



**LA OFERTA Y LA DEMANDA MARITIMA EN COLOMBIA
(Buques Porta contenedores)**

MONICA LOZADA HERRERA

**Trabajo de Grado para optar al título de
Administradora de Empresas.**

**Director de Tesis:
MsC. Samuel Orlando Ortiz Amaya**

**Evaluador de Tesis:
Doctor Juan María Andrade**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA ADMINISTRACION DE EMPRESAS
BOGOTA, D. C
2008**

TABLA DE CONTENIDO

	Página
INTRODUCCION	7
<u>CAPITULO I</u>	
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	9
1.2. OBJETIVOS	10
1.2.1. OBJETIVO GENERAL	10
1.2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS	10
1.3. METODOLOGIA	11
<u>CAPITULO II</u>	
2.1. DEFINICION DE LA LOGISTICA.	13
2.2. INFORMACION CUALITATIVA Y CUANTITATIVA A NIVEL MUNDIAL DE:	15
2.2.1. PUERTOS	15
2.2.2. LINEAS MARITIMAS	16
2.2.3. BUQUES	17
2.3. EL CONTENEDOR	21
2.4. CICLO DEL CONTENEDOR	22
2.5. CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES	23
2.6. ELABORACION DE FLETES Y FACTORES PARA LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA	23
2.7. NORMAS DE TRANSPORTE MARITIMO DE BUQUES (IMO International maritime organization).	24
<u>CAPITULO III</u>	
<u>INFORMACION MUNDIAL DE TRANSPORTE MARITIMO EN CONTENEDORES</u>	
3.1. TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL	30
3.1.1. PRINCIPALES TENDENCIAS	30
3.2. MERCADO DE FLETES	30
3.2.1. CARACTERISTICAS	33
3.3. DATOS TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL	33
3.3.1. UBICACIÓN GEOGRAFICA Y DE PRODUCTOS DE LA OFERTA MARITIMA	33
3.4. NAVIERAS	36
3.4.1. INDUSTRIALES (MERCADO TRAMP, LINER)	36
3.5. RUTAS MARITIMAS	36

3.5.1. TRANSPACIFICO	36
3.5.2. TRANSATLANTICO	38
3.5.3. RUTAS NORTE DE EUROPA Y ASIA	39

CAPITULO IV
TRANSPORTE MARITIMO EN COLOMBIA

4.1. BREVE HISTORIA MARITIMA DE COLOMBIA	40
4.1.1. HISTORIA DE PUERTOS COLOMBIANOS	40
4.2. LEGISLACION MARITIMA EN COLOMBIA	41
4.2.1. ENTE RECTOR DEL TRANSPORTE MARITIMO EN COLOMBIA “LA DIMAR”	42
4.3. TENDENCIAS	43
4.4. SECTOR MARITIMO EN COLOMBIA	43
4.5. AGENCIAS MARITIMAS	44
4.6. LINEAS	47
4.7. SISTEMA PORTUARIO	48
4.8. TARIFAS	49
4.8.1. PORTUARIAS	49
4.9. OFERTA Y DEMANDA MARITIMA A TRAVES DE VOLUMEN CONTENEDORES	49
4.10. ANALISIS COMPARATIVOS DE DESTINOS DE CARGA Y ORIGENES	52
4.11. PROBLEMÁTICA EN COLOMBIA	56

CAPITULO V
CRITICAS AL ESTUDIO

5.1. ACLARACIONES GENERALES	58
5.2. OBSERVACIONES	58
5.3. CONCLUSIONES	59
5.4. BIBLIOGRAFIA	60

LISTA DE CUADROS

	Página
<u>CUADRO 1:</u> Capacidad de la flota de contenedores en el transporte marítimo mundial enfocado al tamaño de los buques.	18
<u>CUADRO 2:</u> Normativa sobre Seguridad Marítima y Contaminación.	26
<u>CUADRO 3:</u> Importaciones de Hong Kong, China y Taiwán.	31
<u>CUADRO 4:</u> Exportaciones a Estados Unidos y Canadá.	31
<u>CUADRO 5:</u> Exportaciones al oriente.	31
<u>CUADRO 6:</u> Exportaciones al Oriente Medio.	32
<u>CUADRO 7:</u> Exportaciones a Latinoamérica.	32
<u>CUADRO 8:</u> Total transporte marítimo mundial.	34
<u>CUADRO 9:</u> Datos traspacífico.	37
<u>CUADRO 10:</u> Datos Norte de Europa y Asia.	39
<u>CUADRO 11:</u> Datos transporte internacional entrada de carga a puerto.	50
<u>CUADRO 12:</u> Datos transporte internacional salida de carga de puerto.	51

LISTA DE GRÁFICOS

	Página
<u>GRÁFICO 1:</u> Logística Internacional.	14
<u>GRÁFICO 2:</u> Ubicación de Puertos Marítimos en el Mundo.	16
<u>GRÁFICO 3:</u> Toneladas/Millas movidas en transporte marítimo. 1970-2005 (en billones).	19
<u>GRÁFICO 4:</u> Rutas marítimas activas de productos en el mundo.	35
<u>GRÁFICO 5:</u> Ejemplo de Asia directa – Servicio WCSA.	37
<u>GRÁFICO 6:</u> Ejemplo de la casa matriz del Caribe.	38
<u>GRÁFICO 7:</u> Transporte marítimo internacional entrada de carga a puerto, según tipo primer semestre del año 2006.	50
<u>GRÁFICO 8:</u> Transporte marítimo internacional salida de carga de puerto, según tipo primer semestre año 2006.	51
<u>GRÁFICO 9:</u> Rutas marítimas activas en Colombia.	52

LISTA DE ANEXOS

	Página
<u>ANEXO 1</u> : Ubicación Geográfica.	62
<u>ANEXO 2</u> : Container Ship Evolution.	62
<u>ANEXO 3</u> : Tarifas referenciales operadores portuarios.	63
<u>ANEXO 4</u> : Intermodalismo vs. Multimodalismo.	63
<u>ANEXO 5</u> : Example of Direct Asia – WCSA Service.	64
<u>ANEXO 6</u> : Parlamento Europeo.	64
<u>ANEXO 7</u> : Esquema hipotético de las futuras recaladas portuarias de niveles Múltiples.	68
<u>ANEXO 8</u> : Ranking portacañenedores en el mundo.	69
<u>ANEXO 9</u> : Tarifas marítimas en Colombia.	71

INTRODUCCION

Durante los estudios de la carrera, la autora del presente escrito tuvo la oportunidad de adquirir conocimientos respecto al tema de logística nacional e internacional, con énfasis en transporte marítimo. Aplicado a la administración moderna de empresas así mismo al manejo que se le da en nuestro país a la logística naviera; el cual actualmente tiene un gran déficit.

Buscando adquirir un desarrollo paulatino y adecuado de los parámetros fijados para un diagnóstico de una empresa.

Se trato de analizar detenidamente las diferencias que se manejan en el transporte marítimo, tipos de buques, contenedores, puertos, tarifas, manejo de zonas marítimas y elementos que intervienen en la organización, de igual forma el desarrollo de las actividades de la empresa, forma de descripción de rutas trans. Marítimas mundiales para llegar así a darle un enfoque mas específico del transporte marítimo en Colombia. Buscando mediante los datos obtenidos hacer un diagnóstico acerca de las deficiencias existentes y dar posibles propuestas de solución aplicables al caso en cuestión.

Para finalizar, agradecemos y reconocemos la orientación adecuada y valiosa de nuestro profesor, sin la cual hubiera sido imposible desarrollar el presente trabajo.

Para el logro de lo anterior, el presente trabajo esta distribuido de la siguiente forma para dar un claro desarrollo y análisis de cómo todo el entorno ha generado rápidos cambios e impactos en la logística Colombiana.

Para iniciar en el primer capítulo se indican las pautas para elaborar esta investigación, donde se aclara el planteamiento del problema, los objetivos, la metodología a utilizar para el desarrollo.

En el segundo capítulo encontramos información básica de que es logística, explicación clara y sencilla de las partes que la componen en el mundo, una relación de cada uno de los contenedores que se manejan con sus usos y normas que intervienen en el transporte marítimo mundial.

Para el tercer capítulo, se expone cada una de las variables que se presentan en el transporte marítimo mundial, donde se analizan las rutas, navieras, costos de fletes, y tendencias.

En el cuarto capítulo luego de entender los anteriores, se realiza el análisis a nivel nacional en el cual se explica e informa cómo está el transporte marítimo hoy en Colombia donde se analizan las rutas, mercado de fletes, problemática, puertos, agencias, líneas, y tendencias nacionales.

Finalmente en el capítulo quinto se generan observaciones, conclusiones y aportes de la investigación marítima mundial vs. La nacional.

CAPITULO I ANALISIS DE INVESTIGACION

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

Colombia, a través de la historia ha generado cambios, y aportes en el mundo fluvial y marítimo. Esto ha hecho que hoy se busque nuevas ideas, canales, medios para buscar aumentar el transporte, el comercio, la navegación y la búsqueda de soluciones económicas.

No obstante se busca dar una pequeña investigación de ¿cómo Colombia se encuentra actualmente respecto a el mundo en cuanto al transporte marítimo cualificado y cuantificado?, y sus presentes problemáticas; para ello a continuación se generan preguntas que buscan resolverse en este análisis para llegar a concluir ideas, soluciones y estrategias.

Al mismo tiempo, se componen varios interrogantes que surgen luego de dar una mirada a la información naviera del mundo y colombiana, como lo son:

- ¿Cuáles son los porta contenedores que ingresan a Colombia?
- ¿Qué productos se exportan?
- ¿Cuáles son las normas de exportación?
- ¿Qué tarifas hay para cada producto en su carga?
- ¿Qué estrategias de seguridad hay actualmente para los porta contenedores?
- ¿Cuáles son los documentos solicitados por las navieras para cada contenedor, de acuerdo a su producto?
- ¿Qué tipos de rutas y transporte marítimos se manejan actualmente?

Al igual conocer información respecto a:

El crecimiento del I carg, información cuantitativa, reconocer los puertos de salida colombianos, problemática del crecimiento de las exportaciones del país, las limitaciones, la logística en Colombia, el alto costo de la logística para los exportadores colombianos especialmente los de ciudades interiores, el por qué del mercado desconocer la disponibilidad de buques, ventajas de estas, facilidades cubrimiento, frecuencia y tarifas.

A luz de la teoría del negocio marítimo se podrán establecer parámetros teóricos los cuales permitirán al autor evaluar estos en caso práctico de una línea marítima existente.

Así mismo se busca conocer los antecedentes del negocio marítimo en Colombia, su legislación, la existencia del negocio marítimo y plantear algunas hipótesis de cual podría ser el futuro del transporte o negocio marítimo para Colombia.

Sería una nueva industria para el sector privado, ¿sería un mega proyecto logístico de gobierno? ¿Sería simplemente una hipótesis o utopía la constitución de la misma?

Los anteriores interrogantes surgen a causa del problema establecido el cual es “¿Cómo es el manejo de una naviera en Colombia?”, hoy ¿cómo se encuentra el transporte y logística marítima?

Cualquiera que se la conclusión de este trabajo, se debe aclarar que dentro de la lista de negocios paralelos al negocio marítimo; Colombia no participa en ninguno de los negocios directos o indirectos de esta industria.

1.2. OBJETIVOS:

5. OBJETIVO GENERAL:

Realizar un diagnostico del transporte marítimo a nivel mundial, enfocado en el transporte marítimo nacional.

1.2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS:

1. Aclarar y dar a conocer conocimientos básicos respecto al transporte marítimo mundial.
2. Conocer que tipos de contenedores que hay y cuales se manejan en Colombia; al mismo tiempo saber cuales son sus restricciones, seguridades, capacidad y forma de embalaje.
3. Conocer el presente del manejo tras marítimo en mundo para así relacionarlo con el nacional.
4. Investigar la logística que los servicios marítimos, en Colombia hacia el mundo, sus itinerarios, tipos de buques que llegan a puerto, capacidad de carga de contenedores, tipos de productos que transportan, tipos de negociación que manejan y documentación requerida para exportaciones.
5. Conocer los productos que se exportan actualmente en Colombia.
6. Determinar los actuales procedimientos que se deben realizar en una naviera colombiana para realizar exportaciones, buscando conocer las tarifas, documentos, tipo de embalaje, contenedor, seguridades, y productos permitidos transportar.

7. Analizar las rutas trans. Marítimas que operan en el mundo.
8. Conocer las tarifas que se manejan desde los puertos internacionales a los nacionales y viceversa.
9. Aplicar todos los conocimientos de administración para el mejoramiento del proceso de planeación, y control de la logística en el sector de transporte marítimo, en el país.
10. Conocer los tipos de buques que operan en el mundo y cuáles de ellos arriban al país.
11. Analizar y conocer las problemáticas del mundo y como ellas afectan a Colombia. Así mismo cuales problemáticas son generadas en el transporte marítimo Colombiano.
12. Diferenciar las diversas rutas de operación trans marítima, datos cuantitativos, tarifas, tiempos y reglamento en el mundo para Colombia.
13. Reconocimiento de puertos en Colombia y su operación.

1.3. METODOLOGIA:

Para el desarrollo del trabajo de grado implica, una gran investigación de elementos de información básica para el manejo del transporte marítimo en el mundo, enfocado en el desarrollo actual en Colombia.

Se maneja una metodología paralela con respecto a investigación conceptual cualitativa, cuantitativa y con investigación de navieras que desempeñan en el país. Las fuentes de información que se obtienen son de carácter personal, e investigativo siendo ellas empleadas por parte del docente Samuel Ortiz, fuentes bibliográficas; que presentan enfoque marítimo moderno y actual. Donde se busca realizar un reconocimiento de cada una de las partes que componen la organización marítima, logrando obtener el conocimiento de cada una de las tareas que desempeña.

Las herramientas que se utilizarán durante el proceso son buscadas a medida que se quiera investigar dicho tema, siendo unas de ellas contactos directos con navieras, puertos y manejo de información del transporte marítimo portuario.

Realizar visitas a un parque de contenedores en Mosquera, Cundinamarca, para observar el proceso y manipulación que se hace al llegar y salir un contenedor del parque; con cada uno de los requisitos que se debe tener al respecto.

La secuencia de pasos a desarrollarse son: buscar documentos sobre el manejo marítimo en el país; en seguida de poner en orden dicha información, organizar y generar una forma orgánica a los datos; formular un problema concreto de investigación, desarrollarlo, concretar las conclusiones del problema y de sus análisis realizados; generar recomendaciones, describir la bibliografía y por ultimo anexar documentos de seguimiento.

CAPITULO II CONCEPTUALIZACION

Para dar inicio a el desarrollo de este tema como lo es el transporte marítimo en Colombia en un contexto en la administración de empresas relacionado básicamente con el mercadeo, generando así un trabajo en equipo y un alto nivel de éxito en alcance de metas; comenzaremos a definir el significado de logística; información otorgada por el profesor Samuel Ortiz.

2.1. DEFINICION DE LA LOGISTICA:

Actualmente la logística no es independiente es integral, aplica a todos los recursos que se requieren proveer. Se busca desarrolla ventajas competitivas para así lograr crear valor agregado.

La logística esta referida a la cadena de abastecimiento, así mismo esta se genera por el desarrollo de las partes de la organización. La competitividad de las empresas actualmente esta frenada por la necesidad y negligencia que se presenta en cuanto al desarrollo de la logística. Por tal esta dada por cuatro términos que hay que evaluar y desarrollar como lo son: proceso, recursos, localización y lugar de inicio, lugar de finalización; donde básicamente la logística se desempeña la tarea de almacenar, funciones de transporte y distribución de productos.

A continuación se da a conocer por medio de un cuadro el significado, y lugar de la logística.



(Gráfico1. Logística Internacional)

Análisis de lo anterior:

La logística no se maneja el día de hoy como un área dependiente del otro; esto se da ya que la logística hoy se esta manejando como un área de apoyo de toda la organización; así mismo como una estrategia competitiva, ventaja competitiva y valor agregado.

Esto se da por que la tecnología, la reducción de costos y tiempos ha hecho que la logística tome un alto posicionamiento y ayuda para cada una de las áreas o departamentos dentro y fuera de la organización. Siendo así una forma de desarrollo y desenvolvimiento en todos los stakerholders.

El objetivo de la empresa respecto a la logística, es tener canales de distribución.

Luego de entender la logística como un todo, entenderemos la logística como elemento físico, que busca información tecnológica, agencias virtuales para que a través de la documentación, se pueda realizar un benchmarking, registros, generar flexibilidad y poder realizar planeación y ejecución, todo esto con retroalimentación de los procesos. Lo cual inciden en el transporte marítimo colombiano, basados en un análisis cuantitativo (de indicadores en volumen y valores).

¹ Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 11 de junio de 2008.

2.2. INFORMACION CUALITATIVA Y CUANTITATIVA A NIVEL MUNDIAL DE:

A Continuación daremos a conocer los índices cualitativos y cuantitativos de información respecto a puertos, líneas marítimas y buques que operan a nivel mundial para así luego generar un análisis más a fondo en operación Colombiana.

2.2.1 PUERTOS:

Actualmente en el mundo se están construyendo en un alto porcentaje puertos marítimos, esto debido al gran aumento y pactos realizados por naciones que busca tener comercialización a costos bajos y masivos.

A continuación se da conocimiento de los puertos existentes y activos en el mundo hasta el mes de Octubre del 2008: (Información tomada en la pagina Web: <http://www.informare.it/harbs/link/p-am2es.asp> el día 28 de Octubre de 2008).

Canadá 28

Estados Unidos: 66

América Central: 22

Sur América: 31

En Colombia: 2

Europa: 181

África: 26

Oriente medio, Asia y Oceanía:

Oriente medio: 19

Asia: 70

Oceanía: 29



(Gráfico 2. Ubicación de Puertos Marítimos en el Mundo)

2.2.2. LINEAS MARITIMAS:

En este punto conoceremos cuales son las líneas marítimas que operan a nivel mundial, y cuales actualmente están operando a Colombia.

A nivel mundial encontramos las siguientes líneas Marítimas:

1. American President Line
2. Baja Ferries
3. Carnival Cruises Line
4. Celebrity Cruises Liner
5. China Shipping Container Line
6. CMA CGM
7. [Compañía de Chilena de Navegación Interoceánica](#)
8. Daewoo Shipping
9. Hanjin Shipping
10. COSCO
11. Dognama Shipping
12. Hamburg Sud
13. Daiichi Shipping

² Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 18 de Noviembre de 2008.

14. Gear Bulk Shipping
15. Hoegh
16. Hyundai Merchant Marine
17. Maruba
18. Nippon Yusen Kaisha
19. Mitsui Osaka Line
20. Lauritzen Cool
21. K Line
22. Norwegian Cruises Line
23. Pan Ocean Shipping
24. Puentes Marítimos del Mar de Cortez
25. Star Shipping
26. SK Shipping
27. TBS
28. Vroom B.V. Shipping
29. Toko Line.³

De las anteriores líneas nombradas están operando a Colombia las siguientes:

- 1 China Shipping Container Line
- 2 CMA CGM
- 3 [Compañía de Chilena de Navegación Interoceánica](#)
- 4 Daewoo Shipping
- 5 Hanjin Shipping
- 6 Dognama Shipping
- 7 Hamburg Sud
- 8 Gear Bulk Shipping
- 9 Hyundai Merchant Marine
- 10 Nippon Yusen Kaisha
- 11 Mitsui Osaka Line
- 12 K Line
- 13 Pan Ocean Shipping

Se puede concluir que el 44,8% de las líneas marítimas, más importantes que operan a nivel mundial, están activas en Colombia esto hace ver una notoria importancia en el país por supervisar, implementar y mejorar las actividades que se ejercer en cuanto al transporte marítimo.

2.2.3. BUQUES:

Los buques son una parte principal de la logística de contenedores, ya de acuerdo a estos se genera la planeación las rutas, capacidades, transporte y embalaje de los productos. La capacidad de la flota de contenedores, expresada en TEUs, muestra una evolución sin precedentes: de los 1,8 millones de TEUs ofertados en 1991 se ha pasado

³ Información tomada de la pagina Web: http://jove.prohosting.com/~jakacoll/lineas_navieras.htm el día 29 de Marzo de 2008

a 3,2 millones de TEUs en 1996; 4,9 millones en 2001; 6,3 millones de TEUs en 2003; 8,2 millones del 2006 y una hipótesis de más de 13 millones para el año 2010.

(CUADRO 1.- Capacidad de la flota de contenedores en el transporte marítimo mundial enfocado al tamaño de los buques).

(Entre paréntesis los porcentajes)

Tamaño buques (Teus)	Enero,1991	Enero,1996	Enero,2001	Enero,2006	Previsión,2010
>5000	-	30.648(1,02)	621.855(12,67)	2.597.842(31,14)	5.139.896(39,31)
4000-4999	140.032(7,54)	428.429(14,38)	766.048(15,60)	1.360.850(16,31)	2.151.047(16,45)
3000-3999	325.906(17,55)	612.377(20,55)	814.713(16,60)	898.800(10,77)	1.131.764(8,66)
2000-2999	538.766(29,01)	673.074(22,59)	1.006.006(20,49)	1.478.193(17,72)	2.018.740(15,44)
1500-1999	238.495(12,84)	367.853(12,34)	604.713(12,32)	748.182(8,96)	996.789(7,62)
1000-1499	329.578(17,74)	480.270(16,12)	567.952(11,57)	651.409(7,80)	844.273(6,45)
<1000	521.311(15,30)	386.526(12,97)	284.150(10,72)	606.161(7,26)	791.038(6,05)
total	1.856.927	2.979.177	4.907.503	8.341.437	13.074.567

Flete BSR, Alphaliner (2006).⁴

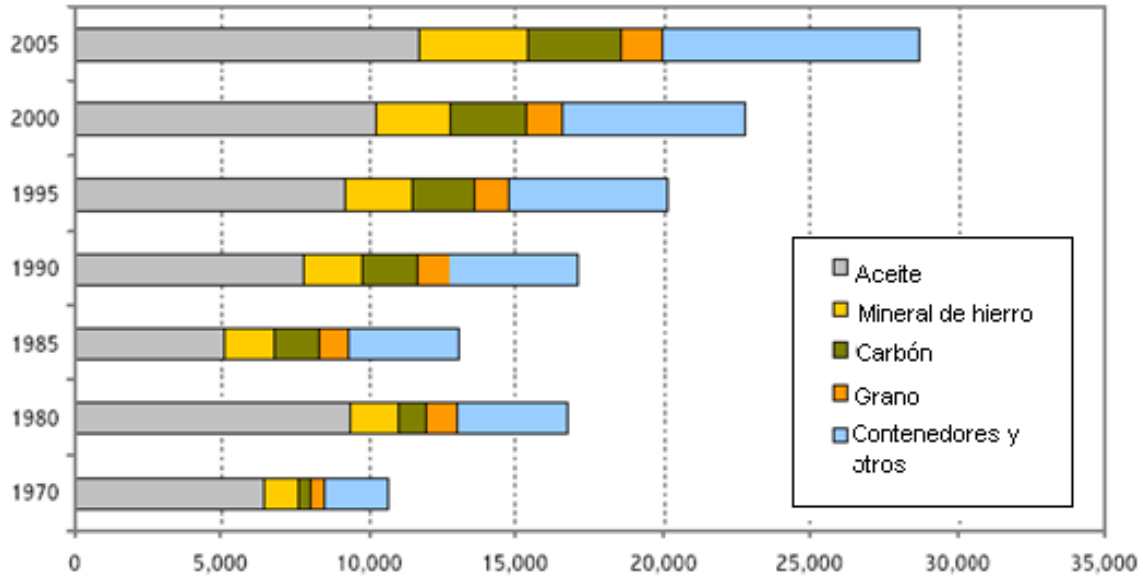
Ello significa que el tránsito de 6 a 7 millones de TEUs ofertados a nivel mundial se ha producido en 21 meses; el cambio de 7 a 8 millones de TEUs en 18 meses; para el paso de 8 a 9 millones de TEUs se necesitaron 13 meses; y finalmente, pasar de 9 a 10 millones de TEUs, solo se requirieron 10 meses. Por tanto, la velocidad e intensidad del uso del contenedor ha sido muy rápida.

No solamente el movimiento de mercancías en contenedores ha mostrado un ritmo Acelerado, de rápida expansión, sino que la flota de buques portacontenedores también ha experimentado un fuerte crecimiento. Con datos de enero del 2007 cerca de 4.000 buques se contabilizan en el mundo, cuando apenas eran 2.622 en el año 2000 y 3.045 en el año 2003.

Asimismo, las mercancías transportadas por dichos buques han ganado posición en la distribución del comercio marítimo mundial. De un exiguo porcentaje que presentaba a comienzos de la década de los setenta se ha ido incrementando para alcanzar en la actualidad un porcentaje próximo al 15%. El tráfico portuario mundial de contenedores alcanzó en 2005 los 336,9 millones de TEUS (expresados en unidades equivalentes de 20 pies), destacando los 137 millones de TEUs en países y territorios en desarrollo, esto es el 40,7%.

⁴ Información extraída de la página Web: www.udc.es/iuem.4 "El contenedor: La caja que cambió el mundo doc. 2/2007 económico. Repercusiones sobre la Galicia marítima". El día 16 de Agosto de 2008.

(Gráfico 3: Toneladas/Millas movidas en transporte marítimo. 1970-2005 (en billones))



5

Análisis de la anterior gráfica:

En el anterior gráfico se observa la trayectoria del transporte marítimo de productos en contenedores donde se da un aumento paulatino de demanda. Así mismo se logra observar que el ranking de posicionamiento, de mayor cantidad de producto transportado es el aceite, seguido por contenedores de diversos cargamentos y tamaños.

A continuación se realiza un análisis de cada uno de los componentes expuestos en la gráfica, donde se comienza por el aceite, este presenta el 100% de su producción es transitado por buques tanqueros, donde desde los años 70 es y fue el principal producto de activo, donde las toneladas para esta época transportadas era de 6000 billones de toneladas anuales. Diez años después su crecimiento fue tan notorio, con 3000 toneladas anuales, pero finalizando los años ochenta y iniciando los noventa el aceite presentó una gran caída por varias crisis económicas de países productores, donde a mediados de los 90 volvió a retomar su producción reactivándose y incrementando en una forma lenta la cantidad del producto transportada en un promedio de 1000 a 2000 toneladas cada cinco años. Respecto al siguiente componente como lo es el mineral de hierro este producto desde los años 70 hasta el 2000 no ha presentado crecimientos notorios, este producto presenta una demanda baja lo que hace que no sea uno de los principales productos transportados a nivel mundial, claro que hay que observar que para el año 2005 la cantidad transportada en los años setenta se duplicó, pero siguiendo así con un mínimo impacto en los puertos y flotas mundiales.

⁵ Información tomada de la página web: www.udc.es/iuem_4 el día 17 de Septiembre de 2008.

El carbón, en los años setenta transportaba aproximadamente 500 toneladas anuales ya que la producción y explotación de este mineral no era tan demandado; a medida del tiempo se ha incrementado en una pequeña porción aproximada de 100 toneladas. Para el año 2005 el carbón ha incrementado en 600% desde los años setenta.

Siguiendo con el componente de transporte de granel, se puede observar que su incremento de transportación desde los años setenta hasta el 2005 no a presentado grandes incrementos; así mismo se ha mantenido en 55 toneladas anuales de movilización, pero se aclara que para el año en curso este componente a aumentado notoriamente, a causa de los pactos firmados por muchas naciones y por los costos que se ejercer por su comercialización.

Finalizando con los contenedores y oros se puede observar que este es el seguido componente mas importante de transporte marítimo a nivel mundial, donde a medida del tiempo y de la demanda ejercida por los consumidores de diversos productos ha generado que este componente al día de hoy es el que genera mayores utilidades y rentabilidad en todo el mundo. A si mismo este método puede ser usado por compañías pequeñas hasta multinacionales lo que hace generar mayor demanda y oferta. Por tal motivo a causa de lo anterior mencionado se busca entender la logística de contenedores en el mundo.

A continuación daremos a conocer los tipos de buques que actualmente operan en el territorio marítimo mundial.

- Buques tanqueros (buques tanques muy grandes, Portadores Extremos Grandes Ordinarios).
- Buques Gaseros, Quimikeros (LNG (Gas Natural o gas licuado))
- Buques Graneleros.
- Buques Containers.
- OBO (hierro, Bulto, aceite).
- Buques Roll on Roll off (Trans. bordo Rodado).
- Buques Carga general (refrigerados).
- Buques Pasajeros cruceros.
- Buques petroleros
- Buques químicos
- Buques frigoríficos
- Buques multipropósito o carga general
- Buques Dragas
- Misceláneos (Pesca, Plataformas, remolcadores e investigación).

BUQUE PETROLERO



BUQUE LNG



BUQUE GRASERO



BUQUE ROLL ON- ROLL OF



BUQUE PORTACONTENEDORES



BUQUE GRANERO



BUQUE DRAGA



BUQUE ESPECIAL

(Imágenes tomadas de la página Web: <http://www.modelismonaval.com/magazine/buques/>)⁶

2.3. EL CONTENEDOR:

Comenzado por conocer que es un contenedor, cuales son los tipos de contenedores que existen en el mundo y cuáles son los que actualmente se manejan en el país.

Los contenedores son un empaquetamiento, espacio, o recipiente donde se almacena productos, el cual tiene características indispensables para la fácil manipulación ya sea para transporte, marítimo, aéreo, férreo y terrestre.

Los contenedores son un tipo de embalaje el cual esta elaborado por, madera, metal, o plástico.

Los tipos de contenedores que se manejan son:

DRY VAN: Estos son los contenedores estándar, los cuales son manejados o para embalar bienes que no necesiten de refrigeración, o ventilación. Que no contengan condiciones de transportación

FLAT RACK: No presenta paredes laterales en algunos casos solo es manejado el planchón. Son utilizados para transportar cargas distintas que no necesiten de cubrimiento y condiciones específicas de embalaje.

⁶ Información tomada de la página Web: <http://www.modelismonaval.com/magazine/buques/>. El día 23 de Agosto de 2008.

OPEN TOP: Este tipo de contenedor presenta la característica de no presentar techo, ya que son para cargas que sobresalen y estas deben de pagar un sobre costo por el exceso.

OPEN SIDE: Presentan en carencia de alguna de sus dos paredes. Es utilizado para cargas de que no pueden ser embaladas por la puerta del contenedor. Sus medidas son de 20' o 40' ft.

REEFER: Contenedores refrigerados presentan un sistema de conservación de frío o calor y termostato. Estos tipos de contenedores deben de ir conectados en todo momento a la electricidad para no perder las condiciones de transporte de los bienes.

Para cada puerto, para cada buque las cargas máximas varia, Para ello se dan dos tipos de medidas de contenedores; los cuales comprenden de 20' con un peso de máximo bruto de unas 29 Tns y los de 40' con un peso máximo bruto de de unas 32 Tns.

La tara o peso del contenedor puede ir de 1,8 a 4 Tns este es para los de 20' y de 3,2 Tns hasta 4,8 para los de 40'.

2.4. CICLO DEL CONTENEDOR:

En seguida se explica los pasos que se desarrollan en un proceso de exportación:

1. Solicitud del contenedor por parte del exportador.
2. Reserva del contenedor en el patio respectivo, con fecha indicada por el generador de carga.
3. Firma del contrato, entre línea naviera y generador de carga; aquí se definen derechos del uso del contenedor, estado físico, lugar y forma de restitución.
4. Se suscribe el contrato de transporte, se especifica valor de fletes, sitio de entrega de carga o contenedor.
5. Expedir documentos de (RTC) remesa terrestre de carga, donde se indica patio de contenedores donde se recoge el contenedor, lugar donde se debe recoger la carga, y puerto de destino. "*condiciones de entrega de carga*".
6. Verificación externa del estado físico del contenedor, este se realiza al momento de recibir el contenedor.
7. Recoger el contenedor en el patio asignado. Los cargos son cobrados al cargo del generador.
8. La carga de la mercancía en el contenedor vacío, es responsabilidad el generador de la carga y este tiene un tiempo acordado
9. Es llevado el contenedor con la carga al puerto convenido.
10. Se entrega la carga sellada y cerrada en el puerto.
11. El Acta de entrega de contenedor, debe ser verificada por el transportador.

2.5. CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES:

Para una operación de exportación los movimientos de mayor recurrencia son:

- Descargue de camión: Movimientos realizados a los contenedores para el descargue de los vehículos de transporte terrestre.
- Movimientos de Contenedores para Inspección de Exportación; Únicamente movimiento de los contenedores desde los módulos de almacenaje de los puertos hasta el sitio donde se efectúan las inspecciones y el retorno al módulo de contenedores asignado por el muelle.
- Inspección Antinarcoóticos de Contenedores: Movimiento de los contenedores entre los módulos de almacenaje del puerto y el sitio donde se efectúa la inspección antinarcoóticos, apertura y vaciado del contenedor, apertura de la mercancía e inspección de acuerdo con instrucciones de la Policía Antinarcoóticos. Posteriormente llenado y cierre del contenedor. Por último retorno del contenedor al sitio asignado por la Sociedad Portuaria. (Este movimiento no siempre se da)
- Movimiento de Contenedores para Llenado: Traslado del contenedor vacío desde el sitio de almacenaje hasta el sitio asignado por al Sociedad Portuaria, para el llenado. Posterior traslado del contenedor lleno al sitio de reposo asignado por la Sociedad Portuaria. Toda la operación se realiza dentro del puerto.
- Llenado de Contenedores: Traslado del contenedor vacío entre los módulos de almacenaje en el puerto y la zona de llenado. Llenado del contenedor y luego traslado del contenedor lleno al sitio asignado por la Sociedad Portuaria.
- Balanza de Contenedores Llenos Traslado del contenedor ente los módulos de almacenaje del puerto y los vehículos de transporte terrestre o viceversa. Traslado a báscula y regreso del contenedor al módulo de reposo asignado por la Sociedad Portuaria.
- Cargue y Descargue de Carga Suelta de/a Camión (Mínimo 10 Tons) para Sacos y Cajas Sueltas: Movimientos realizados a la carga suelta para el cargue o descargue en los vehículos de transporte terrestre.

2.6. ELABORACION DE FLETES Y FACTORES PARA LA CONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA:

En consecución de los anteriores temas se dará a conocer la forma en como se elaboran los fletes a nivel mundial; para esto se da a conocer los pasos necesarios para realizar la elaboración de los fletes:

1. Conocer el tipo de carga a manipular.
2. Tener claro el termino inconterm.
3. Conocer las tarifas de los fletes (exportación o importación).
4. Conocer el tipo de contenedor a usar.
5. Conocer la temporada de ejecución de traslado del contenedor.
6. Conocer restricciones del puerto de origen y del puerto de destino.

Teniendo en cuenta lo anterior, los factores primordiales son:

- Ubicación y selección de la empresa transportadora más apta a las exigencias.
- Tener en cuenta la siguiente información de las condiciones del servicio ofrecido: (tiempo, costos, ruta, fecha, etc); con el agente.
- Pago de fletes.
- Solicitud y diligenciamiento del formato del contrato de transporte en forma preliminar.
- Generar liquidación de fletes.
- Preparación de la carga; es decir embalaje, etiquetado, marcado, seguro, etc).
- Alistar y revisar los documentos de soporte de exportación, e importación.

2.7 NORMAS DE TRANSPORTE MARITIMO DE BUQUES:

En el mundo la gran expansión que ha desempeñado el transporte marítimo, ha generado implementar las mínimas normas que se encontraban estipuladas antes respecto a los buques. Hoy se busca crear y hacer efectivas normas que generen excelentes servicios, manejo de tiempos y ante todo seguridad.

Se encuentran gran variedad de normas para los buques; de acuerdo al territorio en que valla a generar desplazamientos.

Para los siguientes países que hacen parte de la comunidad andina, como lo son Colombia, Perú, Ecuador y Bolivia rige la siguiente normatividad de buques

“[Decisión 288](#) permitió eliminar la reserva de carga a nivel andino, lo que posibilitó una significativa reducción de fletes y una mayor oferta de bodega para el comercio de productos.

Decisión 314 señaló las Políticas para el Desarrollo de la Marina Mercante en los Países Andinos cuyo objetivo es la armonización de políticas de transporte marítimo y la mejora en la competitividad de las empresas del sector.

[Decisión 390](#), modificó algunos artículos de la Decisión 314, establece los mecanismos para que los Países Miembros puedan actuar comunitariamente frente a terceros países que incurran en acciones discriminatorias contra empresas de transporte marítimo de la Subregión. En este sentido, el Reglamento para la aplicación comunitaria del principio de reciprocidad en el transporte marítimo, fue aprobado por [Resolución 422](#) de la Junta del Acuerdo de Cartagena, de fecha 05 de agosto de 1996.

El 7 de diciembre de 2000, la Comisión de la Comunidad Andina adoptó la [Decisión 487](#) sobre Garantías Marítimas y Embargo Preventivo de Buques con el propósito de promover y fortalecer las Marinas Mercantes de la Subregión, con una legislación moderna y armonizada de garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques, a fin de disponer de un marco normativo comunitario,

que ofrezca las garantías adecuadas a las inversiones que se realicen en el transporte acuático.

En octubre de 2002, se aprobó la [Decisión 532](#) que modifica la [487](#) en el artículo 1 referido a la definición de buque o nave a fin de la conveniencia de ampliar la cobertura de los beneficios que otorga dicha norma comunitaria a los buques de transporte de carga o pasajeros de más de 500 TRB, para los de pesca, plataformas de exploración y explotación petroleras, gabarras, diques flotantes, naves factorías, remolcadores, dragas, botes de suministro, entre otros”.⁷

La siguiente información es tomada de la IMO (INTERNACIONAL MARITIMA ORGANIZACIÓN), esta normatividad que se dará a conocer esta dada a nivel mundial opera todo tipo de buque que transite en vías marítimas.

“Normativa aplicable en materia de Registro de Buques

-R.D. 1.027/89 de 28 de Julio (B.O.E. 15-08-89) sobre Abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

-Circular 4/90 : Aclaración al R.D. 1.027/89

-Circular 11/90: Ampliación de la Circular 4/90 sobre Abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

-Instrucción Gral. del 11.04.94 de la DGMM sobre resolución de expedientes tramitados como consecuencia de variación en las dimensiones principales de los buques de total < 7,50 mts.

-Fax de la S.G.T.M. del 13.10.94, sobre anotación en hoja de asiento de los compromisos de baja en buques pesqueros.

-Instrucción D.G.M.M. del 22-03-95, Procedimiento a seguir en la Tramitación de expedientes afectados por el R.D. 2112/94, de 28 de Octubre (B.O.E. nº 280)

-Ley 42/94 de 30 de Noviembre, de Medidas Fiscales Administrativas y de Orden Social-Instrucción de fecha 24-02- 1995 de la D.G.M.M.-Registro Marítimo Central de Buques.

-Instrucción General D.G.M.M. del 16-05-95 sobre procedimiento a seguir en la tramitación de expedientes afectados por el R.D. 2112/94.

-Circular 5/95 sobre cambio de nombre en embarcaciones deportivas o de recreo registradas en listas 6ª y 7ª.

-Circular 7/95 sobre construcción, equipo y reconocimiento de embarcaciones.

⁷Información tomada de la página Web: www.comunidadandina.com. El día 12 de Octubre de 2008

- Circular 8/95 sobre inscripción provisional en lista 7ª de embarcaciones de recreo.
- R.D. 798/95 de 19 Mayo de 1.995 (B.O.E. del 29-06-95) por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura y de la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos.
- Instrucción General del 28-03-96, efectos de la O.M. 19-04-95 sobre aplicación de tarifas por servicios prestados por las Autoridades Portuarias (BOE nº 98), en materia de matriculación de embarcaciones deportivas o de recreo.
- Instrucción General del 06-06-96, sobre documentación a exigir por los Registros de Matrícula de Buques, para acreditar la legal importación de embarcaciones y motores fueraborda y dentro-fueraborda.
- Instrucción General del 07-10-96 sobre coordinación en materia registral entre los Registros de matrícula de buques y el Censo de la Flota Pesquera Operativa.
- Fax de la S.G.T.M. y C. del 30-12-96 ampliando la Instrucción General del 07-10-96.
- Circular 3/97.-Matriculación en Lista 4ª de embarcaciones y artefactos navales con carencia parcial de documentación.
- R.D.1040/97 de 27 de Junio por el que se modifica parcialmente el R.D. 798/95 de 19 de Mayo, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca de la acuicultura, la comercialización, transformación y la promoción de su productos. (BOE nº 154 del 26.06.97).”⁸

Respecto a la información anterior podemos observar que se rigen normas bastante estructuradas para generar registros de buques; de igual forma para cada buque de diferente trabajo y sector productivo.

(CUADRO 2. Normativa sobre Seguridad Marítima y Contaminación)

Legislación Internacional	
NORMA	DESCRIPCIÓN
Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS 74/78	Normas sobre diseño, prescripciones contra incendios, elementos de salvamento, comunicaciones, sistemas de propulsión y gobierno, cargas, etc.

⁸ Información tomada de la página Web.

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/INFORMACION/NORMATIVA/normasegurconta.htm. El día 17 de Octubre de 2008.

Código Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)	Normas para el transporte seguro de mercancías peligrosas en bultos por mar
Convenio de seguridad de contenedores (CSC)	Normas de construcción y diseño de los contenedores.
Directiva 93/75 de la UE	Normas sobre la notificación para buques que transporten mercancías peligrosas y se entran en puerto comunitario.
Resolución 481 de la XII Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI Res. 481 (XII))	Recomendaciones sobre la asignación de la tripulación mínima de seguridad
Convenio sobre búsqueda y salvamento marítimo (SAR 79)	Organización y procedimientos de los servicios de búsqueda y salvamento
Sistema de balizamiento marítimo de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM)	Normas de balizamiento de canales y obstáculos varios que puedan representar un peligro para la navegación.
Resolución 851 de la 20 Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI Res.851 (20)).	Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.
Convenio sobre el reglamento para prevenir los abordajes (COLREG-72)	Reglas de gobierno, luces y marcas que deben llevar los buques y otras pautas para evitar abordajes en la mar.
Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78)	Normas para evitar las descargas de sustancias contaminantes operacionales y accidentales de los buques.
Convenio sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC 90)	Cooperación internacional, notificación y planes de preparación y lucha contra la contaminación.
Convenio para la protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico Nordeste (Convenio de París 1992)	Para prevenir la contaminación causada por vertidos o incineración, por fuentes mar adentro, de origen terrestre y otros orígenes.
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres 1972)	Para la prevención de la contaminación causada por vertido de material de dragado, hundimiento de buques, etc...

Convenio para la protección del medio marino y de la zona costera del Mediterráneo (Barcelona 1976)	Para la prevención y lucha contra la contaminación de cualquier fuente en el Mediterráneo.
Directiva de la UE sobre Instalaciones de recepción	Para la provisión adecuada de instalaciones de recogida y tratamiento de residuos generados por los buques, en lo-s puertos de la Comunidad Europea. (Todavía no adoptada)

Legislación Nacional

NORMA	DESCRIPCIÓN
Orden 10.6.83	Normas complementarias al Convenio SOLAS 74/78. Aplicación a buques de recreo y de pesca.
R.D. 1041/97	Normas de protección en el transporte de animales vivos.
Orden 14.7.64	Por la que se establecen las tripulaciones mínimas que deben llevar los buques mercantes y de pesca.
R,D, 145/89	Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
R.D. 1253/97	Decreto que incorpora a la normativa nacional las Directivas 93/75 y siguientes, sobre condiciones de notificación de buques con mercancías peligrosas.
R.D. 1952/95	Aprobación de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas.
R.D. 230/98	Norma por la que se publica el Reglamento de Explosivos.
Ley 60/62	Regula lo relativo a las extracciones de restos hundidos, hallazgos de material en el mar, el remolque y los auxilios y salvamento en la mar.
Decreto 984/67	Reglamento para la aplicación de la Ley 60/62
R.D. 393/96	Desarrollo reglamentario del servicio de practicaje.
Orden 20.02.97	Regulación del Reglamento de capacitación profesional para el servicio de practicaje.
R.D. 1835/83	Normas de balizamiento en las costas españolas.
Orden	Regulación de la Comisión de Faros.

27.2.96	
Orden 14.4.88	Por la que se establece la Comisión para la investigación de los siniestros marítimos.
R.D. 799/81	Se establece el procedimiento de autorización de trabajos científicos a buques extranjeros en aguas españolas.
Orden 18.2.88	Regula las condiciones para el enrole en un buque de personal ajeno a la tripulación.
Orden 31.7.92	Establece los requisitos de formación en seguridad marítima que deben cumplir las tripulaciones de buques mercantes y de pesca.
R.D, 438/94	Regula las instalaciones de recepción de residuos oleosos procedentes de buques.

9

Analizando la anterior información podemos entender que las normas establecidas para todo tipo de buques cualquier que sea su actividad, tamaño y bandera, deben de tener diseños, autorizados, instructivo de salvamento para la tripulación, indicación de cargas peligrosas y permisos; en cuanto a la construcción de contenedores debe de presentar permiso de construcción, presentar señalización dentro y fuera del buque adecuado, generar un plan de evacuación de residuos, y se deben de planificar las regulaciones adecuadas de faros costeros en aguas.

⁹ Información tomada de la página Web.

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/INFORMACION/NORMATIVA/normasegurconta.htm. El día 17 de Octubre de 2008.

CAPITULO III INFORMACION MUNDIAL DE TRANSPORTE MARITIMO

3.1. TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL:

A partir de conocer información primaria referente a el transporte marítimo como lo vimos en el anterior capitulo; se dará inicio a conocer mas a fondo información mundial de transporte marítimo. Par esto por consiguiente conoceremos información mas delimitada cualitativa como cuantitativa.

3.1.1. PRINCIPALES TENDENCIAS:

Las principales tendencias del mercado marítimo, a nivel mundial, están plasmadas en la eficiencia. Capacidad, operación y manipulación de puertos, donde el mercado busca básicamente para operaciones portuarias también se involucra el proceso de concentración que se debe tener en el momento de generar manipulación de mercancías. Y por ultimo encontramos la telemática> donde esta busca incrementar los índices del comercio vía marítima.

Cuando se habla de tendencia, se miran las variables macroeconómicas y macroeconómicas; donde se trabaja por disminución de costos, y trabajar, experimentar e intensificar información respecto a la tendencia de especializaciones marítimas. Así mismo una tendencia que impacta al negocio marítimo son las externalidades negativas lo cual una de las normas a implantar para tal tendencia es que el transportador que genere contaminación debe de pagar indemnizaciones a la sociedad y el ambiente.

Las siguientes tendencias que se nombraran son impactantes para el negocio marítimo, esto quiere decir que la demanda de servicios esta derivada del comercio internacional de productos; Donde una amenaza seria es los e- commerce.

El mercado internacional; ha incrementado las organizaciones prestadoras de servicios marítimos lo que ello hace que generen especializaciones en ciertas actividades complejas.

3.2. MERCADO DE FLETES:

Para cualquier transporte marítimo se manejan costos de fletes, donde estos corresponden a una referencia de lugar de origen y destino de la carga.

El mercado de fletes maneja el mercado libre y abierto en puertos, busca minimizar costos, presenta oportunidades para pactar economías de escala, organizadas y estructuradas.

Los fletes son diseñados a través de un análisis del tipo de buque, tipo de producto a transportar, ubicación geográfica del puerto de destino como el del puerto de orígenes y por último se tienen en cuenta restricciones.

A continuación se expone una tabla de los fletes más usados de carga a nivel mundial:

(CUADRO 3: IMPORTACIONES DE HONG KONG, CHINA Y TAIWAN)

PAIS	PUERTO	CONTENEDORES		
		20dv	40dv	40hc
HONG KONG	Hong Kong	1.150	2.300	2.550
CHINA	Chiwan	1.150	2.300	2.550
	Yantian	1.150	2.300	2.550
	Nansha	1.150	2.300	2.550
	Xiamen	1.200	2.400	2.650
	Fuzhou	1.200	2.400	2.650
	Shanghai	1.200	2.300	2.550
	Ningbo	1.200	2.300	2.550
	Qingdao	1.250	2.400	2.650
	Xingang	1.275	2.450	2.700
TAIWAN	Kaoshiung	1.200	2.400	2.650

(CUADRO 4: EXPORTACIONES A ESTADOS UNIDOS Y CANADA)

PUERTO	PAIS	LCL ton/m3	FCL 20'	FCL 40'	DIVISA
NEW YORK	USA	24	1400	1800	USD
CHICAGO	USA	65	1500	1900	USD
MIAMI	USA	49	1400	1800	USD
HOUSTON	USA	49	1400	1800	USD
LOS ANGELES	USA	67	2200	2400	USD
MONTREAL	CANADA	60	1600	2300	USD

(CUADRO 5: EXPORTACIONES AL ORIENTE)

PUERTO	PAIS	LCL ton /m3	FCL 20'	FCL 40'	DIVISA
TOKIO	JAPON	24	500	900	USD
SHANGHAI	CHINA	12	400	400	USD
HONG-KONG	CHINA	15	200	400	USD
KEELUNG	TAIWAN	20	300	500	USD

BUSAN	COREA	14	400	600	USD
SINGAPUR	SINGAPUR	15	200	400	USD
MUMBAI	INDIA	45	800	1300	USD
NHAVA SHEVA	INDIA	40	750	900	USD
KARACHI	PAKISTAN	43	825	1050	USD
JAKARTA	INDONESIA	15	600	700	USD
PORT KELANG	MALASIA	20	500	425	USD
BANGKOK	TAILANDIA	23	600	800	USD
MANILA	FILIPINAS	19	625	625	USD
SYDNEY	AUSTRALIA	71	1800	2500	USD
AUCKLAND	NUEVA ZELANDA	71	1500	2600	USD

(CUADRO 6: EXPORTACIONES AL ORIENTE MEDIO)

PUERTO	PAIS	LCL ton /m3	FCL 20'	FCL 40'	DIVISA
ESTAMBUL	TURQUIA	25	475	750	USD
ASHDOD	ISRAEL	33	1100	1500	USD
AQBA	JORDANIS	63	950	1350	USD
DUBAI	EMIRATOS ARAB	30	725	1258	USD
JEDDAH	ARABIA SAUDI	40	975	1025	USD
KUWAIT	KUBAIT	40	850	1050	USD
ALEJANDRIA	EGIPTO	31	600	1000	USD

Tarifas informativas de Fletes. Expresadas en USD por contenedor. Corresponden exclusivamente al flete marítimo desde el puerto de origen hasta la llegada al puerto de destino.

(CUADRO 7: EXPORTACIONES A LATINOAMERICA)

PUERTO	PAIS	LCL ton /m3	FCL 20'	FCL 40'	DIVISA
VERACRUZ	MEXICO	65	1550	2500	EUR
LA HABANA	CUBA	90	1650	2650	EUR
SAN JOSE	COSTA RICA	110	1600	2200	EUR
SAN JUAN	PUERTO RICO	90	1400	2300	EUR
RIO HAINA	R.DOMINICANA	95	1050	2000	EUR

CARTAGENA	COLOMBIA	56	1090	2100	EUR
LA GUAYRA	VENEZUELA	66	1500	2400	EUR
GUAYAQUIL	ECUADOR	84	1100	2200	EUR
CALLAO	PERU	64	1200	2400	EUR
SANTOS	BRASIL	23	500	1000	EUR
MONTEVIDEO	URUGUAY	23	500	1000	EUR
BUENOS AIRES	ARGENTINA	23	500	1000	EUR
SAN ANTONIO	CHILE	66	1800	2800	EUR

¹⁰

Las anteriores tarifas están expresadas en dólares, por contenedor. Estos fletes están dados de puerto de origen a puerto de destino.

Vale aclarar que estos fletes no presentan recargos de sobre fletes, de transporte multimodal ni seguros.

3.2.1. CARACTERISTICAS:

El mercado de fletes presenta un mercado abierto y cerrado, buscando así bajos costos en los transportes, con una alta posibilidad de lograr economías de escala para así desarrollar industrias organizadas y muy bien estructuradas.

Para el sector de servicios, buscan demanda deriva del comercio internacional logrando así tener un mejor desempeño.

A la hora de generar y localizar los fletes; se debe de mirar las clases de buque, la ubicación geográfica y/o productos y los requerimientos del Mercado.

3.3. DATOS TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL:

A continuación se enunciaran información respecto a la ubicación, productos y requerimientos del mercado de los cuales se separan los fletes:

3.3.1. UBICACIÓN GEOGRAFICA Y PRODUCTOS DE LA OFERTA MARITIMA:

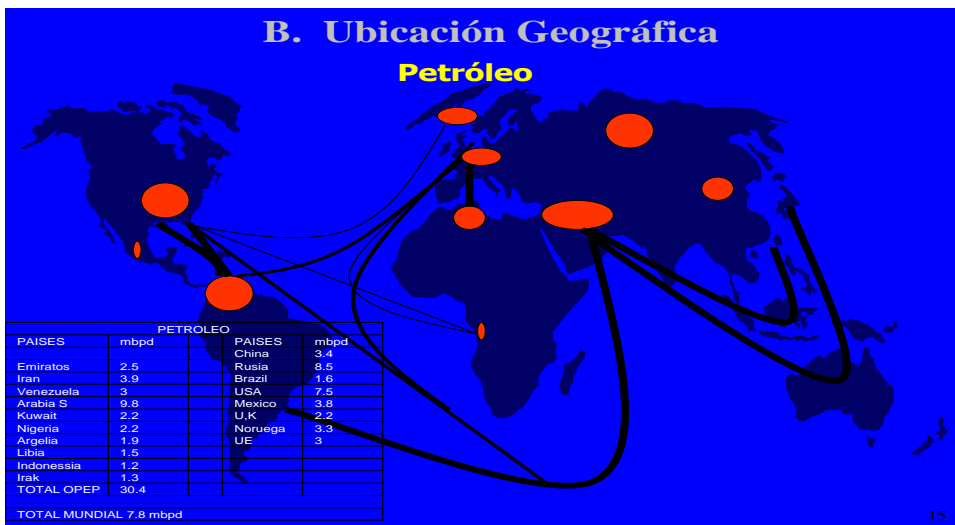
Total transporte marítimo mundial

CARGA MUNDIAL	Millones MT
Petróleo	2320
Graneleros	4440
TOTAL	6760

¹⁰ Información tomada de la página Web: planeta.logistico@gmail.com. El día 23 de octubre de 2008.

GRANELEROS	
Hierro	590
Carbón	650
Cereales	250
Bauxita Aluminio y Fosfato	67
Otros	2883
TOTAL	4440

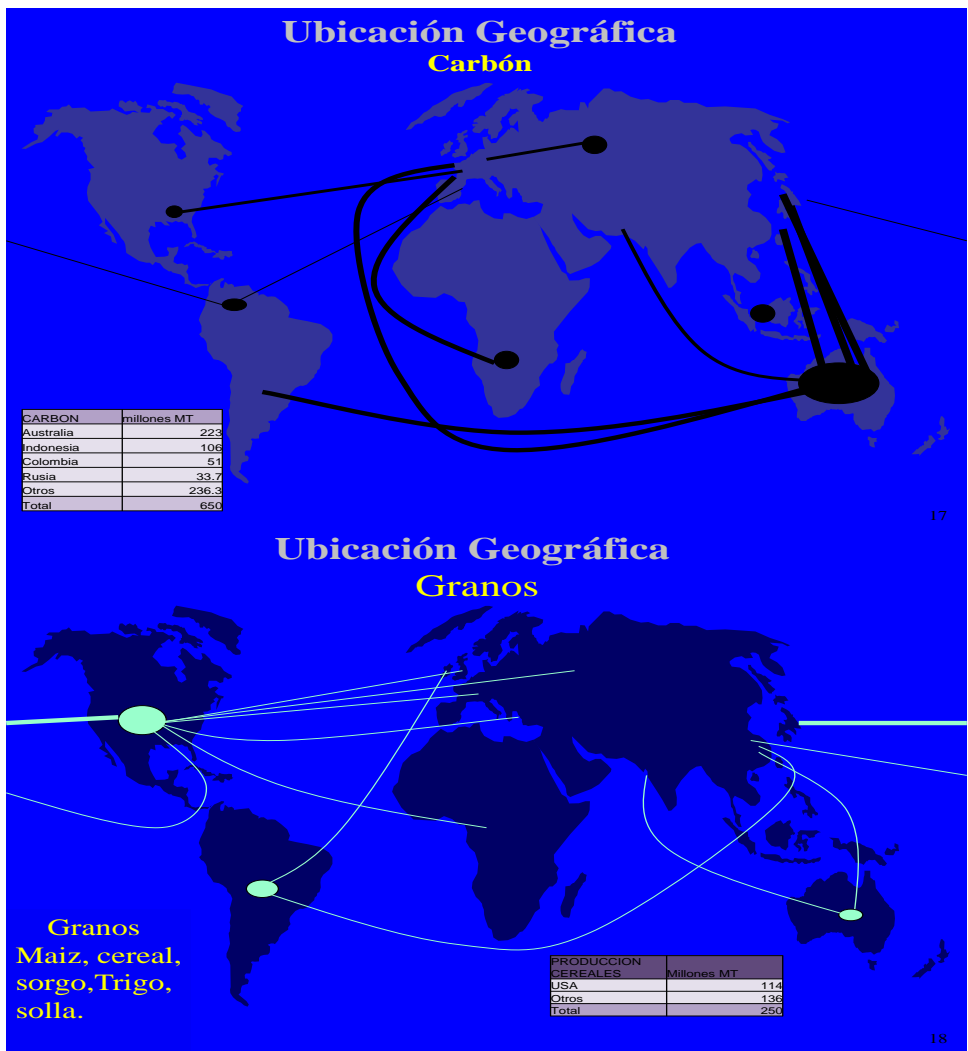
(CUADRO 8: TOTAL TRANSPORTE MARITIMO TOTAL)



15



16



(Gráfico 4: Rutas marítimas activas de productos en el mundo)

Respecto a las anteriores graficas podemos observar que de Sur América los productos que más se exportan son el petróleo y el carbón. Los granos se exportan la mayoría de Norte América y de Centro América no hay exportación de ninguna clase.

Australia es el que exporta más carbón al mundo y Colombia hace parte de una pequeña parte de la exportación total mundial.

¹¹ Información tomada de la página Web: <http://www.aula247.com>. El día 11 de junio de 2008

3.4. NAVIERAS:

3.4.1. INDUSTRIALES (MERCADO TRAMP, LINER):

Para entender más a fondo a continuación se analizara el mercado LINER:

Este mercado, presentan horarios, tarifas, puertos de carga y descarga. Fijos establecidos de navegación.

Este mercado maneja, administra las cargas y buques, pero sus operaciones logísticas varían como lo son: servicios puerta a puerta, capacidad y disponibilidad de contenedores. Administración de contenedores. (Desequilibrio carga, mantenimiento, re-posicionamiento de contenedores) y operaciones de puerto.

De igual forma proveen servicios para cargas de mayor valor y en menores cantidades, presenta productos empacados de manera Standard.

Los mercados de flete presentan las siguientes características: Mercado abierto y Libre, Transporte a Bajo Costo, Gran posibilidad para lograr economías de escala, Industria bien estructurada y organizada y Sector de servicios con demanda derivada del comercio internacional.

Estructura de la compañía:

- Más compleja que la Tramp.
- Más extensa y mejor estructurada.
- Flota grande. (Buques con características Técnicas similares).
- Bastante personal (Atención a gran numero de clientes).
- Oficinas de agenciamiento en los diferentes Puertos de arribo.
- Sistemas de conferencias o carteles (En desaparición).

El mercado tramp, es menos complejo que el Liner ya que presenta más flexibilidad en sus negociaciones y decisiones.

3.5. RUTAS MARITIMAS:

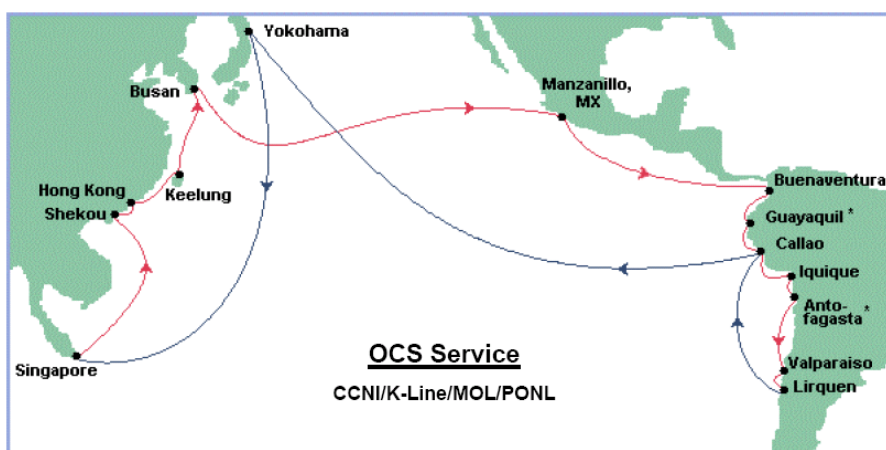
3.5.1. TRANSPACIFICO:

Traspacífico presenta los trayectos más extensos entre puertos, lo que en muchas ocasiones los fletes reflejan las distancias.

Los trayectos en su mayoría de veces no presentan escalas, de igual forma los buques que se manejan para estos trayectos son los de mayor capacidad.

Los buques que transitan en este océano, están siendo utilizados solo en temporada alta de este trayecto, luego se movilizan para el tráfico Europa Asia.

Example of Direct Asia – WCSA Service



(Gráfico 5: Ejemplo de Asia directa – Servicio WCSA)

Table 1.7 Transpacific trade – estimated quarterly supply/demand position, 2003-2008 – adjusted by out of scope cargo of 2.5% eastbound and 2% westbound ('000 teu)

		Net Capacity*		Cargo Demand		Net Slot Utilisation (%)	
		E/b	W/b	E/b	W/b	E/b	W/b
2003	1Q	2,604	2,127	2,202	114	84.6%	52.4%
	2Q	2,719	2,146	2,433	1,045	89.5%	48.7%
	3Q	2,939	2,399	2,609	1,046	88.8%	43.6%
	4Q	3,117	2,547	2,573	1,173	82.5%	46.0%
2003		11,378	9,220	9,817	4,378	86.3%	47.5%
2004	1Q	3,015	2,475	2,504	1,230	83.0%	49.7%
	2Q	3,036	2,493	2,860	1,156	94.2%	46.4%
	3Q	3,290	2,736	3,013	1,083	91.6%	39.6%
	4Q	3,500	2,918	2,958	1,206	84.5%	41.3%
2004		12,841	10,622	11,334	4,676	88.3%	44.0%
2005	1Q	3,499	2,925	2,772	1,238	79.2%	42.3%
	2Q	3,549	2,928	3,089	1,282	87.0%	43.8%
	3Q	3,689	3,077	3,542	1,245	96.0%	40.5%
	4Q	3,948	3,310	3,439	1,255	87.1%	37.9%
2005		14,685	12,239	12,841	5,019	87.4%	41.0%
2006	1Q	3,842	3,242	3,072	1,370	79.9%	42.3%
	2Q	3,974	3,341	3,635	1,344	91.5%	40.2%
	3Q	4,201	3,532	3,804	1,316	90.5%	37.2%
	4Q	4,330	3,643	3,605	1,367	83.3%	37.5%
2006		16,347	13,758	14,116	5,397	86.4%	39.2%

(CUADRO 9: DATOS TRANSPACIFICO)¹²

¹² Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 11 de junio de 2008.

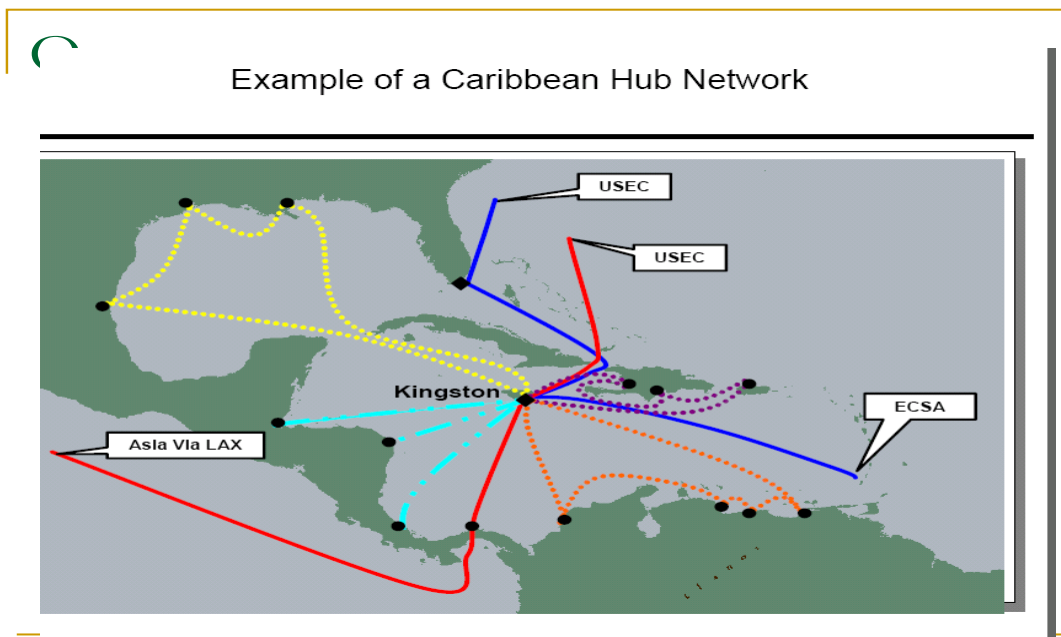
En la anterior grafica se puede observar que el transito por este océano, va en un alto porcentaje de crecimiento; a causa de la demanda de carga, y la capacidad proyectada anual para la navegación.

3.5.2. TRANSATLANTICO:

Las rutas para el transporte marítimo por el océano Atlántico, son relativamente cortos, ya que la distancia entre puertos no es tal extensa como lo es el Pacífico.

Los fletes para estos trayectos de acuerdo a su temporada presentan alzas pero en su mayoría son estables.

De igual forma los trayectos para esta ruta son buques mas pequeños y en su recorrido presentan varias escalas.



13

(Gráfico 6: Ejemplo de la casa matriz del Caribe.)

^{13 13} Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 11 de junio de 2008.

3.5.2. RUTAS NORTE DE EUROPA Y ASIA:

Los recorridos que se presentan para estas rutas son relativamente cortos en espacios, y tiempo, así mismo por sus costos bajos la demanda a incrementado ya que es un medio de transporte rápido, barato para este sector del mundo.

North Europa - Asia

Table 1.8 North Europe/Far East trade – estimated quarterly supply/demand position, 2003-2008 – adjusted by out of scope cargo of 2.5% eastbound and 2% westbound ('000 teu)

		Net Capacity		Cargo Demand		Net Slot Utilisation (%)	
		E/b	W/b	E/b	W/b	E/b	W/b
2003	1Q	1032	1285	813	1229	78.8%	95.6%
	2Q	1076	1331	756	1314	70.2%	98.8%
	3Q	1129	1393	775	1457	68.6%	104.6%
	4Q	1184	1461	900	1406	76.0%	96.3%
2003		4,421	5,469	3,243	5,406	73.4%	98.8%
2004	1Q	1196	1476	924	1459	77.3%	98.8%
	2Q	1252	1537	943	1530	75.3%	99.5%
	3Q	1360	1673	886	1657	65.1%	99.1%
	4Q	1403	1720	956	1592	68.1%	92.5%
2004		5,211	6,406	3,708	6,238	71.2%	97.4%
2005	1Q	1437	1776	910	1571	63.3%	88.5%
	2Q	1419	1749	968	1651	68.2%	94.4%
	3Q	1516	1857	957	1851	63.1%	99.6%
	4Q	1615	1972	1003	1779	62.1%	90.2%
2005		5,988	7,355	3,838	6,852	64.1%	93.2%
2006	1Q	1681	2,060	981	1,743	58.3%	84.6%
	2Q	1599	2,005	1022	1,886	63.9%	94.0%
	3Q	1710	2,166	989	2,087	57.8%	96.4%
	4Q	1770	2,209	1010	2,089	57.1%	94.6%
2006		6,760	8,441	4,003	7,805	59.2%	92.5%

14

(CUADRO 10: DATOS NORTE DE EUROPA Y ASIA)

¹⁴ Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 11 de junio de 2008.

CAPITULO IV

TRANSPORTE MARITIMO EN COLOMBIA

Luego de conocer los datos importantes respecto a la logística en el mundo, a continuación realizaremos la investigación respectiva para el transporte marítimo en Colombia.

4.1. BREVE HISTORIA MARITIMA DE COLOMBIA:

Hacia el año 1931, se generó la primera ley de transporte marítimo, donde se autorizó a través de contratos, la conformación de una compañía nacional mercante; siguiendo con esta compañía en el año 1944 se dio la adquisición de naves propias para poder desarrollar el transporte nacional, y la creación de la compañía nacional de navegación y La Flota Mercante Gran colombiana, nace el 8 de junio de 1946 en la quinta de Bolívar; donde en ese momento el presidente de la República de Colombia es Alberto Lleras Camargo. Viendo la necesidad de crear este proyecto para vencer los enfrentamientos de la posguerra que se generaría a mitad del siglo XX. Se reunieron tres países vecinos (Colombia, Ecuador y Venezuela), donde se integraron y buscaron sus propios medios de transporte marítimo para liberarse y buscar la dependencia de servicios de transporte marítimo¹⁵.

En 1952, el 20 de diciembre se creó el decreto 3183 por el cual se generó la dirección general marítima y portuaria a cambio de la dirección marina mercante.

Con la apertura económica en los años 90 se originó la Superintendencia General de Puertos, con la ley 1 de 1991. Donde al día de hoy se han realizado ampliaciones de las zonas aptas de puertos y en búsqueda de maximización de movimientos en aguas nacionales, con carga de contenedores.

4.1.1. HISTORIA DE PUERTOS COLOMBIANOS:

En el país los puertos que se han establecido, el más importante es el de Buenaventura, por su ubicación y lugar estratégico de conexión marítima. Así mismo todos los puertos colombianos están adecuados para satisfacer las necesidades de cada una de las embarcaciones de cualquier tipo y calado.

El porcentaje entre un 75% y un 80% de carga internacional, se despacha a través de los puertos marítimos. Para el año 1995 a través de los puertos colombianos, se movilizaron 50,5 millones de toneladas, donde se generó un aumento del 14,5%

¹⁵ Información tomada de la página Web: http://www.escuelanaval.edu.co/historia_om.html, el día 31 de Marzo de 2008

respecto al año anterior. En el 2000 se despacharon 85 millones de toneladas de carga general, 32 MTA de carbón y 32 MTA de carburos y derivados.

Para el año 1995 la capacidad instalada permitía recibir 150 MTA de carga general, 40 MTA de carbón y 80 MTA de hidrocarburos y derivados.

En el año 2000 se dio un incremento del 50 MTA en el sector carbonero y un 25 MTA en el sector general de carga.

Actualmente el incremento que más se ha dado es en el sector de carga general, combustible e hidrocarburos.

4.2. LEGISLACION MARITIMA EN COLOMBIA:

- “Ley 10 -1978 Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental.
- Ley 105 - 1993 Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte.
- Ley 336- 1996 Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.
- Ley 658- 2001 Ley de Practicaje Marítimo y Fluvial.
- Ley 730- 2001 Ley de Registro y abanderamiento de naves.
- Ley 768 - 2002 Ley de Distritos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.
- Ley 830 - 2003 Por medio de la cual se aprueban el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima", hecho en Roma, el diez (10) de marzo de mil novecientos ochenta y ocho (1988) y el "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas fijas emplazadas en la Plataforma Continental" hecho en Roma, el diez (10) de marzo de mil novecientos ochenta y ocho (1988).
- Ley 1115 - 2006 mediante la cual se establece el Sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestado por la Dirección General Marítima, DIMAR.

- Resolución 0033 (04-feb.-08) “Por medio de la cual se establece un área de fondeo para buques con cargamento de explosivos que arriben a aguas marítimas jurisdiccionales colombianas del Océano Pacífico, jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura”.¹⁶

NORMATIVIDAD

- Resolución 00228, 09 diciembre de 2002: "Por la cual se establece la obligación para que los buques de bandera colombiana, dedicados al transporte marítimo y a la pesca industrial, y los buques pesqueros y de investigación científica de bandera extranjera, que operen en aguas jurisdiccionales colombianas instalen y

¹⁶ Información extraída de la página Web:

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=3525&IDCompany=1>. El día 27 de septiembre de 2008

mantengan funcionando en forma permanente el dispositivo de posicionamiento y seguimiento de ruta por satélite".

- Resolución 000038 17 marzo de 2003: "Por la cual se adiciona la Resolución No. 00228 del 9 de diciembre de 2002"
- Resolución 0126 26 junio de 2003. "Por la cual se prorroga del término establecido en el artículo 10 de la Resolución del 09 de diciembre de 2002 y se establece el programa para certificación de dispositivos a ser empleado en el Sistema de Posicionamiento y Seguimiento de Ruta por Satélite".
- Resolución 0396 23 diciembre de 2003: "Por la cual se modifica el programa de plazos contemplado en el artículo 10 de la Resolución No. 00228 del 09 de diciembre de 2002 relacionado con la implementación del Sistema de Posicionamiento y Seguimiento de Ruta por Satélite".
- Resolución 0174 02 julio de 2004: "Por la cual se modifica el programa de plazos contemplado en el artículo 10 de la Resolución No. 00228 del 09 de diciembre de 2002 relacionado con la implementación del Sistema de Posicionamiento y Seguimiento de Ruta por Satélite".
- Resolución 0278 07 octubre de 2005: "Por la cual se certifica un equipo para Seguimiento de Ruta por Satélite"
- Resolución 0146 05 de mayo 2005. "Por la cual se certifica un equipo para Seguimiento de Ruta por Satélite"¹⁷

Respecto a la legalización, normatividad y resoluciones anteriormente expuestas se pueden entender e informar que las estrategias hoy implantadas en Colombia están ligadas a la responsabilidad social empresarial, así mismo cada uno de los ítems, está controlado por parte de la entidad reguladora DIMAR.

Las leyes están básicamente estipuladas en el manejo de aguas y mantenimiento. Así mismo en la estipulación de costos de fletes, los cuales en su regulación intervienen varias entidades, pero básicamente lo que se busca es generar leyes que se pueden acoplar a cualquier tipo de buque que transite en aguas colombianas.

4.2.1. ENTE RECTOR DEL TRANSPORTE MARITIMO EN COLOMBIA "LA DIMAR":

En Colombia actualmente se encuentra DIMAR (Dirección Marina Mercante Colombiana), entidad reguladora marítima que desarrolla:

- Asesorías al gobierno en la puesta en marcha de políticas y programas en el sector marítimo,
- Dirige, controla y promueve, el desarrollo de la marina mercante.
- Controla la Armada nacional.
- Mantiene e instala adecuaciones marmitas, con ayudas de navegación.
- Regula, hace cumplir y controla la navegación.

¹⁷ Información extraída de la página Web:

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=3525&IDCompany=1>. El día 27 de septiembre de 2008

- Autoriza la adquisición, reparación d, deshuese de naves.
- Regular, autorizar y controlar las actividades relacionadas con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales.
- Asesorar el Gobierno en la regulación y control de los centros de formación, capacitación y entrenamiento de la gente de mar.
- Autorizar el arrendamiento o fletamento de naves y artefactos navales colombianos y extranjeros.
- Regular, autorizar y controlar la construcción de puertos y muelles públicos y la operación de los mismos de conformidad con las normas vigentes.
- Fijar las tarifas por concepto de prestación de servicios conexos y complementarios con las actividades marítimas.
- Asesorar al Gobierno sobre acuerdos, convenios y tratados internacionales en materia marítima y velar por su ejecución.¹⁸

4.3. TENDENCIAS:

Si se analizan las tendencias que hoy el mundo desarrolla respecto al sector marítimo, podemos ver que los cambios son sumamente grandes y que lo que se busca es generar eficiencia en cada uno de los servicios y procesos a desarrollar.

Por ese mismo motivo hoy Colombia está buscando planear y desarrollar proyectos en cada uno de los puertos; entidades para desarrollar, acceder a mejoras en el sector, de igual forma se ha generado ampliaciones y se espera la construcción de más infraestructuras que mejoren la eficiencia en navegación, tránsito, cargue y descargue de contenedores.

Las tendencias que se están dando es ampliación de grúas de carga y descarga de contenedores, ampliación y adecuación de infraestructura de puertos, ampliación de trámites de agencias portuarias, creación de faros y la implementación de estaciones de control de tráfico marítimo en Buenaventura.

4.4. SECTOR MARITIMO EN COLOMBIA:

Para Colombia en el sector marítimo encontramos varias entidades que manejan, regulan, controlan esta división, las cuales son:

- Dirección General Marítima - DIMAR
- Comisión Colombiana del Océano - CCO
- Centro Control Contaminación del Pacífico - CCCP
- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH
- Corporación de Ciencia y Tecnología Para el Desarrollo de la Industria - COTECMAR¹⁹

¹⁸ Información extraída de la página Web.

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/newsdetail.asp?id=513&idcompany=1>. El día 18 de Agosto de 2008.

¹⁹ Información extraída de la página Web: [Museo Navalhttp://www.armada.mil.co/?idcategoria=274585](http://www.armada.mil.co/?idcategoria=274585) http. El día 14 de Octubre de 2008.

Estas entidades actúan en las dos zonas costeras que presenta el país, las cuales son correspondientes a el océano Atlántico y Pacífico.

Dos rutas que acaparan más del 60% de transito en el mundo de productos, en contenedores; siendo estos dos océanos que presenta mayor cantidad de navegación mundial.

4.5. AGENCIAS MARITIMAS:

Para entender mejor cuales son las agencias marítimas, a continuación daremos a conocer que es:

(La agencia marítima, prestan servicios de aprovisionamiento de naves así, como de acceso a la bahía y al puerto, cobran el servicio en dólares según el valor de la tasa representativa de cambio. Dicho valor depende del tipo de embarcación, la distancia, la movilización, el horario diurno o nocturno y la clase de producto.)²⁰

En Colombia, se encuentran las siguientes agencias marítimas; las cuales actualmente están Licencia de Explotación Comercial vigente y registradas ante esta Dirección; las cuales son:

RAZON SOCIAL

- NAVES DEL PACIFICO
- AGENCIA MARITIMA SERVIMAR
- AGENCIA MARITIMA FELIX PINO
- AGENCIA MARITIMA J.F.
- AGENCIA MARITIMA FRIGOMAR
- HERNEY MONTOYA CHENG
- AGENCIA MARITIMA ICAZA
- AGENCIA MARITIMA AGUILAR
- OCEANAVES E.U.
- GERMAN OSPINA - AGENCIA MARITIMA
- AGENCIA MARITIMA Y FLUVIAL - LA CONFIANZA
- AGENCIA MARITIMA LEVER E HIJOS
- AGENCIA MARITIMA KC.
- OLDENBURG TOUR.
- TULIA APARICIO AGENCIA MARITIMA
- AGENCIA MARITIMA T Y T
- RUTH MOSQUERA HURTADO
- AGENCIA OCEANIA LTDA
- CONMARIT.NET
- AGENCIA MARITIMA RYMAR

²⁰ Información extraída de la página Web: <http://www.cccartagena.org.co/juridica/cosmercan.htm>. El día 3 de Octubre de 2008.

- SERMAR
- SALMA POLE SHIPPING CORPORATION
- ERNESTO KAISER MENDOZA
- SERVICOMEX TUMACO
- MARIA YAZMIN ARROYO TRIVIÑO
- EVARISTO WALTERO VEGA
- AGENCIA MARITIMA SAGITARIO
- BERNARDO BASILIO BUSH HOWARD
- AGENCIA MARITIMA Y FLUVIAL ROCYMAR
- COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL ANTILLANA S.A.
- MARENAS & CIA LTDA.
- MULTISERVICIOS LTDA
- EUROLATINA SHIPPING & CHARTERING LTDA.
- AGENCIA MARITIMA BARLOVENTO S.A.
- CARLOS RAMOS TORREGLOSA & COMPAÑIA LTDA
- MUNDINAVES LIMITADA
- MARITIMA ADUANERA INTERCONTINENTAL LTDA
- AGENCIA MARITIMA TRANSMARES LIMITADA
- AGENTES MARITIMOS DEL CARIBE INTERNACIONAL LTDA
- NAVES Y SERVICIOS LIMITADA
- TRANSMARINO & CIA LTDA
- AGROPESQUERA INDUSTRIAL BAHIA CUPICA LIMITADA C.I.
- AGENCIA MARITIMA LTDA AGENSAR
- UNIPESCA LIMITADA
- PESQUEROS LTDA
- FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A.
- COOPERATIVA DE PESCA ARTESANAL
- AGENCIA MARITIMA ALTAMAR LTDA
- CARIBBEAN WORLD WIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.
- AQUARIUS SHIPPING COLOMBIA LTDA.
- ROZO Y COMPAÑIA LIMITADA-AGENTES MARITIMOS
- MARITIMA INTERAMERICANA DE NAVES LTDA-
- REPRESENTACION DE NAVIOS, ARMADORES Y CARGA "READY" LTDA
- FRONTIER AGENCIA MARITIMA DEL CARIBE LTDA
- ESTRELLA DEL CARIBE LTDA
- AS DE GUIA LTDA AGENCIA MARITIMA
- MAERSK COLOMBIA S.A.
- MARITIMA DE ANTARES LTDA
- SEAPORT LTDA
- SEABOARD DE COLOMBIA S.A.
- ORCASITAS & GOMEZ LIMITADA
- ISACOL S.A.
- M & L SHIPPING AGENCY LTDA
- GETRESMAR EMPRESA UNIPERSONAL

- NAVENAL E.U.
- GLOBAL MARITIME TRASPORTATION AGENCY E.U.
- BULK MARITIME AGENCIES LTDA
- RIONAVES E.U.
- BMA ATLANTICO LTDA
- SEA CARGO SERVICES INC. SUCURSAL ADUANERA MARITIMA BARRANQUILLA
- SERVICIOS MARITIMOS LIMITADA-SERVIMAR LTDA
- COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL PESQUEROS LIMITADA
- CARIBBEAN SHIPPING AGENCY SERVICIOS MARITIMOS DEL CARIBE S.A. - CASHMA
- N & N SHIPPING LTDA
- SERVICIOS MARITIMOS COLOMBIANOS LIMITADA
- INTERSHIP AGENCY E.U.
- AGENCIA OCEANICA LTDA - OCEANIC
- SOLYMARAIRE LIMITADA
- BRISAS DEL MAR LTDA
- ASEMARES LIMITADA
- NAVEGAR E.U
- CATNAVES E.U.
- MUNDOMAR LIMITADA
- COMERCIALIZACION INTERNACIONAL C.I. ARATA SUISAN LIMITADA
- LEO CARIBE LTDA
- DELFIN EXPRESS LIMITADA
- AGENCIA DE SERVICIOS MARITIMOS INTERNACIONAL LTDA
- SEA CARGO SERVICES INC.
- WHITE LIGHT AGENCY LTDA
- ATLAS SHIPPING SERVICES S.A.
- ASERCOL MARITIMA S.A.
- GLOBAL SHIPPING AGENCIES S.A.
- MARNAVES E.U.
- SEA CARGO SERVICES INC. SUCURSAL ADUANERA MARITIMA SANTA MARTA
- CARIBBEAN SHIPPING AGENCY LTDA
- AGENCIA MARITIMA COSMAR Y COMPAÑIA LIMITADA
- CAUSIL ROJAS Y CIA S. EN C.S.
- AGENCIA MARITIMA GRANCOLOMBIANA S.A.
- DELTA SERVICIOS MARITIMOS LTDA
- SERVICIOS MARITIMOS INTEGRADOS DE COLOMBIA S.A.
- SOCIEDAD DE COMERCIALIZACION INTERNACIONAL MARSERV LTDA
- NAVEBUN LTDA
- VENNAVES E.U.
- NAVIERA INTERNACIONAL LIMITADA NAVINTER LTDA
- AGENCIA MARITIMA MAR & NAVES E.U.

- BMA PACIFICO LTDA
- ALTAMAR LIMITADA
- SEA CARGO SERVICES INC. SUCURSAL ADUANERA MARITIMA BUENAVENTURA
- SEAWAY LTDA
- AGENCIA MARITIMA KARIME LIMITADA.
- PARAJIMARU LIMITADA
- AGENCIA MARITIMA MARYMAR E.U.
- SERVIPAC E.U.
- EDUARDO L. GERLEIN S.A.
- COMPAÑIA TRANSPORTADORA S.A.
- MARITRANS LTDA
- NAVES S.A.
- THOMAS LIVINSTON VELEZ E HIJOS
- AGENCIA MARITIMA LIMITADA "AGAMAR"
- AGENCIA MARITIMA INTERNACIONAL LTDA - AMI
- AGENTES MARITIMOS DEL CARIBE LTDA
- COLVAPORES LIMITADA
- ADUANERA COLOMBIANA S.I.A. S.A.
- ANIBAL OCHOA & CIA LTDA
- SPORTMAR LTDA
- SERVINAVERES LTDA
- ROLDAN & CIA LTDA
- TURBADUANA LIMITADA Y COMPAÑIA EN COMANDITA SIMPLE
- COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL OCEANOS S.A.
- VICTOR ABELLO Y ASOCIADOS LTDA
- NAVECARIBE & CIA LTDA
- AGENCIA MARITIMA SERRANA
- CARTAGENA MARITIMA DEL CARIBE LTDA AGENCIA MARITIMA
- AGENCIA MARITIMA CAMPOMAR²¹

4.6. LINEAS:

Las siguientes líneas navieras, actualmente están activas en Colombia, vale aclarar que ninguna de ellas es nacional.

Para tener un mejor entendimiento a continuación aclararemos que es una línea naviera:

(Entidad u organización que prepara un buque para su navegación, aunque no sea la propietaria.)²²

²¹ Información extraída de la página Web.

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/newsdetail.asp?id=513&idcompany=1>. El día 18 de Agosto de 2008.

²² Información tomada de la página Web: <http://es.thefreedictionary.com/naviera>. El día 12 de Septiembre de 2008.

LINEAS NAVIERAS

- CONTSHIP CONTAINER LINE
- LYKES LINE
- TMM LINES
- ITALIA DE NAVIGAZIONE
- MARFRET
- DOLE OCEAN LINER EXPRESS
- COMPAÑÍA CHILENA DE NAVEGACION
- COMPAÑIA TRASATLANTICA ESPAÑOLA
- ASSOCIATED TRANSPORT LINE
- S & J AMERICAS SERVICE
- S & J CARRIERS
- T.B.S. PACIFIC LINER LTD
- T.B.S NORTH LINER LTD
- T.B.S LATIN LINER LTD
- CAT OCEAN LINES LTDA
- GREAT WHITE FLEET
- COMPAÑIA SUDAMERICANA DE VAPORES
- CONTI LINES
- KAWASAKI KISEN KAISHA
- COSTA CONTAINER LINES S.P.A.
- HAMBURG SÚD
- HAPAG LLOYD
- MITSUI O.S.K. LINES
- ALIANCA NAVEGACAO E LOGISTICA
- COLUMBUS LINE
- AMERICAN PRESIDENT LINE
- EUROPE WEST INDIES
- FRONTIER LINER SERVICES²³

4.7. SISTEMA PORTUARIO:

El actual sistema portuario colombiano cuenta con la siguiente infraestructura; 122 instalaciones, las cuales 5 corresponden a Sociedades Portuarias Regionales, 9 a Sociedades Portuarias de Servicio Público, 7 a Sociedades Portuarias del Sector Privado, 44 a Muelles Homologados, 10 a embarcaderos o muelles de cabotaje para naves menores y 47 a otras facilidades portuarias.²⁴

²³ Información extraída de la página Web.

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/newsdetail.asp?id=513&idcompany=1>. El día 19 de Agosto de 2008.

²⁴ Información extraída de la página Web.

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/newsdetail.asp?id=513&idcompany=1>. El día 19 de Agosto de 2008.

4.8. TARIFAS:

Las tarifas estipuladas en Colombia se encuentran en el (**ANEXO 9: Tarifas marítimas en Colombia**).

- Actualmente existe libertad de tarifas según lo establecido en la Resolución 426 de 1997, emitida por la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- Los servicios que se ofrecen en los puertos se clasifican en dos tipos, los prestados a las naves y los de la carga. A su vez, estos son ofrecidos, bien por las Sociedades Portuarias o por los Operadores Portuarios.
- Según el caso de la forma de contratación del transporte, el exportador o importador debe tomar en cuenta los servicios a las naves y/o a la carga.²⁵

4.8.1. PORTUARIAS:

En consecuencia de lo anterior se informara del manejo de puertos Colombianos, tarifas portuarias y de operadores:

Los puertos constituyen, un importante elemento dentro de la cadena de distribución Física Internacional. Ellos pueden influenciar de manera significativa en el costo final de un producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones o abaratamiento de importaciones debe, necesariamente, tomar en consideración el funcionamiento y organización de los puertos comerciales.²⁶

4.9. OFERTA Y DEMANDA MARITIMA ATRAVES DE VOLUMEN CONTENEDORES:

El sector marítimo en Colombia, en el año 2006, último pronóstico tomado por el sector, se manipularon las siguientes toneladas:

DATOS RECOPIADOS EN TONELADAS MÉTRICAS. IMPORTACIONES
FUENTE: DIVISION DE TRANSPORTE MARITIMO -DIMAR-
DATOS PROVISIONALES²⁷

²⁵ Información extraída de la página Web.

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/newsdetail.asp?id=513&idcompany=1>. El día 19 de Agosto de 2008.

²⁶ Información extraída de la página Web.

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/newsdetail.asp?id=513&idcompany=1>. El día 18 de Agosto de 2008.

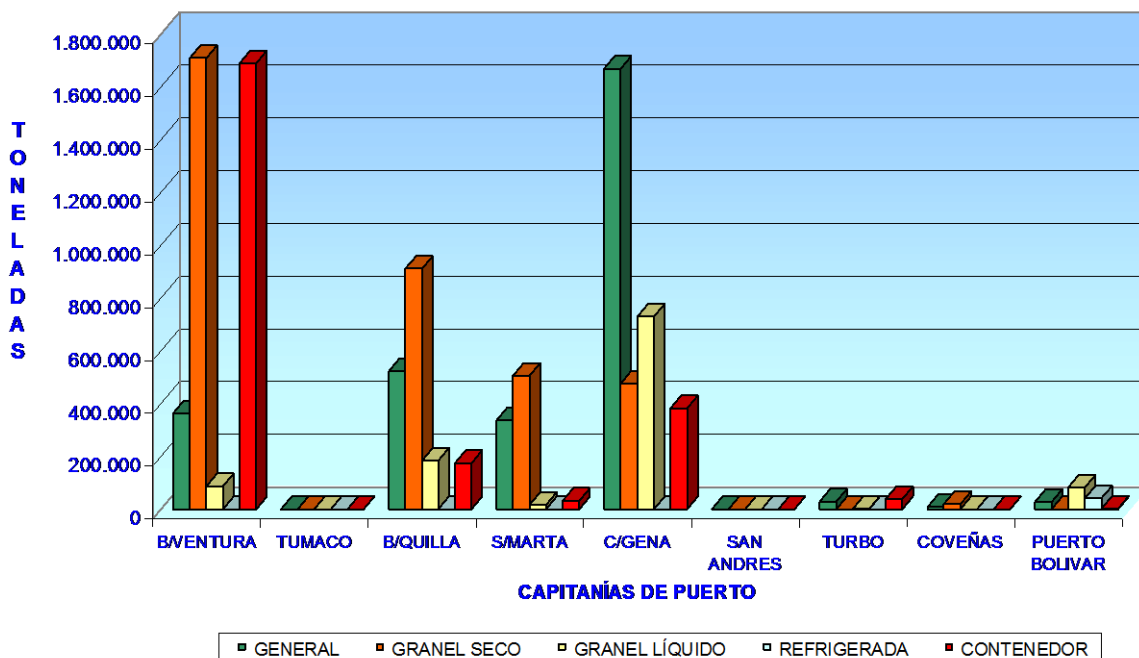
²⁷ Información tomada de la página Web.

<http://www.dimar.mil.co/VBeContent/NewsDetail.asp?ID=3620&IDCompany=1>. El día 2 de septiembre de 2008.

(CUADRO 11: DATOS TRANSPORTE INTERNACIONAL ENTRADA DE CARGA A PUERTO).

	GENERAL	GRANEL SECO	GRANEL LÍQUIDO	REFRIGERADA	CONTENEDOR	TOTALES
B/VENTURA	364.148	1.710.876	87.638	0	1.691.160	3.853.822
TUMACO	158	0	0	0	0	158
B/QUILLA	523.446	911.987	184.603	0	175.439	1.795.475
S/MARTA	338.310	505.750	16.967	0	32.773	893.800
C/GENA	1.670.426	477.348	730.254	0	383.212	3.261.240
SAN ANDRES	0	0	0	0	0	0
TURBO	29.441	0	1.714	0	39.393	70.548
COVEÑAS	9.001	20.100	0	0	0	29.101
PUERTO BOLIVAR	28.198	0	82.709	41.648	1.468	154.023
TOTALES	2.963.128	3.626.061	1.103.885	41.648	2.323.445	10.058.167

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL ENTRADA DE CARGA A PUERTO, SEGUN TIPO PRIMER SEMESTRE AÑO 2006*



(Gráfico 7: Transporte marítimo internacional entrada de carga a puerto, según tipo primer semestre del año 2006).

(CUADRO 12: DATOS TRANSPORTE INTERNACIONAL SALIDAD DE CARGA DE PUERTO.)

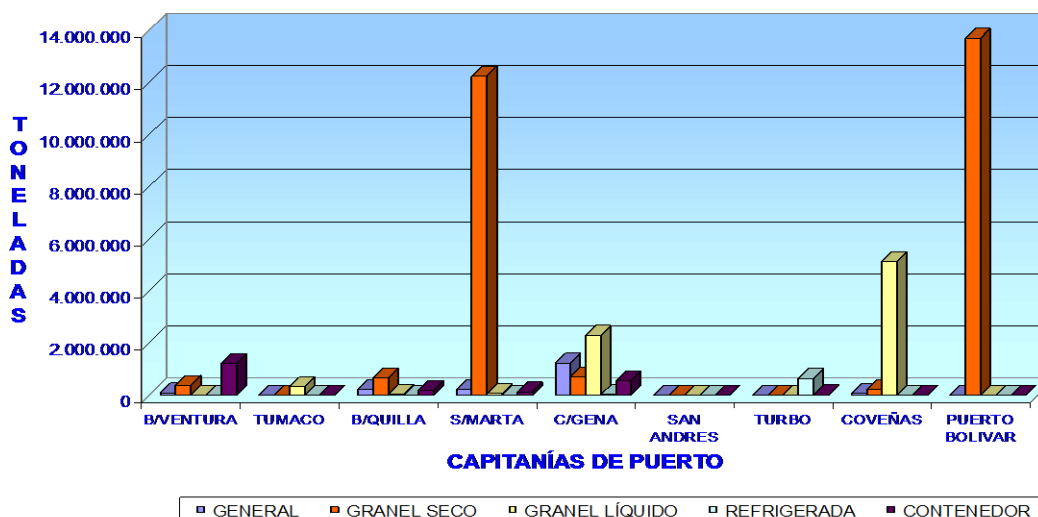
	GENERAL	GRANEL SECO	GRANEL LÍQUIDO	REFRIGERADA	CONTENEDOR	TOTALES
B/VENTURA	85.302	374.509	0	0	1.218.390	1.678.201
TUMACO	115	0	318.303	0	0	318.418
B/QUILLA	220.697	661.519	38.000	0	182.723	1.102.939
S/MARTA	219.738	12.247.687	58.174	0	121.139	12.646.738
C/GENA	1.232.779	693.250	2.302.195	16.500	551.179	4.795.903
SAN ANDRES	0	0	0	0	0	0
TURBO	4.234	0	0	644.400	10.791	659.425
COVEÑAS	76.774	208.001	5.123.761	0	0	5.408.536
PUERTO BOLIVAR	1.365	13.714.815	0	0	0	13.716.180
TOTALES	1.841.004	27.899.781	7.840.433	660.900	2.084.222	40.326.340

DATOS RECOPIADOS EN TONELADAS MÉTRICAS. EXPORTACIONES.

FUENTE: DIVISION DE TRANSPORTE MARITIMO -DIMAR-

* DATOS PROVISIONALES

TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL SALIDA DE CARGA DE PUERTO, SEGUN TIPO PRIMER SEMESTRE AÑO 2006*



(Gráfico 8: Transporte marítimo internacional salida de carga de puerto, según tipo primer semestre año 2006).

Respecto a la anterior información podemos analizar que el puerto, que más importa productos por medio de contenedores, el de Buenaventura, con 1800000 toneladas. Y

el puerto que más transporta exportaciones en contenedores con un promedio de 14000000 toneladas es el Puerto Bolívar

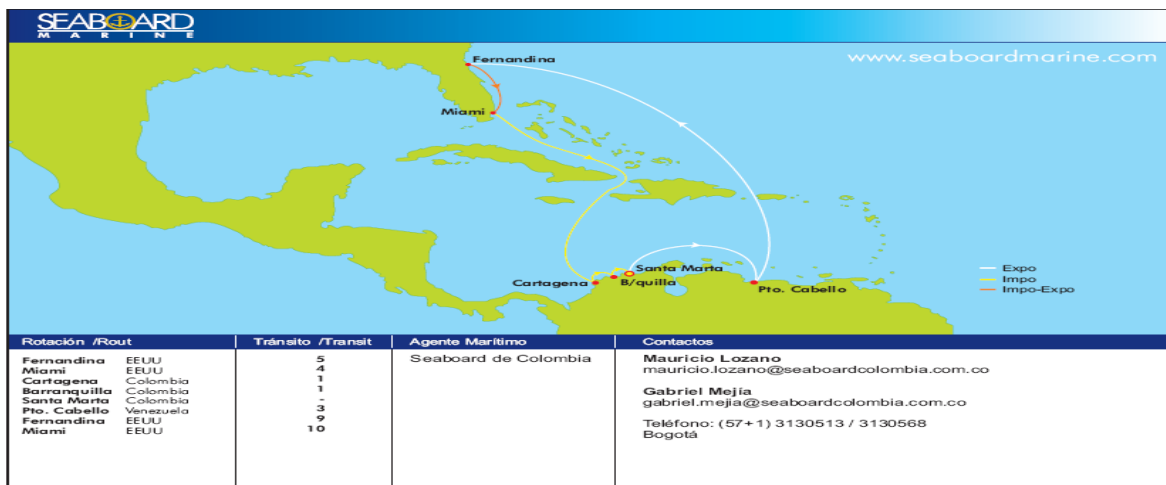
Podemos concluir que el sector marítimo de contenedores exporta más que importa, para este año, pero para el día de hoy se ha duplicado esta cantidad, y el día de hoy con todos los tratados se importa mas que se exporta.

4.10. RUTAS MARITIMAS EN COLOMBIA:

En el mundo las más prestigiosas navieras buscan puertos estratégicos para sus conexiones y destinos. Colombia es un país de ellos. Ya que presenta dos puertos estratégicos los cuales están ubicados en dos de los océanos más importantes y con un alto porcentaje de tráfico marítimo.

Las rutas marítimas que se presentan en el país, están distribuidas por diversas líneas, como se puede observar en los siguientes gráficos:

(Gráfico 9: Rutas marítimas activas en Colombia)



Dole Ocean Liner Express www.dole.com

Legend: Expo (white), Impo (yellow), Impo-Expo (orange)

Rotación /Rout	Tránsito / Transit	Agente Marítimo	Contactos
Wilmington	EEUUPort	5	Agencia Marítima Oceanic Javier López Pedrozo oceanic@dialnet.net.co Teléfono: (57+5) 4211919 Santa Marta, Colombia Doris Calderón dcalderon@oceanicaltd.com Teléfono: (57+5) 6606358 - 660 6216 Santa Marta, Colombia
Everglades	EEUU	3	
Santa Marta	Colombia	-	
Moín	Costa Rica	1	
Puerto Castilla	Honduras	2	
Port Everglades	EEUU	5	
Wilmington	EEUUPort	8	

Great White Fleet Ltd. (Servicio A) www.greatwhitefleet.com

Legend: Transbordo (red star), Expo (white), Impo (yellow), Impo-Expo (orange)

Rotación /Rout	Tránsito / Transit	Agente Marítimo	Contactos
Sheerness	Inglaterra	11	Turboaduna Ltda. Juan Carlos Carmona santamarta@turboaduna.com Teléfono: (57+5) 4313712 /3713 Santa Marta, Colombia Compañía Logística Colombiana (CLC) Mónica Ballabio mballabio@chiquita.com Teléfono: (57+5) 4313708 /3709 Santa Marta, Colombia Alejandro Villegas avillegas@navescolombia.com (57+4) 311 6969 Medellín, Colombia
Amberes	Bélgica	9	
Santa Marta	Colombia	-	
Almirante	Panamá	1	
Puerto Limón	Costa Rica	2	
Santa Marta	Colombia	-	
Sheerness	Inglaterra	9	
Amberes	Bélgica	11	

Great White Fleet Ltd. (Servicio A) www.greatwhitefleet.com

Legend: Transbordo (red star), Expo (white), Impo (yellow), Impo-Expo (orange)

Rotación /Rout	Tránsito / Transit	Agente Marítimo	Contactos
Sheerness	Inglaterra	11	Turboaduna Ltda. Juan Carlos Carmona santamarta@turboaduna.com Teléfono: (57+5) 4313712 /3713 Santa Marta, Colombia Compañía Logística Colombiana (CLC) Mónica Ballabio mballabio@chiquita.com Teléfono: (57+5) 4313708 /3709 Santa Marta, Colombia Alejandro Villegas avillegas@navescolombia.com (57+4) 311 6969 Medellín, Colombia
Amberes	Bélgica	9	
Santa Marta	Colombia	-	
Almirante	Panamá	1	
Puerto Limón	Costa Rica	2	
Santa Marta	Colombia	-	
Sheerness	Inglaterra	9	
Amberes	Bélgica	11	

Great White Fleet Ltd. (Servicio B)

www.greatwhitefleet.com

Rotación /Rout	Tránsito / Transit	Agente Marítimo	Contactos
Gutenburgo	18	Turboaduaana Ltda.	Juan Carlos Carmona santamarta@turbaduaana.com Teléfono: (57+5) 4313712 /3713 Santa Marta, Colombia Compañía Logística Colombiana (CLC) Mónica Ballabio mballabio@chiquita.com Teléfono: (57+5) 4313708 /3709 Santa Marta, Colombia Alejandro Villegas avillegas@navescolombia.com (57+4) 311 6969 Medellín, Colombia
Bremerhaven	16		
Almirante	1		
Santa Marta	-		

Great White Fleet Ltd. (Servicio C)

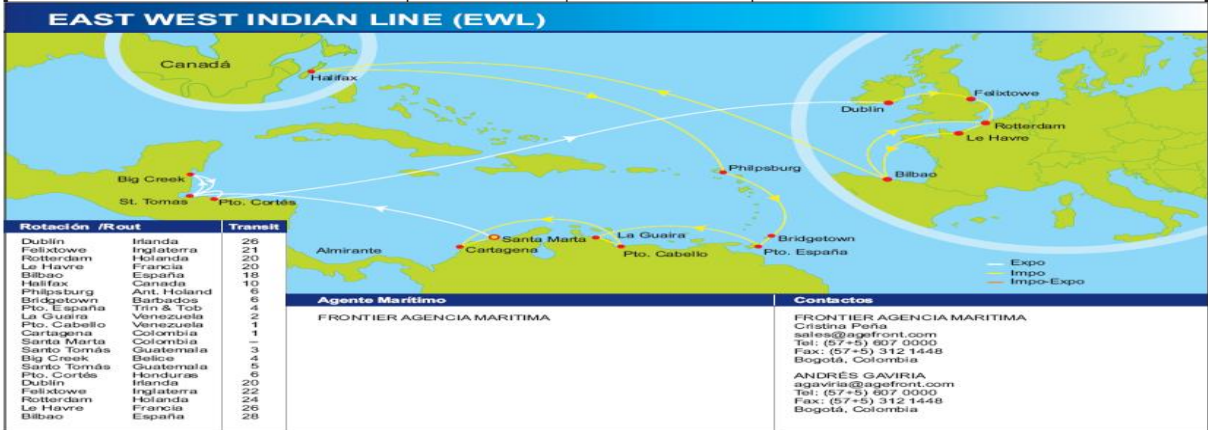
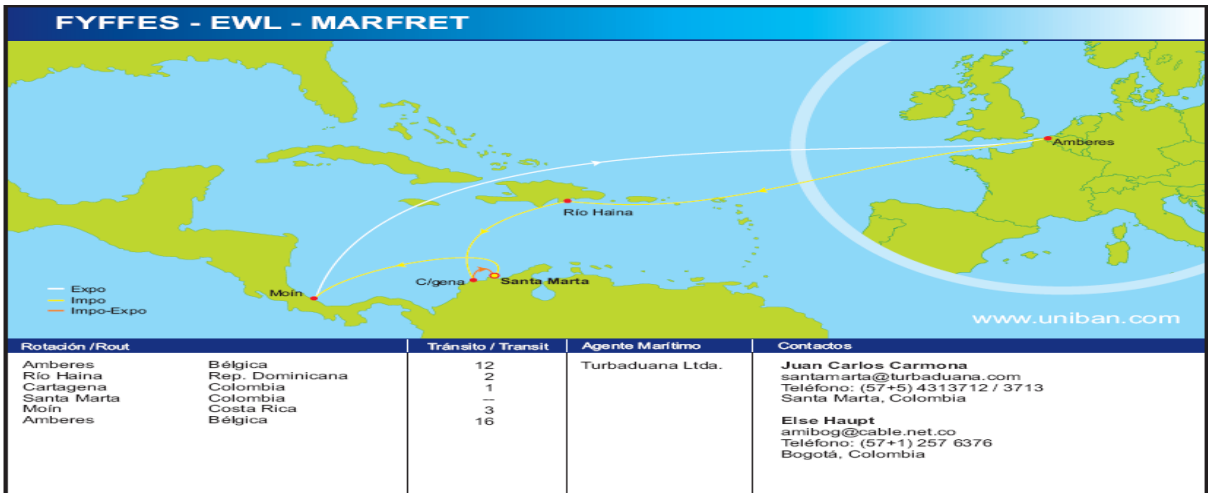
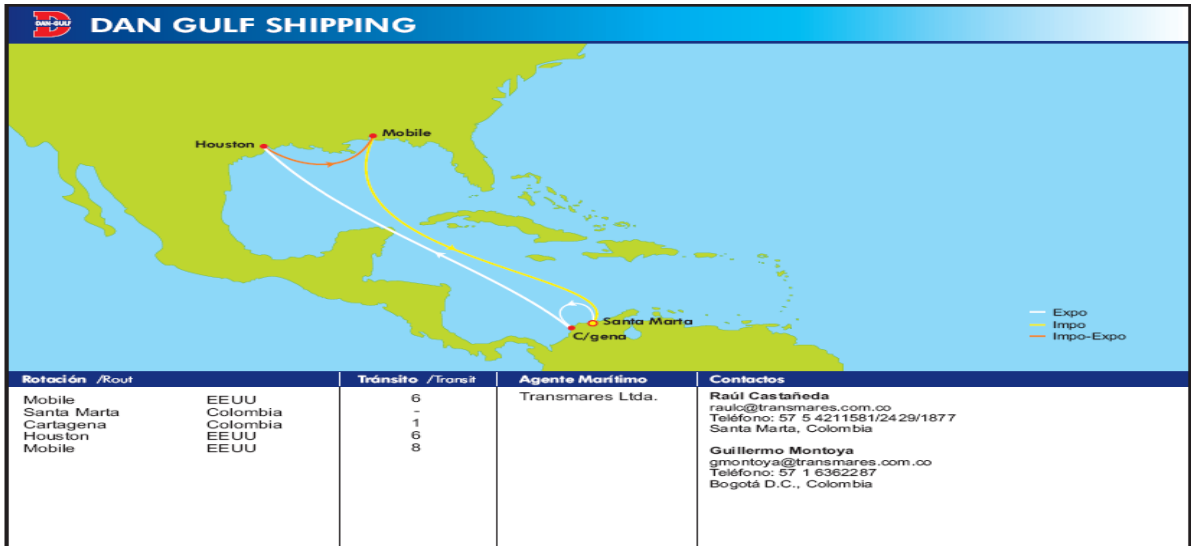
www.greatwhitefleet.com

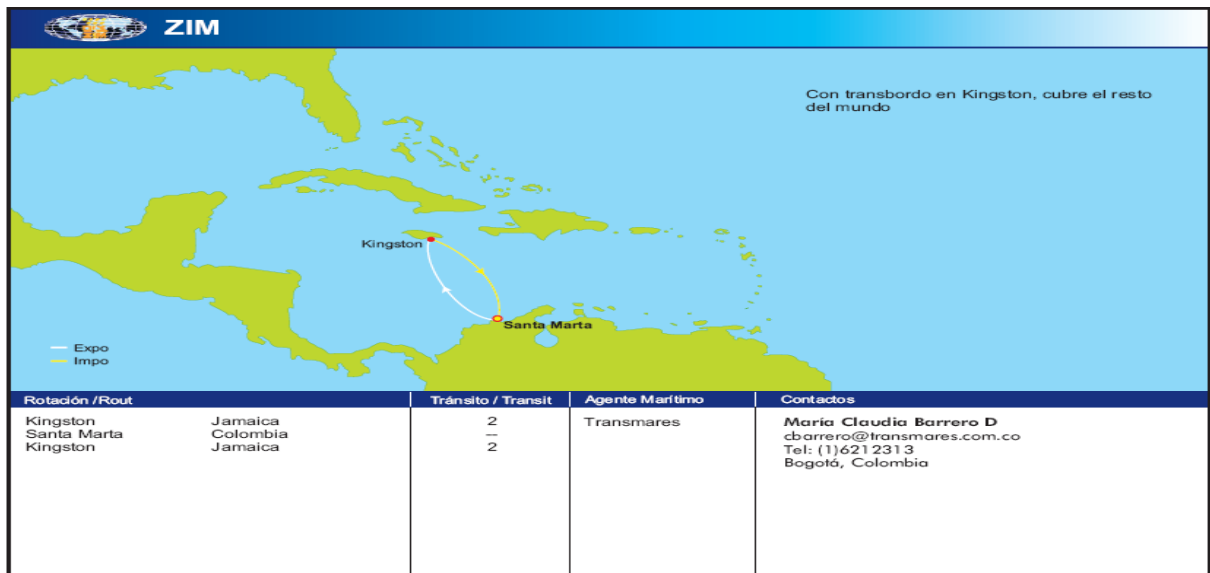
Rotación /Rout	Tránsito / Transit	Agente Marítimo	Contactos
Vado	30	Turboaduaana Ltda.	Juan Carlos Carmona santamarta@turbaduaana.com Teléfono: (57+5) 4313712 /3713 Santa Marta, Colombia Compañía Logística Colombiana (CLC) Mónica Ballabio mballabio@chiquita.com Teléfono: (57+5) 4313708 /3709 Santa Marta, Colombia Alejandro Villegas avillegas@navescolombia.com (57+4) 311 6969 Medellín, Colombia
Civita Vech	25		
Santa Marta	-		

INTERMARINE

www.greatwhitefleet.com

Rotación /Rout	Tránsito / Transit	Agente Marítimo	Contactos
Houston	6	Naves (Bogotá) Altamar Ltda.	FANNY PINEDA PORRAS fpineda@navescolombia.com Carrera 12 No. 79-32 Piso 4 Bogotá D.E. Teléfono: (57)(1) 317 2400 Fax : 317 34 26 Cel: (315)391 3549 CARLOS FORERO cforero@navescolombia.com Carrera 12 No. 79-32 Piso 4 Teléfono : (57)(1) 317 24 00 Fax : 317 34 26 Celular : (315) 762 51 58
Cartagena	1		
Barranquilla	1		
Santa Marta	2		
Guaranao	3		
Maracaibo	6		





28

4.11. PROBLEMÁTICA EN COLOMBIA:

En Colombia el sector marítimo está en situaciones de bastante presión, así mismo el control sobre las actividades marítimas que se desarrollan entre Colombia y Panamá.

La seguridad marítima, es un punto crítico el cual se están planeando y aplicando estrategias para su innovación y mejoramiento en cuanto a robos, calidad y manejo de tiempos, así mismo se inicio la búsqueda para crear mecanismos de coordinación, comunicación y control en la autorización de la navegación de embarcaciones menores desarrollen actividades de ambas aguas jurisdiccionales.

Una de las problemáticas más relevantes es la necesidad de infraestructura en los puertos principalmente en el Puerto de Buenaventura, donde por su alta demanda de contenedores, este puerto no tiene capacidad para almacenar, descargar y cargar contenedores en una mayor cantidad, así mismo en el tránsito de naves por mares Colombianos.

Otra de las problemáticas que se ven reflejadas en Colombia es el alza del dólar ya que este cambio y desplome de las bolsas a generado grandes cambios en los fletes para exportaciones y importaciones de mercancía; siendo las exportaciones las más afectadas ya que el aumento de costos a generado disminución en ventas al exterior en cuanto a los productos colombianos mas que todo para las pequeñas y medianas empresas.

²⁸ Información extraída de la pagina Web;

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 11 de junio de 2008.

CAPITULO V **CRITICAS AL ESTUDIO**

Para concluir esta investigación, a continuación se darán las conclusiones, aportes y aclaraciones generales de todo el desarrollo de este trabajo de grado:

5.5. ACLARACIONES GENERALES:

La consecución de esta investigación se ha generado bastante limitada. Este sector esta hoy presentando un desarrollo muy rápido pero para el Colombia es muy difícil ir a la velocidad de desarrollo y tecnología marítima por falta de recursos.

Se limito esta investigación a al oferta y demanda de líneas marítimas en Colombia a causa de las problemáticas y dificultades de itinerarios, cargue y descargue de contenedores.

Así mismo se busca en el lector de este trabajo de grado, que a través de la lectura lleve la secuencia desde la perspectiva macro a la micro siendo esta un análisis por lo que es la definición de logística, luego cuales son sus elementos, siguiendo con un análisis y conocimiento de lo que es la logística marítima en el mundo y finalizando con la mirada y relación del transporte y logística marítima en Colombia.

5.6. OBSERVACIONES:

1. A partir de la investigación de que es logística se quiso desprender una rama de ella como lo es la logística marítima, dando así un análisis profundo de cómo el mundo maneja y desarrolla este sector de la logística buscamos finalmente relacionar y ver como el país está en ranking del sector marítimo en el mundo.
2. La investigación de información en Colombia es bastante limitada, así mismo los datos otorgados por las entidades reguladoras son muy ambiguos y no recientes.
3. Las tarifas dadas a conocer en este trabajo, pueden generar cambios, ya que de acuerdo al precio de dólar repercuten en los costos de fletes y tarifas marítimas.

5.7. CONCLUSIONES:

Para concluir estas investigaciones quiero resaltar que se “encuentra información no actualizada”.

Así mismo se concluye el por qué de la logística, ubicación y necesidad en una organización.

Por tal motivo la idea de generar esta investigación y análisis anteriormente realizado, a dado como resultado que el sector marítimo Mundial a generado a medida de la demanda de servicios marítimos la necesidad de implementar espacios, infraestructura y personal capacitado para cubrir esta demanda y así mismo poder ofrecer mayor eficiencia, servicios y manejo de tiempos a las navieras y clientes.

Respecto a la elaboración del análisis marítimo mundial vs. Colombia se puede concluir de este que las entidades controladoras y líderes de este sector han buscado salidas y soluciones a la alta demanda de servicios marítimos, creando planes, decretos, y búsqueda de recursos para generar infraestructura, capacitación respecto a las necesidades demandadas por las navieras.

La planificación de leyes a regulado bastante el transito marítimo, así mismo a establecido manejo de tiempos y rutas para minimizar el caos de naves.

En la ejecución del trabajo se pueden aclarar dudas de acuerdo a los términos y preguntas generadas al principio de taller de grado.

La estructura generada en el trabajo busca dar una mirada mas a fondo del transporte marítimo mundial, logrando así al finalizar la lectura de este entender cuáles son las diversas problemáticas que generan el caos en Colombia.

Se logra entender cuáles son las líneas y rutas marítimas actuales y activas en el mundo y el país.

Se logran establecer los costos de fletes más adecuados para el análisis de los componentes más importantes en el mundo y para el país.

La conclusión principal, de acuerdo al tema y problema que ha generado esta investigación, es la siguiente:

La demanda que actualmente hay en el mundo de transito de buques de contenedores, va en aumento, lo que ha generado crear y ampliar la infraestructura de puertos en el mundo y en el país.

En Colombia, la ampliación de infraestructura y manejo de tiempos, va en progreso y la entidad reguladora esta en búsqueda de apoyo por parte del gobierno, para innovar e implementar la tecnología utilizada en naves, faros y seguridad portuaria.

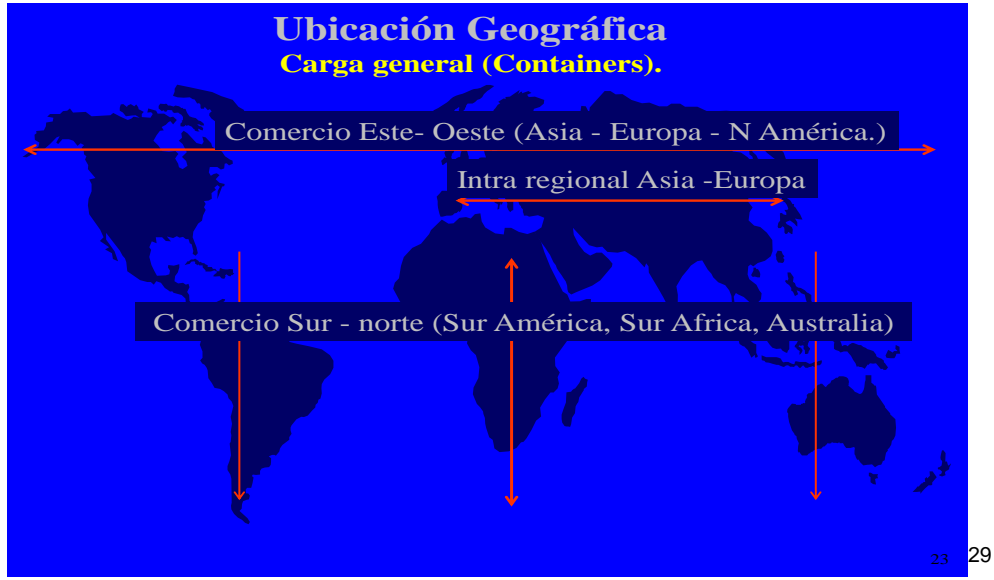
5.8. BIBLIOGRAFIA:

- ECO, Umberto. ¿Cómo se hace una tesis? Técnicas y Procedimientos de Estudios, Investigación y Escritura. Editorial Gedisa, S.A. Biblioteca de Educación. Herramientas universitarias. Quinta reimpresión: febrero del 2004, Barcelona.
- EL SOL DE TIJUANA. Transporte marítimo, el futuro del comercio internacional. Día 23 de Julio de 2008.
- Información suministrada Parque de Contenedores “Mosquera”.
- Información tomada de la página Web: http://www.europe-info.de/facts/es/4_5_9.htm.
- Información tomada de la página Web <http://www.proexport.com.co/VBeContent/logistica/newsDetail.asp?id=3792&IDCompany=8>.
- Información tomada de la página Web: <http://www.patioscol.com/template1.asp?id=002>
- Información tomada en la página Web: <http://www.spdelnorte.com/empresa.asp>
- Información tomada de la página Web: http://www.escuelanaval.edu.co/historia_om.html
- Información tomada de la página Web: http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67.
- Información tomada de la página Web: http://jove.prohosting.com/~jakacoll/lineas_navieras.htm.
- Información extraída de la página Web: www.udc.es/iuem. 4 “El contenedor: La caja que cambió el mundo doc. 2/2007 económico. Repercusiones sobre la Galicia marítima”.
- Información tomada de la página Web: www.udc.es/iuem.

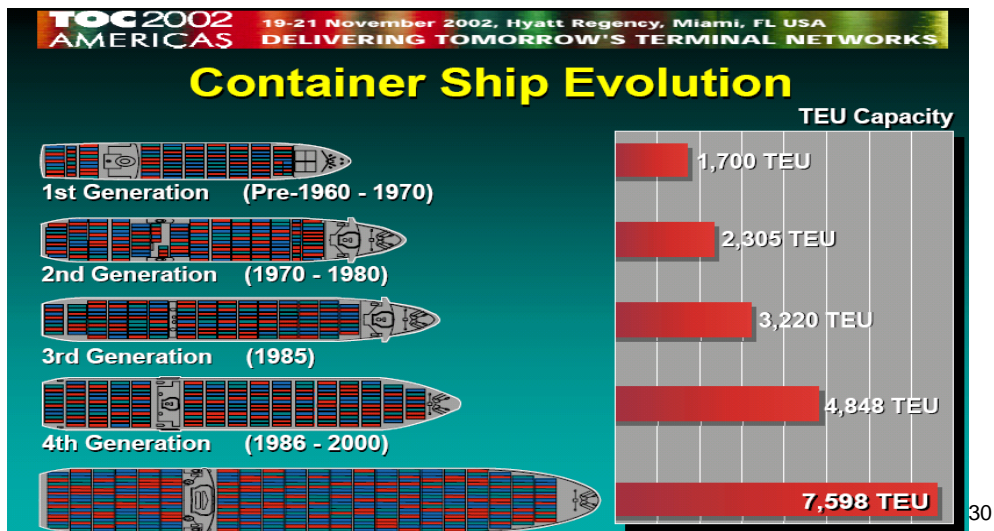
- Información tomada de la página Web. http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/INFORMACION/NORMATIVA/normas_egurconta.htm.
- Información extraída de la pagina Web: http://www.europarl.europa.eu/factsheets/4_5_9_es.htm
- LEFKE KERR. Large Ship to the Fore. Containerisation International Yearbook. 2008.
- ORTIZ, Samuel. Módulo Marítimo.
- ORTIZ, Samuel. Módulo Portuario.
- ORTIZ, Samuel. Shipping Management.
- ORTIZ, Samuel. Tráfico Norte.
- RECALDE CASTELLS, Andrés. El Conocimiento de Embarque y Otros Documentos del Transporte. Funciones Representativas: Editorial Civitas, S.A. Primera edición, 1992.

ANEXOS

ANEXO 1.



ANEXO 2.



²⁹ Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 11 de junio de 2008

³⁰ Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 12 de junio de 2008

ANEXO 3.

TARIFAS REFERENCIALES OPERADORES PORTUARIOS

SERVICIOS	SANTA MARTA US\$	B/QUILLA US\$	CARTAGENA US\$	B/VENTURA US\$
CARGUE				
<i>Contenedores de 20' y 40' Llenos</i>				
Cargue y Descargue de Camión	15,00	15,00	25,00	26,00
Reposo de Contenedores	40,00	40,00	65,00	50,00
Carga Suelta				
Cargue y Descargue a/de Camión (Por Tonelada) Mínimo (10 Toneladas)	1,50	1,50	1,30	1,10
MOVILIZACIÓN				
<i>Contenedores de 20' y 40'</i>				
Movilización para Fiscalización sin vaciado/llenado	25,00	25,00	65,00	120,00
Movilización para Fiscalización con vaciado/llenado	75,00	75,00	110,00	160,00
Movilización para Llenado	85,00	85,00	105,00	91,00

Fuente: Granportuaria - Procesada por Proexport- Colombia

ANEXO 4.

INTERMODALISMO vs MULTIMODALISMO

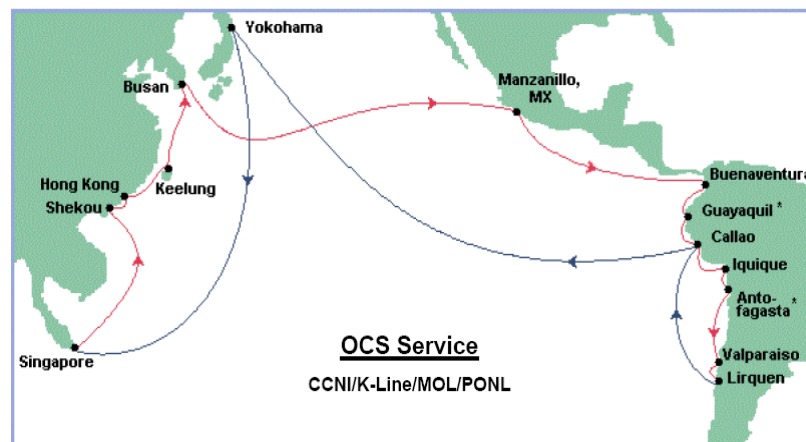


³¹ Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 11 de junio de 2008

ANEXO 5.

Example of Direct Asia – WCSA Service



32

ANEXO 6.

Parlamento Europeo: Fichas técnicas

4.5.9. Transporte marítimo: normas de tráfico y de seguridad

FUNDAMENTO JURÍDICO

El transporte marítimo, al igual que el transporte aéreo, no está directamente regulado por el Título V (IV) del Tratado. Como los dos sectores están ya regulados en el seno de organizaciones internacionales, no se ha considerado necesario integrarlos en el Tratado.

OBJETIVOS

La seguridad constituye un objetivo fundamental de la política de transporte marítimo, tanto en lo que respecta a la protección de la salud y de la vida de las personas en el mar (tripulación y pasajeros), como a la protección del medio ambiente. Los estudios

³² Información tomada de la página Web:

http://www.aula247.com/index.php?option=com_remository&Itemid=29&func=startdown&id=67 el día 11 de junio de 2008

realizados demuestran que el actual nivel de seguridad del sector es relativamente satisfactorio.

REALIZACIONES

1. Generalidades

a. Aportaciones del Derecho internacional

Los principales textos son los siguientes:

Convenio MARPOL (Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques) de 1973, modificado en 1978;

Convenio SOLAS 74 (seguridad de la vida humana en el mar);

Recomendaciones de la OMI (Organización Marítima Internacional, órgano especializado de las Naciones Unidas).

b. Grandes orientaciones de la política comunitaria

- En 1993, la Comisión presentó un programa de acción por medio de la Comunicación titulada "Una política común de seguridad marítima" (COM (93) 66). El programa hace hincapié en el desarrollo, la transposición y la aplicación de las normas internacionales, en la formación del personal y el desarrollo de las infraestructuras. Fue confirmado por la Comunicación "Hacia una nueva estrategia marítima" (COM (96) 81).

- En su Resolución de 8 de junio de 1993, el Consejo aprobó este programa y mantuvo los objetivos siguientes:

Aplicación efectiva y uniforme de las normas internacionales, Mejora de la formación, Mejora de las infraestructuras y de los procedimientos en materia de tráfico, intervenciones legislativas en materia de responsabilidad civil, armonización de criterios en cuanto al personal de salvamento en los buques de pasajeros, evaluación de los riesgos, protección del medio ambiente.

2. Normativas de base

Sabiendo que la seguridad en el mar esta regida, como ya se ha visto, por normas internacionales, la contribución de la Comunidad consiste sobre todo en transponer estas normas a su legislación a fin de darles carácter de ley comunitaria y garantizar su aplicación homogénea en todos los Estados miembros.

a. Así pues, la Directiva 94/58, de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, da carácter de norma comunitaria al Convenio de la OMI de 1978 sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, denominado STCW.

b. Del mismo modo, el Reglamento 2978/94 del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, aplica la Resolución A.747 (18) de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separado [1]. Se trata de una medida que pretende evitar que esta categoría concreta de petroleros, más

fiables que los convencionales desde el punto de vista del medio ambiente, esté sujeta a gravámenes más elevados debido a que a igual capacidad de carga su arqueado bruto es mayor.

c. La Directiva 96/98, de 20 de diciembre de 1996, de 20 de diciembre de 1996 sobre equipos marinos, tiene por finalidad aplicar uniformemente el Convenio SOLAS sobre el equipamiento de los buques comerciales y declarar preceptivas las resoluciones de la OMI derivadas de dicho Convenio.

d. Seguridad de los buques de transporte de pasajeros

- La Comunidad adoptó el Reglamento 3051/95, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada [2], que establece sistemas de gestión de la seguridad e impone a las compañías marítimas la obligación, a partir del 1 de enero de 1996, de adecuarse a las disposiciones del Código IGS (código elaborado por la OMI, cuya entrada en vigor no estaba prevista hasta el 1 de julio de 1998).

- La seguridad de los buques no regidos por normas internacionales es objeto de la Directiva 98/18, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje entre dos puertos comunitarios.

- La Directiva 98/41, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de personas que viajan a bordo de buques de pasajeros procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos permitirá controlar el número de pasajeros y de las operaciones de salvamento más eficaces y rápidas.

3. Instrumentos de control de los buques

a. Control general del cumplimiento de las normas

La contaminación de los mares y los litorales es una cuestión que plantea numerosas polémicas. La situación podría mejorar si se aplicaran con más eficacia las normas internacionales relativas a la seguridad y la protección del medio ambiente. Esta es la finalidad de la Directiva 95/21 del Consejo, de 19 de junio de 1995 [3], sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto). Su objetivo es contribuir a una reducción masiva del número de buques no conformes con las normas vigentes que navegan por aguas territoriales de los Estados miembros. Se ha observado que actualmente numerosos Estados no hacen respetar las normas internacionales a bordo de los buques que enarbolan su pabellón. La solución es la adopción en esta materia del criterio del Estado del puerto (o Estado rector del puerto, como dice la directiva).

b. Control especial del transporte de mercancías peligrosas

La Directiva 93/75, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes [4], establece que la carga de este tipo de mercancías debe declararse de conformidad con las normas internacionales. Detalla asimismo la información que el operador debe facilitar a las autoridades competentes de los Estados miembros antes de la salida o de la llegada, así como la que debe proporcionar en caso de accidente.

c. Armonización de las estadísticas

Siempre con el mismo objetivo de proporcionar a los usuarios un servicio de calidad y un nivel óptimo de seguridad, la Directiva 95/64, de 8 de diciembre de 1995, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros, armoniza la información estadística.

d. Armonización de la organización de control

La Directiva 94/57 del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, regula las disposiciones y normas comunes para los órganos que efectúan las inspecciones y visitas de control de los buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas [5]. Esta Directiva plantea la cuestión del régimen de los organismos encargados de comprobar el respeto de las normas internacionales por parte de los buques. Esta normativa ha permitido uniformar los criterios de control y certificación con vistas a garantizar un nivel de fiabilidad homogéneo.

4. Progresos recientes

A raíz del naufragio del Erika, la Comisión presentó un paquete de tres propuestas con el fin de mejorar la seguridad en el mar: desarrollo acelerado de buques con doble casco, nueva normativa para las sociedades de clasificación y propuesta sobre la inspección de los buques en los puertos realizada por las autoridades (COM (2000)142).

PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO

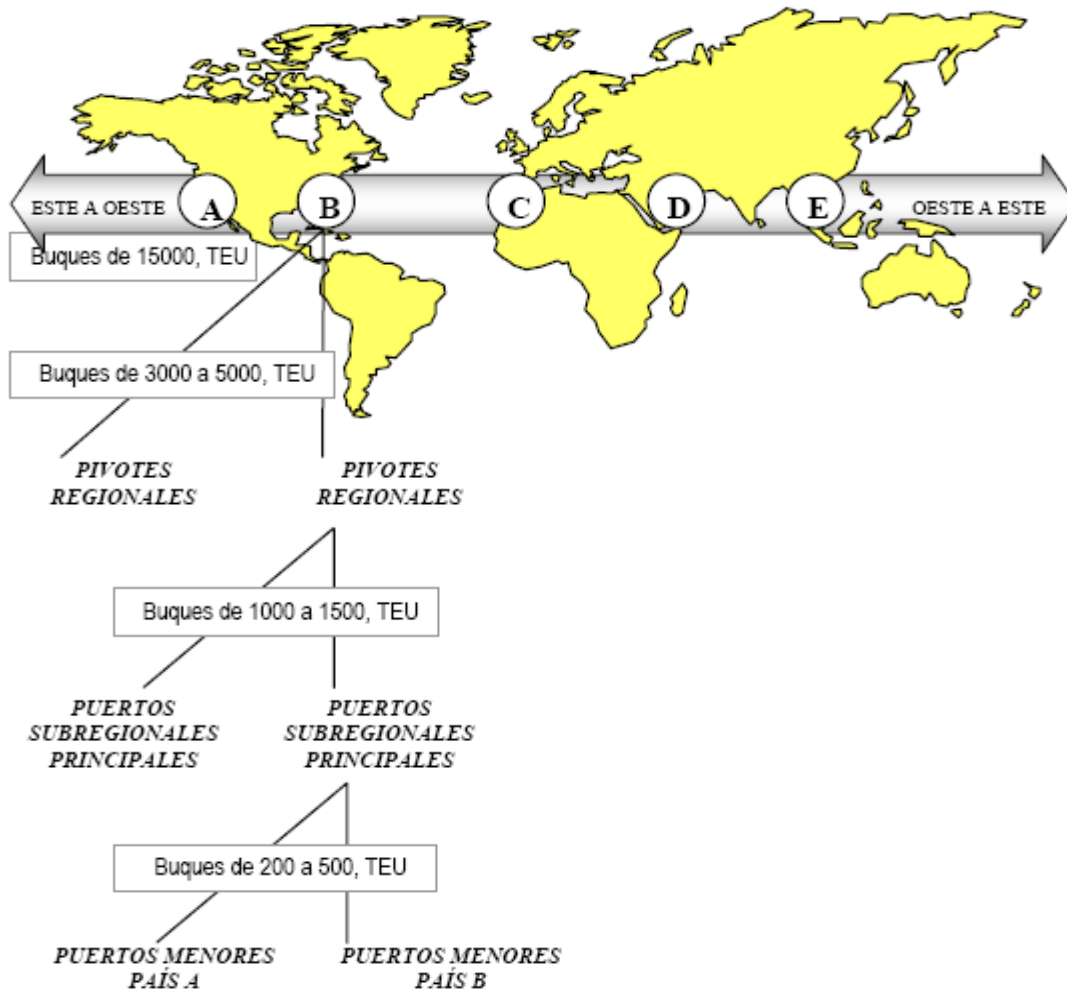
Las iniciativas en materia de tráfico y seguridad marítima cuentan con el firme apoyo del Parlamento Europeo que, al aprobar la Comunicación de la Comisión mediante su Resolución de 11 de marzo de 1994 sobre una "política común de seguridad marítima", subrayó la exigencia de un respeto riguroso de las normas vigentes y una intensificación de los controles. También abogaba en favor de incluir en el ámbito comunitario los servicios de vigilancia en nombre de la Comunidad con el objetivo de hacer respetar las normas comunes, a la espera de que se constituya un servicio comunitario integrado. Además, el Parlamento pide la entrada en vigor de un sistema de navegación por satélite, el perfeccionamiento y la ampliación de las normas técnicas, así como normas comunitarias relativas a las obligaciones de practicaje.

A raíz del naufragio del Estonia, el PE solicitó a la Comisión que presentara la propuesta que se convertiría en el Reglamento 3051/95, y en su Resolución de 1 de febrero de 1996 sobre la "seguridad en el mar", confirmó sus propuestas de 1994, exigiendo igualmente mayores sanciones a las negligencias y omisiones causantes de accidentes; con ocasión del accidente del Sea Empress frente a las costas de Gales, pidió (resolución de 27 de marzo de 1996) una delimitación de las aguas territoriales comunitarias ecológicamente sensibles o que presenten dificultades para la navegación, así como normas especiales de navegación en dichas aguas.³³

ANEXO 7:

³³ Información extraída el día 3 de Octubre de 2008. De la pagina Web:
http://www.europarl.europa.eu/factsheets/4_5_9_es.htm

ESQUEMA HIPÓTETICO DE LAS FUTURAS RECALADAS PORTUARIAS DE NIVELES MÚLTIPLES



Fuente: Policy Research Corporation N.V., Amberes (Bélgica), según lo publicado por la CEPAL en el *Boletín FAL*, N° 142, abril de 1998.

ANEXO 8 **RANKING DE PORTACONTENEDORES EN EL MUNDO**

Rank 2006	Rank 2005	Port	Country	2006 teu	2005 teu	Variation teu	Variation %
1	1	Singapore	Singapore	24,800,000	23,190,000	1,610,000	6.9%
2	2	Hong Kong	China	23,539,000	22,602,000	937,000	4.1%
3	3	Shanghai	China	21,710,000	18,084,000	3,626,000	20.1%
4	4	Shenzhen	China	18,469,000	16,197,000	2,272,000	14.0%
5	5	Busan	South Korea	12,039,000	11,843,000	196,000	1.7%
6	6	Kaohsiung	China-Taiwan	9,774,670	9,471,056	303,614	3.2%
7	7	Rotterdam	Netherlands	9,700,000	9,287,000	413,000	4.4%
8	9	Dubai	UAE	8,920,000	7,620,000	1,300,000	17.1%
9	8	Hamburg	Germany	8,900,000	8,100,000	800,000	9.9%
10	10	Los Angeles	US	8,469,583	7,484,624	984,959	13.2%
11	13	Qingdao	China	7,702,000	6,307,000	1,395,000	22.1%
12	11	Long Beach	US	7,290,365	6,709,818	580,547	8.7%
13	15	Ningbo-Zhoushan	China	7,068,000	5,208,000	1,860,000	35.7%
14	12	Antwerp	Belgium	7,018,799	6,482,029	536,770	8.2%
15	18	Guangzhou	China	6,600,000	4,683,000	1,917,000	40.9%
16	14	Klang	Malaysia	6,326,295	5,543,527	782,768	14.1%
17	16	Tianjin	China	5,950,000	4,801,000	1,149,000	23.9%
18	17	New York	US	5,092,806	4,785,318	307,488	6.4%
19	19	Tanjung Pelapas	Malaysia	4,772,000	4,177,122	594,878	14.2%
20	21	Bremerhaven	Germany	4,428,203	3,729,604	698,599	18.7%
21	20	Laem Chabang	Thailand	4,215,817	3,793,802	422,015	11.1%
22	23	Xiamen	China	4,000,000	3,342,300	657,700	19.7%
23	22	Tokyo	Japan	3,700,000	3,590,000	110,000	3.1%
24	24	Jakarta*	Indonesia	3,320,000	3,281,580	38,420	1.2%
25	32	Jawaharlal Nehru**	India	3,298,328	2,666,703	631,625	23.7%
26	27	Panama	Panama	3,282,012	2,967,274	314,738	10.6%
27	25	Algeciras	Spain	3,256,776	3,179,300	77,476	2.4%
28	31	Dalian	China	3,212,000	2,690,000	522,000	19.4%
29	29	Yokohama	Japan	3,199,882	2,873,288	326,594	11.4%
30	36	Colombo	Sri Lanka	3,079,085	2,455,297	623,788	25.4%
31	30	Felixstowe	UK	3,000,000	2,750,000	250,000	9.1%
32	28	Jeddah	Saudi Arabia	2,967,340	2,874,937	92,403	3.2%
33	26	Gioia Tauro	Italy	2,938,176	3,160,981	-222,805	-7.0%
34	35	Nagoya	Japan	2,751,677	2,491,198	260,479	10.5%
35	60	Port Said	Egypt	2,691,166	1,560,686	1,130,480	72.4%
36	33	Manila	Philippines	2,638,471	2,665,015	-26,544	-1.0%
37	37	Valencia	Spain	2,612,049	2,409,821	202,228	8.4%
38	48	Ho Chi Minh*	Vietnam	2,600,000	2,030,508	569,492	28.0%
39	39	Santos	Brazil	2,440,000	2,267,921	172,079	7.6%
40	40	Kobe	Japan	2,412,767	2,262,066	150,701	6.7%
41	38	Oakland	US	2,391,598	2,273,990	117,608	5.2%
42	34	Salalah	Oman	2,390,000	2,492,000	-102,000	-4.1%
43	46	Barcelona	Spain	2,318,239	2,071,480	246,759	11.9%
44	43	Osaka	Japan	2,231,630	2,094,277	137,353	6.6%
45	54	Vancouver	Canada	2,207,748	1,767,379	440,369	24.9%
46	53	Durban	South Africa	2,198,600	1,898,483	300,117	15.8%
47	52	Savannah	US	2,160,168	1,901,506	258,662	13.6%
48	42	Le Havre	France	2,130,000	2,100,000	30,000	1.4%
49	44	Keelung	China-Taiwan	2,128,815	2,091,458	37,357	1.8%
50	47	Tacoma	US	2,067,168	2,066,447	721	0.0%
51	49	Virginia	US	2,046,285	1,981,955	64,330	3.2%

Rank 2006	Rank 2005	Port	Country	2006 teu	2005 teu	Variation teu	Variation %
52	41	Sharjah	UAE	2,012,840	2,157,899	-145,059	-6.7%
53	51	Melbourne	Australia	1,999,073	1,923,462	75,611	3.9%
54	45	Seattle	US	1,987,360	2,088,000	-100,640	-4.8%
55	50	Charleston	US	1,970,000	1,980,000	-10,000	-0.5%
56	57	Kingston	Jamaica	1,941,330	1,642,862	298,468	18.2%
57	61	Istanbul*	Turkey	1,882,164	1,526,680	355,484	23.3%
58	56	Surabaya	Indonesia	1,859,737	1,700,000	159,737	9.4%
59	62	Gwangyang	South Korea	1,755,000	1,438,657	316,343	22.0%
60	55	San Juan	US	1,749,547	1,727,389	22,158	1.3%
61	58	Genoa	Italy	1,657,113	1,624,964	32,149	2.0%
62	61	Zeebrugge	Belgium	1,650,000	1,407,933	242,067	17.2%
63	67	Buenos Aires	Argentina	1,624,077	1,370,015	254,062	18.5%
64	59	Houston	US	1,606,360	1,582,081	24,279	1.5%
65	63	Sydney	Australia	1,529,500	1,409,522	119,978	8.5%
66	66	Southampton	UK	1,500,000	1,375,000	125,000	9.1%
67	69	Malta Freeport	Malta	1,485,000	1,321,000	164,000	12.4%
68	78	Freeport	Bahamas	1,463,000	1,115,000	348,000	31.2%
69	68	Bangkok**	Thailand	1,451,366	1,349,246	102,120	7.6%
70	77	St Petersburg	Russia	1,449,958	1,121,111	328,847	29.3%
71	70	Las Palmas	Spain	1,449,074	1,317,340	131,734	10.0%
72	71	Bandar Abbas	Iran	1,410,000	1,292,962	117,038	9.1%
73	65	Piraeus	Greece	1,403,408	1,394,512	8,896	0.6%
74	75	Incheon	South Korea	1,377,050	1,148,666	228,384	19.9%
75	84	Lianyungang	China	1,300,000	1,007,590	292,410	29.0%
76	72	Montreal	Canada	1,288,910	1,254,560	34,350	2.7%
77	88	Manzanillo	Mexico	1,249,630	872,562	377,068	43.2%
78		Suzhou	China	1,240,000	753,000	487,000	64.7%
79	74	Taichung	China-Taiwan	1,198,530	1,228,915	-30,385	-2.5%
80	80	Zhongshan	China	1,173,400	1,075,900	97,500	9.1%
81	83	La Spezia	Italy	1,134,000	1,024,455	109,545	10.7%
82	82	Karachi	Pakistan	1,125,409	1,024,482	100,927	9.9%
83	79	Honolulu	US	1,113,789	1,077,468	36,321	3.4%
84	76	Haifa	Israel	1,070,000	1,122,789	-52,789	-4.7%
85		Yantai	China	1,050,000	602,000	448,000	74.4%
86	98	Constantza	Romania	1,037,077	768,099	268,978	35.0%
87	90	Fuzhou	China	1,011,700	803,900	207,800	25.8%
88	94	Yingkou	China	1,010,000	787,000	223,000	28.3%
89	81	Miami	US	976,514	1,054,462	-77,948	-7.4%
90	86	Dammam	Saudi Arabia	941,828	894,809	47,019	5.3%
91	85	Marseilles	France	941,400	908,000	33,400	3.7%
92	87	Callao	Peru	938,119	887,035	51,084	5.8%
93	73	Damietta	Egypt	926,000	1,230,829	-304,829	-24.8%
94		Taranto	Italy	892,303	716,000	176,303	24.6%
95	89	Johor	Malaysia	880,611	830,000	50,611	6.1%
96	96	Chittagong	Bangladesh	876,186	783,353	92,833	11.9%
97	91	Everglades	US	864,030	797,238	66,792	8.4%
98	92	Penang	Malaysia	849,730	795,289	54,441	6.8%
99		Veracruz	Mexico	840,000	678,000	162,000	23.9%
100	93	Gothenburg	Sweden	820,000	788,000	32,000	4.1%
TOTAL				359,417,641	323,136,786	36,280,855	11.2%

*estimated by Cargo Systems **financial year figures

ANEXO 9:

TARIFAS MARITIMAS EN COLOMBIA

TARIFAS TERMINAL CONTENEDORES DE CARTAGENA (CONTECAR) -
Oficio No 3555 marzo 28 de 2007

USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA

	US\$
Contenedores 20' /U Carga Normal	85,00
Contenedores 40' /U Carga Normal	115,00
Contenedores Transbordo Llenos 20' y 40' /U	57,00
Contenedores Transbordo Vacíos 20' y 40' /U	32,00
Contenedores Vacíos 20' y 40' /U	21,00
Flat Racks y Opentops 20' /U	101,00
Flat Racks y Opentops 40' /U	142,00
Isotanques 20' /U	101,00
Contenedores extra-dimensionales 45' /U	142,00
Contenedores movilizados vía muelle, llenos	32,00
Contenedores movilizados vía muelle, vacíos	35,00

Recargos

25% para carga peligrosa

40% para carga explosiva

Descuentos

Más de 300 TEUS anuales, hasta 15%

Más de 1.000 TEUS anuales, hasta 25%

Más de 5.000 TEUS anuales, hasta 40%

	US\$
Carga suelta normal - Ton/peso	4,50

Recargos

25% para carga peligrosa

40% para carga explosiva

Descuentos

Más de 10.000 toneladas anuales, hasta 15%

Más de 25.000 toneladas anuales, hasta 25%

Más de 40.000 toneladas anuales, hasta 40%

Recargos

25% para carga peligrosa

40% para carga explosiva

Descuentos

Más de 30.000 toneladas anuales, hasta 15%

Más de 50.000 toneladas anuales, hasta 40%

Vehículos**US\$**

Menores a 20 M3/U	58,00
Entre 20 y 40 M3/U	76,00
Más de 40 M3/U	140,00

Descuentos

Más de 1.000 unidades anuales, hasta 15%

Más de 2.000 unidades anuales, hasta 25%

Más de 5.000 unidades anuales, hasta 40%

Muellaje**US\$**

Naves mercantes (Mt/eslora- hora ó fracción)	0,57
---	------

El rango de la tarifa de muellaje estará en función de la eficiencia y en general del desempeño de la ejecución de los planes de operación y los estándares previstos, es decir, podrá ser superior ó inferior hasta en un 25%.

USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTU**US\$**

Carga suelta - Ton/peso movilizada	1,00
Contenedores 20' ó 40' llenos U/movilizada	18,00
Contenedores 20' ó 40' vacíos U/movilizada	6,00
Contenedores 20' ó 40' llenos en tránsito U/movilizada	5,00
Contenedores 20' ó 40' Vacíos en tránsito U/movilizada	2,00
Carga suelta movilizada vía muelle/Ton	1,00
Contenedores 20' ó 40' llenos ó vacíos movilizado vía muelle/U	4,00
Carga suelta, por tonelada movilizada en operación terrestre	0,20
Contenedores 20' y 40' llenos ó vacíos por unidad movilizada en operación terrestre	2,00
Suministro de combustible/Ton	1,00
Servicio de aseo, retiro sentinas, basuras, por operación	75,00
Servicio de aprovisionamiento de barcos, por operación	100,00
Servicio de reparación de motonaves, por operación	200,00
Pilotaje por maniobra	10,00
Remolcador por maniobra	30,00

ALMACENAJE (3 días libres)**US\$**

Carga suelta Ton/peso día - Cubierto	1,50
Carga suelta Ton/peso día - Descubierta	1,00

Contenedores 20' U/día	15,00
Contenedores 40' U/día	25,00
Contenedores vacíos 20' U/día	1,00
Contenedores vacíos 40' U/día	1,50

Vehículos	US\$
Menores a 20 M3U/día	3,50
Entre 20 y 40 M3U/día	6,00
Más de 40 M3U/día	11,00

A partir del día 16 de permanencia de la carga en puerto, las tarifas de almacenaje tendrán un incremento del 50%.

Recargos

25% carga peligrosa

40% carga explosiva de la tarifa

CONTECAR

TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A.

<u>DETALLE</u>		<u>UNIDAD</u>	<u>TARIFAS</u>	<u>REVISION SUPERTRANS</u>
			<u>US\$</u>	
MUELLAJE				
Naves por Metro Eslora Por 24 horas			4,80	Oficio No. 975108 22 oct 1997
Cabotaje Embarcaciones por Metro Eslora por 24 Horas			1,80	
USO DE INSTALACIONES A LA CARGA				
Contenedores Llenos 20' Carga Convencional Impo/ Expo			72,00	Oficio No. 975108 22 oct 1997
Contenedores Llenos 40' Carga Convencional Impo/ Expo			86,00	
Contenedores Vacíos 20'			14,00	
Contenedores Vacíos 40'			15,00	
Contenedores Llenos en Transito Internacional TEU/FEU			25,00	
Contenedores Vacíos en Transito Internacional TEU/FEU			5,00	
Carga Suelta Convencionales Impo/Expo Ton.peso			4,00	
Carga Suelta En Transito Internacional Ton. Peso		Ton. Peso	2,00	
Vehículos menores de 20' M3		Unidad	40,00	
Vehículos entre 20' y 40' M3			60,00	
Vehículos mayores de 40 M3			100,00	
Maquinaria Auto pulsada con Orugas		Unidad	160,00	
Movilización vía muelle (Reestibas)TEU/FEU Lleno			15,00	
Movilización vía muelle (Reestibas)TEU/FEU Vacío			3,00	
Movilización vía muelle (Reestibas) Toneladas		Toneladas	1,50	
NOTAS				
1, La Carga peligrosa tendrá un recargo del 25% sobre la tarifa básica por Uso de las Instalaciones y la Carga Explosiva un 40% de recargo.				
2, Cuando la carga sea retirada del Terminal mediante cargue o descargue directo, o dentro de las 72 horas. Sigüientes al				

arribo o zarpe de la motonave. CONTECAR podrá otorgar un descuento hasta del 15%, sobre las tarifas básicas por Uso de Instalaciones

USO DE INSTALACIONES - DESCUENTOS POR VOLUMEN DE CARGA

TONELADAS ANUALES			DESCUENTO %
MAS DE 35,000			50%
25,001 - 35,000			40%
15,001 - 25,000			30%
10,001 - 15,000			20%
5,001 - 10,000			10%
2,501 - 5,000			8%
1,001 - 2,500			5%

Oficio No. 975108 22 octub
1997

NOTAS

Los Descuentos por volumen de carga se otorgarán a aquellas Organizaciones Empresariales que garanticen la movilización por el Terminal del Número de toneladas especificadas o su equivalente en contenedores o número de vehículos, evaluadas trimestralmente.

USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR MARITIMO

Contenedores Llenos 20'			14,50
Contenedores Llenos 40'			17,50
Contenedores Vacíos 20'			2,85
Contenedores Vacíos 40'			3,80
Carga Suelta Incluyendo Vehículos		Ton. Peso	1,00
Pilotaje por Maniobra			5,00
Remolcador por Maniobra			15,00
Movilización vía muelle (Reestibas)TEU/FEU Lleno			3,00
Movilización vía muelle (Reestibas)TEU/FEU Vacío			0,75
Movilización vía muelle (Reestibas) Toneladas			0,50

Oficio No. 975108 22 octub
1997

USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR TERRESTRE

Cargue y Descargue A Camión TEU/FEU LLENO			1,00
Cargue y Descargue A Camión TONELADA		Toneladas	0,10
Embalaje y Desembalaje de Contenedores			5,00

Oficio No. 975108 22 octub
1,997

ALMACENAJE POR DIA CALENDARIO (INCLUYE 5 DIAS LIBRES DE ALMACENAJE)

<u>Contenedor 20' Lleno</u>		POR DIA/UNIDAD	
Del día 6 Al 10			6,00
Del día 11 Al 15			15,00
Del día 16 en Adelante			20,00
<u>Contenedor 40' Lleno</u>			
Del día 6 Al 10			8,00
Del día 11 Al 15			20,00
Del día 16 en Adelante			25,00
<u>Contenedor 20' Vacío</u>			
Del día 6 Al 10			0,30
Del día 11 Al 15			0,80
Del día 16 en Adelante			1,00
<u>Contenedor 40' Vacío</u>			
Del día 6 Al 10			0,50

Oficio No. 975108 22 octub
1,997

Oficio No. 975108 22 octub
1,997

Oficio No. 975108 22 octub
1,997

Oficio No. 975108 22 octub

Del día 11 Al 15			1,15	1,997
Del día 16 en Adelante			1,45	
<u>Carga Suelta Por Día En Esp.Descubierto</u>		Tonelada / Peso		
Del día 6 Al 10			0,35	Oficio No. 975108 22 octub 1,997
Del día 11 Al 15			0,80	
Del día 16 en Adelante			1,00	
<u>Carga Suelta Por Día En Esp. Cubierto</u>				
Del día 6 Al 10			0,60	Oficio No. 975108 22 octub 1,997
Del día 11 Al 15			1,40	
Del día 16 en Adelante			1,75	
<u>Vehículos Menores De 20 M3</u>				
Del día 6 Al 10		Unidad por Día	1,00	Oficio No. 975108 22 octub 1,997
Del día 11 Al 15		Unidad por Día	2,20	
Del día 16 en Adelante		Unidad por Día	2,80	
<u>Vehículos entre 20 y 40 M3</u>				
Del día 6 Al 10		Unidad por Día	2,00	Oficio No. 975108 22 octub 1,997
Del día 11 Al 15		Unidad por Día	4,60	
Del día 16 en Adelante		Unidad por Día	6,00	
<u>Vehículos de mas de 40 M3</u>				
Del día 6 Al 10		Unidad por Día	3,00	Oficio No. 975108 22 octub 1,997
Del día 11 Al 15		Unidad por Día	6,40	
Del día 16 en Adelante		Unidad por Día	8,50	
<u>MAQUINARIA AUTOPROPULSADA CON ORUGAS</u>				
Del día 6 Al 10	Del día 6 Al 10	Unidad por Día	3,50	Oficio No. 975108 22 octub 1,997
Del día 11 Al 15	Del día 11 Al 15	Unidad por Día	8,00	
Del día 16 en Adelante	Del día 16 en Adelante	Unidad por Día	10,00	
<u>NOTAS</u>				
<p>1. La Carga General suelta o en contenedores tanto en espacios cubierto como descubierto tendrá cinco (5) libres de cargo.</p> <p>2. Los contenedores vacíos propiedad de los navieros, tendrán diez (10) días libres de cargo.</p> <p>3. La carga en tránsito internacional tendrá diez (10) días libres de cargo.</p> <p>4. El Incentivo de número de días libres por volumen de carga se otorgará a aquellas organizaciones empresariales que garanticen la movilización por el Terminal del número de toneladas especificadas o su equivalente en contenedores o número de vehículos, evaluadas trimestralmente.</p>				
<u>ALMACENAJE POR DIA CALENDARIO (INCLUYE 5 DIAS LIBRES DE ALMACENAJE)</u>				
<u>No. DE DIAS LIBRES</u>		<u>TONELADAS ANUALES</u>		
15		MÁS DE 35.000		Oficio No. 975108 22 octub 1,997
12		25,001 - 35,000		
10		15,001 - 25,000		
8		5,001 - 2,501		
6		1,001 - 2,500		
<u>SERVICIOS PUBLICOS</u>				
Suministro de Energía Eléctrica Motonaves		KW/HORA	0,20	Oficio No. 975108 22 octub 1,997
Suministro de Agua Potable		M3	1,60	

Servicio a Contenedores Refrigerados (Feu/Día) Incluye Energía Eléctrica	Feu/Día	30,00
Servicio de Bascula Para Repesaje	Teus/Feus	1,50

Sociedad Portuaria del Dique

MAYO 5 DE 2006

DESCRIPCION	UNIDAD DE COBRO	US\$
MUELLAJE		
Muellaje Internacional	Mts-eslora / día	4,50
Muellaje por Cabotaje	Mts-eslora / día	2,00
USO DE INSTALACION		
Carga General Norma	Tonelada -Peso	3,60
Carga General peligrosa	Tonelada -Peso	4,60
Carga a Granel	Tonelada -Peso	3,50
Vehículos <= 20 m 3	Unidad	32,00
Vehículos > 20 m 3 < 40 m3	Unidad	45,00
Vehículos >= 40 m 3	Unidad	90,00
Contenedores Llenos de 20' normal	Unidad	67,00
Contenedores Llenos de 20' peligrosa	Unidad	84,00
Contenedores Llenos de 40' normal	Unidad	72,00
Contenedores Llenos de 40' peligroso	Unidad	90,00
Contenedores Vacíos de 20'	Unidad	10,80
Contenedores Vacíos de 40'	Unidad	13,50
Contenedores llenos transito internacional 20'	Unidad	22,50
Contenedores llenos transito internacional 40'	Unidad	22,50
Contenedores Vacíos transito internacional 20'	Unidad	4,50
Contenedores Vacíos transito internacional 40'	Unidad	4,50
Carga General Transito Internacional	Tonelada -Peso	1,80
Carga a Suelta Cabotaje	Tonelada -Peso	1,50
Graneles líquidos Cabotaje	Tonelada -Peso	1,50
Graneles líquidos Internacional	Tonelada -Peso	4,50
ALMACENAMIENTO 15 DÍAS LIBRES		
Carga General Descubierta Normal	Tonelada -Peso/ Día	0,45
Carga General Descubierta Peligrosa	Tonelada -Peso/ Día	0,60
Carga General Cubierta Normal	Tonelada -Peso/ Día	0,90
Carga General Cubierta Peligrosa	Tonelada -Peso/ Día	1,15
Carga a Granel	Tonelada -Peso/ Día	0,35
Contenedores llenos de 20 Normal	Unidad / Día	9,00
Contenedores llenos de 20 Peligrosa	Unidad / Día	11,00
Contenedores llenos de 40 Normal	Unidad / Día	12,50
Contenedores llenos de 40 Peligrosa	Unidad / Día	18,00
Contenedores Vacíos de 20	Unidad / Día	0,75
Contenedores Vacíos de 40	Unidad / Día	0,85
Vehículo <= 20m3	Unidad / Día	1,80
Vehículo >= 20m3 < 40m3	Unidad / Día	2,70

Vehículo >= 40m3	Unidad / Día	4,50
Carga Suelta Cabotaje	Tonelada -Peso	0,20
Graneles líquidos cabotaje	Tonelada -Peso	4,00
Graneles líquidos Internacional	Tonelada -Peso	8,00
USO DE INSTALACION AL OPERADOR PORTUARIO		
Carga General Descubierta Normal	Tonelada -Peso	0,90
Carga General Descubierta Peligrosa	Tonelada -Peso	1,15
Carga General Cubierta Normal	Tonelada -Peso	0,90
Carga General Cubierta Peligrosa	Tonelada -Peso	1,15
Carga a Granel	Tonelada -Peso	1,00
Contenedores llenos de 20' Normal	Unidad	13,50
Contenedores llenos de 20' Peligrosa	Unidad	13,50
Contenedores llenos de 40' Normal	Unidad	18,00
Contenedores llenos de 40' Peligrosa	Unidad	16,50
Contenedores Vacíos de 20'	Unidad	2,50
Contenedores Vacíos de 40'	Unidad	3,50
Vehículo <= 20m3	Unidad	0,90
Vehículo >= 20m3 < 40m3	Unidad	0,90
Vehículo >= 40m3	Unidad	0,90
Carga Suelta Cabotaje	Tonelada -Peso	0,50
Graneles líquidos cabotaje	Tonelada -Peso	1,00
Graneles líquidos Internacional	Tonelada -Peso	2,00

SERVICIOS PUBLICOS		
Suministro de Energía Eléctrica	KW/Hora	0,125
Suministro de Agua Potable M3	Tonelada -Peso	5,00
Servicio a Contenedor Refrigerados, (FEU/DIA) Incluye Valor Energía Eléctrica	Unidad	35,00
Servicios Públicos	M ³	27,00

NOTA : Los descuentos por volúmenes de carga aplican a las tarifas de Uso de Instalación a la Carga y Uso de Instalación al Operador

<u>VR DE RANGO DE DESCUENTO</u>	<u>PORCENTAJE</u>
Entre 5,000 y 10,000 Toneladas anuales	5%
Entre 10,001 y 20,000 Toneladas anuales	10%
Entre 20,001 y 30,000 Toneladas anuales	20%
Entre 30,001 y 60,000 Toneladas anuales	30%
A partir de 60,001 Toneladas anuales	40%

Naves por metro de eslora por periodo de 24 horas o fracción, después del 1er periodo

Naves atracadas al muelle o acoderadas para recibir o entregar cargamento de importación pagaran por metro de eslora por periodo de 24 horas o	
	USO DE INSTALACIONES
Carga Gral. de importación - exportación	
Carga Granel o charter homogéneo	
Contenedor lleno 20´ por Unidad	
Contenedor Vacío 20´ por Unidad	
Contenedor lleno 40´ por Unidad	
Contenedor Vacío 40por Unidad	
Autopropulsado < = 20 M3 /U	
Autopropulsado > = 20 <=40 M3 /U	
Autopropulsado > = 40 <=100 M3 /U	
Autopropulsado sin orugas	
> 40 y <= 100 m3 /U	
Autopropulsado con orugas	
	USO DE INSTALACIONES
Carga general en transito internacional	
Carga a granel o charter homogéneo	
CONTENEDORES	
Llenos 20 / U	
Vacios 20/U	
Llenos 40 / U	
Vacios 40/U	
VEHICULOS	
Autopropulsado < = 20 M3 /U	
Autopropulsado > = 20 <=40 M3 /U	
Autopropulsado > = 40 <=100 M3 /U	
MAQUINARIA	
Autopropulsado sin orugas	
> 40 y <= 100 m3 /U	
Autopropulsado con orugas	
	ALMACENAMIENTO
Carga General	
Carga general a partir del día 6	
CONTENEDORES	
Llenos 20 / U	
Vacios 20/U	

Llenos 40 / U
Vacios 40/U
VEHICULOS
Autopropulsado < = 20 M3 /U
Autopropulsado > = 20 <=40 M3 /U
Autopropulsado > = 40 <=100 M3 /U
MAQUINARIA
Autopropulsado sin orugas > = 40 M3 por día por Unidad
RECARGO
La carga peligrosa tendrá un recargo del 25%,la carga explosiva un 40% sobre la tarifa establecida
DESCUENTOS
Mas de 100.000 toneladas / año
mas de 50.000 toneladas / año
1. DESCUENTO - USO DE I
1.1
Mas de 120 Teus anuales
Mas de 300 Teus anuales
Mas de 1.000 Teus anuales
Mas de 5.000 Teus Anuales
1.2. CA
Mas de 5.000 Tons anuales
Mas de 10.000 Tons Anuales
Mas de 25.000 Tons anuales
Mas de 40.000 Tons anuales
2. DESCUENTO - USO DE IN
Mas de 50.000 Tons anuales
Mas de 100.000. 300 Tons anuales

REGISTRO TARIFAS SP PUERTO MAMONAL OFICIO No 15316 DE DICIEMBRE 13 DE 2007

MUELLEJE	(US\$)
NAVES MERCANTES POR METRO DE ESLORA/ Hora ó fracción	0,38
NAVES DE CABOTAJE POR METRO DE ESLORA/Hora -fracción	0,19
USO DE INSTALACIONES A LA CARGA	
CARGA SUELTA NORMAL IMPORTACION-EXPORTACION. Ton/peso	4,10

RECARGOS:	
Para carga peligrosa	25%
Para carga explosiva	40%
DESCUENTOS:	
En descargue/cargue directo, hasta	15%
Más de 10.000 toneladas anuales, hasta	15%
Más de 25.000 toneladas anuales, hasta	27%
Más de 40.000 toneladas anuales, hasta	44%
CARGA DE PROYECTOS SOBRE DIMENSIONADA ó EXTRAPESADA-Ton/Peso ó M3 (lo que sea mayor)	5,63
CARGA CABOTAJE Ton/Peso	3,00
CONTENEDORES DE 20'/U LLENOS CARGA NORMAL	75,00
CONTENEDORES DE 40'/U LLENOS CARGA NORMAL	90,00
CONTENEDORES DE TRANSBORDO LLENOS 20'/U Y 40'/U	50,00
CONTENEDORES DE TRANSBORDO VACIOS 20'/U Y 40'/U	30,00
CONTENEDORES VACIOS 20'/U Y 40'/U	20,00
FLAT RACKS Y OPENTOPS 20'/U	90,00
FLAT RACKS Y OPENTOPS 40'/U	130,00
ISOTANQUES 20'/U	90,00
CONTENEDORES EXTRA-DIMENSIONADOS 45'/U	130,00
CONTENEDORES MOVILIZADOS VIA MUELLE, LLENOS	30,00
CONTENEDORES MOVILIZADOS VIA MUELLE, VACIOS	32,00
RECARGOS:	
Para carga peligrosa	25%
Para carga explosiva	40%
DESCUENTOS:	
Mas de 100 TEUS anuales, hasta	15%
Mas de 500 TEUS anuales, hasta	25%
Mas de 2.000 TEUS anuales, hasta	40%
CARGA GRANEL, RECICLABLES FERROSOS, Ton/Peso	6,60
CARGA GRANEL Ton/Peso	4,10
CARGA GRANEL CARBON/COQUE Ton/Peso	4,10
CARGA GRANEL Descargue/Cargue directo Ton/Peso	3,80
CARGA GRANEL Tránsito internacional Ton/Peso	4,50
RECARGOS:	
Para carga peligrosa	25%
Para carga explosiva	40%
DESCUENTOS:	
Más de 20.000 toneladas anuales, hasta	15%
Más de 40.000 toneladas anuales, hasta	25%

Más de 60.000 toneladas anuales, hasta	32%
VEHICULOS menores A 20 M3/U	35,00
VEHICULOS entre 20 Y 40 M3/U	50,00
VEHICULOS mayores A 40 M3/U	110,00
USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTUARIO	
CARGA SUELTA ó GRANEL, Ton/Peso movilizada	1,00
CARGA SUELTA ó GRANEL, movilizada vía Muelle Ton/Peso	1,00
CARGA SUELTA ó Granel, tonelada movilizada operación terrestre	0,20
CONTENEDORES 20'U Y 40'U LLENOS, Unidad movilizada	15,00
CONTENEDORES 20'U Y 40'U VACIOS Unidad movilizada	6,00
CONTENEDORES 20'U Y 40'U LLENOS, en tránsito Unid movilizada	5,00
CONTENEDORES 20'U Y 40'U VACIOS, en tránsito Unid movilizada	2,00
CONTENEDORES 20'U Y 40'U LLENOS O VACIOS, movilizados vía Muelle, por unidad movilizada	4,00
CONTENEDORES 20'U Y 40'U LLENOS O VACIOS, en operación terrestre, por unidad movilizada	2,00
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE/RETIRO DE AGUAS ACEITOSAS barcos en Lastre, por tonelada	4,10
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE/RETIRO DE AGUAS ACEITOSAS barcos en cargue/descargue, por tonelada	2,50
SUMINISTRO DE AGUA POTABLE POR TERCEROS, por tonelada	4,10
RETIRO DE BASURAS O DESPERDICIOS, por operación	75,00
APROVISIONAMIENTO DE BARCOS, por operación	100,00
REPARACIONES MENORES A FLOTE, por operación	200,00
PILOTAJE, POR MANIOBRA	10,00
REMOLCADOR, POR MANIOBRA	30,00
ALMACENAJE (5 días libres)	
CARGA DE PROYECTOS SOBRE DIMENSIONADA ó EXTRAPESADA-Ton/día ó M3/día (lo que sea mayor)	1,50
CARGA SUELTA Y GRANELES Ton/Peso día espacio cubierto	1,20
CARGA SUELTA Y GRANELES Ton/Peso día espacio descubierta	0,80
CONTENEDOR DE 20'U LLENO Unidad/Día	15,00
CONTENEDOR DE 40'U, LLENO Unidad/Día	25,00
CONTENEDOR DE 20'U, VACIO Unidad/Día	1,00
CONTENEDOR DE 40'U, VACIO Unidad/Día	1,50
VEHICULOS menores A 20 M3/U, por día	3,50
VEHICULOS entre 20 Y 40 M3/U, por día	6,00
VEHICULOS de más de 40 M3/U, por día	11,00
RECARGOS:	

Para carga peligrosa	25%
Para carga explosiva, de la tarifa	40%
A partir del día 21 de permanencia de la carga en puerto	50%
OTROS SERVICIOS	
SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA POR KILOVATIO-HORA	1,50
SUMINISTRO DE AGUA POTABLE POR METRO CUBICO	6,00
SERVICIO DE BASCULA POR PESAJE DE CADA VEHICULO	5,00

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL BARRANQUILLA

Valor CIF Mayor Tonelaje

Marítimo Internacional
Empresas Navieras con mas de 50 recaladas al año Empresas Navieras con más de 100 recaladas al año
Lanchas y Yates
FLUVIAL
Remolcador
Bote-Gabarra
Bote-Gabarra
Cabotaje
USO DE INSTALACIONES
Carga General Internacional Normal
Carga General Internacional Peligrosa
Granel Internacional Normal
Granel Internacional Peligrosa
Cabotaje Normal
Cabotaje Peligrosa
Fluvial Normal
Fluvial Peligrosa
CARGUE O DESCARGUE MARITIMA. AUTOMOTORES. VEHICULOS Y SIMILARES
Menor o igual a 20m3
Mayor 20 M3 - Menor 40 M3
Mayor 40 M3
CONTENEDORES
Contenedor lleno 20´ Normal
Contenedor lleno 20´ Peligrosa
Contenedor lleno 40´ Normal
Contenedor lleno 40´ Peligrosa
Contenedor vacío 20
Contenedor vacío 40
REESTIBA
Contenedor lleno de 20´ y 40´ Normal
Contenedor lleno de 20´ y 40´ peligroso
Contenedor vacío de 20´ y 40
Carga General

Contenedor lleno de 20 Ey 40' Normal
Contenedor lleno de 20' y 40' peligroso
Contenedor vacío 20
Contenedor vacío 40
Carga General
CHASIS, TRAILER, FURGONES
Si es chasis, quedan en el terminal 20
Si es chasis, quedan en el terminal 40
Utilizados para restribar 20
Utilizados para restribar 40
Furgón vacío con cont. Queda en el terminal 20
Furgón vacío con Cont. Queda en el terminal 40
Furgón con contenedor vacío en reestiba 20
Furgón con contenedor vacío en reestiba 40
Furgón lleno, queda en el terminal 20
Furgón lleno, queda en el terminal 40
Furgón lleno en reestiba 20
Furgón lleno en reestiba 40
TRANSBORDO CONTENEDORES ENTRE PUERTOS COLOMBIANOS
Contenedor lleno 20
Contenedor lleno 40
INCENTIVOS APLICADOS AL USO DE INSTALACIONES SEGÚN VOLUMEN DE CARGA
CARGA GENERAL
TONELADAS/AÑO
20.000- 90.000
90.001 - 170.000
170.001- En adelante
TONELADAS/AÑO
30.000- 90.000
90.001 - 150.000
150.001- 250,000
250,001 - En adelante
CONTENEDORES
CONTENEDORES / AÑO
150 - 500
501 - 1,000
1.001 - 3,000
3,001 - En adelante
UNIDAD / AÑO
Menores de 20 M3
Mayor 20 M3 - Menor 40 M3
Mayores de 40 M3
CONTENEDORES
De 20', mas de 300 TEUS 15%
De 20', mas de 1000 TEUS 25%
De 20', mas de 5000 TEUS 50%

De 40', mas de 300 TEUS 15%
De 40', mas de 1000 TEUS 25%
De 40', mas de 5000 TEUS 50%
VEHICULOS
Menores de 20 M3, mas de 1.000 unidades/año
Menores de 20 M3, mas de 2.000 unidades/año
Menores de 20M3, mas de 5.000 unidades/año
Mayor 20M3- Menor 40M3, mas de 1.000 unidades/año
Mayor 20M3- Menor 40M3, mas de 2.000 unidades/año
Mayor 20M3- Menor 40M3, mas de 5.000 unidades/año
Mayor de 40 M3, mas de 1.000 unidades/año
Mayor de 40 M3, mas de 2.000 unidades/año
Mayor de 40 M3, mas de 5.000 unidades/año
OPERADOR PORTUARIO USO DE INSTALACIONES MARITIMAS
Carga general, granel o vehículos
Contenedores llenos de 20
Contenedores llenos 40
Contenedores vacíos 20' y 40
Sacos de correo
TRANSITO INTERNACIONAL
Contenedor lleno de 20' y 40
Contenedor vacío de 20' y 40
SERVICIO TERRESTRE
Carga general o granel
Contenedores llenos o vacíos 20' y 40
CABOTAJE
Carga General o granel
Contenedores llenos 20
Contenedores llenos 40
Contenedores vacíos 20' y 40
FLUVIAL
Carga general o granel
Contenedores llenos 20 y 40
Contenedores vacíos 20 y 40
Pilotaje
Remolcador marítimo
ALMACENAJE CARGA GENERAL
Normal áreas cubiertas
Peligrosa áreas cubiertas
Normal áreas descubiertas
Peligrosa áreas descubiertas
CARGA A GRANEL
Normal áreas cubiertas
Peligrosa áreas cubiertas
Normal áreas descubiertas
Peligrosa áreas descubiertas
CARGA PROYECTO
Área descubierta
Área Cubierta
CARGA GRANEL
CONTENEDORES
Contenedores llenos 20

Contenedores llenos 20´ peligroso
Contenedores llenos 40
Contenedores llenos 40´ peligroso
Contenedores vacíos 20´
Contenedores vacíos 40
Vehículos<20m3
Vehículos>20m3<40m3
Vehículos<40m3
TRANSITO INTERNACIONAL
Contenedores llenos 20
Contenedores llenos 40
Contenedores vacíos 20
Contenedores vacíos 40
CONTENEDORES REFRIGERADOS
Contenedores llenos 20
Contenedores llenos 20´ peligroso
Contenedores llenos 40
Contenedores llenos 40´ peligroso
Servicio de conexión eléctrica contenedor 20´ y 40
SERVICIOS PUBLICOS
Energía eléctrica
Agua
Teléfono o fax
Combustible
SERVICIO DE GRUA
Dcto. Del 25% para contratos anuales de utilización
*RECARGO 25% PARA CARGAS PELIGROSAS

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA

	DESCRIPCION	US\$	UNIDAD DE COBRO	REVISION SUPERTRANSPOR
	TARIFA CON CARGO AL NAVIERO			
	Muellaje por Metro Eslora, por hora o fracción	0,57	Mts-eslora	Aprobación SGP 11
	Por TRB (Tonelada de Registro Bruto), por día o fracción. (cruceros turísticos)	0,06	Mts-eslora	Oficio No 11296 del
	USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA			
	Carga Suelta Normal,	4,50	Tonelada-Peso	Aprobación SGP de
Recargos	25% para carga peligrosa			Oficio No 974969 d
	40% para carga explosiva			
	DESCUENTOS			
	Mas de 10.000 toneladas anuales, hasta 15%			

	Mas de 25.000 toneladas anuales, hasta 25%			
	Mas de 40.000 toneladas anuales, hasta 40%			
	Carga granel	4,00	Tonelada - Peso	Aprobación SGP de
Explosivos	25% para carga peligrosa			Oficio NO 974969 d
	40% para carga explosiva			
	DESCUENTOS			
	Mas de 25.000 toneladas anuales, hasta 25%			
	Mas de 40.000 toneladas anuales, hasta 40%			
	Contenedores de 20' Carga Normal	85,00	Unidad	Según oficio No 92
	Contenedores de 40' Carga Normal	115,00	Unidad	Según oficio No 92
	Contenedor 45'	142,00	Unidad	Según oficio No 92
	Contenedor FLAT RACK/Open TOP de 20'	101,00	Unidad	Según oficio No 92
	Contenedor FLAT RACK /Open top de 40'	142,00	Unidad	Según oficio No 92
	Contenedor Tanque ISOTANQUE	101,00	Unidad	Según oficio No 92
	Contenedores Vacíos de 20'	18,00	Unidad	
	Contenedores Vacíos de 40'	23,00	Unidad	
	Vaciado/llenado contenedores de 20' y 40'	20,00	Unidad	
	DESCUENTOS			
	Mas de 300 TEUS anuales, hasta 15%			
	Mas de 1.000 TEUS anuales, hasta 25%			
	Mas de 5.000 TEUS anuales, hasta 40%			
	Vehiculo < = 20 m3	58,00	Unidad	Aprobación SGP de
	Vehiculo >= 20M3 < 40 M3	76,00	Unidad	Oficio NO 974969 d
	Vehiculo >40' M3	140,00	Unidad	
	DESCUENTOS			
	Mas de 1000 UNIDADES anuales, hasta 15%			
	Mas de 2.000 UNIDADES anuales, hasta 25%			
	Mas de 5.000 UNIDADES anuales, hasta 40%			
	ALMACENAJE	Cubierto	Descubierto	Aprobac.817809-24
	Carga Suelta			
	Del día 1 al día 3	Libre	Libre	Tonelada-Peso
	Del día 4 al día 5	1,50	1,00	Tonelada-Peso
	Del día 6 al día 10	2,00	1,30	Tonelada-Peso
	Del día 11 en adelante	2,50	1,80	Tonelada-Peso

Aprobac.817809-24

Contenedores	Día 1-3	Día 4-5	Día 6-10	Día 11 en adelante
20' Lleno	Libre	15,00	20,00	25,00
40' Lleno	Libre	25,00	30,00	40,00
45' Lleno	Libre	30,00	40,00	50,00
Open Top 20' Lleno	Libre	30,00	40,00	50,00
Open Top 40' Lleno	Libre	45,00	55,00	65,00

				Aprobac.SGP. 7/10
	Vehiculo < = 20 m3	3,50		Unidad

	Vehiculo >= 20M3 < 40 M3	6,00		Unidad
	Vehiculo >40´M3	11,00		Unidad
Recargos	25% Carga Peligrosa			
	40% Carga Explosiva de la tarifa			
R. Por demora	50% a partir del día 16 de permanencia de la carga en el Puerto.			

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA

USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL O				
	Carga Suelta, granel,	1,00	Tonelada-Peso	Aprobación SGP de
	Carga General descubierta peligrosa	18,00	Tonelada -Peso	Oficio NO 974969 d
	Carga general Cubierta Normal	6,00	Tonelada -Peso	
	Carga General Cubierta Peligrosa	5,00	Tonelada -Peso	
	Carga a Granel	2,00	Tonelada -Peso	
	Contenedores 20´ o 40´ llenos o vacíos momil. Vía	4,00	Unidad	
	muelle, por unidad movilizada		Unidad	
	Empresa suministradora de combustible	1,00	Tonelada	Según oficio No 92
	Empresa de aseo, retiro de Sentinas y basuras	75,00	Operación	Según oficio No 92
	Ship Chandlers	100,00	Operación	Según oficio No 92
	Empresa reparador de Naves	200,00	Operación	Según oficio No 92
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERAD				
	Carga suelta o granel, por tonelada movilizada	0,20	Tonelada - Peso	Aprobación SGP de
	Contenedores de 20´ y 40´ Llenos o vacíos vía muelle, por Unidad movilizada	2,00	Unidad	Oficio NO 974969 d
	Pilotaje por maniobra	10,00		
	Remolcador por maniobra	30,00		
SERVICIO DE OPERACIONES TERRESTRES				
	Cargue /Descargue de Contenedores	25,00	Unidad	No aparecen Revisa
	Movilización de Cont. Para inspección IMPO	85,00	Unidad	la SGP o SPT
	Movilización de Cont. Para inspección EXPO	65,00	Unidad	
	Servicio Extra tiene un recargo	40,00	Unidad	
	Repesaje de Contenedores	65,00	Unidad	
	Movilización de con. Para llenado	85,00	Unidad	

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL TUMACO

Ofic 16408/jun2002

Concepto	US\$	UNIDAD DE COBRO
MUELLAJE		
Naves de Trafico Internacional	4,56	Mts-eslora día o fracción
Naves de Cabotaje	1,56	Mts-eslora día o fracción
Naves Cabotaje menor 400 Ton, Arqueo Bruto	1,10	Mts-eslora día o fracción
USO DE INSTALACIONES A LA CAR		
INTERNACIONAL		
GENERAL		

0 A 30.000 Ton / Año (nominal USD2.90)	3,60	Tonelada /peso
30.000 A 50.000 Ton / Año	3,40	Tonelada/Peso
50.001 A 100.000 Ton / Año	3,30	Tonelada/Peso
100.001 Ton / Año en adelante	2,70	Toneladas/Peso
GRANEL		
0 A 40.000 Ton / Año (nominal USD2.90)	3,30	Tonelada/Peso
40.0001 A 60.000 Ton / Año	3,10	Tonelada/Peso
60.001 a 100.000 Ton/Año	3,00	Tonelada/Peso
100.0001 Ton/Año en adelante	2,70	Tonelada/Peso
CABOTAJE		
CARGA GENERAL		
0a 30.000 Ton/Año (nominal US\$1.60)	1,70	Tonelada/Peso
30.0001 a 60.000 Ton / Año	1,60	Tonelada/Peso
60.001 Ton / Año en adelante	1,50	Tonelada/Peso
GRANEL		
0a 30.000 Ton/Año (nominal US\$1.60)	1,60	Tonelada/Peso
30.0001 a 60.000 Ton / Año	1,50	Tonelada/Peso
60.001 Ton / Año en adelante	1,40	Tonelada/Peso
CABOTAJE EN NAVES MENORES 4		
Carga General	1,40	Tonelada/Peso
Al Granel	1,30	Tonelada/Peso
USO DE INSTALACIONES PORTUAR		
Internacional	0,94	Tonelada/Peso
Cabotaje	0,90	Tonelada/Peso
Cabotaje en naves < 400 Ton arqueado bruto	0,00	Tonelada/Peso
SERVICIO DE PESAJE		
Hasta 27 Ton	5000	Tonelada/Peso \$/Vehiculo
27.1 a 46 Ton	8000	Tonelada/Peso \$ /Vehiculo
46.1 Ton en adelante	10000	Tonelada/Peso \$/Vehiculo
SERVICIO DE ALMACENAMIENTO		
EN ESPACIO CUBIERTO		
Carga Normal a partir día 11	0,79	Tonelada /día
Carga Peligrosa a partir día 6	2,00	Tonelada /día
EN COBERTIZOS		
Carga Normal a partir del día 11	0,50	Tonelada /día
Carga Peligrosa a partir día 6	NO SE ALMACENA	
EN ESPACIO DESCUBIERTO		
Carga Normal a partir del día 11	0,40	Tonelada /día
Carga Peligrosa a partir día 6	1,50	Tonelada /día
CONTENEDORES		
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA		

LLENOS	40,00	US\$ / TEU
VACIOS	10,00	US\$ / TEU
USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTAURIO		
LLENOS	10,00	US\$ / TEU
VACIOS	1,40	US\$ / TEU
ALMACENAMIENTO		
LLENOS A PARTIR DIA 11, POR DIA	7,50	US\$ / TEU
VACIOS A PARTIR DIA 11, POR DIA	4,00	US\$ / TEU
VEHICULOS		
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA		
Menos de 10 M3 por Unidad	10,00	US\$ / Unidad
Mas de 10 M3 Por Unidad	20,00	US\$ / Unidad
USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTAURIO		
Menos de 10 M3 por Unidad	3,00	US\$ / Unidad
Mas de 10 M3 Por Unidad	5,00	US\$ / Unidad
ALMACENAMIENTO		
Menos de 10 M3 por Unidad , a partir día 11	3,75	US\$ / Unidad
Mas de 10 M3 Por Unidad , a partir día 11	2,50	US\$ / Unidad
CONTENEDORES TRANSFRONTERIZO		
ECUADOR		
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA		
LLENOS 20 PIES	30,00	US\$ / Unidad
LLENOS 40 PIES	60,00	US\$ / Unidad
VACIOS 20 PIES	10,00	US\$ / Unidad
VACIOS 40 PIES	20,00	US\$ / Unidad
ALMACENAMIENTO		
LLENOS 20 PIES A PARTIR DIA 11 POR DIA	13,00	US\$ / Unidad
VACIOS 20 PIES A PARTIR DIA 11, POR DIA	6,00	US\$ / Unidad
LLENOS 40 PIES A PARTIR DIA 11, POR DIA	16,00	US\$ / Unidad
VACIOS 40 PIES A PARTIR DIA 11, POR DIA	9,00	US\$ / Unidad
VEHICULOS, POR TONELADA - DIA	0,75	US\$ / Unidad

SOCIEDAD PORTUARIA DEL NORTE S.A. - dic. 2006

Comunicac. radic No 18632 el 21-12-06

SERVICIOS A LINEAS MARITIMAS

CONCEPTO	US\$	UNIDAD DE COBRO
MUELLEAJE		
marítimo Internacional hasta 24:00 h	0,38	Mts-eslora hora o fracción
marítimo Internacional de 24:01 a 48:00 h	0,44	Mts-eslora hora o fracción
marítimo Internacional de 48:01 a 120:00 h	0,55	Mts-eslora hora o fracción

OPERADOR PORTUARIO		
USO DE INSTALACIONES MARITIMAS		
Carga general, granel o vehículos	1,00	Tonelada
Contenedores llenos de 20´	20,00	Unidad
Contenedores llenos 40	20,00	Unidad
Contenedores vacíos 20´ y 40	3,25	Unidad
Sacos de correo	0,28	Unidad
USO DE INSTALACIONES TRANSITO INTERNACIONAL		
Contenedor lleno de 20´ y 40	5,50	Unidad
Contenedor vacío de 20´ y 40	3,03	Unidad
USO DE INSTALACIONES SERVICIO TERRESTRE		
Carga general o granel	0,22	tonelada
Contenedores llenos o vacíos 20´ y 40	2,20	unidad
CABOTAJE		
Carga General o Granel	0,44	tonelada
Contenedores llenos 20´	6,60	unidad
Contenedores llenos 40´	8,36	unidad
Contenedores vacíos 20´ y 40	1,10	unidad
PILOTAJE Y REMOLCADORES		
Pilotaje	11,00	Maniobras nave
Remolcador Marítimo	33,00	Maniobras nave
ALMACENAJES		
CARGA GENERAL (A PARTIR DEL DIA 6)		
Normal áreas cubiertas	0,88	tonelada - día
Peligrosa áreas cubiertas	1,10	tonelada - día
Normal áreas descubiertas	0,66	tonelada - día
Peligrosa áreas descubiertas	0,83	tonelada - día
CARGA GRANEL DECADA (VALOR CIF Mayor tonelaje de la d		
	%	
1a (Día 1 al 10)	0,88	
2a (Día 11 al 20)	0,99	
3a (Día 21 al 30)	1,10	
Mas de 1 mes	1,65	
TRANSITO INTERNACIONAL (INCLUYEN 15 DÍAS LIBRES)		
Contenedores llenos 20´	8,80	Unidad
Contenedores llenos 40´	13,20	Unidad
Contenedor vacío 20´	0,74	Unidad
Contenedor vacío 40´	1,01	Unidad

CONTENEDORES		
Contenedor Vacío 20`	0,74	Unidad
Contenedor Vacío 40`	1,01	Unidad
Contenedor lleno de 20`	8,80	Unidad
Contenedor lleno de 20` Peligroso	11,00	Unidad
Contenedor lleno de 40`	13,20	Unidad
Contenedor lleno de 40` Peligroso	16,50	Unidad
CONTENEDORES REFRIGERADOS		
Contenedores llenos 20`	8,80	Unidad
Contenedores llenos de 20` peligrosos	11,00	Unidad
Contenedores llenos 40`	13,20	Unidad
Contenedores llenos 40` peligroso	16,50	Unidad
Servicio de Conexión eléctrica contenedores 20` y 40`	22,00	Unidad
VEHICULOS		
Menor ó igual a 20M3	2,04	Unidad
Mayor 20M3- Menor 40M3	3,41	Unidad
Mayor a 40M3	7,15	Unidad
CARGA DE PROYECTOS		
AREAS DECUBIERTAS	3,03	M2/día
AREA CUBIERTAS	4,95	M2/día
FLUVIAL		
MUELLAJE		
Remolcador	50,00	unidad / Día
Bote - Gabarra	15,00	unidad / Día hasta 50 mts de eslora
Bote - Gabarra	20,00	unidad / Día mas de 50 mts de eslora
Cabotaje	1,60	Mt/eslora/Día
USO DE INSTALACIONES A LA CARGA		
Fluvial Normal	1,43	Tonelada - Peso
Fluvial Peligrosa	1,79	Tonelada - Peso
USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTUARIO		
Carga General o Granel	0,33	Tonelada
Contenedores Llenos 20` y 40`	4,95	Unidad
contenedores vacíos 20 Y 40	0,83	Unidad
OTROS SERVICIOS		
SERVICIOS PUBLICOS		
Energía Eléctrica	Tarifa + 15%	KV/H
Agua	Tarifa + 15%	Metro cúbico
Teléfono ó Fax	Tarifa + 15%	Impulso
Combustible	Tarifa + 15%	Galón ó tonelada
SERVICIO DE GRUA		

Dcto del 25% para contratos anuales de utilización	480,00	Una hora (Min 0-60)
Dcto del 25% para contratos anuales de utilización	360,00	Dos horas ó más
INCENTIVOS		
CARGA GENERAL		
TONELADAS/AÑO	% Descuento	
20.000 - 90.000	Hasta un 15%	
90.001 - 170.000	Hasta un 40%	
170.001 en adelante	Hasta un 50. %	
CARGA GRANEL		
30.000 - 90.000	Hasta un 20%	
90.001 - 150.000	Hasta un 30%	
150.001 - 250.000	Hasta un 40%	
250.001 en adelante	Hasta un 50%	
GRANEL CARBON		
	% Desc.	
0 - 75.000	Hasta 15 %	
75.001 - 125.000	Hasta 30%	
Mas de 125.000.	Hasta 50%	
CONTENEDORES		
Contenedores/Año		
150 - 500	Hasta un 15 %	
501 - 1.000	Hasta un 20%	
1.001 - 3.000	Hasta un 25%	
3.001 en adelante	Hasta un 30 %	
VEHICULOS		
Unidades/Año		
Menores de 20 M3		
1.000 - 2.000	Hasta un 5%	
2.001 - 5.000	Hasta un 20%	
5.001 en adelante	Hasta un 35%	
Mayor 20M3 - Menor 40M3		
1.000 - 2.000	Hasta un 15%	
2.001 - 5.000	Hasta un 25%	
5.001 en adelante	Hasta un 40%	
Mayor de 40M3		
1.000 - 2.000	Hasta un 10%	
2.001 - 5.000	Hasta un 20%	
5.001 en adelante	Hasta un 40%	

MUELLAJE

Incentivo	Tarifa	Unidad de cobro
Empresas navieras con mas de 50 recaladas al año	10%	Mts-eslora-hora ó fracción
Empresas navieras con mas de 100 recaladas al año	15%	Mts-eslora-hora ó fracción

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA

CONCEPTO	US\$	UNIDAD DE COBRO	REVISION SUPERTRANSPORTE
MUELLAJE			
Naves es transito (nacional, Internacional o en cabotaje)			
Permanencia de 0 a 12 horas	0,30	metro de eslora	Ofic. 975131-28/10/97
Permanencia de 0 a 24 horas	0,32		
Permanencia de 0 a 48 horas	0,34		
Permanencia de 0 a 96 horas	0,36		
Permanencia mayores a 96 horas	0,38		
Naves y Artefactos Navales Permanentes (Que operan para el puerto)			
Remolcadores.	1.000,00	Por Unidad por mes o fracción	
Grúas Flotantes, gabarras, pontones o planchones	500,00	Por Unidad por mes o fracción	
Lanchas	200,00	Por Unidad por mes o fracción	
USO DE INSTALACIONES			
Importación, Exportación y cabotaje			
Graneles sólidos	4,50	por tonelada	Oficio No.820895 Agosto 4 de 2.008
Graneles Líquidos	4,00	por tonelada	Oficio N.8086 mayo4 de 2005
Carga general	4,50		Oficio N. 4145 marzo 8 de 2005
Contenedores de 20' ó 40' vacíos	18,00	por unidad	
Contenedores de 20' llenos	75,00	por unidad	
Contenedores de 40' Llenos	93,00	por unidad	Oficio N.8086 mayo4 de 2005
Vehículos hasta 20 m3	40,00	por unidad	
Vehículos más de 20 m3 y hasta de 40m3	60,00	por unidad	
vehículo más de 40m3	100,00	por unidad	
CABOTAJE (50% de la tarifa para importaciones y expor			
Al operador Portuario Marítimo			
Carga General	1,00	por tonelada	
Graneles	1,00	por tonelada	
Contenedores de 20' o de 40' vacío	3,00	por unidad	
Contenedores de 20' o de 40' llenos	18,00	por unidad	
Vehículos hasta de 20m3	1,00	por unidad	
Vehículos más de 20m3 y hasta 40m3	2,50	por unidad	
Vehículos más de 40m3	5,00	por unidad	

Al operador Portuario Terrestre			
Carga general	0,20	por tonelada	
contenedores de 20' o de 40' vacíos	0,50		
Contenedores de 20' o de 40' llenos	2,00		
Al operador Portuario de pilotaje y remolcador			
Pilotaje por maniobra	50,00		
Remolcador por maniobra	90,00		
Transbordo nacional o internacional			
A la Carga			
Carga General	3,50	Tonelada	
Contenedores de 20' o de 40' vacío	5,00	por unidad	
Contenedores de 20' o de 40' llenos	25,00	por unidad	
Vehículos hasta de 20m3	40,00	por unidad	
Vehículos más de 20m3 y hasta 40m3	60,00	por unidad	
Vehículos más de 40m3	100,00	por unidad	
Al operador Portuario Marítimo			
Carga General	1,00	por tonelada	
Contenedores de 20' o de 40' vacío	3,00	por unidad	
Contenedores de 20' o de 40' llenos	5,00	por unidad	
Vehículos hasta de 20m3	1,00	por unidad	
Vehículos más de 20m3 y hasta 40m3	2,50	por unidad	
Vehículos más de 40m3	5,00	por unidad	
Movilización Vía Tierra (TRANSITORIA)			
A la Carga			
Carga General	4,00	Tonelada	
Contenedores de 20' o de 40' vacío	5,00	por unidad	
Contenedores de 20' o de 40' llenos	35,00	por unidad	
Vehículos hasta de 20m3	20,00	por unidad	
Vehículos más de 20m3 y hasta 40m3	40,00	por unidad	
Vehículos más de 40m3	60,00	por unidad	
Al operador Portuario Marítimo			
Carga General	1,00	por tonelada	
Contenedores de 20' o de 40' llenos o vacío	4,00	por unidad	
Vehículos hasta de 20m3	4,00	por unidad	
Vehículos más de 20m3 y hasta 40m3	4,00	por unidad	
Vehículos más de 40m3	4,00	por unidad	
SERVICIOS VARIOS			
Limpieza frente de trabajo	300,00	frente de trabajo	

Suministro de energía eléctrica			
*Para contenedores con carga refrigerada	30,00	unidad/día o fracción	
*para naves permanentes y otros	0,20	Kw/hora	
Suministro de agua potable			
*para naves en tránsito	5,00	por tonelada	
*para naves permanentes y otros	2,50	por tonelada	
CARGO A OPERADORES VARIOS			
Servicio de inspectores, ajustadores de seguros, certificadores	100,00	mensual	
Fumigadores	50,00	mensual	
Suministro de provisiones y combustibles (avitallamiento)	15,00	por buque	
DESCUENTOS A LA CARGA			
Para carga a granel sólido /toneladas al año			
30,000 - 90,000	hasta 10%		Oficio No.820895 Agosto 4 de 2.008
90,001 - 250,000	hasta 20%		
250,001 en adelante	Hasta 30%		
Para carga a granel Líquido /toneladas al año			
30,000 - 90,000	hasta 10%		Oficio No.820895 Agosto 4 de 2.008
90,001 - 250,000	hasta 20%		
250,001 en adelante	Hasta 30%		
Para carga general / tonelada al año			
más de 250.000	hasta 31%		
225,001 - 250,000	hasta 28%		
200,001 - 225,000	hasta 26%		
175,001 - 200,000	hasta 23%		
150,001 - 175,000	hasta 21%		
125,001 - 150,000	hasta 18%		
100,001 - 125,000	hasta 15%		
75,001 - 100,000	hasta 12%		
10,000 - 75,000	hasta 9%		
Para vehículos - unidades/año			
1000 - 2.000	hasta 5%		Oficio No.820895 Agosto 4 de 2.008
2.001 - 5.000	hasta 10%		
5,001 en adelante	hasta 15%		
Para contenedores llenos - unidades/año			
50 - 100	hasta 10%		Oficio N.8086 mayo4 de 2,005
101 - 6,000	hasta 15%		
más de 6001	hasta 30%		
Para carga general / tonelada al año			
más de 65.000	hasta 40%		
más de 57.000	hasta 35%		

más de 50.000	hasta 30 %		
más de 45.000	hasta 25%		
más de 40.000	hasta 20%		
más de 35.000	hasta 15%		
más de 30.000	hasta 10%		
más de 25.000	hasta 5%		

RECARGOS

Para cargamento peligrosos	25%		
para cargamentos explosivos	40%		

ALMACENAJE

PERIODOS	Descubierto (tonelada/día)	Cubierto (tonelada/día)	Contenedores (unidad/día)		
			Llenos	Vacíos	
			20'	40'	20'
Del día 8 al día 10	0.80	1.00	6.00	10.00	---
Del día 8 al día 15			---	---	1.00
De día 11 en adelante	1.20	1.50	8.00	12.00	----
De día 16 en adelante			---	---	6.00
De día 16 en adelante			6.00	8.00	0.50
Para transbordo distintos a contenedores se aplican las tarifas normales de almacenamiento					
Granel Sólidos en Bodega					
7 días Libres					
.0,6% CIF+costos de mercancía para la primera década		Tonelada/día	Oficio N.4146 marzo 8 de 2005		
.0,7% CIF+costos de mercancía para la segunda década		Tonelada/día			
.0,8% CIF+costos de mercancía para la tercera década		Tonelada/día			

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

MUELLEJE			REVISION SUPERTRANSPORTE
HORA O FRACCION, COBRO MÍNIMO DE SEIS (6) HORAS			
1,1,NAVES DE TRAFICO INTERNACIONAL			
NAVES DE LINES REGULAR O SERVICIO CONJUNTOS			
RECALADAS/AÑOS	TARIFA	UNIDAD	
DE 1 A 60	USD 0,55	METRO ESLORA/ HORA	
MAS DE 60	USD 0,44	METRO ESLORA/ HORA	
1,2,NAVES DE CABOTAJE Y NAVES FLETADAS			
	TARIFA	UNIDAD	
	USD 0,55	METRO ESLORA/ HORA	
REMOLCADORES			
REMOLCADORES POR UNIDADES/MES 700,00			

MUELLAJE Y USO DE INSTALACIONES A LA CARGA Y AL OPERADOR PARA GRANELES SÓLIDOS			
TARIFAS PARA CEREALES Y FERTILIZANTES			
RENDIMIENTO	MUELLAJE	USO INSTALACION USD/TOND	
TONS/BUQUE/DIA	METRO ESLORA/HORA	OPERADOR	CARGA
HASTA 3,500	0,55	1,00	4,00
DE 4.501 A 5,200	0,52	0,85	3,80
DE 5,201 A 5,800	0,50	0,65	3,60
DE 5,801 A 6,500	0,48	0,36	3,40
MAS DE 6,500	0,44	0,30	2,80
TARIFAS PARA MINERALES			
RENDIMIENTO	MUELLAJE	USO INSTALACION USD/TOND	
TONS/BUQUE/DIA	METRO ESLORA/HORA	OPERADOR	CARGA
HASTA 4,500	0,55	1,00	4,00
DE 4,501 A 5,000	0,52	0,85	3,80
DE 5,001 A 5,500	0,50	0,65	3,60
DE 5,501 A 6,000	0,48	0,36	3,40
MAS DE 6,001	0,44	0,30	2,80
TARIFAS DE AZÚCAR A GRANEL AL OPERADOR PORTUARIO MARÍTIMO			
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO			
GRANEL IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN			
AZÚCAR A GRANEL			
RENDIMIENTO	USO INSTALACION USD/TOND		
TONS/BUQUE/DIA			
HASTA 3,000	1,00		
DE 3,001 A 3,500	0,44		
DE 3,501 A 4,000	0,36		
MAS DE 4,001	0,30		
TARIFA DE USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTUARIO MARÍTIMO DE CONTENEDORES LLENOS			
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO			
CONTENEDOR DE 20" Y 40" LLENOS POR UNIDAD			
IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / REESTIBA			
RENDIMIENTO	USD/ CONTENEDORES		
CONT/BUQUE/DIA	CONT. 20"		CONT. 40"
HASTA 300	18,50		24,00
DE 301 A 350	17,50		23,20
DE 351 A 400	17,20		22,90
DE 401 A 450	17,00		22,70
MAS DE 450	16,50		21,50
TARIFA DE USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTUARIO MARÍTIMO DE CONTENEDORES VACIOS			

USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO			
CONTENEDOR DE 20" Y 40" VACIOS			
POR UNIDAD CARGUE/DESCARGUE/REESTIBA/TRANSITO Y TRANSBORDO			
RENDIMIENTO	USD/ CONTENEDOR		
CONT/BUQUE/DIA			
HASTA 300	3,30		
DE 301 A 350	3,10		
DE 351 A 400	2,80		
DE 401 A 450	2,50		
MAS DE 450	2,20		
TARIFA DE USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTUARIO MARÍTIMO DE CONTENEDORES DE 20" Y 40" LLENOS DE TRANSITO Y TRASBORDO			
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO			
CONTENEDOR DE 20" Y 40"			
LLENOS DE TRANSITO Y TRANSBORDO			
RENDIMIENTO	USD/ CONTENEDOR		
CONT/BUQUE/DIA			
HASTA 300	5,50		
DE 301 A 350	5,30		
DE 351 A 400	5,00		
DE 401 A 450	4,70		
MAS DE 450	4,40		
CARGA GENERAL			
IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN/REESTIBA/TRANSITO Y TRASBORDO/CABOTAJE			
TONELADA		USD/TONELADA	
Carga general por tonelada		1,00	
GRANEL LÍQUIDO IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN Y CABOTAJE			
USD/TONELADA		1,00	
OTROS GRANELES SÓLIDOS IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN Y CABOTAJE			
USD/TONELADA		1,00	
TARIFA DE USO DE INSTALACIONES AL OPERADOR PORTUARIO TERRESTRE			
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO TERRESTRE			
CONTENEDOR DE 20" Y 40" IMPO/ EXPO LLENOS Y VACIOS			
CONTENEDOR	USD/ CONTENEDOR		
Contenedores de Llenos de 20" y 40"	2,00		
Contenedores de Vacíos de 20" y 40"	1,00		
CARGA GENERAL DE IMPO / EXPO			
TONELADAS	USD/ TONEADAS		
Tonelada de Carga General	0,20		

Oficio No... 3571 de marzo 01 de 2.005

TARIFA DE USO DE INSTALACIONES A LA CARGA PARA CONTENEDORES DE 20" Y 40" LLENOS			
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA			oficio N. 3571 de marzo 01 de 2.005
CONTENEDOR DE 20" Y 40" LLENOS			
IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / REESTIBA / CABOTAJE			
USD/ CONTENEDOR			
CONTENEDORES/AÑO	Cont. 20	Cont. de 40	
DE 1 A 625	80,00	98,00	
626 A 938	76,00	95,00	
939 A 1,563	75,00	92,00	
1,564 A 3,125	73,00	90,00	
3,126 A 6,250	69,00	87,00	
6,251 A 9,375	65,00	82,00	
MAS DE 9,376	60,00	76,00	
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 mínima dentro de cada escala			
TARIFA DE USO DE INSTALACIONES A LA CARGA PARA CONTENEDORES DE 20" Y 40" VACIOS			
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA			oficio n. 3571 de marzo 01 de 2.005
CONTENEDOR DE 20" Y 40" VACIOS			
CARGADOS/DESCARGADOS/REESTIB/CABOTAJE			
CONTENEDORES	USD/ CONTENEDOR		
VACIOS 20" POR UNIDAD	18,00		
VACIOS 40" POR UNIDAD	22,00		
TARIFA DE USO DE INSTALACIONES A LA CARGA PARA CONTENEDORES TRANSITO Y TRANSBORDO			
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA			oficio N. 3571 de marzo 01 de 2.005
CONTENEDOR DE 20" Y 40" VACIOS Y LLENOS			
TRANSITO INTERNACIONAL Y TRANSBORDO			
CONTENEDORES/AÑO	USD/ CONTENEDOR		
	LLENOS	VACIOS	
DE 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	
TARIFA DE USO DE INSTALACIONES A LA CARGA PARA CARGA GENERAL			
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA			oficio n. 3571 de marzo 01 de 2.005
CARGA GENERAL			
IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN / REESTIBA			
TONELADAS/AÑO	USD/TONELADA		
DE 1 A 10.000	4,70		
10,001 A 15,000	4,65		
15,001 A 25,000	4,45		

25,001 A 50,000	4,35		
50,001 A 100,000	3,80		
100.001-150,000	2,95		
MAS DE 150,001	2,75		
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA (COBRO POR UNA SOLA VEZ EN DÓLARES AMERICANOS)			
VEHICULOS UNIDAD MT³			oficio n. 3571 de marzo 01 de 2.005
IMPORTACION/EXPORTACIÓN/REESTIBA/TRANSBORDO/CABOTAJE			
MT³/VEHICULO		USD/VEHICULO	
VEHICULO DE 1 A 10 M ³ /UND		28,00	
VEHICULO DE 1 A 19,9 M ³ /UND		39,00	
VEHICULO ENTRE 20 Y 40 MT ³ /UND		72,00	oficio n. 3571 de marzo 01 de 2.005
MAS DE 40M ³ /UND		132,00	

LLENADOS/VACIADO DE CONTENEDORES IMPORTACIÓN VACIADO DE CONTENEDORES EXPORTACIÓN			
CONTENEDORES		USD/CONTENEDOR	
Contenedores de 20"por unidad		11,00	
Contenedores de 40"por unidad		15,00	
AZÚCAR EN SACOS IMPORTACION/EXPORTACIÓN			
TONELAJE/AÑO		USD/TONELADA	
1 A 100,000		3,00	
100,000 A 200,000		2,05	
200,000 A 300,000		1,70	
MÁS DE 300,000		1,50	
AZÚCAR A GRANEL IMPORTACION/EXPORTACIÓN			
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	
MÁS DE 400,000		2,00	
MELAZA IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN			
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	
MÁS DE 100,000		0,80	
CABOTAJE			
MELAZA IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN			
TONELADA		USD/TONELADA	
Carga General y Granel Por Tonelada		3,00	

NOTA: TEU's transbordados se cuentan para cargue / descargue como un solo movimiento									
TARIFA DE ALMACENAJE									
ALMACENAJE (DOLARES AMERICANOS-US\$)						Oficio No 3019 de marzo 16 de 2007			
CARGA GENERAL									
DIAS			CUBIERTO			DESCUBIERTO			
DEL DÍA 1 AL DIA 3			LIBRE			LIBRE			
DEL DÍA 4 AL DIA 5			1,40			1,10			
DEL DÍA 6 AL DIA 10			1,63			1,30			
A PARTIR DEL DIA 11			4,05			3,15			
CONTENEDORES IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN									
DIAS			LLENOS			VACIOS			
			20"		40"		40"		
DEL DÍA 1 AL DIA 3			LIBRE	LIBRE	LIBRE	-	LIBRE		
DEL DÍA 4 AL DIA 5			18,15	20,35	8,80	-	13,20		
DEL DÍA 6 AL DIA 10			21,45	24,05	10,40	-	15,60		
A PARTIR DEL DIA 11			45,00	50,40	21,60	-	30,60		
CONTENEDORES TRANSBORDO Y / O TRANSITO									
DIAS			LLENOS			VACIOS			
			20"		40"		40"		
DEL DÍA 1 AL DIA 10			LIBRE	LIBRE	LIBRE	-	LIBRE		
DEL DÍA 11 AL DIA 15			21,45	24,05	10,40	-	15,60		
A PARTIR DEL DIA 16			45,00	50,40	21,60	-	30,60		
VEHÍCULOS (M3/DIA)									
DIAS			TAMAÑO			TAMAÑO			
			1 A 10 M³		10,1 A 19.9 M³		20 A 40 M³		MÁS DE 40 M³
DEL DÍA 1 AL DIA 3			LIBRE	LIBRE	LIBRE	-	LIBRE		
DEL DÍA 4 AL DIA 5			3,25	4,50	7,80	-	15,60		
DEL DÍA 6 AL DIA 10			4,00	5,25	9,00	-	18,00		
A PARTIR DEL DIA 11			9,00	11,00	17,00	-	29,00		
TARIFA DE CONEXIÓN Y DESCONEXION DE CONTENEDORES REFRIGERADOS									
CONEXIÓN Y DESCONEXIÓN SUMINISTRO DE ENERGÍA Y MONITOREO DE CORRIENTE Y VOLTAJE A CONTENEDORES REFRIGERADOS						oficio n. 3571 de marzo 01 de 2.005			
SERVICIO POR HORA O FRACCIÓN PARA CONTENEDORES DE 20" Y 40"									1,50 USD
GRUA PÓRTICO Y MULTIPROPÓSITO									
COBRO POR HORA (VALOR EN DOLARES AMERICANOS)									
GRUA POTTWALD									
COBRO POR HORA									360,00 USD
GRUA PÓRTICO									
ACUMULADO (HORAS)									USD/HORA
1 a 500						450,00			
501 A 1,000						435,00			
1,001 A 1,500						415,00			
1,501 A 2,000						390,00			
2,001 A 2,500						360,00			

MAS DE 2,500	325,00		
RECARGOS			
LOS RECARGOS SE APLICAN A SERVICIOS DE USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LA CARGA Y ALMACENAJE			
PARA CARGAMENTOS PELIGROSOS			
Recarga a la tarifa	25%		
PARA CARGAMENTOS EXPLOSIVOS			
Recarga a la tarifa	40%		
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS AL OPERADOR PORTUARIO DE REMOLCADORES POR MANIOBRAS DE ATRAQUE O DESATRAQUE			
MANIOBRA	USD/MANIOBRA		
Cobro por maniobra	30,00		
USO DE INSTALACIONES PORTUARIAS A LOS PILOTOS PRACTICOS POR MANIOBRA DE ATRAQUE O DESATRAQUE			
MANIOBRA	USD/MANIOBRA		
Cobro por maniobra	10,00		

34

³⁴ Información extraída de la pagina Web:
<http://www.supertransporte.gov.co/anuario/Actualiz2TarifSocPortdic06.htm>

