



**Análisis de las rutas marítimas de DFI en las importaciones
Colombianas**

Mariluz Echavarría Velásquez

Institución Universitaria Esumer

Medellín, Colombia

2017



**Análisis de las rutas marítimas de DFI en las importaciones
Colombianas**

Mariluz Echavarría Velásquez

Trabajo de investigación presentado para optar al título de
Administración Logística

Director (a)

Doris Villa Amaya

Especialista gerencia de Proyectos

Línea de Investigación
Logística y Cadenas de Suministro
Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín (o Apartadó), Colombia

Año 2017

Dedicatoria:

Agradezco a Dios quien es mi gran amor y me dio la oportunidad de seguir adelante con mis planes de vida, entre los cuales está el amor, la educación la felicidad y todo aquello que me conlleva a ser un gran ser humano. Además agradezco a mi madre que con sus consejos y apoyo siempre me alentaron a luchar, para demostrarme a mí misma que puedo ser una profesional integra y un excelente ser humano.

Agradecimientos:

Les agradezco a mis padres por los principios y ejemplo de vida y a mi asesora de tesis; la profesora Doris Villa, quien con sus grandes aportes permitió que este proyecto fuera realidad.

Contenido

	Pág.
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
4. PREGUNTAS.....	5
5. OBJETIVOS.....	6
5.1 Objetivo General.....	6
5.2 Objetivos Específicos	6
6. JUSTIFICACIÓN.....	7
7 VIABILIDAD Y FACTIBILIDAD DEL ESTUDIO	9
8. MARCO TEÓRICO	12
8.1 Crecimiento del año 2016	19
8.2 Principales orígenes de las importaciones colombinas.....	22
8.3 Estados unidos	24
8.3.1 Costos de importaciones LCL.....	28
8.3.2 Costos de importaciones FCL.....	29
8.4 Lejano oriente china.....	31
8.4.1 Puertos más comerciales:	34
8.4.2 Costos de importaciones FCL	36
8.4.3 Costo de importaciones LCL	37
8.5 México	38
8.5.1 Costos de importación LCL	43
8.5.2 Costos de importación FCL	44

8.6	Brasil.....	44
8.6.1	Costos de importación LCL	47
8.6.2	Costos de importación FCL	48
8.7	Alemania.....	49
8.7.1	Costos de importación LCL	52
8.7.2	Costos de importaciones FCL.....	53
9	Japón.....	53
8.1	Costos de importación LCL	56
8.2	Costo de importación FCL	57
9.	MARCO METODOLÓGICO	59
9.1	Hipótesis de la investigación.....	59
9.2	Variables.....	60
9.3	Diseño FODA.....	61
9.4	Población, muestra e instrumentos de investigación.	66
9.5	Análisis de datos.....	66
9.6	Resultados esperados	67
10.	CALENDARIO DE INVESTIGACIÓN	69
11.	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	70
12	BIBLIOGRAFIA	70

LISTA DE ILUSTRACIONES

	Pág.
.....	
Ilustración 1: Recursos de la logística.	15
Ilustración 2: Flujo de la DFI.	16
Ilustración 3: Importaciones por país de origen.	21
Ilustración 4: Acceso marítimo	25
Ilustración 5: Principales puertos De EEUU	25
Ilustración 6: Agentes comerciales y navieras.	28
Ilustración 7: Ubicación geográfica.	32
Ilustración 8: Acceso marítimo desde China.	33
Ilustración 9: Puertos china.	34
Ilustración 10: Puerto de Shanghái.	35
Ilustración 11: Ubicación geográfica México.....	39
Ilustración 12: Puertos Mexicanos.....	40
Ilustración 13: Acceso marítimo por atlántico.....	40
Ilustración 14: Acceso marítimo por el pacifico.	41
Ilustración 15: Ubicación Geográfica de Brasil.	45
Ilustración 16: Ubicación Geográfica de Alemania.....	49
Ilustración 17: Puerto de Hamburgo.	51
Ilustración 18: Ruta marítima desde Alemania.....	51
Ilustración 19: Ubicación Geográfica de Japón.	54
Ilustración 20: Acceso marítimo de Japón.	55

LISTA DE GRAFICAS

Pág.

Grafica 1: Valor CIF de las importaciones colombianas 2016/2015.....	13
Grafica 2: Principales orígenes de las importaciones colombianas	14

LISTA DE TABLAS

	<u>Pág.</u>
Tabla 1. Principales puertos de origen de las importaciones colombianas.	9
Tabla 2. Gastos fijos para importaciones.....	10
Tabla 3. Balanza comercial noviembre 2016.	17
Tabla 4. Comportamiento noviembre 2016.	17
Tabla 5. Comportamiento por sector en noviembre 2016.	18
Tabla 6. Comportamiento año 2016.....	19
Tabla 7. Comportamiento de productos y países año 2016.	20
Tabla 8. Comportamiento por sector en 2016.	20
Tabla 9. Balanza comercial	21
Tabla 10. Puertos EEUU con destino Cartagena.	25
Tabla 11. Puertos americanos con destino Buenaventura.	26
Tabla 12. Puertos de EEUU con destino Barranquilla.....	27
Tabla 13. Fletes carga suelta (LCL) desde EEUU.	29
Tabla 14. Gastos fijos carga suelta (LCL) desde EEUU.....	29
Tabla 15. Fletes para full Container FCL desde EEUU.....	29
Tabla 16: Gastos fijos carga full Container FCL desde EEUU.....	30
Tabla 17. Pesos por contenedores.....	30
Tabla 18. Logistics performance index de China.....	32
Tabla 19. Puertos Chinos con destino Buenaventura.	35
Tabla 20. Puertos Chinos con destino Cartagena.....	36
Tabla 21. Fletes full Container FCL desde China.....	36
Tabla 22. Gastos fijos full Container desde China.....	37

Tabla 23. Fletes carga suelta LCL desde China.....	37
Tabla 24. Gastos fijos carga suelta LCL desde China.	38
Tabla 25. Puertos Mexicanos con destino Barranquilla.....	41
Tabla 26. Puertos Mexicanos con destino Buenaventura.....	42
Tabla 27. Puertos Mexicanos con destino Cartagena.	42
Tabla 28. Flete carga suelta LCL desde México.....	43
Tabla 29. Gastos fijos carga suelta LCL desde México.....	43
Tabla 30. Flete carga full container FCL desde México.....	44
Tabla 31. Gastos fijos full Container FCL desde México.....	44
Tabla 32. Desempeño Logístico Brasil.	45
Tabla 33. Puertos de Brasil con destino Cartagena.....	46
Tabla 34. Puertos de Brasil con destino Buenaventura.....	46
Tabla 35. Fletes carga suelta LCL desde Brasil.....	47
Tabla 36. Gastos fijos carga suelta LCL desde Brasil.	47
Tabla 37. Fletes carga full container FCL desde Brasil.....	48
Tabla 38. Gastos fijos full container FCL desde Brasil.	48
Tabla 39. Desempeño logístico Alemania	49
Tabla 40. Puertos de Alemania con destino Cartagena.....	50
Tabla 41. Flete carga suelta LCL desde Alemania.....	52
Tabla 42. Gastos fijos carga suelta FCL desde Alemania.....	52
Tabla 43. Flete full container desde Alemania.....	53
Tabla 44. Gastos fijos para full container FCL desde Alemania.....	53
Tabla 45. Desempeño logístico de Japón.	54

Tabla 46. Puertos de Japón con destino Buenaventura.....	55
Tabla 47. Flete carga suelta LCL desde Japón.	56
Tabla 48. Gastos fijos carga suelta FCL desde Japón.....	56
Tabla 49. Flete carga full container FCL desde Japón.....	57
Tabla 50. Gastos fijos carga full container FCL desde Japón.....	57

1 Análisis de las rutas marítimas de distribución física internacional en las importaciones Colombianas

2. RESUMEN

Distribución Física Internacional conocida por su abreviatura DFI¹, en el mercado internacional es el proceso de planificación, implementación y control de las materias primas y/o producto terminado, además de la comunicación asertiva y a tiempo desde origen a destino, siempre cumpliendo con los requerimientos del cliente, y evitando al máximo los gastos extras que se generan por los malos manejos o decisiones inoportunas, todo esto ejecutando los términos de negociación entre vendedor y comprador.

Una organizada y bien ejecutada DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL, le permite a las empresas optimizar sus procesos de compra en el exterior, proceso importador, proceso de nacionalización y demás, llegando al punto de eficacia y eficiencia que las compañías esperan lograr.

El análisis de las rutas de DFI en las importaciones colombianas, pretende identificar los trayectos más transitados, productos movilizados, costos, tiempos, líneas navieras e infraestructura.

Este análisis le permitirá al empresario Colombiano que no tiene conocimientos en DFI, a identificar rutas marítimas utilizadas para el transporte de carga desde Norte y Sur América, Lejano oriente y Europa hacia los diferentes puertos colombianos, además identificar las líneas navieras que restan el servicio, tipos de carga movilizadas, tiempos de tránsito, costos e infraestructura.

Este análisis se realizará a través método DAFO para definir (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) de las rutas marítimas de importación Colombiana.

Palabras clave: DFI, Importaciones, Naviera, Incoterms,

¹ DFI: proceso logístico de movilización de carga de un lugar a otro ejecutando los términos de negociación entre vendedor y comprador

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Una adecuada distribución física internacional tiene como finalidad llevar la cantidad correcta de un producto desde su origen (país exportador) hasta su destino final (país importador), en el tiempo justo y al mínimo costo posible, siendo la clave para la obtención de una ventaja competitiva frente a los mercados internacionales.

Los cambios constantes que ha traído la globalización y el intercambio de bienes y servicios, hace que llegar al cliente en el tiempo justo y cantidad indicada, genere una competitividad sobre los demás, por esta razón la adecuada planificación de la Distribución Física Internacional, permitirá al empresario colombiano identificar la programación de los tiempos para producción, venta y recompra, evitando así los agotados y como consecuencia la pérdida de credibilidad ante los clientes.

Dentro de esta perspectiva la importancia de una adecuada distribución física internacional radica en los tiempos que se deben tener en cuenta para producción en origen, transporte, transformación en destino (en caso de ser materia prima) y comercialización, por lo anterior se pretende analizar las rutas de importación marítimas desde los diferentes orígenes de importación hacia Colombia, para identificar las más indicadas para los puertos Colombianos, teniendo en cuenta tiempos de tránsito, costos, líneas navieras e infraestructura portuaria.

¿ Tiene la distribución física internacional el propósito de realizar todo este tipo de actividades en conjunto para entregar la mercancía en un justo a tiempo, y este mismo contexto identificar este tipo de variables que le permitirá al departamento de comercio internacional y logística de cualquier organización que realice este tipo de operaciones planear y estructurar una correcta cadena logística de importación, permitiendo así que la actividad de la compañía fluya correctamente y tenga la rentabilidad esperada?

4. PREGUNTAS

- ¿Qué líneas navieras prestan el servicio hacia los puertos colombianos?
- ¿Cuáles son las rutas de distribución física internacional utilizadas en las importaciones colombianas?
- ¿Cuáles son las rutas más competitiva en términos de tiempo y costos para los puertos ubicados en el atlántico y pacifico?

5. OBJETIVOS

5.1 Objetivo General

Caracterizar las rutas de distribución física internacional para disminuir la probabilidad de fallas en las operaciones logísticas de importación, elaborando un plan de identificación de rutas marítimas basadas en el periodo 2015-2016.

5.2 Objetivos Específicos

- Describir geográficamente las rutas marítimas de las importaciones colombianas desde Norte y Sur América, Lejano oriente y Europa.
- Definir las rutas de DFI más eficientes para Colombia en base a tiempo de tránsito y costos teniendo en cuenta los puertos del pacifico y el atlántico.
- Identificar qué líneas navieras prestan el servicio de tránsito para los puertos colombianos.

6. JUSTIFICACIÓN

Con la puesta en marcha de la globalización y/o apertura económica en 1990, Colombia ha atravesado grandes transformaciones, entre ellas la generación de una logística de DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL, que ha permitido el intercambio comercial con el resto del mundo. Esto lleva a la realización de este estudio, con el cual se pretende identificar la mejor opción para la movilización de carga de importación desde cualquier lugar del mundo, desarrollada con información base del DANE, Proexport,² y tarifas de diferentes agentes de carga que permitirá tener una información real a 2017.

Esta apertura económica condujo al país a pensar en el intercambio de bienes y servicios con el resto del mundo. A través del tiempo la globalización y la facilidad en las comunicaciones Colombia con su economía emergente se volcó a las importaciones especialmente de lejano oriente y Estados Unidos.

Si bien es cierto, a muchos empresarios decirles importar les genera temor el saber que tiene que contratar los servicios de agentes de carga y aduana, hacer giros al exterior; deben saber que eso que hoy ven como una amenaza se le puede convertir un una fortaleza en el mercado, pues muchas veces llegar a tiempo y con buenos precios es lo más importante en el comercio.

El intercambio cultural también es un factor que interviene en el temor de los empresarios al momento de querer importar, dado que los principales socios económicos de Colombia son países potencias con idiomas, tradiciones y cultura muy diferente que en algunos casos se podría considerar una barrera al comercio.

² Proexport, Entidad promotora de comercio exterior.

Atendiendo a estas consideraciones tener una inadecuada planeación de la distribución física internacional, conlleva a generar sobre costos por la no identificación de la correcta ruta marítima para el traslado de su mercancía.

La razón por la cual se desarrolló este proyecto obedece al análisis y determinación de las rutas marítimas utilizadas para la importación de carga de cualquier lugar, teniendo presente los costos marítimos de importación, puertos e infraestructura, tiempos de navegación, líneas navieras, tipo de carga y volumen. Además le permitirá el empresario y comunidad académica en comercio internacional, tener una visión más amplia y clara acerca de los tiempos y costos totales en los que se incurre al momento de realizar una compra internacional.

Este proyecto estará supervisado por la facultad de estudios internacionales sobre la línea de investigación de logística y cadena de suministro, para la obtención del título de Administradora Logística y el conocimiento de los empresarios colombianos.

7 VIABILIDAD Y FACTIBILIDAD DEL ESTUDIO

Tener el conocimiento oportuno acerca de la DFI es como llegar al cliente con un justo a tiempo, analizado esto desde una perspectiva más amplia, un adecuado conocimiento acerca de la cadena de distribución física internacional y rutas marítimas de importación Colombiana le generará al empresario una ventaja competitiva frente a mercado y/o competencia.

De acuerdo con el Ministerio de comercio industria y turismo los principales orígenes de las importaciones en el 2016 son China, Estados Unidos, México, Brasil, Alemania y Japón teniendo estos países una infraestructura logística de gran envergadura que les permite ser eficientes y eficaces en las áreas de comercio exterior y logística.

Para tener el conocimiento adecuado de este tema es importante saber cuáles son los principales puertos de origen y sus destinos con el fin de analizar cuál es la ruta marítima más comercial; por tal razón a continuación se describen estas rutas marítimas:

Tabla 1. Principales puertos de origen de las importaciones colombianas.

CHINA		ESTADOS UNIDOS	
CHIWAN	BUENAVENTURA	MIAMI	CARTAGENA/BUENAVENTURA
FUZHOU		LOS ANGELES	CARTAGENA/BUENAVENTURA
GUANGZHOU		HOUSTON	CARTAGENA/BUENAVENTURA
HONG KONG		CHICAGO	CARTAGENA/BUENAVENTURA
NINGBO		NEW YORK	CARTAGENA/BUENAVENTURA
SHANGHAI			
MEXICO		BRASIL	
VERACRUZ	CARTAGENA	SANTOS	CARTAGENA
MANZANILLO	BUENAVENTURA	RIO JANEIRO	CARTAGENA
ALTAMIRA CTG	CARTAGENA	CANOAS	CARTAGENA
ALEMANIA		JAPON	
HAMBURGO	CARTAGENA	KOBE	BUNAVENTURA
HAMBURGO	BUENAVENTURA	OSAKA	BUNAVENTURA
		TOKYO	BUNAVENTURA
		YOKOHAMA	BUNAVENTURA

Fuente: Propia.

Tener una visión clara de cuál es la ruta marítima indicada para la importación de cualquier tipo de carga le permite a las organizaciones poder planificar con tiempo su

proceso de compra, producción, transformación, re-compra y comercialización de sus productos, convirtiéndose a la vez en un componente clave para llegar al cliente antes que la competencia y permitiendo que la organización se posea en el mercado y gane espacio entre el sector económico al cual pertenece.

Atendiendo estas consideraciones también es importante conocer los gastos en los que se incurre en la importación de carga, es por eso que a continuación se detallan aquellos ítems que se deben contemplar en su plan de costos.

Tabla 2. Gastos fijos para importaciones.

ITEM	DESCRIPCIÓN
Desconsolidación	Separación de carga de uno o varios consignatarios
BAF	Factor de rec
BL	Costo corte del documento de embarque
Collet fee	Valor a coleccionar en destino
Drop off	Devolución de contenedor vacío a patios
THC	Combustible
Handling	Manejo en origen o destino

Fuente: Propia.

NOTA: todos estos datos están contemplados en **\$USD** Americanos, y dependen de factores externos como TRM, Agentes de cargas y navieras.

Finalmente todos estos aspectos permiten a las organizaciones planificar toda la operación logística, incluyendo el flujo de caja para el pago de los fletes e impuestos en los que incurra la carga, tiempo para la producción o transformación, venta, logística inversa y nueva compra.

El constante crecimiento de la producción mundial, los acuerdos comerciales, la apertura económica, etc. están haciendo que los empresarios colombianos miren hacia nuevos mercados como posible y/o mejores aliados estratégicos para la adquisición de nuevos productos.

Pero que es la DFI? LA DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL, es la planeación de movilización de carga desde un punto de origen (país exportador) a un punto de destino (país importador), enmarcado por términos de negociación también conocidos como los INCOTERMS, y con unos estándares mínimos de cumplimiento en calidad, prontitud y conformidad lo cual se resume en la competitividad del producto en el mercado.

Todos aquellos fenómenos que hoy están enmarcando la economía en un estándar mundial han dado nacimiento al departamento de comercio y logística internacional en las organizaciones, enfocado en la planeación de una correcta DFI para mitigar los impactos de costo y tiempo que se debe invertir para la movilización de la carga.

En el mundo de hoy donde todo se mide por tiempo y calidad podemos decir que la logística internacional es la clave para el desarrollo de la eficiencia, eficacia y efectividad de las organizaciones; determinado en cortos tiempos en cada uno de los eslabones de la cadena de abastecimiento, que al final de esta permite que el producto tenga un precio competitivo en el mercado. Es decir a mayor tiempo del estacionalidad en cada eslabón, mayo serán los costos para el producto final.

Por este tipo de razones nacen los departamentos de comercio y logística internacional, para tener una visión clara de todas aquellas variables que intervienen en el transporte internacional de mercancía, tales como tiempos de tránsito, líneas navieras, rutas marítimas, tipos de contenedores, empaques, embalajes, carga suelta (FLC – LCL), documentos, costos operacionales, tratados de libre comercio, INCOTERMS, etc. Un adecuado análisis de estas actividades permite que las organizaciones tener una cadena logística optimizada, reduciendo al máximo todos aquellos factores controlables que puedan afectar la operación, terminando en un producto final con alto costo

Podemos concluir que la Distribución física internacional constituye para el importador un mecanismo importante que debe ser administrado correctamente si se desea obtener una mayor competitividad en el mercado. Este proyecto le permitirá al empresario Colombiano que no tiene conocimientos en DFI, a identificar rutas

marítimas utilizadas para el transporte de carga desde Norte y Sur América, Lejano oriente y Europa hacia los diferentes puertos colombianos.

Incoterms. International Commercial Terms (por su sigla en inglés). Conjunto de reglas internacionales aprobadas por la Cámara de Comercio Internacional de París, que permiten una fácil interpretación de los principales términos comerciales empleados en los contratos de compraventa internacional. Regulan, la distribución de documentos, las condiciones de entrega de las mercancías y la distribución de costes y de riesgos de la operación; es decir, deslindan con precisión las responsabilidades y obligaciones del vendedor, comprador y transportador.

NOTA: Esta fase del trabajo indica que un manual de consulta para el empresario, una herramienta de trabajo para la toma de decisiones a nivel de planeación; para el cual se invirtió 25 semanas con un promedio de trabajo de 9 horas semanales. Además de herramientas tecnológicas (internet) para la consulta.

8. MARCO TEÓRICO

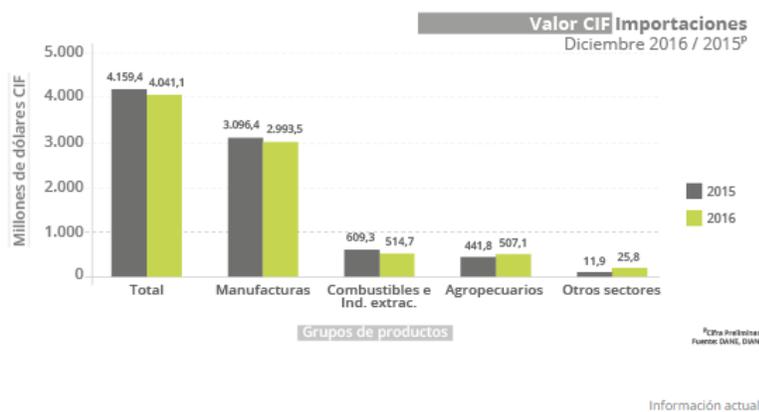
Estado en cuestión

De enero a diciembre de 2016 según el DANE³ las importaciones colombianas presentaron una variación de -17,0 % con relación al 2015 al pasar de US\$54.057,6 millones CIF (Costo, Seguro y Flete. INCOTERM) en 2015 a US\$44.889,4 millones CIF en 2016. En el 2015 la variación fue -15,6 %.

De acuerdo con las declaraciones de importación las mercancías compradas por Colombia originarias de Estados Unidos participaron con 26,5 % del total registrado en 2016; le siguen en su orden China, México, Brasil, Alemania y Japón.

³ DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística

Por país de origen, y de acuerdo con su contribución, el país que más influyó en la variación total de las importaciones fue Estados Unidos con -23,4 %, al pasar de US\$15.512,4 millones CIF en 2015 a US\$11.877,9 millones CIF en 2016. Esta disminución se explicó por las menores compras externas de Gasóleos con -36,9 % y Gasolina para motores y aceites ligeros con -24,5 % que contribuyeron conjuntamente con -7,9 puntos porcentuales.

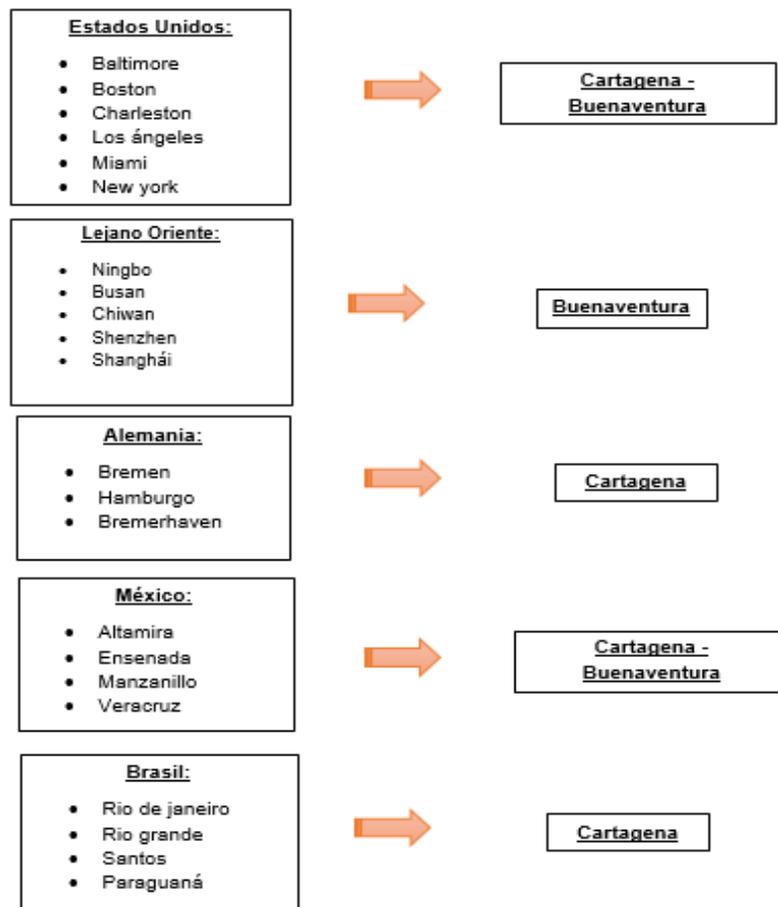


Grafica 1: Valor CIF de las importaciones colombianas 2016/2015.

Fuente: DANE.

Los países que afectaron la balanza comercial con los cuales decrecieron las importaciones fueron EEUU, Francia, China, México, Alemania entre otros. Asimismo crecieron las compras a países como Brasil, Bolivia y Rusia. Entre los productos que bajaron su nivel de compra al exterior fueron Trigo, arroz, Pescado, Aceites lubricantes, computadores portátiles, celulares entre otros). (procolombia, 2016)

De acuerdo a esta información podemos clarificar las siguientes rutas de distribución física internacional que más se están manejando en el año en curso.



Grafica 2: Principales orígenes de las importaciones colombianas.

Fuente: Propia.

La razones por las cuales las importaciones bajaron en este periodo se debe a menores compras en combustibles y productos de la industria extractiva, productos agropecuarios, alimentos y bebidas.

La logística internacional

La logística es la estrategia para lograr el objetivo encadenado a los procesos productivos, marketing y venta; la distribución física internacional es el punto de origen y el punto final enmarcado por un transporte. Todos y cada uno de estos eslabones se resumen en LOGISTICA INTERNACIONAL.

Para lograr estos objetivo es importante tener un flujo de información constantede todos los agentes y/o eslabones que intervienen en la operación:



Ilustración 1: Recursos de la logística.

Fuente: Libro Logística y distribución física internacional.

Los recursos que se requieren para una adecuada cadena logística, son información acerca de todas las necesidades que requiere la compañía y la cooperación entre todos los eslabones para cumplir el objetivo.

A continuación podemos observar un proceso logístico internacional.

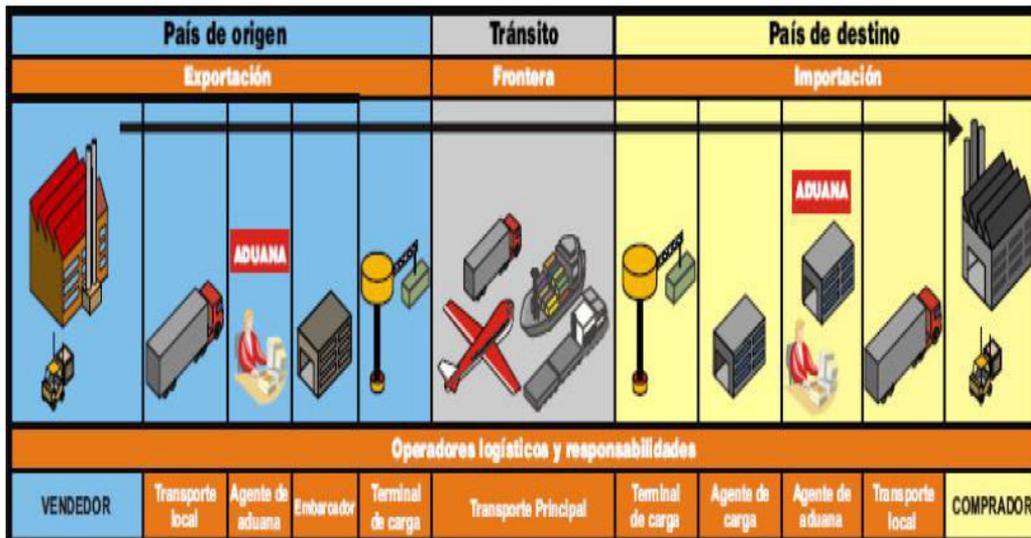


Ilustración 2: Flujo de la DFI.

Fuente: Libro Logística y distribución física internacional.

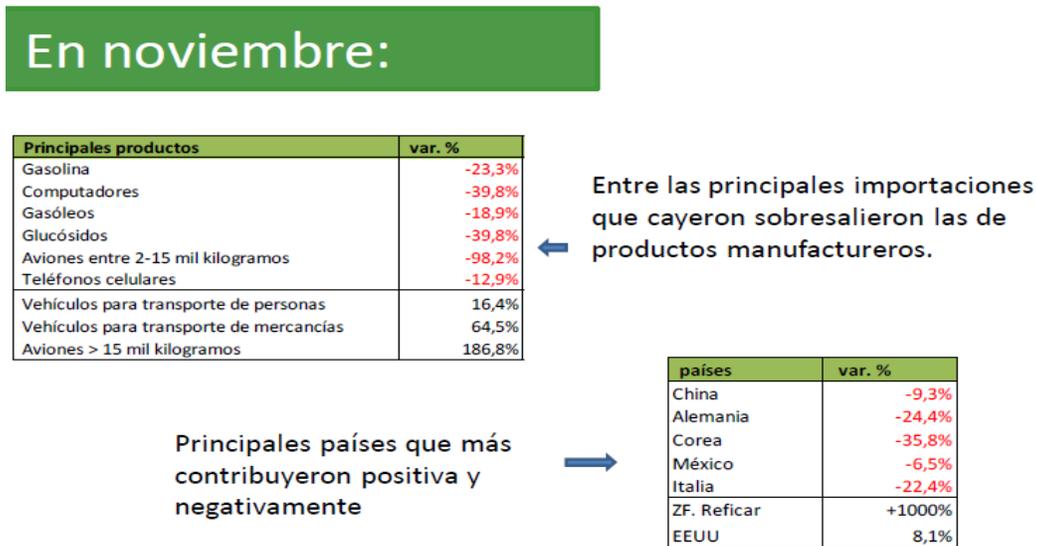
- Vendedor: Exportador: persona natural o jurídica quien realiza ventas al exterior.
- Transporte local: Realizado por un operador logístico o empresa de transporte. Realiza todos los transportes terrestres en los que incurra la operación de importación. Origen-puerto-destino.
- Agente de aduana (trade, 2017): personas jurídicas autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para ejercer actividades auxiliares de la función pública aduanera de naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades.
- Terminal de carga: espacio destinado y orientado especialmente al flujo de mercancías.
- Tránsito: tiempo de carga en altamar.

- Comprador, importador: persona natural o jurídica quien realiza compras en el exterior.

De acuerdo al MINCIT⁴ en noviembre de 2016 las importaciones disminuyeron un -1.8% frente al mismo mes del año 2015, algunas de las razones fueron:

- Menos compras en el sector de manufacturas con una caída de -14.9%.
- Menor importación de combustible y productos de la industria extractiva, con una caída del 2.5%.

Tabla 3. Balanza comercial noviembre 2016.



Fuente: MINCIT 2016.

En los principales productos que afectaron la balanza comercial en noviembre de 2016 fue la reducción de compra de gasolina con un -23.3%, además el país que más contribuyo negativamente fue Corea con un -35.8. %

Tabla 4. Comportamiento noviembre 2016.

⁴ Ministerio de comercio Industria y Turismo

Comportamiento en noviembre

Principales Grupos de Productos	noviembre de 2016		
	US\$ Millones	Variación (%)	Contribución a la Variación (%)
Total	4.164,8	-1,8%	
Total Sin Combustibles	3.754,6	-0,2%	
Agropecuarios, alimentos y bebidas	537,1	13,0%	1,5 pp
Combustibles e industrias extractivas	410,2	-14,9%	-1,7 pp
Manufacturas	3.199,2	-2,5%	-1,9 pp
Otros sectores	18,3	288,7%	0,32 pp

Fuente: MINCIT 2016.

En noviembre de 2016 se registraron compras al exterior por USD\$3754,6 sin incluir las compras de combustible, esto debido a que este afecto la balanza negativamente.

Tabla 5. Comportamiento por sector en noviembre 2016.

En el mes de noviembre de 2016

Las que cayeron

grupo	productos	orígenes que explican
Agropecuarios, alimentos y bebidas	Maíz	EEUU
	Cebada	Francia, Argentina
	Arroz	EEUU
Combustibles y prod. de industrias extractivas	Gasolina	EEUU, México
	Gasóleos	EEUU
	Alambre de cobre	Chile
	Aluminio	Rusia, India
Manufacturas	Computadores	China, ZF Occidente
	Glucósidos	EEUU, Bélgica, Suiza
	Aviones entre 2-15 mil kilogramos	Francia
	Teléfonos celulares	China, Israel
	Aparatos de telecomunicación digital	China
	Carrocerías	Origen Colombia, Japón
	Vehículos para transporte público	Brasil, Suecia

Las que crecieron

grupo	productos	orígenes que explican
Agropecuarios, alimentos y bebidas	Aceite de palma	Ecuador, Perú
	Azúcar	Ecuador
	Trigo	Canadá, EEUU
	Ganado porcino	EEUU, Canadá
	Aguardientes	Reino Unido, México
Combustibles y prod. de industrias extractivas	Keroseno y otros	EEUU
Manufacturas	Vehículos para transporte de personas	México, Brasil, España
	Vehículos para transporte de mercancías	EEUU
	Aviones > 15 mil kilogramos	EEUU
	Partes para vehículos	Rumanía, Francia

Fuente: MINCIT 2016.

Los países que predominan como origen de las importaciones colombianas en noviembre de 2016 esta EEUU, México, China. Entre los grupos se destaca los agropecuarios, combustible y manufactura.

8.1 Crecimiento del año 2016

En el periodo de enero a noviembre de 2016 las importaciones colombianas sufrieron una variación de -18.1% con respecto al mismo periodo de 2015.

Razones:

- Menores compras del sector de manufacturas, con una reducción del 20.4%.
- Menores importaciones del sector de combustible con una reducción del - 24.8%.
- Mayores importaciones del sector agrícola, alimentos y bebidas. Con un aumento del 3.2%

Tabla 6. Comportamiento año 2016.

Principales Grupos de Productos	enero-noviembre de 2016		
	US\$ Millones	Variación (%)	Contribucion a la Variación (%)
Total	40.848,3	-18,1%	
Total Sin Combustibles	36.801,0	-17,3%	
Agropecuarios, alimentos y bebidas	5.758,1	3,2%	0,4 pp
Combustibles e industrias extractivas	4.047,3	-24,8%	-2,7 pp
Manufacturas	30.928,5	-20,4%	-15,9 pp
Otros sectores	114,4	13,8%	0,03 pp

Fuente: MINCIT 2016

Tabla 7. Comportamiento de productos y países año 2016.

En enero-noviembre :

Principales productos	var. %
Aviones > 15 mil kilogramos	-7,1%
Gasóleos	-32,1%
Gasolina	-24,2%
Vehículos para transporte de personas	-22,3%
Partes para vehículos	12,8%
Bebidas no alcohólicas	65,9%
Vehículos para transporte de mercancías	16,4%
Azúcar	376,9%

Entre las principales importaciones que cayeron sobresalieron las de productos manufactureros.

Principales países que más contribuyeron positiva y negativamente.

Aparece la Zona Franca Reficar como origen, por su contribución positiva al crecimiento

países	var. %
EEUU	-24,6%
China	-15,9%
Francia	-54,7%
Alemania	-25,0%
México	-12,6%
Bolivia	26,3%
ZF. Reficar	+1000%

Fuente: MINCIT 2016.

Durante el periodo de enero a noviembre de 2016 los productos que más importaron fue el azúcar con un crecimiento del 376.9% y los bebidas no alcohólicas con un 65.9%, igual forma podemos observar que los países que más contribuyeron negativamente a la balanza del mismo periodo fue Francia y Alemania.

Tabla 8. Comportamiento por sector en 2016.

En el año corrido

Las que cayeron

grupo	productos	orígenes que explican
Agropecuarios, alimentos y bebidas	Maíz	EEUU
	Arroz	EEUU
	Preparaciones de cereales	EEUU
Combustibles y prod. de industrias extractivas	Gasóleos	EEUU
	Gasolina	Perú, EEUU
	Keroseno	EEUU, Venezuela
Manufacturas	Aviones > 15 mil kilogramos	Francia, EEUU
	Vehículos para transporte de personas	Origen Colombia, México
	Teléfonos celulares	China
	Computadores	China
	Aparatos de telecomunicación digital	China
	Motocicletas	India, China
	Vehículos para transporte público	ZF Bogotá, Brasil
Pasta química de madera	EEUU	

Las que crecieron

grupo	productos	orígenes que explican
Agropecuarios, alimentos y bebidas	Azúcar	Ecuador, Brasil
	Bebidas no alcohólicas	ZF Femsa
	Aceite de palma	Ecuador
	Leche	México
	Aceite de soya	Bolivia
Combustibles y prod. de industrias extractivas	Trigo	Brasil
	Keroseno	ZF. Reficar
	Energía eléctrica	Ecuador
Manufacturas	Vehículos para transporte de mercancías	Brasil, México, EEUU
	Motores para vehículos	Brasil, Francia

Fuente: MINCIT 2016

Durante el año 2016 la los sectores que mostraron una baja en la importaciones está el sector agropecuario, combustible y manufactura. Continúan predominando los países de origen los EEUU, México, Brasil etc. También podemos ver como las importaciones de Azúcar, Leche, Trigo, Aceite de soya tuvieron un crecimiento.

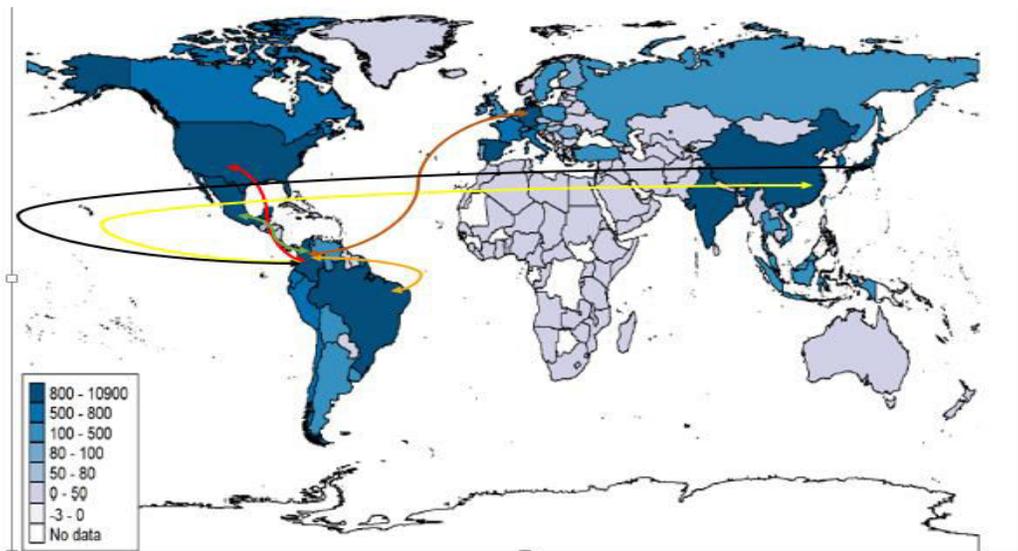


Ilustración 3: Importaciones por país de origen.

Fuente: MINCIT 2016

Durante el año 2016 las importaciones colombianas tuvieron origen de EEUU, México, Brasil, Alemania, China Japón. Estas serán las rutas marítimas que se estudiarán y se analizarán en este proyecto.

Tabla 9. Balanza comercial

	PAIS	enero - noviembre		diferencia
		2015	2016	
Principales superávit	Panamá	2.195,8	1.630,9	(564,9)
	Países Bajos	1.069,8	811,9	(258,0)
	Venezuela	780,5	432,8	(347,7)
	Turquía	506,9	426,3	(80,6)
	Ecuador	621,9	353,5	(268,4)
	Perú	199,4	351,6	152,2
	España	691,5	292,8	(398,6)
Principales déficit	Bolivia	-228,6	-323,1	(94,5)
	Taiwán	-404,7	-340,5	64,3
	Corea	-773,0	-403,6	369,3
	Vietnam	-440,6	-420,2	20,3
	Japón	-597,6	-588,5	9,0
	Francia	-1.594,4	-625,8	968,6
	India	-595,2	-635,5	(40,3)
	Brasil	-702,9	-901,4	(198,4)
	Alemania	-1.590,6	-1.114,6	475,8
	Estados Unidos	-4.585,6	-1.379,8	3.205,8
	México	-2.618,4	-2.171,1	447,2
	China	-6.712,7	-6.391,6	321,1

Fuente: MINCIT 2016

- En lo corrido de 2016, Colombia aumento su déficit con Bolivia, India y Brasil.
- Disminuyó el déficit con China, México, EEUU, Alemania, Francia, Japón, Corea, Vietnam, Taiwán y Bolivia.
- Disminuyo el superávit con: Panamá, Países bajos, Venezuela, Turquía, España y Ecuador.
- Aumento el superávit con Perú.

8.2 Principales orígenes de las importaciones colombinas

Antes de comenzar a caracterizar las rutas marítimas de importación y discriminar los costos, es importante definir los dos tipos de carga que se manejan a nivel mundial. A continuación de describen así:

FCL FULL CONTAINER: carga de contenedor completo (20", 40" o HQ40") significa simplemente que el vendedor o expedidor es el responsable de llenar el contenedor. En

otras palabras, en un conocimiento de embarque FCL la empresa naviera acusa recibo del contenedor, se compromete a transportarlo de A a B sin pérdida ni daños, pero sin comprometerse en relación con su contenido.

Ventajas:

- **Rentabilidad:** Si la mercancía a transportar es igual o superior a 15 m³ (+/- la mitad de un contenedor de 20") es más rentable contratar un FCL.
- **Seguridad.** Al estar precintado el contenedor se asegura que nadie podrá manipular la mercancía del interior hasta su llegada a destino (salvo autoridades aduaneras para acciones de supervisión y control).
- **Rapidez** en el envío ya que el contenedor irá desde A hasta B de forma directa y sin manipulación en puertos intermedios.

Solo si la carga a transportar mide menos de 15M³, la mejor opción es transportarla en modo LCL.

LCL CARGA SUELTA: Contenedor No completo. Significa que el transportador (Agente de carga) es responsable de la adecuación y el estado de la mercancía en el contenedor y de su llenado. El transportador paga por esto y luego factura unos gastos por el servicio de LCL. El conocimiento de embarque declarará "recibido en aparente buen orden y estado un números de sacos que se dice pesan X kgs". Ahora este acepta la responsabilidad por el número de sacos pero no por el contenido de ellos y su peso.

Ventajas:

- Al transportar menores cantidades de mercancías la inversión es menor.
- Es la opción más adecuada para carga con pequeños volúmenes.
- Aunque el plazo de entrega es mayor debido al tiempo que se toma el agente para consolidar, es mucho más económico que el transporte aéreo.

Desventajas:

- El plazo de entrega es mayor; esto debido a que transporta carga de varios destinatarios y tendrá que transitar por diferentes puertos y destinos obligando en cada uno de ellos a una apertura y manipulación de los contenidos.
- Mayor riesgo de roturas o pérdidas de material debido a la manipulación.
- El coste suele ser más elevado (en términos de USD/m3).

8.3 Estados Unidos

Ubicado en Norte América, se convierte en el Principal socio comercial de Colombia, con una economía mixta capitalista y una moneda (USD) relativamente estable, aunque en el periodo 2016 tuvo una inclinación al alza.

Posee una infraestructura logística y de gran tamaño, desarrollada para soportar las necesidades de su propia economía. Está compuesta por una red de carreteras de 6.430,366 km., que se extiende por todo el país, 75.238 km. forman parte del sistema nacional de autopistas. Tiene más de 226,605 km. de ferrocarril, lo que permite que la movilización de carga desde el interior hacia los puertos sea rápida y económica.



Ilustración 4: Acceso marítimo

Fuente: Colombiatrade.com

Estados Unidos posee una infraestructura portuaria compuesta por más de 400 puertos y sub puertos, de los cuales 50 manejan el 90% del total de toneladas de carga. Están localizados estratégicamente en los Océanos Pacífico y Atlántico. Algunos de estos se encuentran en el rango de los más grandes y de mayor movimiento de carga a nivel mundial



Ilustración 5: Principales puertos De EEUU

Fuente: Prezi.com

Desde la costa Este, es decir por el océano pacifico encontramos los puertos de New York, Baltimore, Houston, Jacksonville, Miami, Port Everglades, Savannah, Charlestown y New Orleans; por la costa Oeste; por el océano pacifico se encuentran ubicados por puertos de Long Beach y Los Ángeles. Todos estos como algunos de los más importantes en el país.

Tabla 10. Puertos EEUU con destino Cartagena.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Charleston	Cartagena	Directo	7	8	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Houston	Cartagena	Directo	7	7	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	New orleans	Cartagena	Directo	7	9	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	New york	Cartagena	Directo	7	13	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Savannah	Cartagena	Directo	7	6	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Hamburg sud colombia	Compañía Chilena de Navegación CCNI	Baltimore	Cartagena	Directo	7	7	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Hamburg sud colombia	Compañía Chilena de Navegación CCNI	Charleston	Cartagena	Directo	7	5	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Hamburg sud colombia	Compañía Chilena de Navegación CCNI	Houston	Cartagena	Directo	7	6	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Hamburg sud colombia	Compañía Chilena de Navegación CCNI	Long beach	Cartagena	Directo	7	24	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Hamburg sud colombia	Compañía Chilena de Navegación CCNI	Los angeles	Cartagena	Manzanillo - México	7	23	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Miami	Cartagena	Directo	7	4	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Hamburg sud colombia	Compañía Chilena de Navegación CCNI	Port everglades	Cartagena	Directo	7	3	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC

Fuente: Agente de Carga Schryver.

En las rutas con destino Cartagena predomina el agente comercial CMA-CGM⁵ y HAMBURG SUG, en su gran mayoría estas rutas son directas con un tiempo de transito de 3 a 24 días (estos tiempos varían de acuerdo al puerto de salida), además la frecuencia es semanal. En estas rutas prevalece la carga de general de 20' y 40' y 40'HC.

⁵ Cma-Cgm: Empresa naviera, transporte de contenedores.

Tabla 11. Puertos americanos con destino Buenaventura.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Hamburg sud colombia	Compañía Chilena de Navegación CCNI	Long beach	Buenaventura	Directo	7	20	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Hamburg sud colombia	Compañía Chilena de Navegación CCNI	Los angeles	Buenaventura	Manzanillo - México	7	21	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Baltimore	Buenaventura	Port everglades - Estados Unidos	7	26	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Boston	Buenaventura	Port everglades - Estados Unidos	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Charleston	Buenaventura	Port everglades - Estados Unidos	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Houston	Buenaventura	Port everglades - Estados Unidos	7	25	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Los angeles	Buenaventura	New york - Estados Unidos	7	31	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Miami	Buenaventura	Directo	7	15	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Seattle	Buenaventura	Port everglades - Estados Unidos	7	42	Carga General

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Para las rutas por el pacifico el agente comercial Mahe Neutral⁶ es la empresa líder, en su gran mayoría estas rutas tienen conexiones con un tiempo de transito de entre 20 y 42 días (este tiempo varía según el puerto de origen). En su gran mayoría carga general.

Tabla 12. Puertos de EEUU con destino Barranquilla.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Baltimore	Barranquilla	Port everglades - Estados Unidos	7	14	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Boston	Barranquilla	Port everglades - Estados Unidos	7	14	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Charleston	Barranquilla	Port everglades - Estados Unidos	7	17	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Houston	Barranquilla	Port everglades - Estados Unidos	7	13	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Los angeles	Barranquilla	Port everglades - Estados Unidos	7	19	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Miami	Barranquilla	Port everglades - Estados Unidos	7	8	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	New orleans	Barranquilla	Port everglades - Estados Unidos	7	16	Carga General
Mahe neutral shipping	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	New york	Barranquilla	Port everglades - Estados Unidos	7	16	Carga General

Fuente: Agente de Carga Schryver.

⁶ Nahe Neutral shipping: Consolidadores de carga

Las rutas con destino Barranquilla tiene conexión con Port Everglades⁷ con un tiempo de transito de entre 8 y 19 días (este tiempo varía según el puerto de origen). El agente comercial Nahe Neutral prevalece para estos tráficos.

Nota: Para todas estas rutas marítimas existen más agentes comerciales y navieras, una gran oferta para que el empresario se acomode a sus tarifas y servicios.



Ilustración 6: Agentes comerciales y navieras.

Fuente: Prezi.com

8.3.1 Costos de importaciones LCL

A continuación se describirán los costos a tener en cuenta para el flujo de caja en las importaciones de carga tipo LCL (Carga suelta).

⁷ Por Everglades: Puerto Americano ubicado en el estado de Florida.

Tabla 13. Fletes carga suelta (LCL) desde EEUU.

PAIS	PUERTO	DESTINO	MONEDA	COSTO T/M3	MINIMO	B/L	T.TRANSITO	FRECUENCIA	VIA
EEUU	MIAMI	CTG	USD	45	80	25	3	SEMANTAL	DIRECTO
	MIAMI	BUN	USD	55	110	25	10	BALBOA	QUINCENAL
	LOS ANGELES	CTG	USD	135	180	25	19	SEMANTAL	MIAMI
	LOS ANGELES	BUN	USD	160	150	25	25	BALBOA	QUINCENAL
	HOUSTON	CTG	USD	130	160	25	17	SEMANTAL	MIAMI
	HOUSTON	BUN	USD	180	180	25	25	BALBOA	QUINCENAL
	CHICAGO	CTG	USD	130	170	25	24	MIAMI	SEMANTAL
	CHICAGO	BUN	USD	145	180	25	25	BALBOA	QUINCENAL
	NEW YORK	CTG	USD	85	85	25	16	SEMANTAL	MIAMI
	NEW YORK	BUN	USD	110	110	25	20	BALBOA	QUINCENAL

Fuente. Agente de Carga Schryver.

Tabla 14. Gastos fijos carga suelta (LCL) desde EEUU.

GASTOS FIJOS	
DESCONSOLIDACIÓN	Us 15 w/m - Min Us 50,00
RADICACIÓN	Us 60,00 / hbl
COLLECT FEE	Us 3.0 % Min. Us 30,00
CAF – APLICA CUANDO LA TRM ES INFERIOR A	N/A
MANEJOS	Us 40,00
USO INSTALACIONES PORTUARIAS	Us 3.75 W/CBM Min 30,00
SEGURO (SI SE REQUIERE)	0.35 % / Min Us 60,00

Fuente: Agente de Carga Schryver.

En todo proceso de importación de deben de tener en cuenta unos gastos en origen y otros en destino los cuales se deben de cancelar en USD y pueden variar según el agente comercial o naviera.

8.3.2 Costos de importaciones FCL

Tabla 15. Fletes para full Container FCL desde EEUU.

	PUERTO DE ORIGEN	PUERTO DE DESTINO	VIA	TIEMPO TRANSITO	VALOR EN USD FCL 20	VALOR EN USDFCL 40	VALOR EN USD FCL 40HQ
ESTADOS UNIDOS	NEW YORK	CARTAGENA	DIRECT	12	\$880	\$1.080	\$1.080
	LOS ANGELES	BUENAVENTURA	DIRECT	14	\$1.210	\$1.535	\$1.535
	MIAMI	CARTAGENA	DIRECT	3	\$1.110	\$1.235	\$1.235
	PORT EVERGLADES	CARTAGENA	DIRECT	4	\$1.110	\$1.160	\$1.160
	HOUSTON TX	CARTAGENA	DIRECT	9	\$1.220	\$1.635	\$1.635
	BALTIMORE	CARTAGENA	DIRECT	10	\$1.230	\$1.530	\$1.530
	LONG BEACH	BUENAVENTURA	DIRECT	20	\$1.110	\$1.450	\$1.450
	CHARLESTON	BUENAVENTURA	DIRECT	28	\$1.340	\$1.690	\$1.690
	MIAMI	CARTAGENA	DIRECT	7	\$1.310	\$1.550	\$1.550
	SAVANNATH	CARTAGENA	DIRECT	10	\$1.360	\$1.570	\$1.570

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Tabla 16: Gastos fijos carga full Container FCL desde EEUU.

GASTOS FIJOS	
BL	Us 45,00
THC	Us 55,00
COLLECT FEE	Us 3% Flete Min 35,00
ENDOSO, RADICACIÓN, LIBERACIÓN	Us 45,00
COMODATO	Us 60,00
SEGURO	0,35% Min Us 60,00

Fuente: Agente de Carga schryver.

Todos estos costos y gastos están liquidados en USD americanos y pueden variar según la TRM, el agente comercial, naviera y en algunos casos por temporada.

Las importaciones procedentes de los EEUU, tiene algún tipo de restricción de peso para contenedores según el tipo de carga, es por esto que la organización marítima internacional estableció una tabla de pesos con las siguientes equivalencias.

Tabla 17. Pesos por contenedores.

Contenedor	Tipo de Carga	Tipo de chasis	Libras	Kilos
20	Seca	Slider Chasis	39,200	17,780
	Seca	Slider Chasis de 3 ejes	44,000	19,960
	Refrigerada	Slider Chasis	34,900	15,830
40	Refrigerada	Slider Chasis de 3 ejes	39,700	18,010
	Seca	(H = 8ft 6in) Chasis "Cuello de Ganso"	44,000	19,960
	High Cube	(H = 9ft 6in) Chasis "Cuello de Ganso"	43,700	19,820
	Refrigerada	(H = 8ft 6in) Chasis "Cuello de Ganso"	39,800	18,050
	HC Refrigerada	(H = 9ft 6in) Chasis "Cuello de Ganso"	39,300	17,830

Fuente: Perfil logístico Estados Unidos-Procolombia.

NOTA: Peso Bruto Máximo permitido incluye el producto y su empaque, pallets, tirantes y cualquier material de estiba.

8.4 Lejano oriente china

La República Popular China se encuentra situada en el este del continente asiático. Es el país más poblado del mundo, con más de 1.300 millones de habitantes. Es el cuarto país más grande en extensión territorial después de Rusia, Canadá y Estados Unidos.

Cuenta con una superficie total de 9.596.960 km², una extensión de fronteras de 22.117 km y una longitud de Costa de 32.000 km. Se encuentra dividida en tres (3) zonas: zona norte, zona sur y zona este.



Ilustración 7: Ubicación geográfica.

Fuente: Perfil logístico China-Procolombia

Desempeño logístico de China

Según el Logistics Performance Index (LPI⁸) publicado por el Banco Mundial en el 2016, ocupa el puesto 27 en el mundo en cuanto al desempeño logístico. Sumado a lo anterior es importante señalar que el desempeño presentado en cada uno de los diferentes aspectos son los siguientes:

Tabla 18. Logistics performance índice de China.

LPI	Puntaje	Puesto
	3,66	27
Aspectos evaluados		
Eficiencia aduanera	3,32	31
Calidad de la infraestructura	3,75	23
Competitividad de transporte internacional de carga	3,70	12
Competencia y calidad en los servicios logísticos	3,62	27
Capacidad de seguimiento y rastreo a los envíos	3,68	28
Puntualidad en el transporte de carga	3,90	31

Fuente: The World Bank 2016.

⁸ Logistics Performance Index



Ilustración 8: Acceso marítimo desde China.

Fuente: Perfil logístico China-Procolombia

Las costas chinas se caracterizan por tener importantes puertos extendidos en todo su litoral. China cuenta con una amplia infraestructura portuaria, con un número superior a 350 puertos y sub puertos.

Aproximadamente el 57% de éstos se dedican a la actividad comercial internacional. Así mismo, la expansión marítima oscila entre un 100% y un 200% construyendo nuevos terminales con capacidad de almacenamiento de 8.000 TEUS.

Por su impacto comercial, su infraestructura y la afluencia de navieras internacionales, vale destacar los puertos de: Qingdao, Shanghái, Ningbo, Fuzhou, Xiamen y Yantian. Desde estos puertos salen en su gran mayoría las importaciones colombianas. El 99% de la carga que se moviliza entre China y Colombia se hace por vía marítima, debido a que las costas chinas se caracterizan por tener importantes puertos que cuentan con una amplia infraestructura portuaria.

Por su impacto comercial, su infraestructura y la afluencia de recaladas de navieras internacionales, vale destacar los puertos de: Dalian (Noreste); Tianjin y Qingdao

(Beijing y Norte de China); Shanghai (Este); Guangzhou, Shenzhen, Xiamen, Fuzhou, (China meridional), Yantian y Yingkou y adicionalmente Hong Kong.

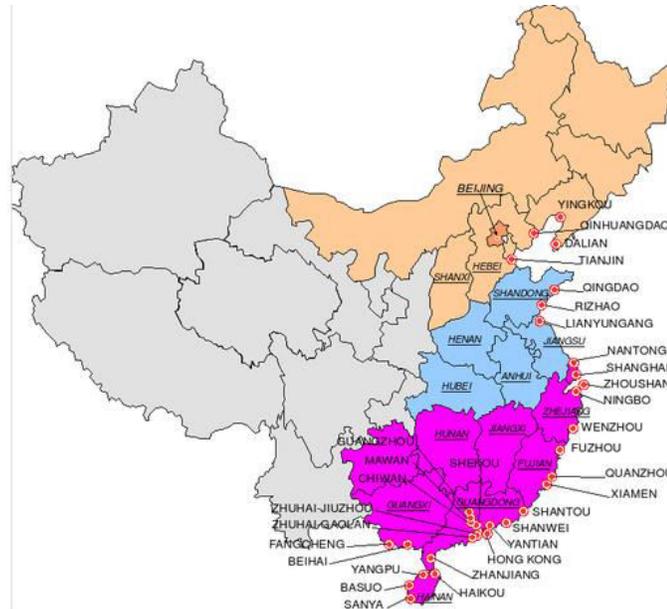


Ilustración 9: Puertos china.

Fuente: All China.es

8.4.1 Puertos más comerciales:

Shanghái: Es el puerto más grande de la parte continental de China y uno de los más importantes puertos para comercio exterior. Se encuentra situado en el centro de la costa de China. En el 2015 el tráfico de contenedores alcanzó un total de 36,537 millones de TEUs, adicionalmente posee el terminal de aguas profundas más grande del mundo, de 20 kilómetros de longitud y 20 metros de calado.



Ilustración 10: Puerto de Shanghái.

Fuente: Imágenes Google.

Tabla 19. Puertos Chinos con destino Buenaventura.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Chiwan	Buenaventura	Directo	7	9	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Shanghai	Buenaventura	Directo	7	13	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Xiamen	Buenaventura	Directo	7	10	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Agencia marítima oceanic Ltda.	Cosco Shipping Container Lines	Ningbo	Buenaventura	Directo	7	35	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Global shipping agencies s.a.	Evergreen marine corporation(EMC)	Shekou	Buenaventura	Directo	7	30	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Global shipping agencies s.a.	Evergreen marine corporation(EMC)	Yantian	Buenaventura	Directo	7	27	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Hapag lloyd colombia ltda	Hapag lloyd	Qingdao	Buenaventura	Manzanillo - México	7	35	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Cia. transportadora s.a.s	Kawasaki kisen kaisha K-Line	Shenzhen	Buenaventura	Manzanillo - México	7	32	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cia. transportadora s.a.s	Kawasaki kisen kaisha K-Line	Xiamen	Buenaventura	Manzanillo - México	7	31	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Shanghai	Buenaventura	Directo	7	22	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Shenzhen	Buenaventura	Manzanillo - México	7	32	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Xiamen	Buenaventura	Manzanillo - México	7	31	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Maritrans s.a	Pacific international lines (pte) ltd	Ningbo	Buenaventura	Directo	7	27	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Maritrans s.a	Pacific international lines (pte) ltd	Shanghai	Buenaventura	Directo	7	26	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Aquarius shipping colombia ltda.	T.B.S. Pacific liner ltd.	Shanghai	Buenaventura	Directo	20	50	Carga General

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Desde los puertos de China (lejano oriente), se maneja diversos tráfico, al ser China una potencia y gran Exportador hay diversos agentes comerciales y líneas navieras con las cuales cotizar el flete. Los tiempos de transito están en un promedio de 27 días. Estos tráfico en su mayoría son directos y algunos con conexiones en otros puertos.

Tabla 20. Puertos Chinos con destino Cartagena.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Chiwan	Cartagena	Directo	7	35	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Ningbo	Cartagena	Directo	7	31	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Qingdao	Cartagena	Directo	7	29	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Shanghai	Cartagena	Directo	7	30	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Agencia marítima oceanic ltda.	Cosco Shipping Container Lines	Ningbo	Cartagena	Directo	7	29	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Agencia marítima oceanic ltda.	Cosco Shipping Container Lines	Qingdao	Cartagena	Directo	7	32	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Agencia marítima oceanic ltda.	Cosco Shipping Container Lines	Shanghai	Cartagena	Directo	7	31	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Hapag lloyd colombia ltda	Hapag lloyd	Shanghai	Cartagena	Manzanillo - México	7	36	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Hapag lloyd colombia ltda	Hapag lloyd	Shekou	Cartagena	Manzanillo - México	7	31	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Hapag lloyd colombia ltda	Hapag lloyd	Xiamen	Cartagena	Manzanillo - Panamá	7	34	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Hapag lloyd colombia ltda	Hapag lloyd	Yantai	Cartagena	Manzanillo - Panamá	7	31	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Agencia Marítima Transmares S.A.S	Zim container service	Ningbo	Cartagena	Directo	7	30	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Agencia Marítima Transmares S.A.S	Zim container service	Shanghai	Cartagena	Directo	7	30	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Agencia Marítima Transmares S.A.S	Zim container service	Xiamen	Cartagena	Directo	7	32	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Las rutas marítimas desde lejano oriente con destino Cartagena deben de cruzar el canal de Panamá, por lo tanto el flete es más alto que si arribara a Buenaventura, esto debido al cruce por el canal de Panamá. Dichas rutas tienen una frecuencia semanal y un tiempo de tránsito de 32 días promedio. Este tipo de trayectos tiene frecuencia semanal.

8.4.2 Costos de importaciones FCL

Tabla 21. Fletes full Container FCL desde China.

ORIGEN	VIA	TIEMPO TRANSITO	MONEDA	FT20	FT40	FTHC
CHIWAN	DIRECT	24	USD	700	700	700
FOSHAN	VIA HKG	28	USD	925	1060	1060
FUZHOU	VIA XIA	37	USD	1050	1300	1300
HONG KONG	DIRECT	23	USD	700	700	700
HUANGPU	VIA HKG	28	USD	825	950	950
NANJING	VIA SHA	32	USD	950	1150	1150
NINGBO	VIA ZLO	27	USD	700	700	700
QINGDAO	VIA PUS	34	USD	800	900	900
SHANGHAI	DIRECT	27	USD	700	700	700
WENZHO	VIA SHA	40	USD	850	1000	1000
XIAMEN	VIA ZLO	31	USD	800	800	800
XINGANG	VIA PUS	35	USD	800	900	900
YANTIAN	VIA HKG	28	USD	850	1000	1000
ZHONGSHAN	VIA HKG	29	USD	900	1050	1050

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Todas las tarifas de importación desde lejano oriente se calculan sobre el USD Americano. Solo las salidas desde el puerto de Chiwan y Shanghai tienen servicios directo a Buenaventura las demás tienen conexiones con otros puertos.

Tabla 22. Gastos fijos full Container desde China.

GATOS FIJOS	
BL	Us 50,00
THC	Us 35,00
COLLECT FEE	Us 3% Flete Min 35,00
ENDOSO, RADICACION, LIBERACION	Us 50,00
COMODATO	Us 50,00
SEGURO	0,30% Min Us 60,00

Fuente: Agente de carga Schryver.

Todos los gastos fijos están liquidados en USD, además pueden variar de acuerdo al agente o naviera y en muchos casos temporada.

8.4.3 Costo de importaciones LCL

Tabla 23. Fletes carga suelta LCL desde China.

PAIS	PUERTO	DESTINO	MONEDA	COSTO T/M3	MINIMO	BL FEE	T.T	FRECUENCIA	SERVICIO
C H I N A	CHIWAN	BUN	USD	30	30	25	34	SEMANAL	VIA SHENZHEN
	CHONGQING	BUN	USD	120	150	25	36	SEMANAL	VIA SHANGHAI
	DALLIAN	BUN	USD	50	50	25	37	SEMANAL	VIA BUSAN
	FUZHOU	BUN	USD	50	50	25	33	SEMANAL	VIA HONG KONG
	GUANGZHOU	BUN	USD	50	50	25	36	SEMANAL	VIA HONG KONG
	HONG KONG	BUN	USD	30	30	25	28	SEMANAL	DIRECTO
	HUANGPU	BUN	USD	50	50	25	36	SEMANAL	VIA HONG KONG
	JIANGMEN	BUN	USD	50	50	25	33	SEMANAL	VIA HONG KONG
	NINGBO	BUN	USD	30	30	25	33	SEMANAL	DIRECTO
	QINGDAO	BUN	USD	35	35	25	32	SEMANAL	DIRECTO
	SHANGHAI	BUN	USD	30	30	25	28	SEMANAL	DIRECTO
	SHANGHAI (CARGAS IMO) // Min 2cbm	BUN	USD	250	500	85 + 25 VERIFICACIÓN BULTO O PALLET	28	SEMANAL	DIRECTO
	SHANTOU	BUN	USD	50	50	25	36	SEMANAL	VIA HONG KONG
	SHENZHEN	BUN	USD	30	30	25	30	SEMANAL	DIRECTO
	SHUNDE / FOSHAN (KF)	BUN	USD	50	50	25	34	SEMANAL	VIA HONG KONG
	TIANJIN / XINGANG	BUN	USD	35	35	25	35	SEMANAL	DIRECTO
	XIAMEN	BUN	USD	35	35	25	33	SEMANAL	DIRECTO
	XIAOLAN	BUN	USD	50	50	25	35	SEMANAL	VIA HONG KONG
YANTIAN	BUN	USD	30	30	25	39	SEMANAL	VIA SHENZHEN	
ZHONGSHAN	BUN	USD	50	50	25	35	SEMANAL	VIA HONG KONG	
ZHUHAI	BUN	USD	50	50	25	34	SEMANAL	VIA HONG KONG	

Fuente: Agente de carga Schryver.

Las cargas LCL se liquidan en relación peso volumen cobrando por cada M3, con un cargo mínimo que se cobra siempre que la carga no exceda el 1M3. Para las cargas LCL desde China podemos encontrar rutas directas y con conexiones, además la frecuencia de salida siempre es semanal.

Tabla 24. Gastos fijos carga suelta LCL desde China.

GATOS FIJOS LCL	
DESCONSOLIDACIÓN	Us 15 w/m - Min Us 50,00
RADICACIÓN	Us 60,00 / hbl
COLLECT FEE	Us 3.0 % Min. Us 30,00
MANEJOS	Us 40,00
USO INSTALACIONES PORTUARIAS	Us 3.75 W/CBM Min 30,00
SEGURO (SI SE REQUIERE)	0.35 % / Min Us 60,00

Fuente: Agente de carga Schryver.

En los gastos fijos de carga LCL siempre se cobra un ítem llamado desconsolidación, lo cual equivale a separar la carga cuando llegue a puerto de destino, esto porque como son cargas de poco volumen, se manejan diferentes cargas en un solo contenedor. Todos los otros gastos pueden variar según el agente comercial, naviera, en ocasiones hasta temporada y valor de la moneda USD.

8.5 México

Nombre oficial es **Estados Unidos Mexicanos**, es un país de América, ubicado en la parte meridional de América del Norte. Su capital es la Ciudad de México. El territorio mexicano tiene una superficie de 1 964 375 km², por lo que es el decimocuarto país más extenso del mundo y el tercero más grande de América Latina. Limita al norte con los Estados Unidos de América a lo largo de una frontera de 3 155 km,² mientras que al sur tiene una frontera de 958 km con Guatemala y 276 km con Belice; las costas del país limitan al oeste con el océano Pacífico y al este con el golfo de México y el mar Caribe, sumando 9 330 km,² por lo que es el tercer país americano con mayor longitud de costas.



Ilustración 11: Ubicación geográfica México.

Fuente: Google imágenes.

México, posee una gran infraestructura portuaria que le permite y le facilita sus operaciones comerciales con el resto del mundo, cuenta con 22 puertos ubicados estratégicamente sobre el Océano Atlántico y Pacífico. Los cuatro principales puertos del país, por los que pasa el 60% del tráfico marítimo de mercancías, son Puerto Altamira y Puerto Veracruz en el Golfo de México, y Puerto Manzanillo y Puerto Lázaro Cárdenas en la costa del Pacífico, mucho de su tráfico se dirige a los puertos de: Altamira, Veracruz, Manzanillo, Progreso, Lázaro Cárdenas, y Ensenada.



Ilustración 12: Puertos Mexicanos.

Fuente: Google imágenes.

Las rutas marítimas de importación desde México tiene dos flujos de navegabilidad, océano pacifico y atlántico. Para estos dos flujos existen diversas rutas las culés se describen a continuación.

Los puertos ubicados en el Atlántico que tiene mayor flujo de carga son los Altamira y Veracruz.



Ilustración 13: Acceso marítimo por atlántico.

Fuente: Colombiatrade.com

Los puertos ubicados en el Pacífico que tiene mayor flujo de carga son los Manzanillo y Ensenada.



Ilustración 14: Acceso marítimo por el pacífico.

Fuente: Colombiatrade.com

Tabla 25. Puertos Mexicanos con destino Barranquilla.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Hamburg sud colombia ltda	Hamburg sud	Altamira	Barranquilla	Directo	7	16	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Hamburg sud colombia ltda	Hamburg sud	Veracruz	Barranquilla	Directo	7	16	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Aquarius shipping colombia ltda.	T.B.S. Pacific liner ltd.	Veracruz	Barranquilla	Directo	30	9	Carga General

Fuente: Agente de carga Schryver.

Los tráficos desde México hacia Barranquilla se manejan desde puertos Altamira y Veracruz. El tipo de carga es general y la línea marítima comercial que prevalece es Hamburg sud.

Tabla 26. Puertos Mexicanos con destino Buenaventura.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Lazaro cardenas	Buenaventura	Directo	7	34	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Manzanillo	Buenaventura	Directo	7	6	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Mediterranean shipping co.col. s.a.	Mediterranean shipping co. (MSC)	Altamira	Buenaventura	Directo	7	15	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Ensenada	Buenaventura	Directo	7	15	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC

Fuente: Agente de carga Schryver.

Las rutas que están cruzadas por el pacifico tienen una frecuencia semanal, y aunque es directo tienen un tiempo de tránsito de ente 34 y 6 días. Se mueven todo tipo de carga en los tres tipos de contenedor estándar.

Tabla 27. Puertos Mexicanos con destino Cartagena.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Altamira	Cartagena	Directo	7	5	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Ensenada	Cartagena	Directo	7	9	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Manzanillo	Cartagena	Directo	7	6	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Veracruz	Cartagena	Directo	7	3	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Mediterranean shipping co.col. s.a.	Mediterranean shipping co. (MSC)	Lazaro cardenas	Cartagena	Directo	7	15	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC

Fuente: Agente de carga Schryver.

El tráfico por el Atlántico es más comercial, se maneja todo tipo de carga en los tres contenedores estándar. Tiene un frecuencia semanal, son rutas directas y tiempos

de tránsito cortos. Cma-Cgm es el agente comercial que más mueve carga en esta ruta.

8.5.1 Costos de importación LCL

Tabla 28. Flete carga suelta LCL desde México.

PAIS	PUERTO	DESTINO	MONEDA	COSTO T/M3	MINIMO	B/L	T.T	FECUENCIA	VIA
MEXICO	Veracruz	Ctg	USD	25	25	25	8	Semanal	Directo
	Manzanillo	Bun	USD	15	40	25	6	Semanal	Directo
	Altamira	Cag	UDS	25	40	25	8	Quincenal	Directo

Fuente: Agente de carga Schryver.

Es de notar que aunque México cuenta con grandes infraestructuras portuarias para las cargas LCL los puestos más utilizados son Veracruz, Manzanillo y Altamira. Todas estas rutas son directas y con un tiempo de tránsito de 8 días.

Tabla 29. Gastos fijos carga suelta LCL desde México.

GASTOS FIJOS	
DESCONSOLIDACIÓN	Us 15 w/m - Min Us 30,00
RADICACIÓN	Us 60,00 / hbl
COLLECT FEE	Us 3.0 % Min. Us 30,00
CAF – APLICA CUANDO LA TRM ES INFERIOR A 2.000	N/A
MANEJOS	Us 35,00
USO INSTALACIONES PORTUARIAS	Us 3.75 W/CBM Min 30,00
SEGURO (SI SE REQUIERE)	0.35 % / Min Us 60,00

Fuente: Agente de Carga.

8.5.2 Costos de importación FCL

Tabla 30. Flete carga full container FCL desde México.

PAIS	PUERTO ORIGEN	PUERTO DE DESTINO	MONEDA	20FCL	40FCL	TT	VIA
MEXICO	VERACRUZ	CARTAGENA	USD	835	1125	9	DIRECTO
	ALTAMIRA			935	1035	10	
	MANZANILLO	BUENAVENTURA		435	575	5	

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Tabla 31. Gastos fijos full Container FCL desde México.

GASTOS FIJOS	
BL	45 USD
THC	55 USD
COLLECT FEE	3% Flete Min 35 USD
ENDOSO, RADICACION, LIBERACION	45 USD
COMODATO	60 USD
SEGURO	0.30% Min 60 USD

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Para la liquidación de fletes desde cualquier puerto de México, en las diferentes modalidades de carga, siempre se debe presupuestar que los fletes y gastos fijos varían de acuerdo a agente de carga que realice la operación, tipo de cambio TRM y en ocasiones temporada.

8.6 Brasil

La República Federativa de Brasil es el país más grande de Suramérica y el quinto más extenso del mundo y se encuentra ubicado al sureste del continente, bordeando el Océano Atlántico. Tiene una superficie de 8.511.965 km², de los cuales 8.456.510 km² corresponden a terreno sólido y 55.455 km² a aguas territoriales, la línea de litoral

marítimo tiene una extensión total de 7.491 kilómetros. Su capital es Brasilia pero su ciudad más poblada es Sao Pablo.

Desempeño logístico de Brasil; Según el Logistics Performance Index (LPI) publicado por el Banco Mundial en el 2016, Brasil ocupa el puesto 55 en el mundo en cuanto al desempeño logístico.

Tabla 32. Desempeño Logístico Brasil.

LPI	Puntaje	Puesto
	3,09	55
Aspectos evaluados		
Eficiencia aduanera	2,76	62
Calidad de la infraestructura	3,11	47
Competitividad de transporte internacional de carga	2,90	72
Competencia y calidad en los servicios logísticos	3,12	50
Capacidad de seguimiento y rastreo a los envíos	3,28	45
Puntualidad en el transporte de carga	3,39	66

Fuente: The World Bank 2016.



Ilustración 15: Ubicación Geográfica de Brasil.

Fuente: Colombiatrade.com

El tráfico marítimo desempeña un papel primordial en el transporte internacional de mercancías, manejando más del 90% de la carga de exportaciones e importaciones

brasileras. Los principales puertos de Brasil son, Puerto de Paranagua, Puerto de Río Grande, Puerto de Santos.

Tabla 33. Puertos de Brasil con destino Cartagena.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Itajai	Cartagena	Directo	7	11	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Paranagua	Cartagena	Directo	7	9	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Rio de janeiro	Cartagena	Directo	7	7	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Rio grande	Cartagena	Directo	7	13	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Salvador	Cartagena	Directo	7	4	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Santos	Cartagena	Directo	7	8	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Victoria	Cartagena	Directo	7	25	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Itaguai	Cartagena	Directo	7	11	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Navegantes	Cartagena	Directo	7	15	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Rio grande	Cartagena	Directo	7	17	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Santos	Cartagena	Directo	7	11	CONT 20', CONT 40', CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Suape br	Cartagena	Directo	7	31	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Aquarius shipping colombia ltda.	T.B.S. Pacific liner ltd.	Praia mole	Cartagena	Directo	30	18	Carga General
Aquarius shipping colombia ltda.	T.B.S. Pacific liner ltd.	Rio de janeiro	Cartagena	Directo	30	18	Carga General

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Cma-Cgm y Transportes navieras de Colombia son los agentes de carga que más mueven estos tráficos, los cuales son directos a Cartagena con un promedio de tiempo de transito de 14 días. Tipo de carga, general en los tres tipos de contenedores estándar.

Tabla 34. Puertos de Brasil con destino Buenaventura.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Mahe neutral shipping Ltda.	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	horizonte pampulha	Buenaventura	Callao - Perú	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping Ltda.	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Curitiba	Buenaventura	Callao - Perú	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping Ltda.	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Itajai	Buenaventura	Callao - Perú	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping Ltda.	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Novo hamburgo	Buenaventura	Callao - Perú	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping Ltda.	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Porto alegre	Buenaventura	Callao - Perú	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping Ltda.	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Rio de janeiro	Buenaventura	Callao - Perú	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping Ltda.	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Salvador	Buenaventura	Callao - Perú	7	28	Carga General
Mahe neutral shipping Ltda.	N.V.O.C.C. Mahe neutral shipping	Santos	Buenaventura	Callao - Perú	7	26	Carga General
Aquarius shipping colombia Ltda.	T.B.S. Pacific liner ltd.	Praia mole	Buenaventura	Directo	30	28	Carga General

Fuente: Agentes de Carga Schryver.

La ruta marítima desde Brasil a Buenaventura debe de hacer conexiones en puerto Callo Perú, tienen una frecuencia semanal y un promedio de tiempo de transito de 27 días. La carga que se transporta es general

8.6.1 Costos de importación LCL

Tabla 35. Fletes carga suelta LCL desde Brasil.

PAIS	PUERTO	DESTINO	MONEDA	COSTO T/M3	MINIMO	BL	TT	FRECUENCIA	VIA
BRASIL	SANTOS	CARTAGENA	USD	30	50	25	14	SEMANAL	SANTOS
	CURITIBA	CARTAGENA		50	50	25	20	SEMANAL	SANTOS
	RIO JAINEIRO	CARTAGENA		50	50	25	20	SEMANAL	SANTOS
	CANOAS	CARTAGENA		50	50	25	20	SEMANAL	SANTOS
	SANTOS	BUENAVENTURA		55	95	25	28	SEMANAL	SANTOS-CALLAO
	CURITIBA	BUENAVENTURA		67	95	25	28	SEMANAL	SANTOS-CALLAO
	RIO JAINEIRO	BUENAVENTURA		67	95	25	28	SEMANAL	SANTOS-CALLAO
	CANOAS	BUENAVENTURA		67	95	25	28	SEMANAL	SANTOS-CALLAO

Fuente: Agente de Carga Schryver..

Tabla 36. Gastos fijos carga suelta LCL desde Brasil.

GASTOS FIJOS	
DESCONSOLIDACIÓN	Us 20 w/m - Min Us 35,00
RADICACIÓN	Us 60,00 / hbl
COLLECT FEE	Us 3.0 % Min. Us 30,00
CAF – APLICA CUANDO LA TRM ES INFERIOR A 2.000	N/A
MANEJOS	Us 40,00
USO INSTALACIONES PORTUARIAS	Us 3.75 W/CBM Min 30,00
SEGURO (SI SE REQUIERE)	0.35 % / Min Us 60,00

Fuente: Agente de Carga Schryver.

8.6.2 Costos de importación FCL

Tabla 37. Fletes carga full container FCL desde Brasil.

PAIS	PUERTO ORIGEN	PUERTO DE DESTINO	MONEDA	20FCL	40FCL	TT	VIA
BRASIL	SANTOS	CARTAGENA	USD	637	775	13	DIRECTO
	NAVEGANTES			675	775	22	
	RIO DE JANEIRO			695	775	15	
	CANOAS			615	755	13	

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Tabla 38. Gastos fijos full container FCL desde Brasil.

GASTOS FIJOS	
BL	45 USD
THC	55 USD
COLLECT FEE	3% Flete Min 35 USD
ENDOSO, RADICACION, LIBERACION	45 USD
COMODATO	60 USD
SEGURO	0.30% Min 60 USD

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Hay que tener presente el flujo de caja, que no solo es la liquidación de los fletes internacionales, a esto se le debe sumar el fletes internos, la comisión aduanera, el arancel, el IVA entre otros gastos que surgen al momento de realizar una importación desde cualquier puerto de Brasil u otro país.

8.7 Alemania

República federal de Alemania es un país centroeuropeo y miembro de la unión Europea; se organiza como una república parlamentaria federal, su capital es Berlín.



Ilustración 16: Ubicación Geográfica de Alemania.

Fuente: Google imágenes.

Ubicada en el centro de Europa. Alemania limita al norte con el mar del Norte, Dinamarca y el mar Báltico; al este con Polonia y República Checa; al sur con Austria y Suiza, al oeste con Francia, Luxemburgo, Bélgica y los Países Bajos.

Según el Logistics Performance Index (LPI) Publicado por el Banco Mundial Alemania ocupa el primer puesto en el mundo en desempeño logístico.

Sumado a lo anterior es importante decir que el desempeño presentado por Alemania en cada uno de los diferentes aspectos que componen el LPI, fue el siguiente:

Tabla 39. Desempeño logístico Alemania

Aspecto Evaluado	Puntaje	Puesto
<i>La eficiencia aduanera</i>	4.00	3
<i>La calidad de la infraestructura</i>	4.34	1
<i>La competitividad de transporte internacional de carga</i>	3.66	9
<i>La competencia y calidad en los servicios logísticos</i>	4.14	4
<i>La capacidad de seguimiento y rastreo a los envíos</i>	4.18	4
<i>La puntualidad en el transporte de carga</i>	4.48	3

Fuente: Colombiatrade.com

Tabla 40. Puertos de Alemania con destino Cartagena.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Hamburgo	Cartagena	Directo	7	15	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC

Fuente: Agente de Carga Schryver..

El puerto de Hamburgo es el puerto más grande de Alemania, y el noveno en importancia a nivel mundial. En el ranking europeo ocupa el tercer lugar en carga movilizadora y el segundo lugar en transporte de contenedores con 9.89 millones anuales. Abarca aproximadamente 320 buques en diferentes tipos de muelles.

Este tráfico es realizado por Cma-Cgm y tiempo un aproximado de tiempo de tránsito de 15 días, con una frecuencia semanal. En este tipo de puerto se manejan todas las clases de carga. Desde general hasta líquida.



Ilustración 17: Puerto de Hamburgo.

Fuente: Google imágenes

Puerto y bahía de aguas profundas sobre el río Elba, que desemboca en el Mar del Norte. Es llamado la puerta al mundo de Alemania y es el puerto más grande de ese país; su localización es naturalmente aventajada y crea un lugar para un complejo portuario con depósitos e instalaciones para transbordo.



Ilustración 18: Ruta marítima desde Alemania

Fuente: Colombiatrade.com

El tráfico marítimo desde Alemania es bastante usual entre las importaciones colombianas. Según el Dane⁹. Esta ruta arriba a puerto de Cartagena y tiene trayectos directos.

8.7.1 Costos de importación LCL

Tabla 41. Flete carga suelta LCL desde Alemania.

PAIS	PUERTO ORIGEN	PUERTO DE DESTINO	MONEDA	COSTO T/M3	MINIMA	BL	TT	VIA
ALEMANIA	HAMBURGO	CARTAGENA	USD	20	40	25	18	DIRECTO
		BUENAVENTURA		75	75	25	35	CALLAO

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Aunque Alemania cuenta con más puertos, el tránsito de Hamburgo es que se utiliza para la carga de importación hacia Colombia, estas cargas pueden llegar a Cartagena o Buenaventura con un tiempo promedio de transito de 26 días. El tránsito hacia Buenaventura debe de hacer conexión en puerto Callao-Perú.

Tabla 42. Gastos fijos carga suelta FCL desde Alemania.

GASTOS FIJOS	
DESCONSOLIDACIÓN	Us 20 w/m - Min Us 35,00
RADICACIÓN	Us 60,00 / hbl
COLLECT FEE	Us 3.0 % Min. Us 30,00
CAF – APLICA CUANDO LA TRM ES INFERIOR A 2.000	N/A
MANEJOS	Us 40,00
USO INSTALACIONES PORTUARIAS	Us 3.75 W/CBM Min 30,00
SEGURO (SI SE REQUIERE)	0.35 % / Min Us 60,00

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Además de estos gastos fijos se debe tener en cuenta para el flujo de caja el pago de los aranceles, IVA, transporte y demás.

⁹ DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística

8.7.2 Costos de importaciones FCL

Tabla 43. Flete full container desde Alemania.

PAIS	PUERTO ORIGEN	PUERTO DE DESTINO	MONEDA	20	'40	TT	VIA
ALEMANIA	HAMBURGO	CARTAGENA	EUR	450	950	18	DIRECTO

Fuente: Agente de Carga Schryver.

Tabla 44. Gastos fijos para full container FCL desde Alemania.

GASTOS FIJOS	
BL	45 USD
THC	55 USD
COLLECT FEE	3% Flete Min 35 USD
ENDOSO, RADICACION, LIBERACION	45 USD
COMODATO	60 USD
SEGURO	0.30% Min 60 USD

Fuente: Agente de Carga Schryver.

9 Japón

Japón, situado en el Océano Pacífico, al noreste de Asia, está formado por cuatro grandes islas Hokkaido, Honshu, Shikoku y Kyushu y por 3.000 más pequeñas. La superficie total de su territorio es de 377,835 km². Posee una infraestructura de transporte desarrollada. Está compuesta por una red de carreteras de 1.196.999 Km, de los cuales 949,101 Km se encuentran pavimentados. La red ferroviaria tiene una extensión de 23.474 Km, la cual permite el desplazamiento y movilización de pasajeros, y de carga, a lo largo del territorio japonés.



Ilustración 19: Ubicación Geográfica de Japón.

Fuente: Google imágenes.

El LPI Logistics Performance Index del Banco Mundial, ubicó a Japón en la posición 7, entre 150 países, con una calificación promedio de 3.97 (siendo 1 la peor calificación y 5 la mejor) de acuerdo a lo anterior es importante decir que el desempeño presentado por Japón, en cada uno de los diferentes aspectos que componen el LPI, fue el siguiente:

Tabla 45. Desempeño logístico de Japón.

Aspecto Evaluado	Puntaje	Puesto
<i>La eficiencia aduanera</i>	3.79	10
<i>La calidad de la infraestructura</i>	4.19	5
<i>La competitividad de transporte internacional de carga</i>	3.55	12
<i>La competencia y calidad en los servicios logísticos</i>	4.00	7
<i>La capacidad de seguimiento y rastreo a los envíos</i>	4.13	8
<i>La puntualidad en el transporte de carga</i>	4.26	13

Fuente: The World Bank.



Ilustración 20: Acceso marítimo de Japón.

Fuente: Colombiatrade.com

El país cuenta con una infraestructura portuaria compuesta por más de 150 puertos y subpuertos distribuidos a lo largo de su territorio. Entre los complejos portuarios más

destacados se encuentran Kobe, Osaka, Tokio, Yokohama y Nagoya, considerados como los principales puntos de acceso hacia el territorio Japonés.

Tabla 46. Puertos de Japón con destino Buenaventura.

Agente Comercial	Línea Marítima	Punto de Embarque	Punto de Desembarque	Conexiones	Frec. (Días)	Tiempo Tránsito (Días)	Tipo de Carga
Cma-cgm colombia	Cma-Cgm	Yokohama	Buenaventura	Directo	7	20	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Transportes navieros de colombia (TNC)	Nippon yusen kaisha line	Yokohama	Buenaventura	Directo	7	32	CONT 20', CONT 40', CONT 40' R, CONT 40' HC
Aquarius shipping colombia Ltda.	T.B.S. Pacific liner ltd.	Chiba	Buenaventura	Directo	20	37	Carga General
Aquarius shipping colombia Ltda.	T.B.S. Pacific liner ltd.	Kobe	Buenaventura	Directo	20	41	Carga General
Aquarius shipping colombia Ltda.	T.B.S. Pacific liner ltd.	Yokohama	Buenaventura	Directo	20	30	Carga General

Fuente: Agente de carga Schryver.

Las rutas marítimas desde Japón están en marcadas por su origen desde sus principales puertos. Estos tránsitos tienen una frecuencia semanal y un tiempo de transito de 32 días promedio. Se maneja carga general y hay diferentes navieras y agentes que transitan estas rutas.

8.1 Costos de importación LCL

Tabla 47. Flete carga suelta LCL desde Japón.

PAIS	PUERTO	DESTINO	MONEDA	COSTO/ M3	MINIMO	BL	TT	FRECUENCIA	SERVICIO
JAPON	KOBE	BUENAVENTURA	USD	45	45	25	38	SEMANAL	VIA BUSAN
	NAGOYA								
	OSAKA								
	TOKYO YOKOHAMA								

Fuente: Agente de carga Schryver.

Tabla 48. Gastos fijos carga suelta FCL desde Japón.

GASTOS FIJOS	
DESCONSOLIDACIÓN	Us 20 w/m - Min Us 35,00
RADICACIÓN	Us 60,00 / hbl
COLLECT FEE	Us 3.0 % Min. Us 30,00
CAF – APLICA CUANDO LA TRM ES INFERIOR A 2.000	N/A
MANEJOS	Us 40,00
USO INSTALACIONES PORTUARIAS	Us 3.75 W/CBM Min 30,00
SEGURO (SI SE REQUIERE)	0.35 % / Min Us 60,00

Fuente: Agente de carga Schryver.

Las cargas marítimas provenientes de Japón, navegan por el pacífico arribando al puerto de Buenaventura, con un tiempo de transito promedio de 35 días. Estas cargas pueden arribar a puerto de Cartagena cruzando el canal de Panamá, lo cual tendrá un costo más alto en su tarifa.

8.2 Costo de importación FCL

Tabla 49. Flete carga full container FCL desde Japón.

PAIS	PUERTO	DESTINO	MONEDA	20'	40'	40HQ	TT	FRECUENCIA
JAPON	KOBE	BUENAVENTURA	USD	1250	2500	2500	38	SEMANAL
	OSAKA			1250	2500	2500	38	
	TOKYO			1150	2300	2300	35	
	YOKOHAMA			1150	2300	2300	35	

Fuente: Agente de carga Schryver

Tabla 50. Gastos fijos carga full container FCL desde Japón.

GASTOS FIJOS	
BL	45 USD
THC	55 USD
COLLECT FEE	3% Flete Min 35 USD
ENDOSO, RADICACION, LIBERACION	45 USD
COMODATO	60 USD
SEGURO	0.30% Min 60 USD

Fuente: Agente de carga Schryver.

Las cargas FCL desde Japón tienen un promedio de tiempo en altamar de 36 días, arribando a puerto de Buenaventura, con una frecuencia semanal. Maneja todo tipo de carga (carga general).

Para una pre-liquidación completa de cualquier ruta marítima, en las diferentes modalidades se debe de tener presente los siguientes ítems:

- Aranceles
- IVA.
- Agenciamiento aduanero.
- Transporte interno (Puerto-Bodega)
- Devolución de contendor
- Factor de cambio TRM.
- Otros.

También podrán visualizar que las tablas de gastos fijos para las modalidades FCL y LCL son similares o iguales, esto se debe a que son gastos en puertos de destino y tienen una tarifa estipulada independientemente del puerto de origen de la carga, es decir; en base a esta tarifa los agentes de carga estipulan sus tarifas. (Pueden variar de acuerdo al agente con que se movilice la carga).

9. MARCO METODOLÓGICO

ANÁLISIS FODA PARA LA CARACTERIZACIÓN DE LAS RUTAS DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL

Con la presente investigación se espera obtener un alcance hasta el diagnóstico real de las rutas marítimas de importación Colombiana, para determinar cuáles son las fortalezas, oportunidades y trabajar sobre todo aquello que este considerado una debilidad o amenaza, y así tener una visión clara de esta situación.

De igual manera se espera conocer las fortalezas; saber cómo comenzar una operación logística de importación, tener esta información clara le permitirá ver con mejor visión las oportunidades que presenta el mercado.

Conjuntamente conocer las debilidades permitirá trazar objetivos para superar esa limitante; además de evitar todo aquello que es considerado una amenaza.

El alcance de este proyecto llegará hasta obtener toda la información necesaria y básica que todo empresario colombiano debe conocer para la toma de decisiones frente a la importación de mercancía desde cualquier lugar del mundo. De tal modo este será base de consulta para la toma de dichas decisiones.

9.1 Hipótesis de la investigación

Sobre esta línea de investigación la presente hipótesis se realiza con base a las preguntas de investigación de marco teórico.

1. Para las importaciones Colombianas las rutas de distribución física más utilizadas en el 2016 fueron aquellas con origen EEUU, México y China.

2. Para los empresarios colombianos la preferencia en rutas de importación marítima por tiempo y costos son aquellas que arriban al país por los puertos del atlántico.

3. Las principales líneas navieras que arriban a Colombia y que son utilizadas por las empresas por su efectividad, asesoría y diligenciamiento oportuno en los trámites son de origen francés y alemán. Dichas compañías (Cma-cgm Colombia Transmares S.A.S, Maritrans S.A, Hapag Lloyd Colombia Ltda., Hamburg sud Colombia Ltda.) poseen oficinas en Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Buenaventura.

9.2 Variables

De acuerdo a la hipótesis planteada las variables que le acompañan son las siguientes:

1. Ubicación geográfica: Localización geográfica avalada por el instituto geográfico Agustín Codazzi¹⁰ de Colombia y sus distintos puertos (Atlántico – Pacífico).
2. Infraestructura portuaria: obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas, electrónicas, fijas y flotantes ubicadas en los puertos para facilitar el intercambio de bienes y servicios.
3. Costos: gasto económico que representa la fabricación y/o comercialización de un artículo.
4. Tiempos de tránsito: Cálculo promedio de tiempo, que dura el viaje de una motonave del puerto de origen al de destino.
5. Líneas navieras: empresas del sector marítimo, la cual transporta contenedores desde un puerto de embarque hasta otro de desembarque.

¹⁰ Instituto Geográfico Agustín Codazzi: entidad encargada de producir el mapa oficial y la cartografía básica de Colombia:

Variable	Factor de referencia	V1	V2	V3	V4	V5	Motricidad	
V1	UBICACIÓN GEOGRAFICA	4	4	3	3	1	2,75	
V2	INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	4	4	3	3	1	2,75	
V3	COSTOS	4	4	3	3	1	3	
V4	TIEMPOS DE TRANSITO	4	4	3	3	1	3	
V5	LINEAS NAVIERAS	4	4	3	1	1	3	
V6	TOTAL PROMEDIO	4	4	3	2,5	1	2,9	
Dependencia		4	4	3	2,5	1		
Total Promedio Motricidad							2,9	
Total Promedio Dependencia							2,9	

Fuente: Propia.

De acuerdo al análisis estructural podemos determinar al que variable costos, tiempos de tránsito y líneas navieras tienen mayor influencia sobre las demás, siendo estas las más analizadas al momento de la realización de un embarque.

La dependencia de este análisis estructural influyen tres variables sobre tres variables, pero todas estas giran en torno a la variable Costos, que incluye todo aquello en lo que se debe ingerir para llevar a cabo una importación de carga desde cualquier punto cardinal.

9.3 Diseño FODA

FORTALEZAS:

1. Ubicación geográfica. (Colombia)
2. Puertos marítimos en el atlántico y pacífico.
3. Cercanía al canal de Panamá.
4. Gran variedad de agentes de carga y navieras.
5. Colombia como país emergente.

OPORTUNIDADES:

1. Competitividad en fletes y gastos.
2. Líneas navieras con gran experiencia.
3. Expansión del mercado nacional.
4. Apoyo del estado a las pequeñas y medianas empresas.
5. Tratados de libre comercio.

DEBILIDADES:

1. Infraestructura portuaria poco competitiva.
2. Gastos fijos por usos de las instalaciones portuarias altos.
3. Desconocimiento por parte del empresario en tramitología de importación.
4. Incremento de tarifas GRI.(Recargo por temporada)
5. Buques lecheros. (tiempos)

AMENAZAS:

1. Intercambio cultural.
2. Diferentes idiomas.
3. Avances tecnologías.
4. Clima político.
5. Volatilidad de dólar

ESTRATEGIAS FO:

- **F102:** La ubicación geográfica de Colombia, permite que líneas navieras atraquen sus buques en sus puertos.
- **F504:** al ser considerado Colombia como país emergente, el estado brinda apoyo financiero y capacitaciones para el fortalecimiento de las pequeñas y medianas empresas.

- **F5O5:** Hacer uso correcto de los tratados de libre comercio, que permita el crecimiento de la economía Colombiana.

ESTRATEGIAS DO:

- **D1O2:** Reforzar la infraestructura portuaria, para que líneas navieras con grandes buques puedan atracar en los puertos.
- **D3O5:** Optimizar los tiempos de tramitología (nacionalización, inspecciones etc.) para incrementar las compras bajo acuerdos comerciales.
- **D5O4:** Evitar usar buques lecheros (buques que hacen parada en diferentes puertos, antes de llegar al puerto final), para que el tiempo de transito sea el más corto posible.
-

ESTRATEGIAS FA:

- **F5A3:** Utilizar los recursos del estado (emprendimiento empresarial) para fomentar el intercambio de bienes y servicios sin que la tecnología sea una barrera comercial.
- **F3A5:** Solicitar tarifas a los diferentes agentes de carga para hacer un análisis más completo, basado en tarifas dolarizadas, las cuales pueden resultar afectadas por la volatilidad del dólar.
- **F4A2:** Fortalecer la inclusión social para que la población no tenga limites en negociaciones internacionales tales como el idioma o la cultura.

ESTRATEGIAS DA:

- **D1A3:** Utilizar los avances tecnológicos para suplir las carencias que poseen la infraestructura portuaria.
- **D2A3:** Optimizar las operaciones con tecnología de punta, para tratar de reducir los gastos fijos por uso de las instalaciones portuarias.

	<u>FORTALEZAS</u>	<u>DEBILIDADES</u>
	<ol style="list-style-type: none"> 1- Ubicación geográfica. (Colombia) 2- Puertos marítimos en el atlántico y pacífico. 3- Cercanía al canal de panamá. 4- Gran variedad de agentes de carga y navieras. 5- Colombia como país emergente. 	<ol style="list-style-type: none"> 1- Infraestructura portuaria poco competitiva. 2- Gastos fijos por usos de las instalaciones portuarias altos. 3- Desconocimiento por parte del empresario en tramitación de importación. 4- Incremento de tarifas GRI. 5- Buques lecheros. (tiempos)
<u>OPORTUNIDADES</u>	<u>ESTRATEGIAS FO</u>	<u>ESTRATEGIAS DO</u>
<ol style="list-style-type: none"> 1- Competitividad en fletes y gastos. 2- Líneas navieras con gran experiencia. 3- Expansión del mercado nacional. 4- Apoyo del estado a las pequeñas y medianas empresas. 5- Tratados de libre comercio. 	<ol style="list-style-type: none"> 1- F1O2: La ubicación geográfica de Colombia, permite que líneas navieras atraquen sus buques en sus puertos. 2- F5O4: al ser considerado Colombia como país emérgete, el estado brinda apoyo financiero y capacitaciones para el fortalecimiento de las pequeñas y medianas empresas. 3- F5O5: Hacer uso correcto de los tratados de libre comercio, que permita el crecimiento de la economía Colombiana. 	<ol style="list-style-type: none"> 1- D1O2: Reforzar la infraestructura portuaria, para que líneas navieras con grandes buques puedan atracar en los puertos. 2- D3O5: Optimizar los tiempos de tramitación (nacionalización, inspecciones etc.) para incrementar el compras bajo acuerdos comerciales. 3- D5O4: Evitar usar buques lecheros, para que el tiempo de tránsito sea el más corto posible.
<u>AMENAZAS</u>	<u>ESTRATEGIAS FA</u>	<u>ESTRATEGIAS DA</u>
<ol style="list-style-type: none"> 1- Intercambio cultural. 2- Diferentes idiomas. 3- Avances tecnologías. 4- Clima político. 5- Volatilidad de dólar. 	<ol style="list-style-type: none"> 1- F5A3: Utilizar los recursos del estado (emprendimiento empresarial) para fomentar el intercambio de bienes y servicios sin que la tecnología sea una barrera comercial. 2- F3A5: Solicitar tarifas a los diferentes agentes de carga para hacer un análisis más completo, basado en tarifas dolarizadas, las cuales pueden resultar afectadas por la volatilidad del dólar. 3- F4A2: Fortalecer la inclusión social para que la población no tenga límites en negociaciones internacionales tales como el idioma o la cultura. 	<ol style="list-style-type: none"> 1- D1A3: Utilizar los avances tecnológicos para suplir las carencias que poseen la infraestructura portuaria. 2- D2A3: Optimizar las operaciones con tecnología de punta, para tratar de reducir los gastos fijos por uso de las instalaciones portuarias.

Fuente: Propia

OBJETIVO GENERAL:

- Determinar la ruta de distribución física internacional idónea; para la importación marítima de mercancías desde cualquier lugar del mundo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1. Caracterizar geográficamente las rutas marítimas de importación.
2. Identificar los diferentes costos y gastos en los que infiere las importaciones marítimas.

METAS:

1. Investigar con diferentes agentes de carga los costos logísticos de la ruta de importación marítima de México-Colombia y China-Colombia
- Ruta de importación marítima México-Colombia.



Fuente: Colombiatrade.com

Esta ruta marítima tiene grandes ventajas, dado que se tiene puertos por el Atlántico y Pacífico, el cual hace que el empresario pueda realizar un sondeo de tiempos, frecuencias y costos.

- Ruta de importación marítima de China-Colombia:



Fuente: Colombiatrade.com

Ruta de marítima que se realiza por el Pacífico, arribando a Buenaventura principal puerto del pacífico colombiano.

TÁCTICA:

Obtener información de los gerentes de operaciones de diferentes agentes de carga internacional (aproximadamente 10 entrevistas), la cual permitirá el análisis de información que tendrá como objetivo general la caracterización de las rutas de distribución física internacional.

ESTRATEGIA:

Obtener información necesaria de diferentes agentes de carga y/o navieras, para posteriormente hacer una tabla comparativa de costos; la información que se debe obtener es la siguiente:

1. ¿Qué tráficos manejan desde los diferentes puntos cardinales del mundo?
2. ¿Costos en fletes? FCL - LCL
3. ¿Qué frecuencias manejan?
4. ¿Cuales son los tiempos de transito?
5. ¿Qué gastos fijos manejan?
6. ¿Qué documentos se requieren?

9.4 Población, muestra e instrumentos de investigación.

Este punto no aplica para el proyecto por el hecho de haber seleccionado la metodología FODA, para realizar un análisis de la situación actual de las rutas marítimas de importación, como objetivo general que se define en la caracterización de las rutas de distribución física internacional para las importaciones colombianas.

9.5 Análisis de datos

En el análisis de la matriz FODA, se realizó el desarrollo un objetivo general, con sus respectivos objetivos específicos, metas, táctica y estrategia; todo esto para el análisis

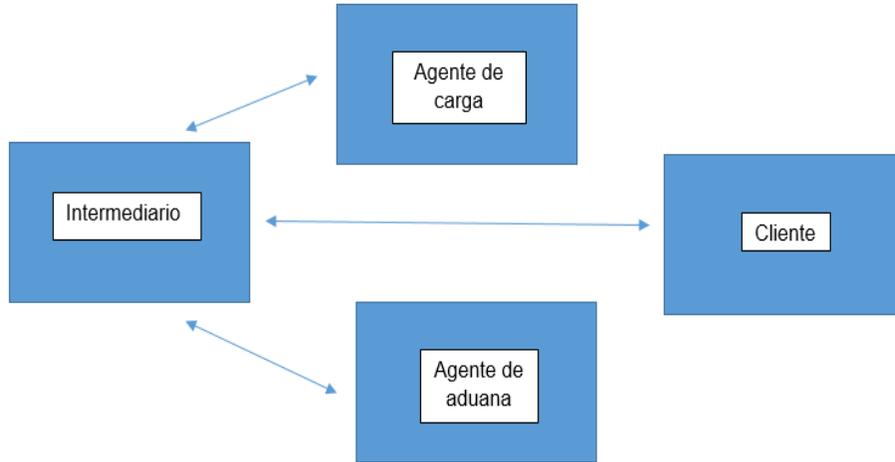
de crecimiento de las pequeñas y medianas empresas colombianas. Y teniendo en cuenta que los factores externos no son controlables se requiere estar atento a todo aquello que influye en las estrategias para poder afrontar los cambios y lograr el cumplimiento de las metas.

9.6 Resultados esperados

El método descriptivo de la matriz FODA, permitió identificar los aspectos importantes que interviene en el transporte marítimo de carga, adema la realización de todo el conjunto de actividades en este proyecto, permitió mostrarle al empresario todas las rutas marítimas posibles para la importación de carga desde cualquier lugar del mundo, además el empresario logrará conocer cuáles son los costos y gastos en los que interviene en una importación.

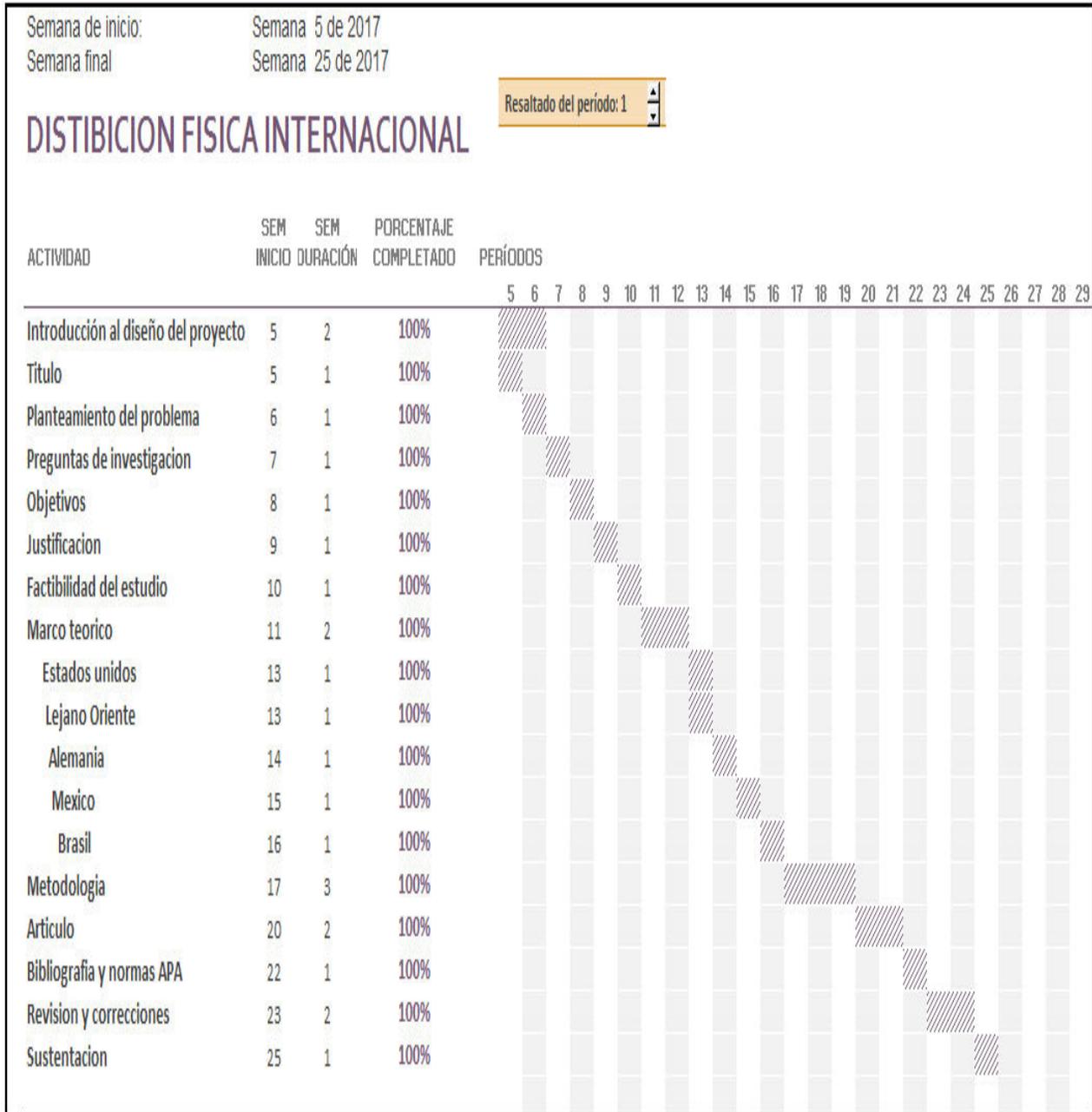
Pero lo más importante aún es que este proyecto permitió al empresario ver todas la posibilidades que tiene Colombia frente a la globalización, frente a una economía emérgete y aún más podrá realizar sus compras en el exterior sin necesidad de intermediarios.

Anteriormente el miedo a lo desconocido, el desconocimiento del tema y demás, hacía que los empresarios utilizaran intermediarios para la realización de sus compras en el exterior, pero hoy gracias a la tecnología y a la accesibilidad a la información el empresario podrá realizar sus compras directamente, y solo tendrá que utilizar la el agente transportador y aduanal.



Fuente: Propia.

10. CALENDARIO DE INVESTIGACIÓN



11. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

12 BIBLIOGRAFIA

<http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/dfi-directorio-de-distribucion-fisica-internacional>. (19 de 03 de 2017). Obtenido de <http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/dfi-directorio-de-distribucion-fisica-internacional>: <http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/dfi-directorio-de-distribucion-fisica-internacional>

<http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional>. (11 de febrero de 2017). Obtenido de [dane](http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional): <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional>

<http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/>. (11 de 02 de 2017). Obtenido de <http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/>: <http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/>

<http://www.worldfreightrates.com/es/>. (15 de 03 de 2017). Obtenido de <http://www.worldfreightrates.com/es/>: <http://www.worldfreightrates.com/es/>

procolombia. (10 de 10 de 2016). *Reporte de transporte marítimo*. Obtenido de [Rutas marítimas](http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/logistica/reportes-de-transporte/maritimo/rutas): <http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/logistica/reportes-de-transporte/maritimo/rutas>

trade, C. (04 de 02 de 2017). *Colombia trade*. Obtenido de [Colombia trade](http://www.colombiatrader.com.co/preguntas-frecuentes/que-es-un-agente-aduanero): <http://www.colombiatrader.com.co/preguntas-frecuentes/que-es-un-agente-aduanero>