



Consultorio de comercio exterior

Un factor esencial de la competitividad para un país en sus operaciones de comercio internacional se encuentra en la infraestructura para el despacho de productos por vía marítima. En este punto, los puertos juegan el rol principal, ya que pueden influenciar el costo final de los bienes de acuerdo con su capacidad y funcionamiento.

En esta oportunidad se explicará en qué consisten las sociedades portuarias y sus funciones.

¿Qué son los puertos y por qué son importantes en comercio exterior?

Son un medio importante dentro de la distribución física internacional de las mercancías. Los puertos pueden llegar a influir de forma significativa en el costo final de un producto, por lo que se deben tener en la cuenta en cualquier estrategia económica de diversificación de las exportaciones o de las importaciones. Por lo tanto, es necesario examinar correctamente la articulación, es decir, el funcionamiento y la organización de los puertos comerciales.

¿Cuáles son los factores a tener en cuenta para seleccionarlos?

Un empresario, que exporte o importe, debe manejar ciertos criterios a la hora de seleccionar un puerto de embarque. Algunos de estos criterios son: el acceso frecuente de las líneas marítimas, aéreas y/o terrestres que ofrecen servicio al mercado de interés. La distancia desde el punto de producción y/o alistamiento de la carga al puerto. Las condiciones y servicios del Terminal: Canales de acceso, seguridad, equipos, procedimientos y tarifas.

¿En qué consiste y cuál es la estructura del sistema portuario colombiano?

En el año de 1991 se emitió la Ley 001, que modificó el Régimen Portuario Colombiano y privatizó los puertos del país, que comprende una serie de medidas tomadas en búsqueda de la globalización. El principal objetivo fue modernizar el sistema, reducir tarifas y mejorar la eficiencia portuaria. El sistema portuario actual consta de 122 instalaciones, de las cuales 5 corresponden a sociedades portuarias regionales, 7 a sociedades portuarias privadas de servicio privado, 9 a sociedades portuarias de servicio público, 10 a embarcaderos o muelles de cabotaje para naves menores, 44 a muelles homologados y 47 a otras facilidades portuarias. Los principales puertos marítimos por donde se mueven las exportaciones no tradicionales del país son: las sociedades portuarias regionales de Barranquilla, Tumaco, Cartagena, Buenaventura y Santa Marta.

¿Cuál es la clasificación de los servicios que ofrecen para importación o exportación?

Los servicios que ofrecen 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 la contratación del transporte, el exportador o importador debe tomar en la cuenta los servicios a las naves y/o a la carga. Ya en el caso de las exportaciones no tradicionales, las de mayor concurrencia pertenecen a los servicios prestados por la sociedad portuaria a la

carga y por los operadores portuarios.

¿Qué tarifas se asignan a la carga por parte de las sociedades portuarias?

En la actualidad, existe libertad de tarifas, según lo establecido en la Resolución 426 de 1997, emitida por la Superintendencia de Puertos y Transporte. De esta forma, cada puerto fija sus tarifas conforme a los servicios y operaciones que ofrece, o de acuerdo a la carga que vaya a llegar al puerto. Este sistema de libertad en las tarifas genera competencia entre los terminales, aunque en una pequeña proporción, influyendo junto a otros elementos en la decisión de utilizar o no determinado puerto.

¿Cuáles son los cobros que realizan los operadores portuarios?

Las actividades que se generan en un puerto al ser tan diversas se convierten en una operación de libre competencia, vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Así, los servicios que cobran los operadores portuarios abarcan distintas labores: descargues, movilización, llenado y vaciado de contenedores, suministro de equipos entre otros. También, es importante recalcar que las tarifas difieren de acuerdo con el volumen de: unidades, tipo de carga, el alistamiento que requieran los contenedores, el puerto y principalmente la capacidad de negociación de quien contrata.