la Dirección de Marina Mercante Colombiana, dependiente del Comando de la Armada Nacional, y cuyos objetivos son la dirección de la marina mercante, la investigación, la regulación y el control del transporte marítimo y los puertos del país.

Para el año 1971, esta Dirección es reestructurada a través del Decreto Ley 2349, de donde surge la Dirección General Marítima y Portuaria (DIMAR). Una nueva reorganización se dio en el año 1984, en los niveles normativo, práctico y técnico, a través del conocido Decreto Ley 2324.

En el año de 1991, el Gobierno Nacional determina el carácter especial de los puertos en Colombia, así como que estos sean privados. En tal sentido, se expide la Ley 1 de 1991, la cual establece el Estatuto General de Puertos del País, dándose desde este momento una claridad jurídica y una profundización

en el desarrollo de funciones y competencias propias de DIMAR en las áreas jurisdiccionales colombianas. Éstas áreas comprenden las aguas interiores, incluyendo canales intercostales, y de tráfico marítimo; todos aquellos sistemas marinos y fluviomarinos; mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas supra yacentes; litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar; puertos del país situados en su jurisdicción; islas, islotes y cayos; al igual que aquellas embarcaciones que realizan tráfico internacional en los ríos fronterizos, es decir, todo buque, esté en el área del mundo que esté y que porte la bandera nacional.

Posteriormente, teniendo en cuenta aspectos como la modernización del Estado y sus desafíos para hacer frente a las necesidades de los usuarios nacionales, así como la importancia de trascender las fronteras nacionales; se expidió el Decreto 1561 de 2002. En primera medida, éste determina la naturaleza jurídica de DIMAR, estableciendo que es una dependencia del Ministerio Defensa Nacional. Por otro lado, reitera, aclara y modifica algunas de las funciones de DIMAR y establece la estructura actual que le permite cumplir su misión. Se hace perentorio señalar que dicho Decreto es el instrumento legal que reafirma que la Autoridad Marítima Nacional es la entidad que representa a la Nación en los foros y conferencias marítimas internacionales, como también la entidad que asesora al Gobierno Nacional en todo lo relacionado con el conocimiento y acción acerca de los instrumentos internacionales marítimos.

.6.1 PRINCIPALES PUERTOS EN COLOMBIA

CARTAGENA

En Cartagena encontramos diferentes muelles, entre estos están los públicos y los privados;

Compas:

Contamos con dos terminales, ambas con operación pública. La primera terminal, Compas Cartagena, localizada en el barrio El Bosque, tiene una capacidad operativa de 4 millones de toneladas al año, puede movilizar carga general, carga de proyectos, cargas a granel, coque, vehículos y se especializará en el manejo de contenedores con una proyección de 500.000 unidades al año.

La segunda terminal, Buenavista, localizada en la zona industrial de Mamonal, tiene capacidad para movilizar carga general, graneles sólidos y líquidos, carga de proyectos y vehículos. Esta terminal opera en asocio con la empresa chilena SAAM y con Abonos Colombianos S.A. (Abocol).

Sociedad Portuaria:

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

La Bahía está localizada en la zona central del Caribe colombiano. Con 82 km² de superficie y una profundidad promedio de 43 pies, sus aguas calmas y la posibilidad de cargue en la orilla permiten efectuar operaciones marítimas amplias y seguras durante todo el año.

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

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

Mamonal:

Es un puerto privado de uso público, habilitado para el desarrollo de la actividad portuaria

Por su carácter multipropósito, está en capacidad de movilizar cualquier tipo de carga. En este orden cuenta con experiencia en la operación marítima de barcos de carga a granel, carga extra pesada y extra dimensionada, carga general, carga suelta y contenerizada.

En el terminal se ha desarrollado la infraestructura necesaria para la operación de estiba, desestiba, porteo y gestiones aduaneras. En los años de operación se han adquirido equipos especializados de última tecnología y estructurado un recurso humano altamente calificado. Por otro lado, se mantienen y cumplen las licencias y permisos de acuerdo a las normas legales vigentes en Colombia. En la operación marítima se mantienen vigentes los permisos del programa PBIP (International Ship and Port Security - ISPS por sus siglas en inglés).

La ubicación geográfica estratégica, muy cerca al canal de acceso a la Bahía de Cartagena, del fluvial por el canal del Dique y la vecindad con las carreteras de interconexión con el Norte, Oriente, Occidente y Centro del País, nos hacen una solución al comercio internacional.

Contecar:

Contecar cuenta con un muelle marginal de 700 metros

Un muelle flotante para atender naves RO-RO, graneleros y buques con carga general.

Se adoquinaron patios para el acondicionamiento estructural del terminal, donde pueden trabajar 24 grúas RTGs.

Con 400 m de longitud, 9 m de ancho en la base y 1.6 m de alto, el nuevo Canal Bellavista mejora las condiciones del descargue de aguas lluvias de la zona.

BUENAVENTURA

Sociedad Portuaria Buenaventura:

Para adecuar la infraestructura de los terminales marítimos de Colombia a las nuevas necesidades del comercio internacional, a través de la expedición de la Ley 1ra. de enero 10 de 1991, el Estado motivó la conformación de empresas privadas para administrar y operar las instalaciones portuarias del país, antes manejadas por la entidad estatal "Puertos de Colombia".

En este marco de privatización de la actividad portuaria, el 21 de diciembre de 1993 se constituyó la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., que recibió de manos del Presidente de la República de Colombia, César Gaviria Trujillo, el 17 de marzo de 1994, la concesión para la administración del Terminal Marítimo de Buenaventura durante 20 años, en el período comprendido entre 1994 y 2014.

Tcbuen:

TCBUEN S.A. es una de las 13 terminales marítimas en las que el Grupo Maritim TCB participa como inversionista y gestor. Este grupo es el primer operador marítimo español de terminales portuarias que opera en Colombia al igual que el Grupo GEPSA, importante inversionista y promotor de este terminal. TCBUEN es una nueva alternativa para el movimiento de carga de exportación e importación que permitirá a los clientes del comercio exterior

colombiano optimizar sus procesos obteniendo sinergias considerables en cuanto a la operatividad, ya que cuenta con un amplio abanico de servicios que lo hacen muy competitivo para las líneas marítimas y para importadores y exportadores.

TCBUEN ha creado fuertes vínculos con las cuatro de las líneas navieras más competitivas del mercado internacional: MAERSK, HAMBURG SUD, CCNI y CSAV; trabaja de cerca con las autoridades competentes ICA, INVIMA, DIAN y policía Antinarcóticos para brindar una operación exitosa en el manejo de la carga.

La nueva infraestructura portuaria le permite a TCBUEN competir en el ámbito internacional con la adquisición de equipos portuarios de última generación, un novedoso sistema de información y comunicaciones a través de su plataforma informática que le permiten ofrecer a sus clientes información en tiempo real. Los usuarios pueden consultar en línea la información de sus operaciones conociendo el estado y condición de su carga en la página web www.tcbuen.com.

Desde las oficinas de servicio al cliente, TCBUEN ofrece una asistencia eficiente para que los usuarios se mantengan informados de la trazabilidad de su carga durante los 365 días al año.

SANTA MARTA

La SPSM nace con la Ley 001 de 1991, norma que finalizó el monopolio estatal en la administración portuaria y que llevó a la liquidación de Colpuertos. Bajo este nuevo esquema, se crearon la Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias Regionales y los operadores portuarios, entidades con autonomía administrativa y patrimonio propio. Luego, a través de una concesión, el Estado le entregó a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, la administración y operación de la infraestructura del Terminal Marítimo.

El objetivo del Estado colombiano era crear una nueva empresa (Sociedad Portuaria) con un modo administrativo totalmente diferente y moderno, un ente que proporcionara una reducción de costos de operación. Como respuesta a esta iniciativa, se constituyó la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, orientada hacia el servicio al cliente con calidad y calidez. .

La Sociedad Portuaria de Santa Marta, que inició operaciones en el año de 1993, es una empresa de economía mixta fundada por 60 empresas, entre las cuales se encontraban organizaciones bananeras, navieras, el Departamento del Magdalena, el Distrito de Santa Marta y otros empresarios. Ese respaldo institucional le permitió obtener la autorización por parte de la Superintendencia de Puertos para desempeñarse como operador portuario.

Santa Marta cuenta con un puerto marítimo de gran importancia para Colombia, por su ubicación geográfica y por el calado natural que posee, de hasta 60 pies en algunos de sus muelles. Ello constituye un atractivo y una ventaja para los armadores y navieros, ya que esta configuración física le permite atender buques de tipo Postpanamax. Localización privilegiada del puerto de Santa Marta.

El puerto de Santa Marta está ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad, hallándose enmarcado al norte por los cerros de San Martín y al occidente por el Cerro Ancón y la Ensenada de Taganguilla. .

El puerto se localiza a 11° 15' de latitud norte y a los 74° 13' de longitud oeste, y goza de una profundidad de 200 pies en su canal de acceso.

Una de las ventajas comparativas del puerto de Santa Marta es que se caracteriza por sus buenas condiciones naturales, entre ellas el abrigo y la profundidad, variables que no posee ninguno de los demás puertos

colombianos.

El puerto cuenta con 7 muelles y una pantalla de atraque de más de un kilómetro de largo, con profundidades hasta de 60 pies, que no requieren ningún tipo de mantenimiento en cuanto a dragado se refiere. Por lo tanto, ofrece una disponibilidad permanente para la atención de naves pequeñas y de gran calado del tipo postpanamax.

BARRANQUILLA.

Sociedad Portuaria Barranquilla.

Gracias a su localización a orillas del río Magdalena, Barranquilla, ciudad industrial y comercial ubicada en el Norte de Suramérica, fue convertida en el primer puerto del país a finales del siglo XIX con la construcción de un extenso muelle en la vecina población de Puerto Colombia. Así, esta ciudad de la Costa Caribe, se convirtió en la gran receptora de culturas, y en centro de comercio e industria, entrando a jugar un papel importante en la economía del continente y del mundo. Con la construcción de Bocas de Ceniza, Barranquilla se posicionó como la ciudad del río y del mar, trabajando en función de su condición portuaria, donde múltiples barcos transoceánicos empezaron a atracar.

Con la inauguración, en 1936, del terminal marítimo y fluvial de la ciudad, a 22 km de la desembocadura del río Magdalena, la Puerta de Oro de Colombia, se convirtió entonces, en una ciudad de puertas abiertas a múltiples corrientes migratorias. La ciudad, como puerto principal del país, permitió la entrada de importantes adelantos y numerosas corrientes migratorias extranjeras que se vincularon estrechamente a su actividad comercial e industrial.

Desde principios de la década de los 90, Colombia empezó a impulsar la apertura económica, para pasar de un modelo de sustitución de importaciones,

a uno sin limitaciones para el intercambio comercial con el resto del mundo. Con la reforma constitucional de 1991, se crea el Estatuto de Puertos Marítimos, a través del cual se abolió el monopolio estatal en la administración portuaria, para lograr un óptimo intercambio de mercancía y contar con la infraestructura portuaria y de transporte.

A partir del 13 de Diciembre de 1993, la Sociedad Portuaria de Barranquilla recibió en concesión por 20 años, el terminal público marítimo y fluvial de la ciudad de Barranquilla. A partir de este momento, adquirimos un compromiso con la ciudad, asumiendo, con responsabilidad, nuestra labor como puerto de importancia de entrada y salida en la ciudad de Barranquilla. En el año 2007, logramos adquirir la concesión del puerto por 20 años más, para así, seguir trabajando por nuestros clientes, garantizando así la prestación de nuestros servicios y afianzando el crecimiento de la empresa. Nuestros clientes se convierten en nuestra mayor prioridad y razón de ser, por lo que nuestros esfuerzos están siempre encaminados a seguir mejorando los estándares de calidad, servicios a clientes y a consolidar el puerto en infraestructura y logística.

.7TRANSPORTE AEREO

El transporte aéreo se inició en [1919](#), en la ciudad de [Barranquilla](#) siendo pionera en [América](#) en establecer una aerolínea de correo, carga y pasajeros [Scadta](#) hoy [Avianca](#) y la segunda del mundo, meses después de establecerse [KLM](#).

Total: 1212 [aeropuertos](#) (a 2009)

Aeródromos: 581

Aerocivil: 71

Privados: 344

Entes Territoriales: 167

Comunitarios: 49

Los principales aeropuertos, con algún tipo de tráfico regular u ocasional de carga o pasajeros de tipo internacional, incluyen:

AEROPUERTO	CIUDAD
1. Aeropuerto Internacional El Dorado	Bogota
2. Aeropuerto Internacional José María Córdova	Rionegro
3. Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón	Cali
4. Aeropuerto Internacional Rafael Núñez	Cartagena
5. Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz	Barranquilla
6. Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla	San Andres
7. Aeropuerto Internacional Matecaña	Pereira
8. Aeropuerto Internacional Palonegro	Bucaramanga
9. Aeropuerto Internacional El Edén	Armenia
10. Aeropuerto Almirante Padilla	Rioacha
11. Aeropuerto Internacional Camilo Daza	Cucuta
12. Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo	Leticia
13. Aeropuerto Internacional Simón Bolívar	Santa Marta

.1CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL.

El 96,1% de la carga total arribada al país en el período enero – diciembre de 2011 se hizo por el modo de transporte marítimo con un total de 33,9 millones de toneladas y su crecimiento frente al mismo período de 2010 fue del 13,1%. El transporte carretero o terrestre aportó el 3,2% del total con 1,1 millones de

toneladas en el período de 2011, y el transporte por el modo aéreo representó el 0,6%. El transporte de carga internacional por aguas interiores sumó 51.579 toneladas (0,1% del total) y presentó un decrecimiento de 14,6%.

En el mes de diciembre el volumen de carga de importaciones arribada al país, en términos de peso bruto, se incrementó en 2,0%, al pasar de 2,8 millones de toneladas en 2010 a 2,9 millones de toneladas en 2011, mostrando una similar participación por modos de transporte ya que ocupa el primer lugar el transporte marítimo con el 95,8%, seguido del carretero, aéreo y aguas interiores con el 3,4%, 0,6% y 0,2% respectivamente, con una variación positiva destacándose el modo de transporte carretero con 18,6% .

1.3.1 Carga de importación por dirección seccional

La carga total de importaciones fue atendida en el período enero – diciembre de 2011 por veintitrés (23) direcciones seccionales, de las cuales cuatro (4) de ellas (Cartagena, Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla) representaron el 94,1% del total con 33,1 millones de toneladas y 357,0 millones de bultos (89,0% del total de bultos).

Los mayores crecimientos en volumen de carga importada en peso bruto durante enero – diciembre de 2010/2011 lo presentaron las seccionales de Cartagena (15,4%), Buenaventura (13,2%) y Santa Marta (13,1%) y. Cayeron las de Urabá, Leticia, Cali , Arauca y Tumaco (5,8%), (18,6%), (11,8%), (22,4%) y (36,7%), respectivamente.

El número total de contenedores arribados al país en el período en estudio creció 11,8% al pasar de 571.411 unidades en 2010 a 638.598 unidades en 2011. Se destaca la participación de la seccional Cartagena que atendió el 68,5% de los contenedores arribados en enero – diciembre de 2011, seguida de Buenaventura (23,8%), Barranquilla (4,7%), Santa Marta (1,6%) e Ipiales

(0,7%). En suma, estas cinco direcciones seccionales atendieron el 99,2% del total de contenedores con carga de importación (633.222 unidades)

Durante el mes de diciembre el número total de contenedores arribados al país decreció 1,4% al pasar de 54.511 unidades en 2010 a 53.729 unidades en 2011. A pesar de la disminución, se destaca la participación de la seccional Cartagena que en el mes en mención atendió el 68,2% de los contenedores arribados, seguida de Buenaventura (22,9%), Barranquilla (5,3%), Santa Marta (1,8%) e Ipiales (0,7%). En suma, estas cinco direcciones seccionales atendieron el 98,8% del total de contenedores con carga de importación (53.086 unidades).

1.3.1 Carga de importaciones según disposición de la carga

La carga de importaciones que llegó a Colombia entre enero y diciembre de 2011 es destinada principalmente para ingreso a depósito como lo muestra el cuadro 8, con 9,2 millones de toneladas, 26,2% del total y 151,5 millones de bultos (37,7% del total). Entrega en lugar de arribo, segundo destino aduanero de la carga arribada, representó el 25,4% del total del peso bruto con 8,9 millones de toneladas.

En importancia le siguen el transbordo directo (16,5% del total de toneladas), ingreso directo a depósito (13,1%), entregas urgentes (9,8%) e ingreso a zona franca (5,7%). Vale destacar que en el período en estudio de 2011/2010 creció notablemente en peso bruto el ingreso de carga como entrega urgente con una tasa de 26,7%.

.8.3Carga de importaciones por transportadores

La carga total de importaciones que arribó al país en el período enero – diciembre de 2011 fue transportada principalmente por veinte (20) empresas transportadoras.

Estas empresas fueron responsables en el período del transporte de 30,6 millones de toneladas (86,8% del total arribado al país) y la presentación para trámite ante las seccionales de 441.950 documentos de transporte (29,7% del total). Esas mismas empresas básicamente operan en el modo marítimo.

Las primeras cinco (5) empresas de transporte internacional de carga (Naves S.A., Eduardo Gerlein S.A., Isacol S.A., Scs Aduanera Inc, y Maritrans S.A.) movieron el 46,9% del total con 16,5 millones de toneladas de carga de importación.

En cuanto al modo de transporte carretero, las quince (15) principales empresas transportadoras manejaron el 67,3% de las toneladas transportadas por este modo con 747.777 toneladas y el 61,6% del total de documentos con 18.055 documentos de transporte terrestre (carta porte).

De otra parte, en el modo de transporte aéreo las quince (15) principales empresas transportadoras manejan el 86,9% de las toneladas transportadas a través del trámite de 652.456 documentos de transporte de carga por aire (guías aéreas).

Tampa Cargo, Centurión Air Cargo, Avianca, Línea Aérea Carguera de Colombia y Líneas Aéreas Suramericanas S.A. , son las cinco más importantes transportadoras por el modo aéreo y son responsables de la operación de 125.740 toneladas de carga de importación que significaron el 61,2% del total del modo aéreo en enero – diciembre de 2011.

.8.4Carga de importaciones por tipo de carga

La carga de importaciones que arribó al país durante los meses de enero a diciembre de 2011, predomina la transportada a granel, tal como lo muestra el cuadro 17. El 46,7% de la carga importada en el período se hizo a granel, es decir, un total de 16,5 millones de toneladas y 14.038 bultos. En importancia le siguen la carga transportada en contenedores con el 31,4% del total importado (11,0 millones de toneladas) y la carga suelta con 7,4 millones de toneladas que representa el 20,9% del total. Estos tipos de carga importada presentaron en el comparativo de los períodos en estudio incrementos de 9,6%, 12,0% y 24,4%, respectivamente.

Los restantes tipos de carga corresponden a la que se transportó por sus propios medios, mixta y en grandes volúmenes que significaron el 0,9% del total.

En diciembre de 2011, al igual que para el acumulado enero – diciembre, la carga a granel, en contenedores y suelta, lideran la movilización de carga de importaciones en Colombia.

34.8.5 Carga de importaciones por país de embarque

A Colombia arribó en el período de estudio (enero – diciembre), carga de importación desde más de 130 países. La carga que ingresó al país se concentró en veinte (20) países que representaron el 89,0% del total con 31,3 millones de toneladas y 346,2 millones de bultos (86,2% del total). Los veinte (20) países principales incrementaron la carga de importaciones a Colombia en el período en 12,5%. Estados Unidos lideró los embarques con 9,1 millones de toneladas y 47,5 millones de bultos que significaron el 25,9% y 11,8% del total respectivo. Argentina es el segundo lugar de embarque con 4,3 millones de toneladas (12,3% del total) y 4,9 millones de bultos (1,2% del total).

En diciembre de 2011, el país de embarque principal correspondió igual al acumulado a los Estados Unidos (25,8% del total marítimo en el mes), mostrando una disminución de la carga importada del 13,4% con respecto a igual período de 2010, seguido de Brasil , China, Argentina, México, entre otros.

Para el modo de transporte carretero, el país de embarque principal fue Ecuador con 564.349 toneladas (50,8% del total carretero), seguido de Venezuela, Perú, Brasil, Chile y Estados Unidos. Los mayores crecimientos para el período enero – diciembre 2011/2010 lo presentaron Venezuela y Chile con tasas de 39,1% y 32,4%, respectivamente.

En diciembre de 2011, para el modo de transporte carretero, el país de embarque principal fue igualmente Ecuador con 52.536 toneladas (54,2% del total carretero), seguido de Venezuela, Perú y Chile. Los mayores crecimientos en diciembre 2011/2010 lo presentaron Venezuela y Ecuador con tasas de 54,0% y 13,4%, respectivamente.

En el modo de transporte aéreo, los países de embarque principales fueron Estados Unidos (49,6% del total aéreo), Panamá (8,9%) y Brasil (7,4%).

En el comparativo enero – diciembre de 2011/2010 se destacaron crecimientos importantes en la carga transportada por este modo en países de embarque como México (26,9%), Ecuador (18,4%), entre otros.

En el comparativo diciembre de 2011/2010 se muestra la disminución en los tres primeros países; Estados Unidos cayó 1,1%, Panamá 11,7% y Brasil 21,1% en la carga transportada por el modo aéreo.

.9ESTADÍSTICAS DE CARGA DE LAS EXPORTACIONES EN COLOMBIA

La estadística general de la carga de exportaciones en Colombia se caracteriza principalmente por ser transportada por el modo marítimo, atendida principalmente por las aduanas seccionales de Santa Marta, Cartagena, Riohacha y Buenaventura, embarcada a países como los Estados Unidos, Países Bajos (Holanda), Reino Unido y Chile, y el servicio de transporte internacional lo concentran quince (15) empresas transportadoras.

En el período enero – diciembre de 2011 el total de la carga exportada se incrementó en 12,2%, al pasar de 116,0 millones de toneladas en 2010 a 130,1 millones de toneladas en 2011.

Estas cifras son consistentes con el monto y crecimiento del peso neto y peso bruto declarado para igual período en las declaraciones de exportación: el peso neto creció 15,2% al pasar de 112,5 millones de toneladas en enero – diciembre de 2010 a 129,6 millones de toneladas en 2011. Entre tanto, el peso bruto pasó de 112,9 millones de toneladas en 2010 a 130,0 millones de toneladas en 2011 con un incremento de 15,2%.

Al observar las cifras de carga de exportación de Colombia en diciembre de 2011 en comparación con igual mes de 2010, se registra un crecimiento de 22,0%, al pasar de 9,3 millones de toneladas en el 2010 a 11,3 millones de toneladas en el 2011, prevaleciendo la carga transportada por vía marítima con el 98,8%, seguida por la operada por los modos carretero, aéreo y aguas interiores con participaciones de 0,9%, 0,2% y 0,0%, respectivamente. Durante este mes, las seccionales de Cartagena, Santa Marta, Riohacha y Buenaventura, se localizan como las cuatro (4) más importantes en la operación de carga de exportación sumando el 95,4% del total nacional.

.9.1 Carga de exportaciones por modos de transporte.

El 98,7% de la carga total salida del país en el período de estudio se hizo por el modo de transporte marítimo con un total de 128,4 millones de toneladas y su

crecimiento en enero – diciembre de 2011, frente al mismo período de 2010, fue de 12,2%.

El transporte carretero o terrestre aportó el 1,1% del total con 1,4 millones de toneladas en el período de 2011, y el transporte por el modo aéreo representó el 0,3%.

Los cuatro (4) modos de transporte presentaron incremento en el monto de la carga de exportaciones atendida, siendo el de aguas interiores el de mayor crecimiento relativo con una variación de 336,6%, seguido por el aéreo que creció 24,5%, el marítimo que aumentó 12,2% y el carretero que subió 11,1%.

.9.2Carga de exportaciones por transportadores

La carga total de exportaciones que fue enviada al exterior en el período enero – diciembre de 2011 fue transportada principalmente por quince (15) empresas transportadoras.

Estas empresas fueron responsables en el período del transporte de 123,2 millones de toneladas (94,7% del total salido del país) y 220,3 millones de bultos (37,6% del total).

Cinco (5) de esas quince (15) empresas de transporte internacional de carga (Lbh Colombia Ltda., Naves S.A., Isacol S.A., Intership Agency SAS y

Caribbean World Wide) movieron el 77,3% del total con 100,6 millones de toneladas de carga de exportación.

.9.3Carga de exportaciones por país de destino

Desde Colombia salió en el período de estudio carga de exportación a más de 100 países de destino distintos. La carga que salió se concentró en veinte (20) países que representaron el 87,0% del total con 113,2 millones de toneladas y 263,7 millones de bultos (45,0% del total).

Los veinte países de destino principales incrementaron la carga de exportaciones desde Colombia en el período en 18,9%. Estados Unidos lideró los embarques despachados desde Colombia con 28,8 millones de toneladas y 76,4 millones de bultos que significaron el 22,1% y 13,0% del total respectivo, aunque su crecimiento se redujo en 9,8%. Países Bajos (Holanda) es el segundo lugar de destino con 21,9 millones de toneladas (16,9% del total) y 4,9 millones de bultos (0,8% del total).

Con el paso del tiempo el sector secundario y terciario han llegado a desplegarse de tal forma que se han convertido en una de las principales cadenas más firmes de la economía del Municipio de Medellín y por lo tanto en una parte importante del desarrollo y crecimiento de la ciudad, lo que al mismo tiempo obliga a estos dos sectores a tomar medidas suficientes para mantener un crecimiento constante que cumpla con la oferta que requiere la ciudad en materias como el empleo y cantidad de productos que se requieren para el buen funcionamiento de este tipo de transporte, para esto se deben implementar nuevas tecnologías para la producción de estos productos y además desarrollar sistemas que permitan acondicionar los procesos logísticos a las diferentes condiciones de los sectores en la ciudad.

.ANALISIS

Se puede observar que Colombia ha podido evolucionar en cuanto al transporte internacional ya que ha ido abriendo y modernizando sus principales puertos y los cuales ya o solo tienen solo inversión pública, si no que ya cuenta con inversión privada, lo que le ha permitido inyectar más capital a los puertos, lo que le ha servido para poder hacer más negociaciones internacionales y el ingreso de nuevas navieras a Colombia, permitiendo generar más empleo, adicional está comenzando a construir más vías, pero está dejando de lado la reconstrucción de las vías ya existentes, esto ha generado un alza en los fletes nacionales y su consecuencia es que el producto final sea más costoso y dejando a los proveedores Colombianos por fuera del mercado nacional e internacional.

En el trabajo se puede observar que Colombia ha tenido un aumento en las importaciones y exportaciones marítimas siendo este uno de los medios internacionales más utilizados, utilizando como principal proveedor a Estados Unidos, adicional teniendo como principal empresa de transporte aéreo una empresa que era de inversión Colombiana, Tampa Cargo.

En el ámbito terrestre hemos tenido varios problemas con los conductores ya que ellos no están de acuerdo con el alza de la gasolina y el costo de los fletes que para ellos no está cubriendo sus necesidades, esto ha generado diversos paros y esto conflictos internos y demoras en la entrega del producto.

.BIBLIOGRAFIA

- <https://www.dimar.mil.co/historia-de-dimar>
- <http://www.compas.com.co/es-co/instalaciones/terminalcartagena.aspx>
- http://es.wikipedia.org/wiki/Cartagena_de_Indias
- <http://www.compas.com.co/es-co/instalaciones/terminalcartagena.aspx>

