



La nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura.

Causales de demoras

Laura María Morales Osorno

María Camila Osorio Osorno

Alejandra María Acevedo Orozco

Asesor de tesis: Mg. Lisbeth K. Duarte Herrera

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2016

Dedicatoria

Dedicamos la presente tesis a todos los buenos maestros que nos acompañaron en nuestro camino profesional, quienes con su dedicación nos dieron las bases para ser unos profesionales íntegros y exitosos.

Agradecimientos

Agradecemos a todas las personas que nos apoyaron para realizar el presente estudio, a nuestra asesora Lisbeth Katherine Duarte Herrera por su tiempo y sus excelentes asesorías, a las personas que rodean nuestro entorno laboral y a través de su experiencia nos compartieron hechos que sirvieron como base para nuestra tesis.

De la misma manera, agradecemos a nuestras familias por su apoyo incondicional.

Resumen

Buenaventura es el principal distrito-puerto de Colombia ya que actualmente mueve más del 50% de la carga del comercio exterior en el país. Su cercanía con las principales urbes, centros de producción y consumo del país, refuerzan su importancia para el desarrollo económico de la región y de Colombia. Es el puerto más cercano al Canal de Panamá en la costa pacífica de Suramérica, lo que resalta su importancia geoestratégica y económica. No obstante, mediante la revisión de información, el análisis de estadísticas relevantes y entrevistas a expertos en el área del comercio exterior; se concluye que el puerto actualmente presenta falencias de tipo logístico y de infraestructura que le restan competitividad y atractivo internacional para el manejo de operaciones de comercio exterior, en especial las importaciones, las cuales se toman un rango de entre 8-12 días en la nacionalización; en comparación con la capacidad de puertos internacionales autosuficientes como el puerto de Rotterdam, que tardan máximo 3 días en realizar la misma operación.

Se espera que el proyecto de inversión para la segunda fase de la terminal de contenedores y las instalaciones de la Sociedad Portuaria Industrial de Aguadulce como puerto complementario de operaciones con barcos más grandes proyectado, sea una sinergia para ambas terminales que los haga más competitivos a nivel internacional.

Palabras clave: Puerto Buenaventura, Nacionalización, Infraestructura portuaria, Competitividad

Abstract

Buenaventura is the main district-port of Colombia currently, it moves more than 50% of cargoes of foreign trade in the country. Its proximity to the main cities, centers of production and human consumption in the country, reinforcing its importance for economic development of the region and the country. It is the nearest port to the Panama Canal on the Pacific coast of South America, which highlights its strategic economic importance. However, through the information research, analysis of relevant statistics and interviews to experts in the area of foreign trade; the conclusion is that the port currently presents logistic type flaws and infrastructure that remaining competitive and international appeal for the management of foreign trade operations, in particular the imports, which are taken 8-12 days in the nationalization. It compared with the ability of international self-sufficient ports like Rotterdam port, who does the same operation in maximum 3 days.

It expected that the investment project for the second phase of the container terminal and the installations of the “Port Industrial Society of Aguadulce” like complementary port of operations with bigger vessels, would be a synergy for both terminals, making them more competitive at the international level.

Keywords: Buenaventura Port, Customs process, Infrastructure, Competitiveness

Lista de abreviaturas

BACRIM: Bandas criminales

BL: *Bill of Lading*

CNEE: *Consignee*

DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística

DIAN: Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales

FCL: *Full Container Load*

INVIMA: Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y alimentos

ICA: Instituto Colombiano Agropecuario

IVA: Impuesto al valor agregado. Carga fiscal sobre el consumo

LCL: *Less Container Load*

MTS: Metro (medida de Longitud)

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

RTG'S: Grúas portuarias para apilamiento de contenedores en patio

TAN: Territorio Aduanero Nacional

TLC: Tratado de Libre comercio

SPRBUN: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

USD: Dólar

Contenido

<i>Pág.</i>	<i>p.</i>
<i>Introducción</i>	<i>14</i>
1. Formulación del Proyecto	18
1.1. Antecedentes	18
1.1.1 Estado del Arte	20
1.2. Planteamiento del problema	22
1.3 Justificación	22
1.3.1 Justificación Teórica	23
1.3.2 Justificación Social	23
1.3.3 Justificación Personal	23
1.4 Objetivos	24
1.4.1 Objetivo general	24
1.4.2 Objetivos específicos	24
1.5 Marco metodológico	24
1.5.1 Método	24
1.5.2 Metodología	25
1.5.3 Trabajo de Campo	26
1.5.4 Alcances	26
2. Ejecución del Proyecto	27
2.1 Marco Teórico	27
2.1.2 El Puerto de Buenaventura, operación y procesos logísticos	27
2.1.3 Costos de operatividad en puerto	38
2.1.3.1 Para Carga Consolidada (LCL):	38
2.1.3.2 Carga Contenerizada (FCL):	39
2.1.3.3 Tarifas Portuarias	40
2.1.4 El Puerto de Buenaventura y su entorno social	41
2.1.4.1 El entorno Social en la operación mercantil de Buenaventura	44
2.1.4.2 La competitividad y los procesos mercantiles de nacionalización	47
3. Hallazgos	51
4. Conclusiones y Recomendaciones	57
4.1 Conclusiones	57
4.2 Recomendaciones	58

5 Referencias

Lista de Tablas

	Pág.
Tabla 1. Documentos Requeridos para la Nacionalización de Mercancías.	32
Tabla 2 Costos de operatividad en puerto cargas consolidada (LCL).....	39
Tabla 3. Costos de operatividad en puerto cargas contenedorizada (FCL)	40
Tabla 4 Proceso de Nacionalización.....	45

Lista de Figuras

	Pág.
Ilustración 1. Principales Puertos de Colombia	28
Ilustración 2. Distancia a las principales Ciudades-Transporte Terrestre	29
Ilustración 3. Movimiento de carga por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	30
Ilustración 4. Grúa Pórtico post Panamax	35
Ilustración 5. Procesos Logísticos Portuarios Para Nacionalización De Mercancías	37
Ilustración 6. Población de Buenaventura en situación de pobreza por nivel Educativo	42
Ilustración 7. Procesos Logísticos Portuarios Para Nacionalización De Mercancías en Buenaventura	51

Lista de Anexos

	Pág.
Anexo A. Entrevista #1	64
Anexo B. Entrevista # 2	67
Anexo C. Entrevista #3	70
Anexo D. Entrevista #4	73
Anexo E. Entrevista #5.....	76
Anexo F. Tarifas portuarias SPRBUN.....	78

Introducción

Los negocios internacionales se pueden considerar como un proceso comercial dinámico que apunta a generar integración a nivel mundial con las diferentes economías, lo que permite la apertura al cambio y al desarrollo desde una perspectiva global, donde las empresas juegan un papel sumamente importante ya que no pueden prepararse para ser los mejores a nivel local sino que el mercado les exige que sea a nivel internacional, con esfuerzos orientados a la calidad y a la competitividad.

Al momento de hablar de integración económica internacional es importante conocer los factores que inciden para llevar a cabo una negociación con una estructura organizacional enmarcada en la normativa universal y el papel de los diferentes actores que hacen parte del proceso.

Cabe también considerar dentro del objeto de estudio la importancia de los puertos marítimos para el comercio exterior del país ya que los puertos son considerados activos logísticos estratégicos relevantes para el intercambio de bienes y desde el punto de vista de la globalización quizá para el intercambio de mercancías el transporte marítimo se ha tenido impacto no solo por su amplia cobertura geográfica si no por los volúmenes que se pueden desplazar a través de este medio

De este modo, esta investigación tiene como finalidad conocer los causales que hacen del Puerto de Buenaventura uno de los puertos que más presenta demoras al momento de nacionalizar mercancías, dando respuesta a cuestionamientos como: ¿carece de infraestructura?, ¿Incide en ello la problemática Social?, ¿Hay otros factores influyentes? Dichas preguntas son necesarias ya que para los empresarios, estas demoras se ven reflejadas en sobrecostos para el

proceso de importación y el puerto da una imagen de ser poco competitivo en comparación a otros para las actividades de comercio exterior.

Si bien es cierto que el mercado Colombiano ha incrementado de manera significativa su participación en los mercados internacionales, el mercado de las importaciones cada vez es mayor, lo que se refleja no solo en una operación relevante en cifras, sino también, en volumen de mercancías. Es por ello que la infraestructura portuaria del país cada vez debe consolidarse de una manera más sustancial y así facilitar estos intercambios comerciales. Para la presente investigación se hizo un estudio detallado del puerto de Buenaventura ya que éste es de suprema importancia en las operaciones de comercio exterior al estar ubicado en un punto estratégico como lo es el pacífico colombiano y al ser considerado la puerta al mundo por la conectividad marítima con muchos países asiáticos.

En el primer capítulo se presenta el planteamiento de la investigación; es decir, se traen a colación los antecedentes, el problema, los objetivos, el diseño metodológico y el alcance de la investigación desarrollada.

En el segundo capítulo, se desarrolla el marco teórico que orienta la investigación comprendida por referentes como: la información general del puerto, los costos para un proceso de nacionalización, la infraestructura, las características particulares del puerto e información sobre todo lo que compete al tema social, al igual que se desarrollan los posibles factores que ocasionan las demoras al momento de nacionalizar.

El tercer capítulo refiere a los hallazgos encontrados en el método de estudio: entrevistas; y a partir de las cuales se plantearon escenarios que permitieron dar respuesta a los objetivos de la presente investigación.

Por último, se desarrollan unas conclusiones y recomendaciones encontradas a través de todo el proceso de investigación, donde se puede subrayar los temas de capacidad portuaria, el tema social, la falta de apoyo gubernamental para la inversión en el puerto y los sobrecostos a los empresarios, todos estos hechos, van vinculados al desarrollo económico del país e inclusive a la participación en el mercado internacional, que van de la mano para obtener los resultados esperados de Colombia y los diferentes Acuerdos Internacionales.

1. Formulación del Proyecto

1.1. Antecedentes

El puerto de Buenaventura ubicado en la zona del pacífico colombiano, es considerado uno de los puertos más importantes del país, así lo reveló la Sociedad Portuaria Regional ya que para el año 2015 creció en cinco por ciento el volumen de carga por esta terminal marítima al movilizar 12 millones de toneladas.

Gracias a los tratados internacionales de los cuales es partícipe Colombia y el tema de la globalización, desde el comercio internacional se ha evidenciado cómo la operación portuaria en el país ha tenido una notable participación en el mercado internacional, por esta razón Buenaventura es uno de los puertos que cada día aumenta su volumen de carga, este puerto es característico porque por allí pasan cientos de materias primas para alimentos e insumos para la preparación de concentrados. Todo lo anterior, es el efecto de los muchos tratados internacionales vigentes de los que están siendo partícipes los empresarios colombianos.

Respecto al comportamiento de las operaciones de comercio internacional en el puerto de Buenaventura, las importaciones fueron las que tuvieron menos participación en comparación con las exportaciones, siendo el café y el azúcar los principales productos que permitieron el crecimiento de las mismas hasta en un 12% (Caracol emisora, 2016).

Por otro lado, Buenaventura es un puerto que se caracteriza por estar ubicado en una zona vulnerable con múltiples problemáticas sociales, aspecto que se suma a la falta de infraestructura y la poca capacidad del puerto. El gobierno nacional ya muestra su preocupación al ver que la puerta de conectividad al mundo no tiene cómo ser competitiva por lo que anuncia que el puerto recibirá mayores planes de inversión (El País, 2016)

Según el ranking de los mejores puertos de América Latina, realizado por la agencia América Economía Intelligence citado en Latinports, quien basó su investigación en el indicador de calidad portuaria compuesto por tres dimensiones de contexto social, político, y económico, así como de la actividad portuaria; los puertos de los países líderes fueron: Balboa (Panamá), Colon (Panamá), Manzanillo (México). Esto se atribuye tanto a los movimientos de carga como a su novedosa infraestructura, lo que permite proporcionar una operación menos expedita (Latinports. Asociación Latino Americana de Puertos y Terminales, 2014).

Mientras tanto, Buenaventura se encuentra en la posición número 17, en el ranking de los 20 mejores puertos de América Latina pero ha sido muy criticado por la pobreza extrema en el que viven quienes rodean a esta terminal marítimo que al año genera más de 2000 millones de dólares y que prácticamente es manejado por seis familias (Las 2 Orillas, 2014).

Las demoras para la nacionalización de mercancías por el puerto de Buenaventura se atribuyen a un prolongado retraso de capacidad, infraestructura e innovación. De este retraso se podría hablar incluso de manera general a nivel país pues se dice que, en materia de infraestructura, Colombia tiene un retraso de hasta 15 años.

Un estudio comparativo entre Colombia y los países de México y Perú, elaborado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) revela que el promedio de retraso en transporte es de 10 días, Colombia está en 14 días, sin contar los demás tiempos para el manejo de la carga y los procesos aduaneros, por lo que la conectividad para el comercio internacional está tanto costosa como demorada.

Otros problemas por los que se ha visto afectado el puerto de Buenaventura tiene que ver con la droga, el contrabando y las BACRIM. La ubicación estratégica y conectividad con el puerto lo hacen un punto vulnerable para el narcotráfico, la extorsión, la violencia, la falta de

servicios públicos y la ausencia de educación competitiva, aunado al olvido por parte del Estado; así lo reflejan las obras viales al puerto que en su mayoría siguen inconclusas (Legiscomex, 2014).

1.1.1 Estado del Arte

Dentro de los puertos claves para el comercio exterior en Colombia se encuentra el puerto de Buenaventura, el cual se caracteriza en la actualidad por ser el primer puerto en el manejo de las cargas de comercio exterior del país, moviendo el 53% de la carga de importación y exportación de Colombia; además se dice que su ubicación geográfica es un punto estratégico de conexión con muchos países, lo que lo hace un puerto privilegiado (Camara de Comercio Buenaventura, 2016).

Es considerado el más importante corredor de comercio internacional del país, por las ventajas que se presentan en infraestructura y localización. Es una moderna plataforma comercial de Colombia hacia el mundo, debido a que se encuentra ubicado sobre el Océano Pacífico; posición que le permite comunicarse con las naciones de la Cuenca del Pacífico, así como con el Canal de Panamá, hecho que le permite acceder fácilmente a los mercados del Atlántico.

En la actualidad, es importante resaltar proyectos que apuntan a la mejora de la competitividad y de la operación logística del puerto de Buenaventura; dentro de esas obras se puede destacar la inversión de US\$200 millones aprobada por el gobierno nacional para los puertos colombianos, de los cuales el puerto de Buenaventura será beneficiado con este proyecto que busca una operación internacional más dinámica. (Dinero, 2016).

Adicionalmente, un estudio elaborado por La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura citado en la Tesis “Una infraestructura portuaria eficiente y competitiva en

Colombia. Diagnóstico y perspectivas” elaborado por Caballero (2013) señala que se tienen estimadas inversiones por el orden de 450 millones de dolares de los cuales 38.8% serán destinados a equipo, 47.7% a infraestructura y el 13.3% a logística las cuales se habían proyectado ejecutarse antes del 2014.

Otros aspectos que caben mencionar, son las obras presentadas por el Ministerio de Transporte, como lo son los corredores viales para la prosperidad. Con estos proyectos se busca generar conectividad entre los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos. (Ministerio de Transporte , 2016). De acuerdo con Cristian Pardo en la noticia “El Valle por fin tendrá doble calzada entre Mulalo y Lobo Guerrero” publicada por diario El Tiempo se señala que los proyectos viales para el Valle del Cauca permitirán reducir el tiempo de recorrido hacia el Puerto de Buenaventura (El Tiempo, enero 20 de 2015).

Otros estudios desarrollados sobre el objeto de investigación de la presente monografía, como el de Campuzano y Correa (2011) así como el de Holguín, Espinoza y Sánchez (2015) llaman la atención sobre la importancia de la modernización del puerto de Buenaventura sobre todo en el área de infraestructura de cara a ser un puerto más competitivo. Lo anterior deja entrever la importancia de aspectos como infraestructura, vías de acceso y el desempeño logístico, los cuales se abordarán y estudiarán en la presente investigación.

1.2. Planteamiento del problema

La situación actual del puerto de Buenaventura no es la más alentadora para el comercio internacional; las importaciones que arriban al territorio nacional, tardan entre 8 y 12 días para el proceso de nacionalización de mercancías; así es como lo relatan actores empresarios que día a día viven dicha experiencia al querer manejar sus operaciones por este puerto en el menor tiempo, pero la demora supera un tiempo normal en comparación con el puerto de Cartagena que lidera la operación portuaria en Colombia.

Los agentes implícitos en las cadenas de operaciones logísticas y aduaneras, contrario a cumplir su papel facilitador en este proceso, están generando trabas y demoras en las operaciones que se desarrollan en el puerto. Adicional a esto se suman los problemas sociales que se evidencian en zonas aledañas; esta problemática social afecta de manera directa el normal desarrollo de las operaciones en el puerto de Buenaventura.

Por lo anterior, en esta investigación se desea dar respuesta a la pregunta problema ¿Cuáles son los factores que hacen que el puerto de Buenaventura sea uno de los puertos con más demoras para el proceso de nacionalización de mercancías en Colombia?

1.3 Justificación

Con el presente proyecto se pretende demostrar los factores que ocasionan las demoras en la nacionalización de mercancías por el puerto de Buenaventura y el impacto que esto tiene para el comercio internacional. Las demoras excesivas impactan fuertemente en la

competitividad del país tanto en los campos económicos como de productividad; por esta razón, el determinar los factores que conducen a esta desfavorable situación y formular las posibles soluciones para amortiguar este impacto es de gran importancia para las operaciones de comercio internacional del país.

1.3.1 Justificación Teórica

La investigación propone identificar todas las causas subyacentes que hacen que el puerto de Buenaventura sea, actualmente, el puerto con más demoras en los procesos de nacionalización. A raíz de la necesidad de mitigar los impactos negativos internos en las empresas y las personas vinculadas al comercio exterior, se pretende indagar las causas por las que se generan las demoras para la nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura, lo cual se ve reflejado en sobrecostos y en la operación logística de las compañías.

1.3.2 Justificación Social

Con la presente investigación se busca generar un impacto en la comunidad educativa y empresarios vinculados con el comercio exterior, sobre la importancia del puerto de Buenaventura como puerta estratégica del pacífico para la eficiente operatividad del comercio con el mundo.

1.3.3 Justificación Personal

La principal motivación para realizar la investigación es la puesta en práctica de los conocimientos adquiridos durante el ciclo de estudio, con el fin de aplicarlos en el entorno profesional donde nos desempeñemos.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Diagnosticar las principales causas y sobrecostos que generan las demoras para la nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura y que inciden en la competitividad de las actividades de comercio exterior.

1.4.2 Objetivos específicos

Conocer los problemas de infraestructura, operatividad y capacidad logística asociados a la nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura.

Describir las debilidades del proceso tanto logístico como aduanero frente a la importación de mercancías en el puerto de Buenaventura.

Identificar los sobrecostos que deben asumir las compañías por los retrasos en la nacionalización de las mercancías

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método

Para conocer las causas y sobrecostos que generan la demora de la nacionalización de las mercancías en el puerto de Buenaventura, se recurrió tanto a fuentes teóricas como al conocimiento empírico que brindan compañías que día a día se enfrentan a este proceso.

Para el desarrollo de esta investigación, se acercó al objeto de estudio partiendo de lo específico a lo general, hecho que permitió identificar las diferentes variables que ayudaron a

validar si la información recolectada, apuntaba a conocer el porqué de las demoras ocasionadas o a qué otras causas alternas se podría atribuir las causas de estas demoras. Toda la información recolectada, permitió la interpretación y comprensión del problema objeto de estudio.

1.5.2 Metodología

Se aplicaron entrevistas; instrumento de recolección de información que fue realizado a un pequeño grupo de 5 empresarios relacionados directamente con las operaciones de comercio exterior a través del puerto de Buenaventura. Las entrevistas permitieron recolectar información descriptiva desde el conocimiento empírico, en tanto se aplicaron a actores que conocen de la situación del puerto y pudieron indicar la realidad que aqueja al mismo. Además, dado el planteamiento de la investigación se recurrió a la información a través de diferentes fuentes tanto primarias como secundarias. Dentro de las primeras fuentes están: la página Gubernamental del departamento del Valle del Cauca, página del distrito de Buenaventura y la SPRBUN, revistas, reportajes, información de entidades estatales como el DANE y otras fuentes complementarias como páginas de organizaciones que trabajan en el desarrollo del comercio exterior, documentos y reportes de instituciones reconocidas.

A partir de estas 5 entrevistas se construyeron 4 escenarios, donde se plasman las tendencias situacionales que están sucediendo actualmente en el puerto, y que los entrevistados coincidieron en mencionar. En estos cuatro escenarios se podrá apreciar las principales causas que generan demoras y sobrecostos en la nacionalización de mercancías que llegan por Buenaventura.

1.5.3 Trabajo de Campo

Según el muestreo que se adelantó a través de la técnica de la entrevista, aplicada a los diferentes actores del proceso logístico que se ven vinculados en la nacionalización de mercancías, se pudo lograr obtener información precisa en tiempo real sobre los tiempos que tardan hacer los diferentes procesos en el puerto de Buenaventura y los posibles sobrecostos y consideraciones sobre la demora para nacionalizar mercancía. Dicha información permitió interpretar y responder las preguntas que apuntan al desarrollo de los objetivos.

1.5.4 Alcances

Con esta investigación se pretende identificar los impactos directos en los procesos de la nacionalización de mercancías para las empresas por el puerto de Buenaventura, uno de los puertos que más tarda en dicho proceso, como también conocer las diferentes variables que afectan los procesos logísticos y aduaneros lo que permite lograr evidenciar algunas desventajas para el comercio exterior del país por el pacífico colombiano.

2. Ejecución del Proyecto

2.1 Marco Teórico

2.1.2 El Puerto de Buenaventura, operación y procesos logísticos

El puerto de Buenaventura opera desde el año 1994 y juega un papel importante para el desarrollo de la región, en cuanto a que genera empleo en la región y competitividad para el país en temas logísticos y portuarios.

Este puerto ubicado en una posición estratégica de conexión con el mundo desde la cuenca del Pacífico y cercano al canal de Panamá, es uno de los puertos más importantes de América. Como también, es uno de los puertos del continente Americano relativamente más cercanos con el Lejano Oriente. Este puerto está hecho para manejar todo tipo de carga, lo único que no se sabe es si su capacidad actual es suficiente para las necesidades del mercado (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, 2016).

En la Ilustración 1, se puede apreciar los principales puertos de Colombia, entre los cuales se identifica la posición estratégica de Buenaventura en el pacífico colombiano.

Ilustración 1. Principales Puertos de Colombia



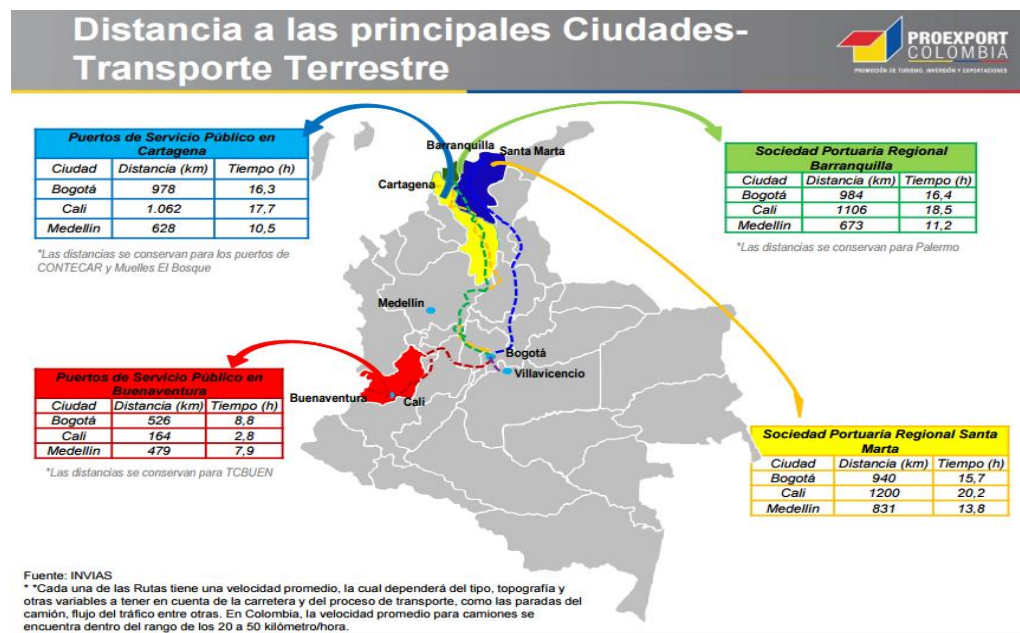
Fuente: Infografía/Daniel González/LA PRENSA

En el puerto de Buenaventura operan alrededor de 18 navieras de las más importantes del mundo, las autoridades portuarias, aduaneras y sanitarias se la juegan día a día por tener una operatividad ágil que disminuya las demoras de la operación. No obstante, hay una realidad que demarca el comercio exterior en Colombia; la competitividad en medio de la globalización es un tema que debe resaltar el buen manejo de las operaciones de comercio exterior en un país, además de ser bastante atractivo para otros países. En Colombia se observa cómo aún hay falencias en tanto es tímido el tema de la eficiencia y competitividad en la operación logística, aduanera y portuaria.

Además de su excelente ubicación para el comercio exterior, el puerto de Buenaventura, tiene una gran ventaja, la cual se puede apreciar en la Ilustración 2, puesto que es el puerto con menos distancia a las ciudades élite de Colombia y en las cuales se mueve gran parte del comercio exterior; lo que representa competitividad para el manejo de cargas procedentes de

diferentes lugares del mundo. No obstante, esta competitividad se ve afectada por las demoras que se presentan en la operación portuaria.

Ilustración 2. Distancia a las principales Ciudades-Transporte Terrestre



Fuente: (Proexport Colombia. Promoción de turismo, inversión y exportaciones, 2012)

En la medida que crece la participación del país en el comercio exterior se observa cómo crece la necesidad de tener puertos más eficientes, con costos justos y con procesos más rápidos y sobretodo con garantías de seguridad para los empresarios.

En la Ilustración 3, se puede observar los indicadores de movimiento de carga por Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) representado en millones de toneladas y donde se aprecia un incremento considerable año tras año, siendo el 2014; el año con mayor tránsito de toneladas en operaciones de comercio internacional en el puerto mencionado.

Ilustración 3. Movimiento de carga por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura



Fuente: Diario El País. Inversión portuaria se crece en Buenaventura (2014)

Basándose en el proceso de importación de mercancías al TAN (Territorio aduanero nacional), desde la operatividad normal que se incurre en la logística portuaria, según la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales) y citado por el Banco de la República de Colombia; se podría dividir en tres pasos, en primera instancia el arribo de la mercancía al TAN, seguido por la logística y el almacenamiento en puerto o zona aduanera permitida y finalizando con la nacionalización de la mercancía que realiza la autoridad competente. En éstos tres pasos se pueden distinguir los elementos logísticos normales de un puerto cuya operatividad no incide negativamente en los procesos de nacionalización de mercancías, sino que es el proceso a seguir adecuado y coherente para que la nacionalización se cumpla en los tiempos estipulados. (Banco de la República, 2015)

A continuación se explica cada uno de los procesos adecuados:

1. Arribo o llegada de la mercancía al TAN: comprende el ingreso de la motonave al muelle de carga y descarga de unidades o contenedores.

2. Logística de ingreso y almacenamiento de la carga en puerto o zona aduanera permitida: comprende el movimiento de contenedor dentro del puerto a zona de almacenamiento para proceder con la presentación documental de la mercancía ante las autoridades competentes.

3. Nacionalización de mercancías por el ente competente (desaduanamiento):

- Una vez se encuentre la mercancía en Colombia en el Depósito Aduanero, se recomienda solicitar autorización para realizar una pre-inspección con anterioridad a la presentación de la Declaración de Importación y demás documentos, esto último por si eventualmente surgen dudas acerca de la descripción, números de serie o identificación así como cantidad.
- Si el valor de la importación es igual o superior a USD5.000, se debe diligenciar la Declaración Andina del Valor en Aduana. Este es un documento soporte de la Declaración de Importación, el cual determina el valor en Aduanas (Base para el pago de los Tributos Aduaneros) de las mercancías objeto de importación y especifica los gastos causados en dicha operación.
- La liquidación de tributos Aduaneros (Gravamen Arancelario e IVA), se hace a través de la Declaración de Importación, el pago de estos impuestos se realiza ante los intermediarios financieros, en las aduanas en donde opera el Sistema Informático Siglo XXI, los formularios se hacen por medio electrónico.
- Según el Estatuto Aduanero podrán actuar directamente ante la DIAN:

- Las personas Jurídicas que realicen importaciones que individualmente no superen el valor FOB de mil dólares americanos (USD1.000), quienes actuarán de manera personal y directa a través de su representante legal o apoderado.
- Las personas naturales que realicen importaciones que individualmente no superen el valor FOB de mil dólares americanos (USD1.000), quienes deberán actuar de manera personal y directa.

Cuando se trate de importaciones cuyos montos sean superiores a mil dólares americanos (USD1.000), se debe contratar los servicios de una Agencia de Aduanas, para que realice este proceso.

- Para el levante o retiro de la mercancía, una vez cancelados los tributos aduaneros, debe dirigirse al Depósito Habilitado de Aduanas donde se encuentre la mercancía y presentar los documentos que se citan en el siguiente cuadro (*ver Tabla 1*), los cuales serán revisados por un funcionario de la Aduana respectiva, y que deberán conservarse por un término de cinco años como mínimo (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2015)

Tabla 1. Documentos Requeridos para la Nacionalización de Mercancías.

I. Factura comercial	II. Lista de Empaque
III. Registro o Licencia de Importación, si se requiere.	IV. Certificado de Origen (Según el producto y el Origen)
V. Declaración de Importación	VI. Documento de Transporte (Guía

	Aérea – Conocimiento de Embarque)
VII. Declaración Andina del Valor en Aduana, si se requiere	VIII. Otros certificados o vistos buenos, si se requieren.

Fuente: (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2015).

- El sistema informático aduanero determina si podrá efectuarse levante automático o si se requiere inspección física de la mercancía. En el primer caso, podrá retirar la mercancía una vez sea autorizado por el Depósito o Funcionario Aduanero, en el segundo caso el inspector de la DIAN verificará la concordancia de lo declarado en los documentos con la mercancía para la cual se solicita autorización de levante.

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura para garantizar una mejor operación logística tuvo que implementar una infraestructura bastante moderna pues aunque para muchos el cambio no sea tan evidente esta modernización fue de suma importancia respecto a lo que se tenía hace 20 años (*Ver Ilustración 4*).

Esta nueva modernización permite contar hoy día con 14 muelles en un área de 600 mts. cuadrados y con una operación de 7 días a la semana, 24 horas al día. De igual manera, debido a los problemas de seguridad que se han presentado en el puerto, se instaló un moderno sistema de seguridad electrónica, el cual permite tener más garantías a los que allí operan y sus alrededores.

Hoy Buenaventura sufre una gran preocupación, no poder dar abasto con su capacidad a todos los clientes, por lo que considera que el puerto requiere una inversión para la expansión de la capacidad portuaria; por lo tanto se tiene proyectado que la SPRBUN invierta entre 2015 y 2016 US\$70 millones en infraestructura y tecnología, inversión que permitiría ampliar la línea de atraque para las motonaves, considerando que allí se maneja todo tipo de cargas desde granel sólidos, granel líquidos, contenedores, entre otros. Así se relató en el diario El País donde no solo se habló de la situación del puerto de Buenaventura sino también de las vías de acceso como el cuello de botella para seguir soportando las grandes cargas que por allí transitan. (El país, 2014)

Respecto a los equipos, es un puerto que cuenta con muy buena maquinaria, como lo son:

- 4 Grúas pórticos post Panamax
- 4 Grúas pórticos súper post Panamax
- 3 grúas móviles
- 22 grúas RTG'S
- Montacargas

Ilustración 4. Grúa Pórtico post Panamax



Fuente: SPRBUN. Terminales especializados (2016)

Además que cuenta con una terminal especializada para el manejo de contenedores llamada TECSA, encargada de operar y administrar los contenedores que pasen por el Terminal Marítimo, administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura; con el fin de que el atraque de las motonaves sea eficiente y disminuya costos (Terminal Especializado de Contenedores de Buenaventura S.A, 2016).

Para el tema de la nacionalización de mercancías es importante resaltar el papel que juegan las autoridades aduaneras en el manejo de seguridad de la mercancía, por lo tanto el puerto cuenta con una zona especializada llamada el “Cobertizo de Fiscalización” donde se garantiza la calidad de las cargas y donde están presentes representantes de la Dian, El Invima, El Ica y La Policía de Fiscalización Aduanera quienes son instituciones claves en estos procesos (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, 2016).

Por otra parte, el puerto también realiza un rol social supremamente importante, ya que uno de sus objetivos es generar desarrollo en la región, donde no solo prime el interés particular sino también el colectivo. Por tal motivo, busca brindar oportunidades a la población vulnerable que ha vivido en medio de la violencia y la pobreza, a través de generación de empleos en la sociedad portuaria e inversión en centros educativos, lo que permite mejorar la calidad de vida de las personas que rodean el entorno.

Sin embargo, para un buen comercio exterior, no solo es importante hablar del puerto como operador, es importante también tener en cuenta todo un sistema vial que conecta las empresas que se encuentran en el interior del país con el puerto; por lo que desde el Ministerio de Transporte, los proyectos viales apuntan a las mega carreteras que acorten las distancias, y por ende que disminuyan el tiempo de tránsito de las mercancías importadas a su destino nacional. Por mencionar algunos de estos proyectos que apuntan a mejorar la infraestructura vial se encuentra la mega obra conocida como: “Túnel de la Línea”, obra con la que se busca fortalecer el corredor estratégico Bogotá – Buenaventura. Las obras también incluyen 18 túneles, 23 puentes viaductos y la construcción y mantenimiento de una segunda calzada entre Calarcá y el intercambiador Américas, y otra entre el intercambiador a desnivel de Bermellón y la entrada a Cajamarca (Ministerio de Transporte, 2015).

Resumiendo lo anterior y para dar a entender los costos que se relacionarán en el próximo punto, hemos diseñado un esquema que permita al lector identificar el proceso de nacionalización de mercancías importadas y las fases operativas que comprende; partiendo de la

Ilustración 5 como el proceso ideal para que la operatividad en puerto fluya normalmente y no genere demoras en la nacionalización de las importaciones:

Ilustración 5. Procesos Logísticos Portuarios Para Nacionalización De Mercancías



Fuente: Elaboración propia con base en los procesos logísticos informados por *Mahe Neutral Shipping* en Buenaventura.

1. Atraque del buque a puerto: Consiste en el arribo de la Motonave al puerto de destino.
2. Vaciado de la motonave: las grúas porticas se encargan de descargar los contenedores que están en el buque.
3. Traslado de los contenedores a las instalaciones portuarias.
4. Traslado de contenedores de las instalaciones portuarias a los depósitos aduaneros para comenzar el proceso de nacionalización.
5. Presentación de documentación aduanera ante la entidad correspondiente para la respectiva nacionalización: Ésta documentación se presenta previamente de manera digital para agilizar trámites y posteriormente se radica física en las oficinas de la aduana en puerto.

6. Liberación de la carga: Una vez el importador paga a la entidad aduanera los impuestos pertinentes, y presenta la documentación necesaria, se obtiene aprobación por parte de esta entidad para liberar la carga al transportador, el cual la llevará hasta el lugar que el *Consignee* (CNEE) le haya designado.

Partiendo de éste esquema se planteará en el próximo capítulo, cómo se realizan éstos procesos en el puerto de Buenaventura y si el devenir de este proceso influye o no en su competitividad.

2.1.3 Costos de operatividad en puerto

A continuación se discriminarán los costos operativos que cobran los agentes de carga por el manejo en puerto de carga consolidada también llamada LCL y carga contenedorizada o FCL.

2.1.3.1 Para Carga Consolidada (LCL):

En la *Tabla 2* se relacionan los costos que normalmente cobra un agente de carga en puerto para carga consolidada, es decir, para aquella carga que viene en un contenedor junto con carga de otros importadores.

Según esto se cobra una desconsolidación, que es el valor de las maniobras por sacar la carga del contenedor y separarla de las demás cargas importadas; el costo de liberación y endoso corresponde a la entrega del documento de embarque *Bill of Lading* (BL) liberado para que el importador proceda a presentarlo a la aduana, también aplica un costo de radicación que corresponde al valor que cobra el agente de carga por radicar la documentación en la página del puerto y de la aduana anunciando el arribo de dicha mercancía; el CAF es un costo por la fluctuación de la moneda que solo aplica cuando el dólar está inferior a \$2300, en cuanto al

collect fee se refiere: es un porcentaje que cobra el agente si la carga viene *Collect*, es decir, si el flete se va a cobrar en destino; por otra parte el uso de instalaciones corresponde a un costo que cobra el puerto por ocupar sus instalaciones y que para el caso de carga LCL, se divide entre todas las cargas del contenedor. El costo de Manejo PP aplica cuando las cargas vienen prepagadas, esto es, cuando el flete fue pagadero en origen; y por último, la emisión del BL en destino, que hace referencia a la impresión del conocimiento de embarque en el puerto.

Tabla 2. Costos de operatividad en puerto cargas consolidada (LCL)

Servicio	Valor
Desconsolidación	USD 15 Ton/m ³ , mínimo USD 55, máximo USD 150
Liberación y endoso	USD 20 por BL
Radicación	USD 55 por BL
CAF (Dólar Menor a COP 2.300)	2% sobre el valor total de la factura, mínimo USD 25
Collect Fee (Si aplica)	2% sobre el valor del flete más cargos en origen, mínimo USD 20
Uso de instalaciones portuarias	USD 3,750 Ton/m ³ , mínimo USD 15
Manejo PP (Solo prepagado)	USD 20 por embarque
Emisión BL en destino (Si aplica)	USD 50 por BL*

Fuente: Costos proporcionados por agente consolidador de carga *Mahe Neutral Shipping*

* *Bill of Lading*

2.1.3.2 Carga Contenerizada (FCL):

En la *Tabla 3* se relacionan los costos que cobra un agente de carga por el manejo de un contenedor, donde se discrimina un manejo de naviera, que es el costo neto que cobra la línea por maniobrar dicho contenedor, la radicación del BL y el *collect fee*, que es igual a lo explicado en carga consolidada (ver punto 2.1.3.1). En cuanto al pago por SPRBUN, es el costo que cobra

el puerto por la maniobra del contenedor en sus instalaciones y el manejo que es una ganancia del agente de carga por el embarque.

Tabla 3. Costos de operatividad en puerto cargas contenerizada (FCL)

Servicio	Valor
Manejo Naviera:	Varía según naviera, alrededor USD150 por Cont.
Radicación BL:	USD 45 por BL*
Pago por SPRBUN:	USD 20 por BL*
Manejos	USD 20 por Embarque
Collect Fee:	3% sobre el valor del flete más los cargos en origen, mínimo USD 25

Fuente: Costos proporcionados por agente consolidador de carga *Mahe Neutral Shipping*

*Bill of Lading

Estos costos permiten tener un referente de cuánto le cuesta a un importador los procesos operativos en puerto una vez la carga llega; a partir de este momento comienza el proceso aduanero.

2.1.3.3 Tarifas Portuarias

Pese a que en Buenaventura hay dos muelles, uno que es llamado TCBUEN, y el otro SPRBUN, nos vamos a enfocar únicamente en Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN), pues es allí donde se concentra la mayor operación de importaciones y donde se generan los principales retrasos para la nacionalización de mercancías. En el Anexo F se pueden apreciar las tarifas portuarias de SPRBUN, donde se relaciona el valor que cobra por el muellaje, que es el impuesto que se cobra por el espacio que ocupa un buque y el tiempo que dura desde el atraque hasta el zarpe del mismo. De la misma manera también se relaciona el valor de las instalaciones portuarias dependiendo del tipo de carga, que es el costo que corresponde al almacenamiento de las mercancías en puerto, mientras éstas se trasladan a un depósito para los respectivos trámites

de nacionalización. Según el presente estudio realizado, es aquí donde radica el mayor incremento en los costos que se generan en puerto debido a las demoras operativas para la nacionalización de mercancías.

2.1.4 El Puerto de Buenaventura y su entorno social

Buenaventura, el puerto de salida al mundo, es un puerto que se ha visto afectado por escenarios sociales como la pobreza extrema, los grupos al margen de la ley, los denominados grupos BACRIM y el narcotráfico; estas son situaciones que afectan la normal operatividad del puerto porque se vinculan de una manera directa, al ser el entorno en el que se desarrolla la actividad tanto mercantil, como logística del puerto.

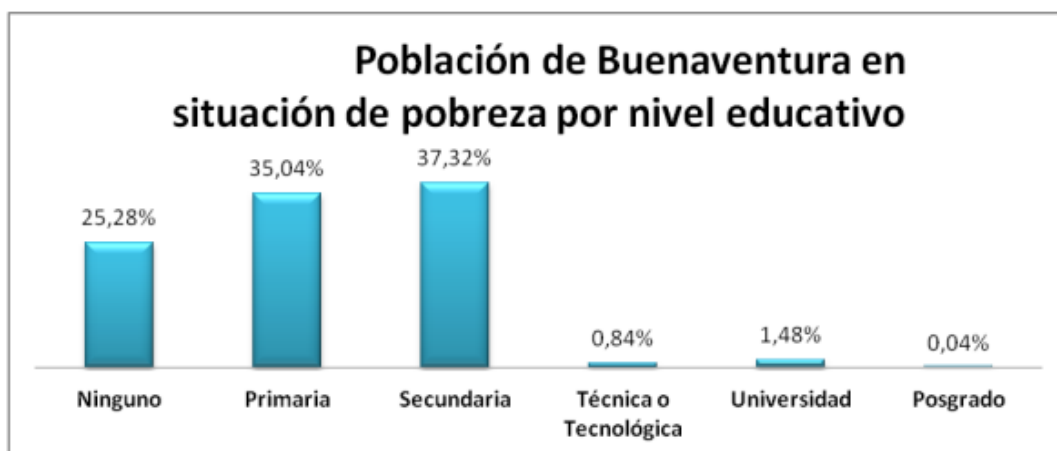
Estos hechos pueden ser percibidos en la actividad portuaria de Buenaventura, desde las personas que allí trabajan, los comerciantes, grandes empresarios, operadores logísticos, etc. Y esto es lo que hace que el puerto sea poco atractivo para los mercados internacionales, pues no ven un clima propicio para el desarrollo de los negocios.

La violencia se ha prolongado por más de 15 años en esta región y todas sus comunidades coinciden en que Buenaventura, a pesar de ser un municipio importante (razón por la cual tiene categoría de Distrito especial industrial portuario) para el desarrollo económico del país, se encuentra en abandono por parte del Estado en el mejoramiento de condiciones sociales; así lo refleja la carencia de servicios públicos, la falta de agua potable, alcantarillado público y la protección de la población en temas de seguridad; así esta región del país se hace más vulnerable.

En la *Ilustración 6* se puede observar que la mayoría de la población no tiene acceso a una educación universitaria, pues más del 50% de los habitantes únicamente han accedido a niveles

primarios y secundarios y un 25% no han tenido acceso a ninguna clase de educación, lo cual son cifras realmente preocupantes.

Ilustración 6. Población de Buenaventura en situación de pobreza por nivel Educativo



Fuente: Infografía/valledelcauca.gov.co (2016)

Con un potencial importante para ser explotado, el puerto está en un punto estratégico con miras a la productividad, pero según las Naciones Unidas, en una investigación realizada, consideran que es una horrible vergüenza tener que presentar el puerto de Buenaventura como uno de los puertos en extrema pobreza, aun cuando se cuenta con muy buenos recursos para generar riqueza. La situación es tan crítica que en estos momentos se podría comparar incluso con poblaciones africanas que viven la misma situación, donde el dominio del territorio es por parte de grupos armados y donde la violencia es el diario vivir (Telesur TV, 2014).

El gobierno actual se ha encargado de gestionar y firmar muchos tratados internacionales, mientras tanto la pobreza alcanza hasta el 30% de la población de Buenaventura y los ingresos que son generados gracias al puerto no son destinados allí, así lo manifiestan los habitantes de

Buenaventura que se oponen a los acuerdos comerciales porque o ven que estos acuerdos solo benefician a la inversión extranjera mientras que ellos permanecen en la pobreza. (Telesur TV, 2013)

El 80% de la población total de Buenaventura está representada por personas afrodescendiente que carecen de servicios básicos e incluso viven en condiciones infrahumanas y donde la presencia del Estado brilla por su ausencia. El 50% de esta población está desempleada según fuentes estadísticas del Ministerio de Trabajo en un análisis de resultados de una investigación realizada sobre el empleo en Buenaventura, titulada “Plan local de empleo 2011 – 2015” (Ministerio del Trabajo, s.f.)

Por allí entran y salen millones de dólares pero las ganancias por recaudación tributaria no se ven reflejadas en el puerto, pues la poca infraestructura que se ha desarrollado solo ha ocasionado miles de desplazamientos ya que la población no recibió ninguna garantía por parte del Estado y es por esta razón que se dice que es una población que ha vivido en el abandono.

El gobierno busca convertir a Buenaventura en un polo de desarrollo del pacífico pensando en todos aquellos empresarios que buscan un intercambio comercial con los países asiáticos y donde se busque transformar la productividad del puerto colombiano para una buena competitividad frente al mundo, pero es evidente que solo se quiere mostrar una imagen aparente sobre el puerto en materia de desarrollo debido a que internacionalmente se desconoce la dimensión negativa del aspecto social.

El orden público, la extorsión a los comerciantes y los obstáculos a los transportadores lo hacen un puerto complejo para desarrollar economía, pues todas las garantías que ha

ofrecido el Estado solo se han quedado en sueños, todo empieza pero nunca termina, así lo manifiestan los habitantes y las personas que por allí transitan, quienes consideran que antes de pensar en más infraestructura portuaria se debería considerar proyectos que contribuyan al mejoramiento de estos temas sociales que de una u otra forma se ven ligados a la operación portuaria, pues en la medida en que se piense en inversión para el puerto, se debe pensar en la sociedad, ya que éste aspecto también es importante para el desarrollo de comercio exterior en esta zona del país (Asociación Nomadesc, 2015).

2.1.4.1 El entorno Social en la operación mercantil de Buenaventura

Cuando se habla de la operación mercantil para el desarrollo económico del puerto de Buenaventura, es importante considerar el tema social como condicionante del desarrollo, pues este tema está enmarcado por un sin número de hechos entre los que se destacan la pobreza, la violencia, la carencia de servicios públicos y la ausencia de la educación superior. Esta problemática social converge hacia una conclusión importante, y a raíz de esto se puede dar respuesta a un cuestionamiento que se plantea dentro del objeto de estudio desde el ámbito social: ¿Cómo los problemas sociales intervienen o generan demoras en la nacionalización de mercancías?

Los problemas de orden público, la carencia de necesidades básicas y el control del territorio por los grupos al margen de la ley, hacen del puerto de Buenaventura un puerto poco atractivo para los empresarios colombianos, por lo que no solo se ve afectado la normal circulación de las mercancías, sino también, la operatividad normal del puerto y de toda la cadena logística que está ligada a esta operatividad.

Una de las situaciones por las que se ha visto más afectada la sociedad portuaria, para llevar a cabo cada una de las operaciones en el menor tiempo posible, ha sido los constantes inconvenientes con el servicio de infraestructura eléctrica por los frecuentes ataques atribuidos a los grupos armados, dichos ataques han generado suspensión de energía hasta por 4 días, lo que impide que se lleve a cabo las diferentes programaciones y por ende que se genere retrasos en toda la operación.

Según la fuente Cable Noticias de la transmisión realizada el 31 de Mayo de 2015 se dice que estos apagones son un tema que se volvió costumbre y uno de los más perjudicados es el puerto; por la pérdida de millonarias cifras, pues aunque la sociedad cuente con planta de energía propia no es suficiente, pues se necesita de sectores anexos para buen funcionamiento. (Cablenoticias, 2014)

Tabla 4. Proceso de Nacionalización

En la presente tabla se explica de una manera resumida, los procesos aduaneros pertinentes en una importación ordinaria para obtener la nacionalización de la mercancía importada, integrando dicho proceso en tres fases: Documental, Análisis de información y Digitación.

PROCESO DE NACIONALIZACIÓN DE MERCANCÍAS IMPORTACIÓN ORDINARIA	
<p>1. FASE DOCUMENTAL</p> <p>Para esta fase se deben reunir todos los documentos soporte para una importación antes de aceptar y presentar la declaración de importación. Los documentos necesarios se relacionan en el cuadro conexas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) Factura comercial b) Lista de empaque c) Certificado de origen: (si aplica). d) Póliza de seguro e) Mandato Aduanero f) Documento de transporte g) Factura de fletes

	<p>h) Consulta de inventarios o manifiesto de carga</p> <p>i) Otros documentos soportes a la nacionalización: Certificaciones fitosanitarias, ambientales, etc.</p>
<p align="center">2. FASE DE ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN</p> <p>En esta fase se revisa que los documentos cumplan con todo lo mencionado anteriormente, se hará pre-inspección revisando físicamente la mercancía y se clasificará para finalmente solicitar al importador las descripciones mínimas según resolución 057 de 2015.</p>	
<p align="center">3. FASE DE DIGITACIÓN</p> <p>Una vez se cuente con todos los documentos y la información correcta, se diligencia la declaración de importación tal como lo indica la cartilla de diligenciamiento de declaración de importación 2012 emitida por la DIAN y si el valor de la mercancía supera los 5.000 USD, entonces se diligencia la declaración andina del valor para lo cual también hay cartilla DIAN del año 2012.</p> <p>Digitada la declaración se radica en la página Siglo XXI de la DIAN junto con los números y fechas de los documentos soporte y con esto se nos dará un numero de aceptación para cada una de las declaraciones de importación.</p> <p>Con el número de aceptación, las declaraciones deben ser impresas a través de la misma plataforma y con estas se pagan los tributos aduaneros (Arancel e IVA) ya sea en el banco físicamente o a través de las plataformas de pago seguro de las entidades financieras (PSE)</p>	<p>Para marítimo: Una vez realizado el pago se solicita selectividad a través de la página de la DIAN con el número de <i>sticker</i> que otorga el banco al realizar el pago y una vez la mercancía cuente con levante, se solicita con los documentos de la operación retiro a la sociedad portuaria y se entregan los documentos al transportador que retirará la mercancía de puerto, y una vez finalizado el cargue, se dará salida al vehículo con la carta porte y ahí finaliza el proceso de nacionalización con la mercancía a disposición del importador.</p>

Fuente: Elaboración propia basada en la explicación de un agente de aduana (nombre reservado)

Tarifas de nacionalización: en cuanto a los gastos de nacionalización las agencias de aduanas cobran diferentes rubros que oscilan entre \$300.000 por comisión, \$80.000 de gastos varios, \$15.000 por las elaboraciones de las declaraciones de importación y \$15.000 por las del valor, al igual que \$120.000 por pre-inspección.

2.1.4.2 La competitividad y los procesos mercantiles de nacionalización

El termino competitividad según el Diccionario de la Real Academia de la lengua Española, es definido como la capacidad para competir; entiéndase competir como la acción de lucha entre varios para lograr un mismo objetivo (RAE, s.f.).

También se define el término competitividad desde el ámbito empresarial, como la capacidad que tiene una empresa u organización de cualquier tipo para desarrollar y mantener unas ventajas comparativas que le permiten disfrutar y sostener una posición destacada en el entorno socio económico en que actúan (De gerencia, s.f.)

En el tema de los procesos logísticos para la nacionalización es importante conocer todos aquellos factores que inciden para que un puerto tenga ventajas sobre otros y le permita ser un puerto competitivo para la captación de tráfico.

Al hablar de la competitividad no solo es importante mencionar el tema de los costos como la mejor alternativa para la elección de un puerto, sino que también cabe mencionar otros factores como lo son:

- Disponibilidad de infraestructura
- Rutas de acceso
- Transporte
- Calidad de los servicios prestados
- Eficiencia (menores costos)
- Tiempos

Cuando hablamos del proceso de nacionalización es importante resaltar el papel que toman los agentes económicos, en este caso, los importadores para determinar el puerto de operación, el cual debe presentar mayores beneficios para su actividad comercial.

De acuerdo a conceptos generales, para que un puerto sea competitivo, el costo de distribución total, el cual es calificado a partir de tres elementos básicos: dinero, tiempo y riesgos; debe ser menor al de otros puertos alternativos.

Según el informe presentado por la Universidad Católica del Uruguay (UCUDAL), presentado en el año 2009, plantea un modelo de análisis entre la importancia de un puerto productivo y un puerto competitivo, de este podemos deducir que la competitividad es un factor estratégico para generar circulación de la economía; mientras que la productividad es un enfoque metodológico para la optimización de los procesos con la mejor alternativa logística que apunten a la calidad de los servicios, en menos tiempo. (CPA Consultores. UCUDAL, s.f)

Buenaventura busca consolidarse como un puerto competitivo a nivel global y el más importante del pacífico pues este es uno de los más grandes retos que trajo consigo el TLC con EE.UU; sin embargo, analistas del tratado coinciden en que Buenaventura debe fortalecer primero las herramientas requeridas en la certificación de mercancías y medidas sanitarias, ya que en estos momentos se encuentra en desventaja frente a otros puertos; además, debe fortalecer políticas públicas que aseguren el desarrollo y la calidad de vida de los habitantes, pues de lo contrario solo sería un puerto de servicios, pero sin oportunidades (Diario La República , 2011).

Lo interesante ahora, como se había planteado desde el año 2010, es que la puerta de Colombia al Pacífico sufrirá unos cambios y avances importantes que le harán más competitivos. Y precisamente, se espera que para el año 2016, a finales del tercer trimestre, se entreguen las obras del Puerto Industrial de Aguadulce, un complejo portuario que le apostará al progreso de las operaciones portuarias en Buenaventura y que permitirá la entrada de barcos más grandes, “estas van a permitir 40 operaciones por hora, van a ser las grúas que atiendan los barcos de enorme calado Post Panamax. El nuevo puerto iniciará operaciones anticipadamente en el mes de octubre y movilizará dos millones de toneladas y para el año entrante esperamos llegue a cinco millones de toneladas”, aseguró el Vicepresidente Germán Vargas Lleras (2015), en la entrevista que dio a Noticias Caracol (Noticias Caracol, 2015).

Otra obra importante es la Terminal de Contenedores, esta busca ampliar la capacidad de los patios y el almacenaje de contenedores, con el objetivo de aumentar de 330.000 TEU al año aproximadamente a 600.000 TEU. Se espera un Terminal alterno con un área de 1.600 hectáreas y un muelle de 600 metros de largo; una oportunidad que puede alinear al puerto con su objetivo, de convertirse en el líder de los servicios portuarios en Colombia y en la cuenca del Pacífico colombiano; y adicional un empujón de entrada a la economía nacional. (Revista de logística, 2015)

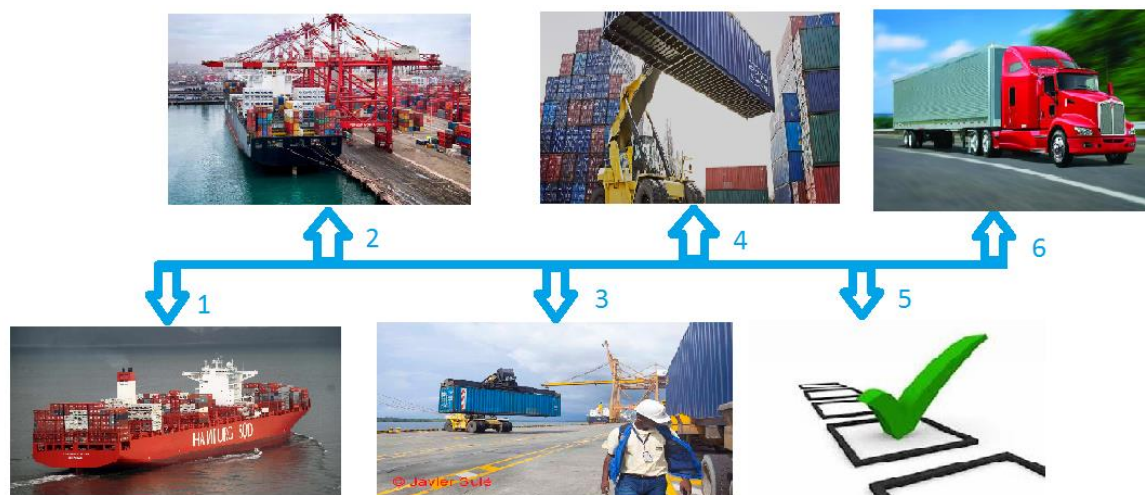
Como cualquier obra, los procesos de construcción, adaptación de nuevos sistemas, infraestructura y acoplamiento, es un poco lento; sin embargo estas obras que se mencionan vienen transformándose y materializándose desde el año 2013. Este avance en materia de infraestructura, que trae consigo mejoras logísticas, es el resultado de algo que se preveía desde

hace un tiempo: llegó el momento en que Buenaventura no da abasto con sus operaciones y movilizaciones diarias de mercancías. La apuesta del Gobierno por la modernización y nueva infraestructura nos deja un cuestionamiento ¿Podrá Buenaventura llegar a posicionarse, además como el principal puerto en Colombia, en uno de los más competitivos en Latinoamérica? Se espera que el 2016 sea un año en el que se comiencen a evidenciar los resultados de todo ese proceso de modernización y que se proyecte más competitivo.

3. Hallazgos

Para determinar los hallazgos partimos principalmente de analizar el esquema realizado y presentado en la *Ilustración 5*, el cual es el proceso logístico correcto a seguir en los puertos vs el proceso logístico que se realiza en el puerto de Buenaventura, con el fin de determinar las falencias que se están teniendo en éste puerto.

Ilustración 7. Procesos Logísticos Portuarios Para Nacionalización De Mercancías en Buenaventura



Fuente: Elaboración propia con base en los procesos Logísticos informados por *Mahe Neutral Shipping* en Buenaventura.

1. Atrque del buque a puerto: Desde este momento se comienzan a generar demoras, debido a que la infraestructura actual del puerto no cuenta con capacidad suficiente para recibir grandes cantidades de buques, lo cual genera congestión portuaria que hace que los buques tengan que esperar o hacer tiempo en el transcurso del tiempo de tránsito para que al momento del arribo a SPRBUN pueda atracar sin demoras. Previamente al atraque,

los agentes de cargas y las navieras debieron haber radicado documentación que ampara los contenedores que vienen en el buque.

2. Vaciado de la motonave: En la SPRBUN no hay suficientes grúas porticas para atender el volumen de buques que arriban diariamente, por lo que se presenta una congestión al momento del vaciado de contenedores y se debe solicitar cita para ello.
3. Traslado de los contenedores a las instalaciones portuarias. El proceso fluye con normalidad en SPRBUN
4. Traslado de contenedores de las instalaciones portuarias a los depósitos aduaneros para comenzar el proceso de nacionalización. Debido a que no hay suficiente maquinaria para el traslado de contenedores en puerto, se hace a través de asignación de citas, lo cual retrasa la operación.
5. Presentación de documentación aduanera a la DIAN para la respectiva nacionalización. Debido a que gran parte de los procesos aduaneros se realizan a través del sistema de la DIAN, los importadores se están viendo afectados debido a que en el puerto se presentan constantes fallas de energía, por lo que en estos casos lo deben presentar manual y hacer largas filas para obtener aprobación de esta entidad y visto bueno de nacionalización.
- 6.—Liberación de la carga: una vez la carga obtiene levante por parte de la DIAN, se presenta un problema a la hora de liberar la mercancía al transportador en Buenaventura, dicho problema radica en extra costos generados al importador por parte del transportista por esperas en puerto, ya que no hay suficiente espacio, personal ni maquinaria para la entrega de mercancías, al igual que una vez el transportador sale de la SPRBUN se presentan problemas de inseguridad por la toma de grupos al margen de la ley, que ponen

en riesgo al transportador con amenazas y cobro de las llamadas “vacunas” o que incluso afectan las mercancías con robos o atentados.

Luego de haber realizado el comparativo donde se determinaron las falencias que está teniendo el puerto en materia logística y que impide su normal funcionamiento; se tomaron los resultados obtenidos de las 5 entrevistas realizadas a personas de los sectores de agenciamiento de carga, agenciamiento aduanero, directores logísticos y del departamento de comercio exterior de algunas empresas. Con base en eso se diseñaron 4 escenarios en los que se expresan los principales orígenes de las mercancías que llegan a Buenaventura, el impacto que tiene el entorno social del puerto con la operatividad del mismo, los sobrecostos que implica para un importador las demoras en la nacionalización y por último se plantea cómo está el puerto en materia de competitividad. A continuación se desarrollan los escenarios informados:

Escenario A: como lo manifestaron todos los entrevistados, la mayoría de cargas que ingresan a Colombia por el puerto de Buenaventura son provenientes de China, todos coincidieron que las cargas que llegan allí son especialmente de puertos bases de Lejano oriente como lo son Ningbo, Hong Kong, Shanghai. Esto se debe a la constante demanda de mercancía desde Asia por parte de las empresas colombianas, motivo por el cual el puerto está utilizando gran parte de su capacidad actual para recibir estos embarques para que los buques puedan regresar a tiempo a China y volver a embarcar mercancías; es por esto que las cargas de los demás orígenes se quedan rezagadas en operaciones lentas y demoradas.

Escenario B: las demoras en la nacionalización de mercancías en puerto, radican en el impacto social negativo que tiene su entorno, ya que esta región tiene poca inversión por parte del Estado, y los atentados que hacen los grupos al margen de la ley en sectores aledaños al puerto, inmovilizan el transporte y la energía, impactando negativamente en el normal funcionamiento portuario. Así lo manifiesta la señora Claudia Martínez, en la entrevista #4, a quien se le preguntó, ¿Considera usted que los factores sociales que rodean el entorno del puerto de Buenaventura influyen en su normal operatividad? ¿Por qué?, y su respuesta fue:

En algunos casos si afecta su operatividad, un panorama desfavorable que es acorde a estos factores, se presenta cuando en Buenaventura hay tomas armadas por grupos al margen de la Ley, que por una parte la violencia que se presenta, no permite que los transportadores transiten con sus mercancías por las vías; pero aún más importante es que en la mayoría de los casos se presenta que las torres de luz son afectadas y por lo tanto el puerto queda totalmente sin energía para sus operaciones y no se puede trabajar con los sistemas internos, en consecuencia las demoras se hacen cada vez más incontrolables (Entrevistado, 4).

Escenario C: los sobrecostos en la nacionalización de mercancías se generan principalmente porque el puerto no cuenta con una buena infraestructura lo que genera una ineficiente operatividad y poca capacidad logística. Estos sobrecostos se ven reflejados principalmente en los altos costos en la inspección de las mercancías, las movilizaciones en las instalaciones portuarias, los bodegajes cuando la carga no obtiene un levante oportuno y las moras en la devolución de los contenedores.

Los entrevistados coincidieron en esta información, afirmando uno de ellos en la entrevista #4 que el proceso de nacionalización se incrementa alrededor de \$1.200.000 con las demoras:

Los principales sobrecostos que representa las demoras en el proceso de nacionalización son: los altos costos en la inspección de las mercancías, cuando son perfiladas por la policía antinarcoóticos, la movilización en el puerto de la carga para llevar a cabo este proceso y los demás costos logísticos como bodegajes en los que se incurre cuando la mercancía se encuentra en zona autorizada. Podría afirmar, acorde con mi experiencia, que estas demoras incrementan alrededor de \$1.200.000 los procesos para nacionalización de mercancías.

Escenario D: El puerto de Buenaventura no alcanza una competitividad internacional ya que no tiene la capacidad logística ni la infraestructura adecuada para recibir buques de grandes dimensiones provenientes de países Europeos. Cuatro de los cinco entrevistados respondieron NO a la pregunta ¿Está usted de acuerdo con que el puerto de Buenaventura es un puerto competitivo?, y el entrevistado #3 manifestó:

No, considero que aún le hace falta mejorar en la infraestructura, de igual manera en la agilización de sus procesos, con el fin de poder ser más competitivos en tiempos de nacionalización en comparación con el resto del mundo. Sin olvidar que su limitada infraestructura, impide el acceso de buques con mayor capacidad al puerto (Entrevistado, 3).

Comparar el proceso logístico de nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura vs el proceso normal operativo de un puerto, al igual que el poder realizar los 4 escenarios anteriormente planteados con base en las entrevistas realizadas, permitió dar respuesta a los

objetivos de la presente investigación y desarrollar las conclusiones y recomendaciones que se plantean en el siguiente apartado.

4. Conclusiones y Recomendaciones

4.1 Conclusiones

De acuerdo con la información presentada en la actividad portuaria de Buenaventura, se puede observar que se presenta un aumento de la carga movilizada a partir del 2013, lo que muestra que el comercio exterior crece a un ritmo acelerado, estas estadísticas son útiles para estimar la efectividad que debe tener el puerto en un futuro cercano para ser más atractivo en un mundo globalizado.

El problema de las demoras en la nacionalización de mercancías, han generado su impacto directo para los importadores colombianos, quienes perciben en sus operaciones diarias el aumento de costos operativos y además los largos tiempos que deben esperar en sus procesos, retrasando sus procesos internos y su cadena de distribución; por lo tanto, son éstos quienes se beneficiarán con las nuevas obras e inversiones.

El puerto de Buenaventura no está siendo competitivo actualmente ya que no tiene la capacidad en infraestructura para atender la gran cantidad de buques que están llegando al país por el pacífico.

El problema social que vive actualmente Buenaventura tiene un impacto directo sobre las operaciones portuarias, por lo que es una de las principales causas que está generando demoras y sobrecostos a la hora de nacionalizar mercancías, especialmente cuando los grupos al margen de la ley afectan las carreteras y la energía.

Los principales costos que están asumiendo las compañías debido a la demora en la nacionalización de mercancías en SPRBUN, se refleja en los altos costos de bodegajes y uso de instalaciones que deben pagar mientras sus cargas no pueden ser retiradas del puerto hasta obtener levante por parte de la DIAN.

El puerto de Buenaventura no tiene capacidad logística para recibir grandes buques, ya que su condición portuaria no permite el arribo de motonaves extradimensionadas, especialmente porque no se tienen los equipos apropiados para el descargue apropiado de los contenedores de estos buques.

4.2 Recomendaciones

Para ser competitivo a nivel internacional, el Puerto de Buenaventura debe apostarle a un mejoramiento continuo, tanto en infraestructura como en logística de operaciones; de esta manera la principal puerta del pacífico tendrá una transformación a corto plazo esperada.

Se debe ejecutar el plan de inversiones para SPRBUN y Puerto Industrial de Aguadulce, además de mejorar la competitividad y las operaciones, sobre todo para los que reciben el mayor impacto en sobrecostos y tiempos.

Se sugiere mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona, generando empleos directos, mejoras en las vías de acceso y la comunicación.

El gobierno debe tener control sobre los problemas sociales y no permitir que los grupos al margen de la ley sigan ganado terreno, ya que éste está influyendo directamente en el puerto con mayor volumen de operaciones portuarias a nivel país. Siendo este puerto, aquel por el cual

ingresa más mercancía y más dinero a través de impuestos para el país; por ende se debe invertir más en la ciudad.

El Estado debe tener un control sobre la corrupción que rodea el entorno social de la SPRBUN, especialmente tomando control sobre los BACRIM para que este puerto sea más seguro y no se presenten saqueos en las mercancías.

Se sugiere analizar la capacidad del puerto de Buenaventura, antes de firmar más tratados internacionales para de esta manera poder hacer un cronograma apropiado de cuántos buques se pueden recibir al día y cuántos contenedores se pueden descargar con la maquinaria y la infraestructura con la que cuenta el puerto actualmente.

5 Referencias

Asociación Nomadesc. (21 de Junio de 2015). Buenaventura un puerto sin comunidad. Buenaventura, Colombia, Valle del Cauca.

Banco de la República. Banco central de Colombia. (11 de Septiembre de 2015). *Proceso de importación de mercancías a Colombia aspectos aduaneros*. Recuperado el 17 de Marzo de 2016, de http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/pcebracs_1.pdf

Caballero, M. (2013). Una infraestructura portuaria eficiente y competitiva en Colombia. Diagnóstico y perspectivas, (tesis de maestría), Universidad Militar Nueva Granada.

Cablenoticias. (18 de Diciembre de 2014). Buenaventura sin luz por ataque de las Farc en torre de energía. Buenaventura, Valle del Cauca, Colombia.

Camara de Comercio Buenaventura. (7 de Mayo de 2016). *Ventajas competitivas*. Recuperado el 7 de Mayo de 2016, de <http://www.ccbun.org/categorias/11/23/ventajas-competitivas>

Campuzano, J. & Correa, M. (2011). *Análisis de las restricciones de competitividad del Puerto de Buenaventura*. (Tesis de especialización) Institución Universitaria Esumer.

Caracol emisora. (20 de Abril de 2016). *En 2015 hubo crecimiento de carga en el puerto de Buenaventura*. Recuperado el 20 de Abril de 2016, de http://caracol.com.co/emisora/2016/01/06/california/1452094953_509064.html

CPA Consultores. UCUDAL. (s.f). *La competitividad de un puerto de ultramar: un modelo basado en los costos de la cadenas de transporte multimodal*. Recuperado el 25 de Mayo de 2016, de http://www.cameintram.org/documentos/convenciones/LA_COMPETITIVIDAD_DE_UN_PUERTO_DE_ULTRAMAR.pdf

De gerencia. (s.f.). *Competitividad empresarial: un nuevo concepto*. Recuperado el 2 de Mayo de 2016, de http://www.degerencia.com/articulo/competitividad_empresarial_un_nuevo_concepto

Diario La República . (Agosto de 2011). *Puerta al Pacífico. Los retos de Buenaventura* . Recuperado el 3 de Mayo de 2016, de https://issuu.com/diario_larepublica/docs/losretosdebuenaventura

Dinero. (02 de MARZO de 2016). *dinero.com*. Recuperado el 25 de ABRIL de 2016, de <http://www.dinero.com/edicion-impres/negocios/articulo/inversiones-al-puerto-de-cartagena-y-buenaventura-y-nuevos-proyectos-de-infraestructura/218820>

Dinero. (2016). US\$200 millones de inversión para los puertos colombianos. *DINERO*, 1.

Dinero. (2 de Marzo de 2016). *US\$200 millones de inversión para los puertos colombianos*. Recuperado el 24 de Abril de 2016, de <http://www.dinero.com/edicion-impres/negocios/articulo/inversiones-al-puerto-de-cartagena-y-buenaventura-y-nuevos-proyectos-de-infraestructura/218820>

El país. (24 de Febrero de 2014). *Puertos de Buenaventura, listos para poner a andar la Alianza del Pacífico*. Recuperado el 25 de Marzo de 2016, de <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/puertos-buenaventura-listos-para-poner-andar-alianza-pacifico>

El País. (24 de Febrero de 2016). *Gobierno Nacional anuncia más inversión para el puerto de Buenaventura*. Recuperado el 25 de Marzo de 2016, de <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/gobierno-nacional-anuncia-inversion-para-puerto-buenaventura>

Holguin, D., Espinosa, S. & Sánchez, S. (2015). *Identificación de variables que inciden en la competitividad de los procesos de importación que arriban al puerto de Buenaventura*, (tesis de pregrado), Institución Universitaria Esumer.

Las 2 Orillas. (8 de Octubre de 2014). *Paradojas: Buenaventura en el ranking de los mejores puertos de América*. Recuperado el 26 de Marzo de 2016, de <http://www.las2orillas.co/paradojas-buenaventura-en-el-ranking-de-los-mejores-puertos-de-america/>

Latinports. Asociación Latino Americana de Puertos y Terminales. (8 de Septiembre de 2014). *Ranking de los Mejores Puertos de América Latina 2014*. Recuperado el 15 de Marzo de 2016, de <http://latinports.org/ranking-de-los-mejores-puertos-de-america-latina-2014/>

Latinports. Asociación Latino Americana de Puertos y Terminales. (8 de Septiembre de 2014). *Ranking de los Mejores Puertos de América Latina 2014*. Recuperado el 15 de Marzo de 2016, de <http://latinports.org/ranking-de-los-mejores-puertos-de-america-latina-2014/>

Legiscomex. (9 de Abril de 2014). *La problemática en Buenaventura: más allá de la droga, el contrabando y las Bacrim*. Recuperado el 14 de Marzo de 2016, de <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/P/problematika-buenaventura-afectacion-comercio-puerto-rci284/problematika-buenaventura-afectacion-comercio-puerto-rci284.asp?Codidioma=ESP>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (24 de Febrero de 2015). *¿Cómo importar a Colombia?* Recuperado el 02 de Abril de 2016, de <http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/publicaciones.php?id=16268>

Ministerio de Transporte . (7 de Mayo de 2016). *Plan nacional de desarrollo. Hacia la prosperidad democrática: visión 2010 - 2014. Sector transporte*. Recuperado el 7 de Mayo de 2016, de file:///C:/Users/sistema/Downloads/PLAN_NACIONAL_DE_DESARROLLO_2010-2014_Sector_Transporte.pdf

Ministerio de Transporte. (4 de Mayo de 2015). *Culmina excavación del Túnel de Línea*. Recuperado el 2 de Abril de 2016, de https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/culmina_excavacion_del_tunel_de_la_linea

Ministerio del Trabajo. (s.f.). *Buenaventura, ciudad puerto de clase mundial. Plan local de empleo 2011-2015*. Buenaventura: FUPAD.

Noticias Caracol. (07 de Agosto de 2015). *Llegan nueve modernas grúas al nuevo puerto Aguadulce en Buenaventura*. Recuperado el 20 de Abril de 2016, de <http://www.noticiascaracol.com/colombia/llegan-nueve-modernas-gruas-al-nuevo-puerto-aguadulce-en-buenaventura>

Pais, E. (28 de enero de 2016). Construirán un nuevo puerto en Buenaventura. *Construirán un nuevo puerto en Buenaventura*, pág. Construirán un nuevo puerto en Buenaventura.

Pais, E. (24 de Febrero de 2016). Gobierno Nacional anuncia más inversión para el puerto de Buenaventura. págs. <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/gobierno-nacional-anuncia-inversion-para-puerto-buenaventura>.

Pardo, C. (20 de enero de 2015). El Valle por fin tendrá doble calzada entre Mulalo y LoboGuerrero, *El Tiempo*, URL <http://m.eltiempo.com/economia/sectores/el-valle-por-fin-tendra-doble-calzada-entre-mulalo-y-loboguerrero/15122556/1>

Proexport Colombia. Promoción de turismo, inversión y exportaciones. (Agosto de 2012). *Infraestructura logística* . Recuperado el 7 de Mayo de 2016, de http://www.procolombia.co/sites/default/files/infraestructura_logistica.pdf

RAE. (s.f.). *Diccionario de la lengua española*. Recuperado el 2 de Mayo de 2016, de <http://dle.rae.es/?id=A0rd5WL>

Revista de logística. (31 de Agosto de 2015). *Buenaventura: tres puertos en uno*. Recuperado el 2 de Mayo de 2016, de <http://revistadelogistica.com/actualidad/buenaventura-tres-puertos-en-uno/>

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. (07 de Mayo de 2016). *La ciudad*. Recuperado el 07 de Mayo de 2016, de <http://www.sprbun.com/web/portal/la-ciudad>

Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. (12 de Febrero de 2016). *Procedimiento de inspección con autoridades*. Recuperado el 02 de Abril de 2016, de http://www.sprbun.com/docs/Procedimiento_Inspeccion_con_Autoridades.pdf

Telesur TV. (21 de Mayo de 2013). Aumenta crisis social en Buenaventura, Colombia. Buenaventura, Valle del Cauca, Colombia.

Telesur TV. (03 de Abril de 2014). Colombia: Buenaventura, puerto donde conviven la pobreza y riqueza. https://www.youtube.com/watch?v=E_XBccL42fM. Buenaventura, Valle del Cauca, Colombia.

Terminal Especializado de Contenedores de Buenaventura S.A. (6 de Mayo de 2016). *Desde 1999, el Terminal Especializado de Contenedores de Buenaventura S.A.* Recuperado el 6 de Mayo de 2016, de <http://www.tecbuenaventura.com/>

Transporte, M. d. (2014). *Corredores prioritarios para la Prosperidad*. Recuperado el 26 de Marzo de 2016, de <http://www.invias.gov.co/index.php/seguimiento-inversion/proyectos-invias/123-seguimiento-a-la-inversion/proyectos-invias/75-corredores-prioritarios-para-la-prosperidad>

Transporte, M. d. (2014). *Corredores prioritarios para la Prosperidad*. Recuperado el 26 de Marzo de 2016, de <http://www.invias.gov.co/index.php/seguimiento-inversion/proyectos-invias/123-seguimiento-a-la-inversion/proyectos-invias/75-corredores-prioritarios-para-la-prosperidad>

Anexos

Anexo A. Entrevista #1

Demoras en la nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura

Fecha de la entrevista: 18/04/2016

Nombre del entrevistado: Darwin Yessid Villa Grisales

Sector en el que se desempeña el entrevistado: Supervisor de Comercio Internacional de la empresa Fibratore.

Preguntas:

Variable: Puerto de Buenaventura

1. ¿De cuáles puertos internacionales vienen las mercancías importadas que maneja actualmente llegando al puerto de Buenaventura?

R/ Las principales cargas que manejo actualmente llegando a Buenaventura vienen de Shanghai, Hong Kong, Busan y México.

2. ¿Considera que la infraestructura portuaria de Buenaventura y su capacidad cubren las necesidades logísticas actuales de las importaciones? Si / No. ¿Por qué?

R/ Buenaventura es una ciudad que no está desarrollada en temas de infraestructura física ni vial. Esto se ve reflejado en el pulmón del comercio exterior colombiano ya que el puerto ha estado sometido a múltiples manejos administrativos los cuales no fueron los adecuados y retrasaron su evolución. Iniciando por las vías de acceso y los equipos logísticos internos y

continuando en que no hay espacio para ampliar dicho puerto. Todo lo anterior dificulta que el puerto preste un servicio eficiente, perjudicando a los importadores y exportadores.

3. Acorde con su experiencia en las operaciones de comercio internacional, ¿Ha tenido situaciones de demoras o reprocesos que retrasen la nacionalización de sus cargas en el puerto de Buenaventura? En caso afirmativo, podría contarnos algún(os) caso(s) que se le haya presentado.

R/ Si. Hemos tenido retrasos y demoras en las operaciones en algunos momentos, lo que más impacta en Buenaventura son las situaciones que se presentan por el orden público y falta de servicios públicos como energía y agua. Además de que las operaciones de cargue y descargue de las motonaves son lentas ocasionando en varias ocasiones que éstas continúen sus rutas sin hacer parada en Buenaventura o sin realizar el descargue total de los contenedores.

4. Una vez la motonave finaliza operaciones en puerto y se realiza el vaciado de los contenedores, ¿Cuáles sobrecostos considera que genera para una compañía las demoras en la nacionalización de mercancías que llegan a éste puerto?

R/ Los sobrecostos que más se reflejan son los bodegajes, movimientos e inspecciones de policía antinarcoóticos, así como el reconocimiento previo y voluntario de las mercancías.

5. ¿Considera usted que los factores sociales que rodean el entorno del puerto de Buenaventura influyen en su normal operatividad? ¿Por qué?

R/ Totalmente, como lo mencione en la primera pregunta; Buenaventura es una ciudad socialmente muy vulnerada por todo tipo de delincuencia y esto impacta directamente en el

puerto. Es imposible que este no sea permeabilizado por los factores sociales de una ciudad donde hace falta presencia del Estado.

Variable: competitividad

6. ¿Está usted de acuerdo con que el puerto de Buenaventura es un puerto competitivo?

Si/No. ¿Por qué?

R/ Si. A pesar de todos los factores sociales y de otras índoles que golpean este terminal, el puerto de Buenaventura es uno de los más competitivos de la región pacifico. Entre todos sus escoyos trata de realizar un trabajo que permita al comercio exterior de Colombia estar a la altura de las exigencias. Al igual es un puerto que bien cubre el volumen de carga del país con sus contratiempos y todo.

Anexo B. Entrevista # 2

Demoras en la nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura

Fecha de la entrevista: 18/04/2016

Nombre del entrevistado: Johana Jaramillo Ochoa

Sector en el que se desempeña el entrevistado: Agente consolidador de carga

Preguntas:**Variable: Puerto de Buenaventura**

1. ¿De cuáles puertos internacionales vienen las mercancías importadas que maneja actualmente llegando al puerto de Buenaventura?

R/ Hamburgo, Callao, y especialmente Puertos bases de Lejano oriente como lo son Ningbo, Hong Kong, Shanghai.

2. ¿Considera que la infraestructura portuaria de Buenaventura y su capacidad cubren las necesidades logísticas actuales de las importaciones? Si / No. ¿Por qué?

R/: No, porque debido a la alta demanda de cargas desde lejano oriente a este, se ha disminuido la capacidad del puerto para atender oportunamente todas las motonaves que atracan diariamente.

3. Acorde con su experiencia en las operaciones de comercio internacional, ¿Ha tenido situaciones de demoras o reprocesos que retrasen la nacionalización de sus cargas en el

puerto de Buenaventura? En caso afirmativo, podría contarnos algún caso que se le haya presentado.

R/: Si. A comienzos del presente año tuve varias operaciones de importación que se vieron seriamente afectadas, debido a los atentados realizados por los grupos armados en sectores aledaños al puerto, los cuales afectaron la energía del sector, por lo que por casi dos días no se tenía sistema aduanero en puerto para presentar documentación digital ante la DIAN e ir agilizando trámites, al igual que la comunicación se tornaba mucho más difícil puesto que sin energía no había acceso a internet, ni a telefonía.

4. Una vez la motonave finaliza operaciones en puerto y se realiza el vaciado de los contenedores, ¿Cuáles sobrecostos considera que genera para una compañía las demoras en la nacionalización de mercancías que llegan a éste puerto?

R/: Para una compañía se genera aumento en el costo de los bodegajes, stand by de los transportes que recogerían la carga y la llevarían al interior del país, en caso de que la mercancía sea para abastecer un mercado, se perdería dinero por la no comercialización del mismo.

5. ¿Considera usted que los factores sociales que rodean el entorno del puerto de Buenaventura influyen en su normal operatividad? ¿Por qué?

R/: Si, ya que la inseguridad y los seguidos atentados que este presenta, retrasa la operación del puerto y a su vez la movilización de las cargas desde y hacia el puerto.

Variable: Competitividad

6. ¿Está usted de acuerdo con que el puerto de Buenaventura es un puerto competitivo?

Si/No. ¿Por qué?

R/: No, porque se debe hacer más inversión y organización por parte de las entidades para satisfacer toda la demanda que este puerto tiene, además siempre que hayan problemas sociales, como el de los grupos al margen de la ley, van a existir inconvenientes en el puerto que no lo permiten ser suficientemente competitivo.

Anexo C. Entrevista #3

Demoras en la nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura

Fecha de la entrevista: 18/04/2016

Nombre del entrevistado: Yesica Laverde Taborda

Sector en el que se desempeña el entrevistado: Agencia de Carga Internacional

Preguntas:**Variable: Puerto de Buenaventura**

1. ¿De cuáles puertos internacionales vienen las mercancías importadas que maneja actualmente llegando al puerto de Buenaventura?

R/ Principalmente de Lejano Oriente (Shanghai, Ningbo, Shenzhen, HKG y Busan entre otros)

2. Considera que la infraestructura portuaria de Buenaventura y su capacidad cubren las necesidades logísticas actuales de las importaciones? Si / No. ¿Por qué?

R/ No, es un puerto que tiende a congestionarse, motivo por el cual en muchas ocasiones se asignan horas fuera de horarios habituales para poder suplir las necesidades de los dueños de las cargas; de igual manera se presentan diferentes modalidades de saqueo, y demora en las asignaciones de citas de vaciado de contenedores.

3. Acorde con su experiencia en las operaciones de comercio internacional, ¿Ha tenido situaciones de demoras o reprocesos que retrasen la nacionalización de sus

cargas en el puerto de Buenaventura? En caso afirmativo, podría contarnos algún caso que se le haya presentado.

R/ Muchas veces las báscula del puerto reportan diferencias en cuanto a lo que se reporta en los documentos, reteniendo así la mercancía para inspección, cuya asignación de citas para proceder con esta, y continuar con el proceso normal, puede extenderse más de un día, adicionalmente los procesos aduaneros se ven afectados ya que el sistema de la DIAN en puerto se cae constantemente, y con los atentados de los grupos al margen de la ley la energía de las oficinas portuarias también se ve afectada, incomunicando a puerto con el interior del país.

4. Una vez la motonave finaliza operaciones en puerto y se realiza el vaciado de los contenedores, ¿Cuáles sobrecostos considera que genera para una compañía las demoras en la nacionalización de mercancías que llegan a éste puerto?

R/ Bodegajes, posibles moras en el contenedor, sanciones por incumplimiento de entrega, vencimientos de licencias, *stand by*, entre otros.

5. ¿Considera usted que los factores sociales que rodean el entorno del puerto de Buenaventura influyen en su normal operatividad? ¿Por qué?

R/ Si, debido al alto índice de delincuencia, en donde los camiones, y las cargas se encuentran expuestas a posibles saqueos, robos e inclusive atentados, que en muchas veces ha causado bloqueos en el puerto, retrasando las operaciones.

Variable: Competitividad:

6. ¿Está usted de acuerdo con que el puerto de Buenaventura es un puerto competitivo?

Si/No. ¿Por qué?

R/ No, considero que aún le hace falta mejorar en la infraestructura, de igual manera en la agilización de sus procesos, con el fin de poder ser más competitivos en tiempos de nacionalización en comparación con el resto del mundo. Sin olvidar que su limitada infraestructura, impide el acceso de buques con mayor capacidad al puerto.

Anexo D. Entrevista #4

Demoras en la nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura

Fecha de la entrevista: 18/04/2016

Nombre del entrevistado: Claudia Martínez

Sector en el que se desempeña el entrevistado: Dpto. Comercio Exterior Mariano Roldán S.A

Preguntas:**Variable: Puerto de Buenaventura**

1. ¿De cuáles puertos internacionales vienen las mercancías importadas que maneja actualmente llegando al puerto de Buenaventura?

R/ China: Ningbo, Zhangjiagang, Yantian, Chiwan

2. ¿Considera que la infraestructura portuaria de Buenaventura y su capacidad cubren las necesidades logísticas actuales de las importaciones? Si / No. ¿Por qué?

R/ “No, sin embargo puedo decir que la capacidad instalada en este puerto está acorde a las operaciones de comercio exterior que realiza Colombia, ya que este tema todavía es muy tímido en nuestro país, falta activar más el comercio exterior, aunque este tema también comienza desde el Estado y sus políticas internas. Pero puedo decir con certeza que si el puerto tuviera una buena inversión para que sea más atractivo, el comercio se activa más. Porque en este tema si estamos un poco quedados, considero que la capacidad logística del puerto no es la mejor, la maquinaria no es la más desarrollada, nos falta avances tecnológicos que se experimentan desde los sistemas y aplicativos internos que muchas veces presentan fallas “

3. Acorde con su experiencia en las operaciones de comercio internacional, ¿Ha tenido situaciones de demoras o reprocesos que retrasen la nacionalización de sus cargas en el puerto de Buenaventura? En caso afirmativo, podría contarnos algún(os) caso(s) que se le haya presentado.

R/ Si, desde mi experiencia en el área de comercio exterior he tenido cargas que se tardan en su proceso de inspección y la principal razón que me comunican es que el puerto no tiene capacidad en el momento para realizar la inspección y que se debe esperar turno.

Otra situación que se ha presentado, cuando importo mercancías que requieren Registro o Licencia de importación, esto se convierte en un dolor de cabeza para los importadores; cuando el agente de aduanas presenta la documentación necesaria para la legalización de la carga, aun con anterioridad a la llegada o arribo de la carga (tres días antes), se debe esperar una semana hábil para que el registro sea aprobado por el Ministerios de Comercio, Industria y Turismo

4. Una vez la motonave finaliza operaciones en puerto y se realiza el vaciado de los contenedores, ¿Cuáles sobrecostos considera que genera para una compañía las demoras en la nacionalización de mercancías que llegan a éste puerto?

R/ Los principales sobrecostos que representa las demoras en el proceso de nacionalización son: los altos costos en la inspección de las mercancías, cuando son perfiladas por la por la policía antinarcóticos, la movilización en el puerto de la carga para llevar a cabo este proceso y los demás costos logísticos como bodegajes en los que se incurre cuando la mercancía se encuentra en zona autorizada. Podría afirmar, acorde con mi experiencia, que estas demoras incrementan alrededor de \$1.200.000 los procesos para nacionalización de mercancías.

5. ¿Considera usted que los factores sociales que rodean el entorno del puerto de Buenaventura influyen en su normal operatividad? ¿Por qué?

R/ En algunos casos si afecta su operatividad, un panorama desfavorable que es acorde a estos factores, se presenta cuando en Buenaventura hay tomas armadas por grupos al margen de la Ley, que por una parte la violencia que se presenta, no permite que los transportadores transiten con sus mercancías por las vías; pero aún más importante es que en la mayoría de los casos se presenta que las torres de luz son afectadas y por lo tanto el puerto queda totalmente sin energía para sus operaciones y no se puede trabajar con los sistemas internos, las demoras se hacen cada vez más incontrolables.

Variable: competitividad

6. ¿Está usted de acuerdo con que el puerto de Buenaventura es un puerto competitivo? Si/No. ¿Por qué?

R/ No, aunque el puerto de Buenaventura actualmente mueve muchas cargas y es uno de los principales puertos de Colombia; no alcanza la magnitud que tienen países en América Latina como Chile y México, que tienen una infraestructura avanzada y maquinaria mejorada. El puerto de Buenaventura tiene la capacidad de mover un porcentaje bueno de cargas de Colombia, pero considero que desde afuera aún no se ve como un puerto atractivo para el comercio exterior, comenzando porque no cubre la capacidad de grandes buques, y no recibe cargas provenientes de todos los países con los que Colombia tiene operaciones de comercio, como Italia y España. Puedo afirmar que la mayor cantidad de cargas que ingresan a Buenaventura, son provenientes de China, y desde ahí se ve la falencia, pues están utilizando toda su capacidad actual para recibir estas cargas y las demás se quedan rezagadas en operaciones lentas y demoradas.

Anexo E. Entrevista #5

Demoras en la nacionalización de mercancías en el puerto de Buenaventura

Fecha de la entrevista: 18/04/2016

Nombre del entrevistado: Oscar Lozada

Sector en el que se desempeña el entrevistado: Operaciones Logísticas Agente de Carga radicado en Buenaventura.

Preguntas:**Variable: Puerto de Buenaventura**

1. ¿De cuáles puertos internacionales vienen las mercancías importadas que maneja actualmente llegando al puerto de Buenaventura?

R/ Algunas vienen de Europa, Norteamérica y Suramérica, pero en su gran mayoría las cargas que llegan a Buenaventura son las provenientes de Lejano Oriente: China.

2. ¿Considera que la infraestructura portuaria de Buenaventura y su capacidad cubren las necesidades logísticas actuales de las importaciones? Si / No. ¿Por qué?

R/ No, porque ha sido un puerto con poca Intervencion del gobierno, y prácticamente el control del mismo, lo tienen los grupos al margen de la ley, por lo cual no hay una inversión suficiente en infraestructura portuaria, generando que las cargas que arriban a dicho puerto presenten considerables retrasos en sus procesos logísticos y aduaneros de importación.

3. Acorde con su experiencia en las operaciones de comercio internacional, ¿Ha tenido situaciones de demoras o reprocesos que retrasen la nacionalización de sus cargas en el puerto de Buenaventura? En caso afirmativo, podría contarnos algún(os) caso(s) que se le haya presentado.

R/ Si, ya que las mercancías de importación tardan en su proceso de inspección ya que el puerto no tiene capacidad en el momento para realizar la inspección y que se debe esperar turno, adicionalmente no cuenta con personal suficiente.

Una situación muy desfavorable para los exportadores es que las citas para el ingreso de las mercancías sólo se asignan a las 8:00 a.m y el proceso es algo lento; además que se hacen largas filas de transportadores con sus vehículos en espera de una cita para ingreso, que ni siquiera es para ese día, sino para el siguiente. Esta situación puede representar extra costos para el exportador, como el stand By del transporte, además del retraso que genera en las operaciones, de reconocimiento de la mercancía por el ente encargado, el llenado de contenedor cuando es carga suelta, si sale para inspección física o si tiene certificados para revisión.

Estos reprocesos en exportaciones afectan indirectamente a la logística de importación.

4. Una vez la motonave finaliza operaciones en puerto y se realiza el vaciado de los contenedores, ¿Cuáles sobrecostos considera que genera para una compañía las demoras en la nacionalización de mercancías que llegan a éste puerto?

R/ Los principales sobrecostos se ven reflejados en los bodegajes que deben pagar las cargas por tenerlas en un deposito eperando levante al igual que los altos costos en la inspección de las mercancías, cuando son perfiladas por la por la policía antinarcóuticos.

5. ¿Considera usted que los factores sociales que rodean el entorno del puerto de Buenaventura influyen en su normal operatividad? ¿Por qué?

R/ Efectivamente la problemática social afecta la operatividad del puerto, ya que en muchas ocasiones el puerto debe parar operaciones porque no hay energía, o porque hay amenazas a los transportadores.

Variable: competitividad

6. ¿Está usted de acuerdo con que el puerto de Buenaventura es un puerto competitivo?
Si/No. ¿Por qué?

R/ NO, porque con los TLC, el volumen de carga ha incrementado considerablemente, y el puerto sigue con la misma capacidad que tenía años atrás, cuando las importaciones eran muy inferiores a las actuales. De la misma manera, el gobierno no invierte en este puerto, que considero es el principal de Colombia y ha dejado que los grupos armados se apropien de su entorno.

Anexo F. Tarifas Portuarias Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	
TARIFAS PORTUARIAS	
<i>Hoja uno (1)</i>	
1.- MUELLEJE	
HORA O FRACCION, COBRO MINIMO DE SEIS (6) HORAS	
1.1.- NAVES DE TRAFICO INTERNACIONAL	
NAVES DE LINEA REGULAR O SERVICIOS CONJUNTOS	
RECALADAS / AÑO	USD/METRO ESLORA/HORA
DE 1 A 60	0.55
MAS DE 60	0.44
1.2.- NAVES DE CABOTAJE Y NAVES FLETADAS	
Metro eslora / hora	0.60
1.2.1 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (CEREALES)	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/METRO ESLORA/HORA
HASTA 5,000	0.60
DE 5,001 A 5,700	0.58
DE 5,701 A 6,300	0.55
DE 6,301 A 7,000	0.53
MAS DE 7,000	0.50
1.2.2 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (FERTILIZANTES)	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/METRO ESLORA/HORA
HASTA 3,500	0.60
DE 3,501 A 4,000	0.58
DE 4,001 A 4,500	0.55
DE 4,501 A 5,000	0.53
MAS DE 5,000	0.50
1.2.3 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (MINERALES)	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/METRO ESLORA/HORA
HASTA 4,500	0.60
DE 4,501 A 5,000	0.58
DE 5,001 A 5,500	0.55
DE 5,501 A 6,000	0.53
MAS DE 6,000	0.50
1.2.4 NAVES FLETADAS CON GRANEL SOLIDO (CARBON)	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/METRO ESLORA/HORA
HASTA 8,000	0.60
DE 8,001 A 9,000	0.58
DE 9,001 A 10,000	0.55
DE 10,001 A 11,000	0.53
MAS DE 11,000	0.50
1.3.- REMOLCADORES	

Remolcadores por unidad / mes	700.00
2.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS	
2.1.- CARGA GENERAL IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA	
TONELAJE /AÑO	USD/TONELADA
1 A 10,000	5.00
10,000 A 15,000	4.90
15,000 A 25,000	4.70
25,000 A 50,000	4.60
50,000 A 100,000	4.00
MAS DE 100,000	2.95
2.2.- CARGA GENERAL DE TRANSBORDO	
TONELADA	USD/TONELADA
Carga general por tonelada	5.00
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS PORTUARIAS	
<i>Hoja dos (2)</i>	
2.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS	
2.3.- GRANELES SOLIDOS/ LIQUIDOS POR TONELADA IMPORTACION/EXPORTACION	
TONELAJE /AÑO	USD/TONELADA
1 A 10,000	4.50
10,000 A 15,000	4.42
15,000 A 25,000	4.30
25,000 A 50,000	4.20
50,000 A 100,000	3.80
100,000 A 150,000	3.30
MAS DE 150,000	3.00
2.3.1 GRANEL SOLIDO (CEREALES)	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 5,000	4.50
DE 5,001 A 5,700	4.30
DE 5,701 A 6,300	4.00
DE 6,301 A 7,000	3.60
MAS DE 7,000	3.00
2.3.2 GRANEL SOLIDO (FERTILIZANTES)	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 3,500	4.50
DE 3,501 A 4,000	4.30
DE 4,001 A 4,500	4.00
DE 4,501 A 5,000	3.60

MAS DE 5,000	3.00	
2.3.3 GRANEL SOLIDO (MINERALES)		
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA	
HASTA 4,500	4.50	
DE 4,501 A 5,000	4.30	
DE 5,001 A 5,500	4.00	
DE 5,501 A 6,000	3.80	
MAS DE 6,000	3.00	
2.3.4 GRANEL SOLIDO (CARBON)		
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA	
HASTA 8,000	4.50	
DE 8,001 A 9,000	4.30	
DE 9,001 A 10,000	4.00	
DE 10,001 A 11,000	3.80	
MAS DE 11,000	3.00	
2.4.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS IMPORTACION/EXPORTACION/REESTIBA/CABOTAJE		
CONTENEDORES/AÑO	USD/CONTENEDOR	
	CONTENEDORES 20'	CONTENEDORES 40'
1 A 625	94.00	115.00
626 A 938	88.00	110.00
939 A 1,563	85.00	107.00
1,564 A 3,125	83.00	105.00
3,126 A 6,250	79.00	102.00
6,251 A 9,375	75.00	97.00
MAS DE 9,376	70.00	90.00
NOTA : La reestiba se considera cuando la carga pasa buque/muelle/buque y se cobra por una sola vez. Para la reestiba se cobra la tarifa MINIMA dentro de cada escala		
2.4.1- CONTENEDORES NO ESTANDAR		
DESCRIPCION	CONTENEDOR DE 20'	CONTENEDOR DE 40'
Flat Rack	101.00	142.00
Open Top	89.00	115.00
Isotankes	120.00	
Extradimensionados 45'	158.00	
2.5.- CONTENEDORES VACIOS DE 20' Y 40' CARGADOS/DESCARGADOS/REESTIBA/CABOTAJE		
CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR	
Contenedor Vacio de 20'	18.00	
Contenedor Vacio de 40'	22.00	

**SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.
TARIFAS PORTUARIAS**

Hoja tres (3)

2.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA		
COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DOLARES AMERICANOS		
2.6.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS Y VACIOS		
TRANSITO INTERNACIONAL Y TRANSBORDO		
CONTENEDORES/AÑO	USD/CONTENEDOR	
	LLENOS	VACIOS
1 A 4,500	38.00	11.00
DE 4,500 A 7,000	32.50	10.00
MAS DE 7,000	30.00	9.00
2.7.- LLENADO/VACIADO DE CONTENEDORES		
IMPORTACION/ EXPORTACIÓN		
CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR	
Contenedor de 20' por unidad	11.00	
Contenedor de 40' por unidad	15.00	
2.8.- VEHICULOS POR UNIDAD (MT³)		
IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA/TRANSBORDO/CABOTAJE		
MT³/VEHICULO	USD/VEHICULO	
Vehículo de 1 a 10 m ³	35.00	
Vehículo 10.1 a 19.9 m ³	45.00	
Vehículo entre 20 y 40 m ³	83.00	
Mas de 40 m ³	152.00	
2.9.- CABOTAJE		
CARGA GENERAL, GRANEL SOLIDO Y LIQUIDO		
TONELADA	USD/TONELADA	
Carga General y Granel	3.00	
NOTA: TEU's transbordados se cuentan para cargue / descargue como un solo movimiento		
2.10.- AZUCAR EN SACOS		
IMPORTACION / EXPORTACION		
TONELAJE/AÑO	USD/TONELADA	
1 A 100,000	3.00	
100,000 A 200,000	2.05	
200,000 A 300,000	1.70	
MAS DE 300,000	1.50	
2.11.- AZUCAR A GRANEL		
IMPORTACION / EXPORTACION		
TONELAJE/AÑO	USD/TONELADA	
1 A 100,000	3.00	
100,000 A 200,000	2.60	
200,000 A 300,000	2.40	
300,000 A 400,000	2.15	
MAS DE 400,000	2.00	
2.12.- MELAZA		
IMPORTACION / EXPORTACION		
TONELAJE/AÑO	USD/TONELADA	

1 A 25,000	1.30
25,000 A 50,000	1.15
50,000 A 75,000	1.05
75,000 A 100,000	0.95
MAS DE 100,000	0.80
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS PORTUARIAS	
<i>Hoja cuatro (4)</i>	
3.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS	
3.1.- CARGA GENERAL	
IMPORTACION/EXPORTACION/REESTIBA/TRANSITO Y TRANSBORDO/CABOTAJE	
TONELADA	USD/TONELADA
Carga General por Tonelada	1.00
3.2.- GRANEL IMPORTACION / EXPORTACION	
3.2.1.- CEREALES A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 5,000	1.00
DE 5,001 A 5,700	0.85
DE 5,701 A 6,300	0.65
DE 6,301 A 7,000	0.36
MAS DE 7,000	0.30
3.2.2.- FERTILIZANTES A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 3,500	1.00
DE 3,501 A 4,000	0.85
DE 4,001 A 4,500	0.65
DE 4,501 A 5,000	0.36
MAS DE 5,000	0.30
3.2.3.- MINERAL A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 4,500	1.00
DE 4,501 A 5,000	0.85
DE 5,001 A 5,500	0.65
DE 5,501 A 6,000	0.36
MAS DE 6,000	0.30
3.2.4.- AZUCAR A GRANEL	
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA
HASTA 3,000	1.00
3,001 A 3,500	0.44
3,501 A 4,000	0.36
MAS DE 4,000	0.30

3.2.5.- CARBON A GRANEL		
RENDIMIENTO TONELADA/BUQUE/DIA	USD/TONELADA	
HASTA 8,000	1.00	
DE 8,001 A 9,000	0.85	
DE 9,001 A 10,000	0.65	
DE 10,001 A 11,000	0.36	
MAS DE 11,000	0.30	
3.3.- GRANEL LIQUIDO IMPORTACION, EXPORTACION Y CABOTAJE		
USD/TONELADA	1.00	
3.4.- OTROS GRANELES SOLIDOS IMPORT., EXPORT. Y CABOTAJE		
USD/TONELADA	1.00	
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS PORTUARIAS		
<i>Hoja cinco (5)</i>		
3.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO MARITIMO		
3.5.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS POR UNIDAD IMPORTACION / EXPORTACION / REESTIBA		
CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR	
	CONTENEDORES 20'	CONTENEDORES 40'
UNIDAD	18.50	24.00
3.6.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' VACIOS POR UNIDAD IMPORTACION /EXPORTACION/REESTIBA TRANSITO Y TRANSBORDO		
CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR	
UNIDAD	3.30	
3.7.- CONTENEDORES DE 20' Y 40' LLENOS DE TRANSITO Y TRANSBORDO		
CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR	
UNIDAD	5.50	
NOTA		
La reestiba, el transito internacional y el transbordo se cobra al descargue y al cargue (por operación)		
4.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO TERRESTRE		
4.1.- CONTENEDORES DE 20' Y DE 40' IMP/EXP LLENOS Y VACIOS		
CONTENEDORES	USD/CONTENEDOR	
Contenedores Llenos de 20' y 40'	2.00	
Contenedores Vacíos de 20' y 40'	1.00	
4.2.- CARGA GENERAL DE IMP/EXP		
TONELADAS	USD/TONELADA	
Tonelada de Carga General	0.20	

5.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO DE REMOLCADORES POR MANIOBRA DE ATRAQUE O DESATRAQUE				
MANIOBRA	USD/MANIOBRA			
Cobro por Maniobra	35.00			
6.- USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LOS PILOTOS PRACTICOS POR MANIOBRA DE ATRAQUE O DESATRAQUE				
MANIOBRA	USD/MANIOBRA			
Cobro por Maniobra	12.00			
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. TARIFAS PORTUARIAS				
<i>Hoja seis (6)</i>				
7.- ALMACENAJE (DOLARES AMERICANOS)				
7.1.- CARGA GENERAL				
DIAS	Cubierto		Descubierto	
Del día 1 al día 3	Libre		Libre	
Del día 4 al día 5	1.40		1.10	
Del día 6 al día 10	1.63		1.30	
A partir del día 11	4.05		3.15	
7.2.- CONTENEDORES IMPORTACION/EXPORTACION				
DIAS	LLENOS		VACIOS	
	20'	40'	20'	40'
Del día 1 al día 3	Libre		Libre	
Del día 4 al día 5	18.15	20.35	8.80	13.20
Del día 6 al día 10	21.45	24.05	10.40	15.60
A partir del día 11	45.00	50.40	21.60	30.60
7.3.- TRANSBORDO Y TRANSITO				
DIAS	LLENOS		VACIOS	
	20'	40'	20'	40'
Del día 1 al día 7	Libre		Libre	
Del día 8 al día 15	21.45	24.05	10.40	15.60
A partir del día 16	45.00	50.40	21.60	30.60
7.4.- VEHICULOS (UNIDAD M3 / DIA)				
DIAS	1 A 10 M ³	10.1 A 19.9 M ³	20 A 40 M ³	MAS DE 40 M ³
Del día 1 al día 3	Libre	Libre	Libre	Libre
Del día 4 al día 5	3.25	4.50	7.80	15.60
Del día 6 al día 10	4.00	5.25	9.00	18.00
A partir del día 11	10.40	12.70	19.60	33.40
8.- SERVICIOS VARIOS				
8.1.- PESAJE (Tarifas en Pesos Col)				
Granel por tonelada	\$ 266,00			
Carga suelta/ton, Contenedor/ton.	\$366.00			
8.1.- CONEXION Y DESCONEXION, SUMINISTRO DE ENERGIA Y MONITOREO				
Servicio por hora o fracción	1.60 U.S.D			

para contenedores de 20' y de 40'	1.00 USD
8.2- GRUAS PORTICO Y MULTIPROPOSITO	
COBRO POR HORA (VALOR EN DOLARES AMERICANOS)	
8.2.1.- GRUAS MOVILES MULTIPROPOSITO	
TARIFA / HORA	USD
Cobro por Hora	450.00
8.2.2.- GRUAS PORTICO	
ENDIMIENTO CONTENEDORES / HOR	USD
18 O MENOS	600.00
MAS DE 18 A 22	550.00
MAS 22 A 26	500.00
MAS DE 26	450.00
RECARGOS	
SE APLICAN A SERVICIOS DE USO DE INSTALACIONES	
PORTUARIAS A LA CARGA Y ALMACENAJE	
Para cargamentos Peligrosos	
Recargo a la tarifa	25%
Para cargamentos explosivos	
Recargo a la tarifa	40%
DESCUENTOS	
DESCUENTOS HASTA 40% EN FUNCION DEL VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADO DURANTE EL AÑO	
Ultima Modificacion: Febrero 01 de 2013	