



**Alternativas de mejora del proceso de transporte internacional de materias primas  
provenientes de la india para las operaciones de un representante de empresas de productos  
farmacéuticos**

Heidy Lorena Tamayo Durango

Elder Yamid Ocampo Alzate

Monografía presentada para optar al título de Especialista en Logística integral

Asesor temático: Ronal Gordillo Cadena

Asesor metodológico: Gloria Milena Osorno Osorio

Universidad de Antioquia  
Facultad de Ingeniería  
Especialización en logística integral  
Medellín, Antioquia, Colombia

2022

<b>Cita</b>	(Tamayo Durango & Ocampo Alzate, 2022)
<b>Referencia</b>	Tamayo Durango, H.L. & Ocampo Alzate, E.Y. (2022). <i>Alternativas de mejora del proceso de transporte internacional de materias primas provenientes de la india para las operaciones de un representante de empresas de productos farmacéutico.</i>
<b>Estilo APA 7 (2020)</b>	[Trabajo de grado especialización]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.



Especialización en Logística Integral, XXI

**Agradecimientos:**

Especialmente a Ronal Gordillo, por su buena disposición y excelente asesoramiento durante este proceso.

De igual manera a Gloria Osorno, asesora metodológica por su acompañamiento durante todo el proceso de la monografía.

A la Universidad de Antioquia, por propiciar este ambiente de aprendizaje y abrir paso a esta investigación.



**Repositorio Institucional:** <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - [www.udea.edu.co](http://www.udea.edu.co)

**Rector:** John Jairo Arboleda Céspedes

**Decano/Director:** Jesús Francisco Vargas Bonilla

**Jefe departamento:** Mario Alberto Gaviria

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

## **Tabla de contenido**

1. Resumen	6
2. Abstract	7
3. Introducción	8
4. Marco teórico	9
5. Marco legal	14
6. Metodología	15
7. Resultados	17
8. Conclusiones	24
9. Referencias	26
10. Anexos	28

## Lista de tablas

<b>Tabla 1.</b> Comparativo entre navieras para un embarque desde Mumbai a Buenaventura.	22
<b>Tabla 2.</b> Comparativo entre agentes de carga para un embarque desde Mumbai a Buenaventura.	23
<b>Tabla 3.</b> Cuadro comparativo entre agentes de carga y líneas navieras.	24

## Lista de figuras

<b>Figura 1.</b> Esquema de Diferentes Tipos de Incoterms	12
<b>Figura 2.</b> Modalidad de despachos de la empresa en el año 2021	17
<b>Figura 3.</b> Cantidad de compras a proveedores en el año 2021	18
<b>Figura 4.</b> Cantidad de despachos realizados por cada entidad por compras realizadas a Granules India LTD	18
<b>Figura 5.</b> Despachos de puertos en origen	19

## 1. Resumen

Las importaciones en Colombia son un mecanismo fundamental utilizado por las empresas para la adquisición de materias primas y productos provenientes de otros países. Los principales aliados para realizar este proceso son las navieras, agentes de carga y demás operadores dedicados al transporte internacional de mercancía a nivel mundial, quienes actúan como intermediarios (en algunos casos) con la gestión de la carga en origen, proceso de transporte internacional y documentación. Este trabajo se enfoca en generar alternativas del proceso de transporte internacional de carga de la empresa. Mediante la recopilación de datos históricos del transporte internacional de cada uno de los materiales que ofrece la compañía y a través de consultas directas con empresas asociadas, a este tema se realizaron comparativos y mediciones que permitieron valorar la efectividad del proceso de transporte de carga internacional. Los estudios permiten visualizar que el proceso de intermediación de un agente externo no es indispensable ni mandatario para las operaciones de transporte internacional de carga en la empresa. Se llegó a la conclusión que la empresa tiene la posibilidad de mejorar su proceso de transporte logístico realizando internamente esta gestión para tener un control total del proceso y de esta manera hacerlo más eficiente.

*Palabras clave:* transporte internacional, materias primas, agentes de carga, navieras, incoterms.

## 2. Abstract

Imports in Colombia are a fundamental mechanism used by companies to acquire raw materials and products from other countries. The main allies to carry out this process are the international cargo agents, who act as intermediaries with the management of the cargo at origin, the international transport process and customs documentation. This work focuses on evaluating the management of logistics agents in activities that are purely international freight transport. Through the collection of historical data of the company and through direct consultations with companies associated with this topic, comparisons and measurements were made that allowed assessing the effectiveness of the international cargo transport process. The studies allow us to visualize that the intermediation process of an external agent is not essential or mandatory for international cargo transport operations in the company. It was concluded that the company has the possibility of improving its logistics transport process by carrying out this management internally to have total control of the process and thus make it more efficient.

*Keywords:* international transportation, raw materials, freight forwarders, shipping companies, incoterms.

### 3. Introducción

La globalización ha contribuido a que las empresas colombianas se involucren cada vez más en el comercio exterior mediante procesos de importación y exportación; actividades relacionadas con el intercambio de productos, bienes y servicios adquiridos de un país extranjero y utilizados para su beneficio comercial a nivel nacional y viceversa.[1]

La empresa a la que está enfocado este trabajo, es una compañía dedicada a la representación de grandes fabricantes de materias primas para productos farmacéuticos en el mercado colombiano. El sector farmacéutico en Colombia, a pesar de ser uno de los mercados más pequeños del mundo, cuenta con un crecimiento histórico interesante que supera el 7% en el periodo comprendido desde el 2014 al 2018. La producción de medicamentos en Colombia crece con una tendencia similar a la del mercado, sin embargo, en una menor proporción, lo que se traduce en una mayor dependencia de las importaciones para satisfacer la demanda del mercado farmacéutico [2]. Es allí donde tiene lugar el área de comercio exterior validando la ejecución de prácticas más eficientes y productivas.

Uno de los aliados estratégicos para las áreas de comercio exterior de las compañías son los agentes de carga internacional. Estas organizaciones ofrecen servicios integrales de logística para la importación, exportación y nacionalización de mercancía. Sin embargo, las actividades desarrolladas por estos colaboradores no son obligatoriamente indispensables, ya que estas labores se pueden ejecutar directamente por las empresas con las Navieras o Aerolíneas.

Es por este motivo que el presente artículo busca generar opciones de mejora en el proceso de transporte de carga internacional de la empresa, analizando la gestión facilitadora de un agente internacional a través de la viabilidad de sus servicios y evaluando las actividades que debe realizar la compañía para trabajar directamente con las navieras.

En el transcurso de la investigación se realizaron diferentes evaluaciones en temas de volúmenes anuales de carga, principales proveedores, clientes más representativos y agentes de carga involucrados en el proceso de origen y destino. Se realizaron algunas entrevistas a empresas operadoras de transporte y demás entes que intervienen en la cadena de suministro.

Este documento está dividido en 5 secciones. Se inicia con el marco referencial, en donde se define la teoría conceptual de la investigación, su marco teórico y aspectos legales. La siguiente

sección relaciona la metodología implementada para dar solución a la problemática; en este segmento se incluyen diferentes referencias bibliográficas consultadas, se presentan análisis estadísticos y se exponen hipótesis de personajes entrevistados que participan en la investigación para dar continuidad a la exposición de resultados que se deducen de la exploración. Seguidamente se generan las políticas empresariales para el desarrollo del proceso de transporte internacional de materias primas en las operaciones de la compañía. Para finalizar se evidencian las conclusiones arrojadas por el trabajo de investigación y se deja un precedente a las personas involucradas en el comercio exterior de la empresa para ofrecer a sus clientes un servicio de transporte internacional más eficiente y beneficioso para todas las partes de la cadena de abastecimiento, el cual estaría más controlado.

#### 4. Marco teórico

El enfoque de la monografía está orientado al proceso de transporte internacional de materias primas provenientes de la India hacia Colombia; y para llevar a cabo este proceso, se deben tener en cuenta varias entidades y convenios de negociación que permitan ilustrar y contextualizar esta actividad.

**Las importaciones** son el conjunto de bienes y servicios comprados por un país en territorio extranjero para su utilización en territorio nacional. Esta acción comercial tiene como objetivo de adquirir productos que hay en el extranjero que no encontramos en nuestro territorio nacional, o en el caso de que haya, los precios sean superiores que en el país extranjero.

Las importaciones, normalmente, suelen estar sujetas a restricciones económicas y reguladas por todos los países para la entrada de productos. Así, existen muchos convenios entre países para acordar normativas ventajosas para los países que los firman.[3]

**Las materias primas** son materiales o bienes de origen natural que se obtienen y procesan para su uso en actividades humanas, como el crudo, el azúcar y los metales preciosos. Estos materiales forman la base de nuestra economía, ya que las materias primas son necesarias para la producción de alimentos, medicamentos, energía y textiles.[4]

Las materias primas químicas para la industria farmacéutica están constituidas por dos tipos de sustancias: **Los principios activos**, las sustancias responsables de prevenir, tratar o curar una enfermedad, y **Los excipientes**, sustancias que se mezclan con ellos y pueden llegar a constituir el 90% de la composición total de un medicamento. Un excipiente farmacéutico es un aditivo que se añade al principio activo para darle forma, conservarlo, facilitar su ingesta o regular su actividad en nuestro organismo. [5]

## **2.1 Agente de Carga Internacional**

El agente de carga internacional es una de las piezas clave en las operaciones de exportación o importación de mercancías, encargado de gestionar y coordinar la cadena de transporte internacional, ya sea vía marítima, aérea o terrestre. Un agente de carga actúa como intermediario entre el embarcador o remitente y un proveedor de servicios de transporte. [6]

### **Funciones del agente de carga internacional:**

- Asesorar en la elección del modo de transporte más idóneo en función del tipo de mercancía, de su origen o destino o de la rapidez que el cliente necesita enviarla o recibirla.
- Asesorar de los costes de la operación (fletes, tasas portuarias, seguros, gestión documental.
- Reservar el espacio para la mercancía del cliente en un barco, avión, camión o tren.
- Asesorar sobre las especificaciones aduaneras, regulaciones y normativas a cumplir en otros países.
- Realizar otros servicios como empaquetar, embalar, etiquetar y preparar la mercancía para su transporte.
- Contratar el transporte con la naviera, la compañía aérea o el operador de transporte terrestre y negociar el precio.
- Gestionar todos los documentos que van a ser necesarios en la operación, incluidos los aduaneros.
- Gestionar la contratación de un seguro de transporte de la mercancía.
- Seguimiento en tiempo real de toda la operación de transporte, informando al cliente del estado del envío o recepción de su mercancía.
- Entregar la mercancía en el punto de destino, si es una exportación, y en las instalaciones del cliente, si es una importación.

## **2.2 Navieras**

Las Navieras son compañías dedicadas al transporte marítimo. Son aquellas empresas que cuentan con toda la infraestructura y el personal necesario para llevar a cabo el traslado de mercancías por vía marítima a través de buques de carga. Los buques de carga o buques portacontenedores son esenciales en el comercio internacional ya que permiten el movimiento de la economía global. De acuerdo con la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) el tipo de transporte más utilizado en el comercio internacional es el marítimo, teniendo un 75% del movimiento total de mercancías. Esto se debe principalmente a que las mercancías se transportan de forma segura y es mucho más económico que el transporte aéreo. [7]

## **2.3 Incoterms**

Los Incoterms (International Commercial Terms) son unos términos establecidos para acordar las responsabilidades del exportador y del importador a la hora de realizar una transacción internacional. Estos términos delimitan las condiciones de la operación, tanto a nivel de costes como de la responsabilidad que asume cada parte. [8]

### **Tipos de Incoterms:**

Los Incoterms se pueden clasificar de varias maneras. La más sencilla, pero que revela menos información, es según el medio de transporte utilizado.

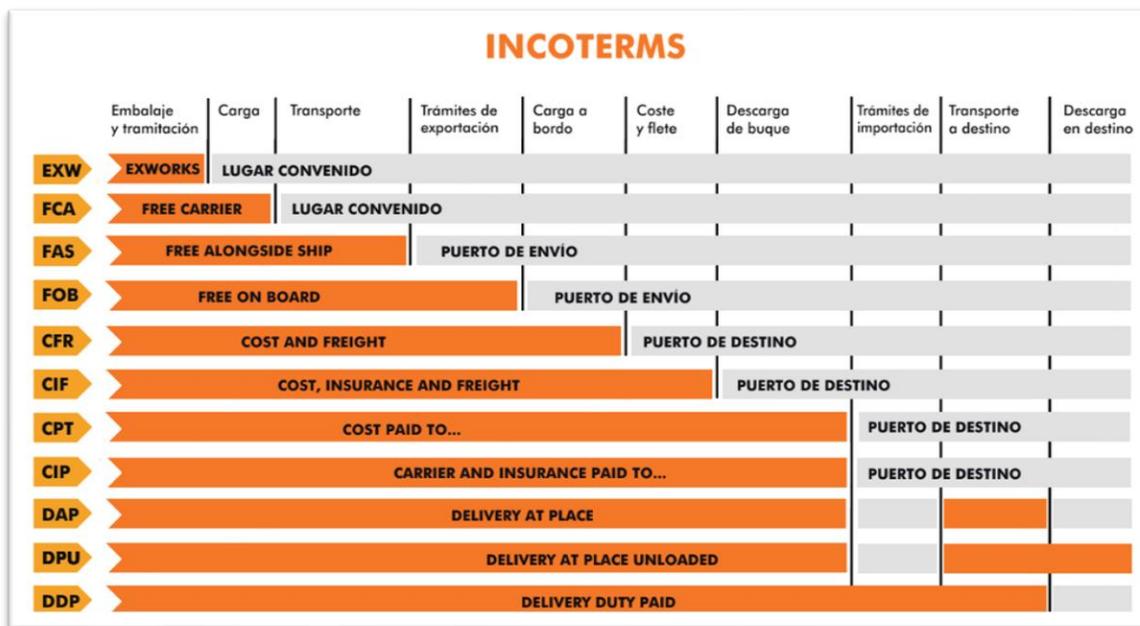
Siempre que la mercancía sea enviada por una única vía, marítima o terrestre, se debe escoger entre estos tipos de Incoterms:

- FAS (Free Alongside Ship).
- CFR (Cost and Freight).
- FOB (Free On Board).
- CIF (Cost, Insurance and freight).

Por otro lado, pueden clasificarse en base a si el transporte de la operación es una combinación entre varios medios (marítimo, aéreo, terrestre, ferroviario, etc.). En estos casos, recibe el nombre de multimodal, y puede incluir estos tipos:

- EXW (Ex Works).
- FCA (Free Carrier).
- CPT (Carriage Paid To).
- CIP (Carriage and Insurance Paid To).
- DPU (Delivered at Place Unloaded).
- DAP (Delivered At Place).
- DDP (DDP Delivery Duty Paid).

La figura 1 resume de manera más clara las responsabilidades de cada parte según la negociación realizada:



**Figura 1.** Esquema de Diferentes Tipos de Incoterms [8]. Tomado de: <https://klawter.com/blog/que-son-los-incoterms-tipos/>

## 2.4 Contrato de transporte

Hace referencia al acuerdo entre un transportista y un expedidor para movilizar un determinado producto, mediante el pago de un flete previamente acordado de un punto A a un punto B. Este documento también actúa como título de propiedad. [9]

Para cada medio de transporte existe un documento específico:

- En el transporte marítimo el documento se llama Bill of Lading (BL) o conocimiento de embarque marítimo.
- En el transporte aéreo, se llama Air Waybill (AWB) o guía aérea.

En general, los documentos de transporte incluyen la siguiente información:

- Exportador / embarcador
- Consignatario
- Lugar de Salida
- Lugar de arribo
- Nombre y especificaciones del producto como peso, dimensiones, naturaleza, etc.
- Flete y otros cargos del transporte.

## **2.5 Contrato de comodato**

El Comodato del contenedor es un contrato entre el usuario (importador o exportador) y la empresa naviera (comodante), para que este preste el contenedor por un periodo de tiempo determinado para que el contenedor sea devuelto en las mismas condiciones que se entregó, por lo que el usuario (comodatario) debe responder por los daños que se llegasen a causar al bien, y con la obligación de pagar las demoras convenidas vencido el término de préstamo. [10]

## **2.6 Carta de garantía de contenedores**

La garantía de contenedores indemniza al asegurado, o a las compañías navieras, por los daños patrimoniales y económicos sufridos dentro de los límites territoriales nacionales establecidos, en caso de que el tomador del seguro no cumpla con sus obligaciones legales o contractuales por daños o pérdidas contraídas como parte del proceso de transporte y retorno de los contenedores.

Esto se hace mediante la presentación de un certificado de seguro en las ventanillas de las agencias de naves, para una póliza entre la aseguradora y la compañía naviera, el cual es obtenido con alguno de los agentes autorizados para la emisión y recaudación de estos. Mediante este proceso se consigue el acto formal de liberación del contenedor para poder ser retirado del

terminal, puerto o almacén y posteriormente ser retornado a donde lo indique la compañía naviera. [11]

## **2.7 Póliza de seguro de transporte de mercancía**

Es un seguro que tiene como objeto amparar los riesgos inherentes al traslado de mercancías de las empresas generadoras de carga de importación, exportación, nacional y urbana en los trayectos asegurados por vía aérea, marítima, fluvial, férrea, terrestre o cualquiera de sus combinaciones. Entrega cobertura desde el momento en que es despachada la carga hasta que es entregada al destinatario. [12]

## **5. Marco legal**

El proceso de transporte internacional de carga de la empresa se rige bajo las siguientes normativas:

**Circular externa 170 de 2002:** Por medio de la presente circular se indica el procedimiento que deberán seguir los usuarios del servicio aduanero y cambiario, para prevenir, detectar, controlar y reportar operaciones sospechosas que puedan estar vinculadas con el lavado de activos. Dicha circular aplica para Depósitos públicos y privados, sociedades de intermediación aduanera, sociedades portuarias, usuarios operadores, industriales y comerciales de zonas francas, empresas transportadoras, agentes de carga internacional, intermediarios de tráfico postal y envíos urgentes, empresas de mensajería, usuarios aduaneros permanentes, usuarios altamente exportadores, los demás auxiliares de la función aduanera y profesionales del cambio de divisas. [13]

**Decreto 2478 de 2018:** Por el cual se establecen los procedimientos sanitarios para la importación y exportación de alimentos, materias primas e ingredientes secundarios para alimentos destinados al consumo humano, para la certificación y habilitación de fábricas de alimentos ubicadas en el exterior o del sistema de inspección, vigilancia y control del país exportador. [14]

**Decreto número 804 de 2001:** Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte marítimo. El presente decreto regula la actividad del transporte marítimo en Colombia, sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones nacionales y los tratados, convenios, acuerdos y prácticas internacionales celebrados o acogidos por Colombia. Las autoridades competentes son las siguientes: Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte y Dirección General Marítima, Dimar, las que ejercerán las funciones asignadas por las disposiciones

legales pertinentes sobre transporte marítimo, y en materia de prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal la Superintendencia de Industria y Comercio. [15]

## 6. Metodología

El estado actual de las operaciones de transporte en la empresa está basado en un conjunto de reglas generales establecidas desde hace varios años y no contempla mayor variación en la actualidad. La empresa se ha estado ajustando a lo que conocen y con el paso de los años se ha venido transmitiendo esta información a cada colaborador que se involucra en el proceso, buscando que la compañía tenga un mayor protagonismo en sus importaciones (entendiendo que no es un agente de carga u operador de comercio exterior), y mediante la implementación de metodologías de investigación, esperamos presentar propuestas que permitan realizar el proceso de transporte internacional de la compañía de una manera más eficiente.

Para dar cumplimiento con los objetivos planteados en esta investigación, se desarrollaron actividades específicas distribuidas en 3 etapas. En estas 3 secciones se utilizarán métodos de recolección de datos e información, análisis de estadísticas del histórico de operaciones de transporte de la compañía, entrevistas con terceros e investigaciones en diversos temas, con el propósito de identificar las falencias que presenta el área de comercio exterior de la compañía ante la posibilidad de realizar el ciclo completo de transporte internacional de las materias primas provenientes de la India y verificaremos si en realidad es rentable vincular agentes externos al proceso.

Para analizar el estudio de este proyecto, se utilizaron fuentes primarias y secundarias.

- **Primarias:** Entrevistas y testimonios de actores vinculados directamente con el proceso de importación, como por ejemplo personal de comercio exterior de la empresa, agentes externos, proveedores y clientes.
- **Secundarias:** Se tomaron fuentes de información digital, como lo son los documentos impresos, artículos de internet y páginas web. Además, se tendrán en cuenta todos los documentos reglamentarios y normativos de la compañía.

Las actividades realizadas para conseguir los resultados esperados planteados en el primer objetivo, fueron las siguientes:

Se investiga cómo se realiza el proceso de transporte en la empresa y qué áreas se encargan de realizarlo.

- El proceso inicia cuando el cliente manifiesta la necesidad de obtener una materia prima; la empresa contacta al proveedor más idóneo para satisfacer dicha necesidad, siempre teniendo en cuenta aspectos como: Calidad, referencias, durabilidad, utilización y que se cumpla con todos los temas regulatorios de este cliente.
- La empresa apoya al cliente con un proceso estricto de auditoría y demás temas regulatorios que estos exigen para aprobar la compra al fabricante elegido.
- Una vez se aprueba la compra y el fabricante realiza su proceso de manufactura, la empresa hace el papel de los involucrados en el proceso de transporte internacional, se ve condicionado a la modalidad de compra según la negociación hecha en el momento previo de enviar la orden de compra.

Dichos procedimientos y cada uno de los involucrados están detallados en el mapa de procesos descrito en el anexo 1.

Posteriormente, se recopilaron datos estadísticos de proveedores y volúmenes de carga relacionados con el año 2021. Aquí se busca detallar la participación de los involucrados en la cadena de transporte internacional y qué papel juega la empresa en dichas operaciones. Se coleccionan datos de todo el año de aspectos como:

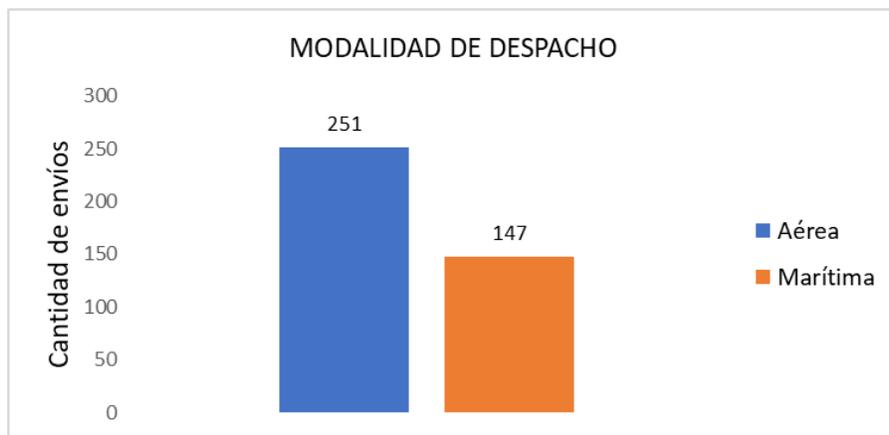
- Mes de despacho
- Proveedor
- Puerto de origen
- Puerto de destino
- Cantidad despachada en kilogramos
- Modalidad de transporte (si aérea o marítima)
- Embarcador

Las evidencias obtenidas en dichas actividades definieron conclusiones sobre la operación que actualmente ejerce la compañía y por medio de esto se establecieron oportunidades de mejora para el proceso de transporte internacional de carga.

## 7. Resultados

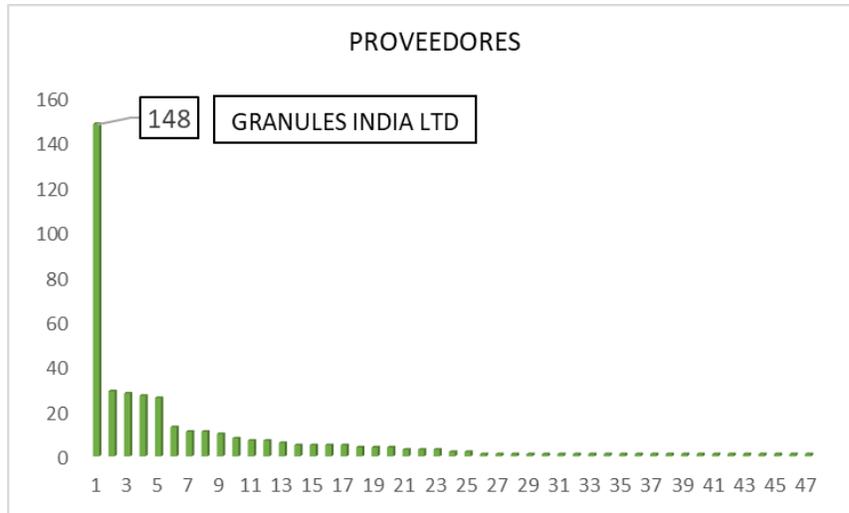
Se generaron gráficas de los datos estadísticos para conocer la influencia de los involucrados en los datos recopilados y evaluar volúmenes y costos de todos los despachos del año.

- La modalidad de despacho aérea prima en cantidades comparada con la modalidad marítima:



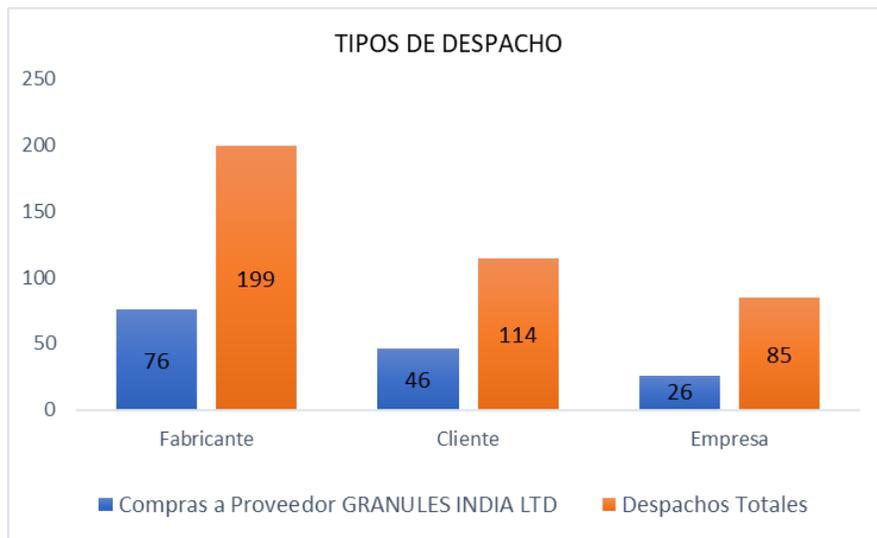
**Figura 2.** Modalidad de despachos de la empresa en el año 2021.

A pesar de que la empresa cuenta con un gran número de proveedores en la India, se evidencia que el proveedor con más influencia en número de despacho es el proveedor Granules India Limited, con el 37% del total de los despachos realizados en el año.



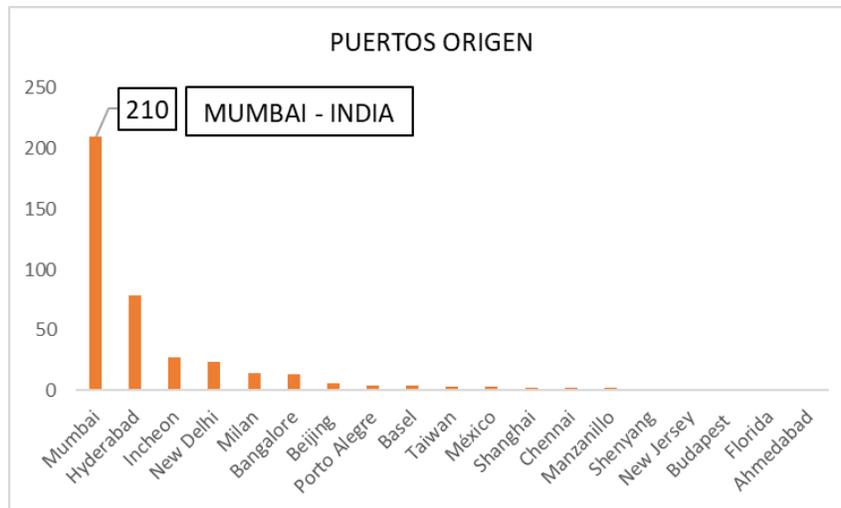
**Figura 3.** Cantidad de compras a proveedores en el año 2021.

En cuanto a volúmenes despachados por cada entidad etiquetada como “embarcador” según las condiciones de compra pactadas, se evidencia que el papel de operador logístico que tiene la empresa en sus operaciones es muy bajo comparado con los volúmenes totales que manejó durante el año. En este caso, únicamente tuvo una participación del 21% en todos los despachos del año:



**Figura 4.** Cantidad de despachos realizados por cada entidad por compras realizadas a Granules India LTD.

A pesar de que la compañía realiza operaciones de transporte de numerosas ciudades de la India como Hyderabad, Mumbai, Bangalore, Chennai, New Delhi y de otras partes del mundo (en menor número), se evidencia que más del 50% de despachos se realizan desde Mumbai.



**Figura 5.** Despachos de puertos en origen.

Terminada la recolección de información, se inició con la segunda etapa, donde se identifican los factores que intervienen en el proceso de transporte internacional ejecutado por la compañía.

En este paso se realizó un estudio detallado de cada una de las funciones tanto de los colaboradores de la empresa, como el papel que juegan cada uno de sus proveedores y qué alternativas se pueden presentar para llegar a la optimización esperada.

De acuerdo al estudio de datos anteriormente detallado, se determinó la siguiente línea específica para realizar el estudio:

- Se conoce que por cantidad las cargas despachadas vía aérea son mayores, por volumen, operatividad, número de involucrados y costos de transporte se evalúan los despachos vía marítima provenientes del puerto de Mumbai a algún puerto colombiano.

De acuerdo a esto, las actividades realizadas para alcanzar los parámetros establecidos en el segundo objetivo fueron las siguientes:

- Se resalta que, en el objetivo de esta investigación, se evalúan todos los aspectos posibles a implementar en el transporte internacional de mercancías, por lo tanto, consultamos los procesos que se deben tener en cuenta en el momento de contratar operadores logísticos, tanto navieras como agentes de carga.

Se realizó entrevista al agente de carga colombiano A&F CARGO S.A.S, con el fin de consultar qué requisitos mínimos exigen para que puedan proceder con el transporte de mercancía de sus clientes:

Se solicita al cliente información como:

- Aspectos generales de la empresa: Número de identificación tributaria
- Actividad económica
- Para que fines importa su mercancía
- Quien es el cliente final o quiénes son sus principales clientes
- Capital declarado e información del representante legal.

Adicional, se requieren otros documentos tales como:

- La ley habeas data para consultarlo en listas restrictivas y data crédito (es muy importante por todo el tema de lavado de activos).
- Carta de garantía de contenedores
- Carta de garantía de fletes y recargos en destino
- Cámara de comercio
- Cédula del representante legal
- Rut actualizado a la fecha

Por último, se realizó el mismo ejercicio, pero esta vez con el departamento comercial de la línea naviera Mediterranean Shipping Company (MSC), en donde manifestaron lo siguiente:

En conclusión, la empresa requiere que el cliente sea un operador de comercio exterior, no requiere ser o estar constituido como agente de carga internacional. Esta fue la información recopilada:

Para poder enviar avisos de arribo y facturación, la línea naviera requiere crear al cliente o actualizarlo en su sistema, por tanto, es indispensable completar lo siguiente:

- Los poderes y documentos a presentar a puertos deben ser autenticados y firmados por el representante legal de la empresa, y al momento de la entrega, deben adjuntar cámara de comercio no mayor a 30 días.

- Carta entrega de BL's originales, Para la entrega de BL's originales en caso de que sean para imprimir en Colombia. Antes del arribo, es conveniente verificar si los BL's originales son para imprimir en destino.
- Carta poder Comodatos. El cual es para la firma del comodato y liberación en nuestras oficinas del puerto.
- Carta de Usuarios autorizados por la agencia de aduanas, para el proceso de liberación. Esta carta debe ser en papelería y firmada por el agente de aduanas.”

Posterior a los análisis anteriores, se procedió con la investigación final de consultar costos de transporte y para así dar una definición Global sobre la diferencia de realizar las operaciones de transporte de la compañía por medio de un agente de carga o directamente con una línea naviera. Se procedió a realizar la solicitud de cotización de fletes a tres líneas navieras, las cuales nos compartieron los diferentes costos.

Se sabe que una línea naviera exige un volumen de carga alto para trabajar directamente con un importador, por lo tanto en cada solicitud a cada departamento comercial de cada Línea naviera, se hizo la salvedad del volumen proyectado en caso de que la empresa se haga cargo de todas las operaciones de comercio exterior de las órdenes de compra que recibe; es decir, que el transporte internacional que realiza actualmente el fabricante y el cliente, pase a ser responsabilidad neta de la empresa y así poder ofrecer volúmenes interesantes a las líneas navieras (aproximadamente 900 toneladas al año).

Se obtuvo las siguientes cotizaciones para un contenedor de 40' desde Mumbai a Buenaventura con carga general:

<b>RUBRO</b>	<b>MSC</b>	<b>MAERKS</b>	<b>EVERGREEN</b>
<b>Freight</b>	3100 USD	3800 USD	2950 USD
<b>Document Fee</b>	20 USD	20 USD	20 USD
<b>Handling Charge Destination</b>	220 USD	240 USD	200 USD
<b>Transit Time</b>	60 días	45 días	55 días
<b>Drop off</b>	Sí	Sí	Sí
<b>Deposit</b>	Sí, sujeto a cambio	Sí, sujeto a cambio	Sí, sujeto a cambio
<b>Free Days</b>	14	14	14

**Tabla 1.** Comparativo entre navieras para un embarque desde Mumbai a Buenaventura.

El ejercicio, igualmente se realizó con tres agentes de carga distintos para así tener un referente en cuanto a costos, el resultado fue el siguiente:

<b>RUBRO</b>	<b>A&amp;F CARGO</b>	<b>KEY LOGISTICS</b>	<b>ECU WORLDWIDE</b>
<b>Freight</b>	4500 USD	5850 USD	4950 USD
<b>Document Fee</b>	25 USD	20 USD	25 USD
<b>Handling Charge Destination</b>	330 USD	350 USD	310 USD
<b>Transit Time</b>	60 días	60 días	60 días
<b>Drop off</b>	Caso a caso	Caso a caso	Caso a caso
<b>Deposit</b>	No	No	No
<b>Free Days</b>	20	20	20

**Tabla 2.** Comparativo entre agentes de carga para un embarque desde Mumbai a Buenaventura.

Teniendo en cuenta lo anterior, se realizó el siguiente cuadro comparativo, donde se detallan las diferencias de costos, procesos y documental que debe asumir la empresa en caso de tramitar el transporte de sus cargas directamente con una línea naviera:

<b>Agente de carga</b>	<b>Línea Naviera</b>
<p>Requerimiento documental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Circular 170</li> <li>• Cámara de comercio</li> <li>• Carta de garantías de contenedores</li> <li>• Rut actualizado</li> <li>• Cédula del representante legal</li> </ul>	<p>Requerimiento documental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Circular 170</li> <li>• Cámara de comercio</li> <li>• Carta de garantías de contenedores</li> <li>• Rut actualizado</li> <li>• Cédula del representante legal</li> <li>• Acuerdo por contrato de comodato</li> <li>• Carta de usuarios autorizados para entrega de documentos en proceso de liberación.</li> <li>• Diligenciamiento y autenticación de poderes y mandatos para liberación de cargas en puertos de Colombia.</li> <li>• Carta de entrega de BLs originales.</li> <li>• Todos estos documentos se deben actualizar anualmente.</li> </ul>
<p>Diferencias en costos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fletes con incrementos</li> <li>• Exoneración de Drop off caso a caso</li> <li>• Exoneración de depósito</li> <li>• Exoneración de cobro por demoras anticipadas.</li> <li>• Si se realizan cobros por lavados, demoras y demás adicionales, el agente de carga saca un profit adicional al momento de cobrar a la empresa.</li> </ul>	<p>Diferencias en costos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fletes directos</li> <li>• Cobro de Drop off inicialmente</li> <li>• Cobro de depósito inicialmente</li> <li>• Cobro por demoras anticipadas inicialmente.</li> <li>• Pagos directos por rubros adicionales al flete y liberación a la línea naviera.</li> </ul>
<p>Diferencias en procesos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El agente de carga hace como intermediario lo que significa más intermediarios en la cadena de comunicación.</li> </ul>	<p>Diferencias en procesos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicación directa con línea naviera (información de primera mano).</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• El agente de carga tramita y radica poderes y mandatos cada año con las navieras.</li> <li>• El proceso de liberación del BL lo realiza el agente de carga.</li> <li>• El agente de carga tramita y paga el comodato directamente a la línea naviera.</li> <li>• En caso de pérdida de BL, emisión en destino, cambios después de arribo, el agente de carga lo gestiona por el cliente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trámite de documentos anuales con las navieras.</li> <li>• La empresa se debe encargar de los trámites de liberación del BL o puede designar a su agencia de aduanas para haga el proceso.</li> <li>• Se debe pagar y tramitar el contrato de comodato.</li> <li>• La empresa deberá tramitar cada cambio y gestionar los pagos que tengan lugar directamente con la línea naviera.</li> </ul>
--	---

**Tabla 3.** Cuadro comparativo entre agentes de carga y líneas navieras.

## 8. Conclusiones

La empresa tiene potencial para tomar el control de sus operaciones de transporte, sin embargo, debe plantear un plan estructurado de parte de su área de comercio exterior en cuanto al manejo de estas.

- Políticas empresariales en cuanto a matrícula de agentes de carga o navieras, que cumplan con las necesidades actuales que presentan.
- Objetivos medibles en cuanto a cumplimiento, así podrán tener un historial de referencia y trazar un procedimiento regular para cada tipo de embarque.
- La empresa debe contratar más personal que se enfoque en la ejecución de este tipo de operaciones, pues el existente actualmente es nulo para el volumen de carga que presentan.

La empresa no cuenta con el personal suficiente para el potencial que tienen sus operaciones de comercio exterior, actualmente atiende las cargas de los laboratorios más importantes de Colombia, tomando el control de cada una de sus ventas, puede generar reconocimiento no solo en la calidad de los productos que ofrece, si no también, en el proceso logístico que implementa al momento de transportar dichos productos al país.

Esto podría no solo generar dicho reconocimiento, sino que, por consecuencia si nivel de ventas o capacidad comercial, se verían altamente beneficiadas.

La cadena comunicación que tiene actualmente la empresa para el transporte de sus cargas es innecesariamente extensa pues debe esperar a que sus agentes de cargas se comuniquen con sus contrapartes en origen y estos con las líneas navieras. En dicha cadena se pueden perder días en esperar un resultado o simplemente obtener una respuesta no deseada que demore el proceso mucho más, deben tener en cuenta que el mercado para el que ofrecen sus servicios es muchas veces de respuestas inmediatas y trabajando en una comunicación directa y acertada le podría agregar mucho más valor al servicio que presta actualmente a sus clientes.

Para que la empresa corte de raíz estos problemas de comunicación y costos que presenta actualmente, se deben modificar el actuar que tienen en el momento en sus operaciones, pues cuentan con el volumen de carga necesario para que una naviera acceda a manejarle la carga directamente y así obtener beneficios como:

- Comunicación más directa y rápida (menos intermediarios en la cadena).
- Costos óptimos, pues evita el gasto a terceros como agentes de carga y pagar fletes directos.
- Con el tiempo, los beneficios que puede ofrecer a sus clientes son poco convencionales en el mercado y así, además de reconocimiento por sus conexiones con los mejores proveedores en la industria farmacéutica, puede vender un sistema logístico idóneo y darle crecimiento al negocio desde todos los puntos de vista posibles.

El área de comercio exterior debe presentar al área comercial esta propuesta para que así, la empresa tome el control del 100% de las operaciones de sus ventas y no sean manejadas como lo son actualmente, donde más del 50% son manejadas por el fabricante. Así, consolidando carga, pueden ofrecer fletes muy competitivos a sus clientes y, por lo tanto, aumentar las ventas y el reconocimiento en el mercado de distribución de medicamentos en Colombia.

Si bien al principio deberá asumir procesos y costos que antes podría omitir por trabajar con agentes de carga, a largo plazo los resultados y crecimiento potencial, los podrían llevar a ser distribuidores y operadores logísticos sobresalientes en el mercado farmacéutico.

## 9. Referencias

- [1] E. Chaverra Hincapié, “Los procesos de importación en Colombia: Barreras y Retos. Un estudio de caso”. En-Contexto Revista de Investigación en Administración, Contabilidad, Economía y Sociedad, vol. 4, núm. 5, 2016, [En línea]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/5518/551857287006/551857287006.pdf>.
- [2] Colombia Productiva, ¿Qué es el sector de farmacéuticos? 2019. [En línea]. Disponible en: <https://www.colombiaproductiva.com/ptp-sectores/manufactura/farmaceuticos>.
- [3] M, Kiziryan, Importación. Economipedia. 2015. [En línea]. Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/importacion.html>.
- [4] D. Pingarron, ¿Qué son las materias primas?, [Video], Ig. <https://www.ig.com/es/materias-primas/que-son-las-materias-primas-y-como-operar#information-banner-dismiss> (2020).
- [5] Ocu, Excipientes: Qué son y para qué sirven. 2021. [En línea]. Disponible en: <https://www.ocu.org/salud/medicamentos/informe/excipientes#:~:text=Los%20medicamentos%20est%C3%A1n%20constituidos%20por,composici%C3%B3n%20total%20de%20un%20medicamento>.
- [6] Logisber, Agente de Carga Internacional ¿Qué es? 2020. [En línea]. Disponible en: <https://logisber.com/blog/agencia-de-carga-internacional#:~:text=%E2%80%9CLogisber%20act%C3%BAa%20como%20una%20agencia,e n%20operaciones%20de%20comercio%20exterior.%E2%80%9D>.
- [7] Kappa Intermodal, ¿Qué son las navieras? 2021. [En línea]. Disponible en: <https://kappaintermodal.com/intermodal/que-son-las-navieras-y-cuales-son-las-mas-importantes-a-nivel-mundial/>.
- [8] Klawter, ¿Qué son los incoterms? Clasificación y tipos. 2020. [En línea]. Disponible en: <https://klawter.com/blog/que-son-los-incoterms-tipos/>.
- [9] Repremundo, El contrato de transporte internacional y sus actores. 2021. [En línea]. Disponible en: <https://www.repre mundo.com.co/blog/el-contrato-de-transporte-internacional-y-sus-actores#:~:text=En%20las%20operaciones%20de%20comercio,act%C3%BAan%20como%20t%C3%ADtulo%20de%20propiedad>.
- [10] Colfecar, “Contrato de transporte de carga y contrato de comodato”, Colfespeciales, Coleccionables N°5, 2016, [En línea]. Disponible en: <https://www.colfecar.org.co/wp-content/uploads/coleccionable-colfespeciales-5.pdf>.
- [11] C. Mena Piña, “Seguro de garantía de contenedores”, Revista Alsum, Dédima edición, 2019, [En línea]. Disponible en: <https://alsum.co/noticias/seguro-de-garantia-de-contenedores/>.

[12] Chubb, Póliza específica de seguro de transporte de mercancías, 2020, [En línea]. Disponible en: <https://www.chubb.com/co-es/empresas/poliza-especifica-de-seguro-de-transporte-de-mercancias-chubb.html>.

[13] Circular externa 170 de 2002. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2020, octubre 10). Jurisdicción Especial para la Paz. Diario oficial No. 44.962. [https://jurinfo.jep.gov.co/normograma/compilacion/docs/circular\\_dian\\_0170\\_2002.htm](https://jurinfo.jep.gov.co/normograma/compilacion/docs/circular_dian_0170_2002.htm).

[14] Decreto Número 2478 de 2018. Por el cual se establecen los procedimientos sanitarios para la importación y exportación de alimentos, materias primas e ingredientes secundarios para alimentos destinados al consumo humano. (2018, diciembre 28). Ministerio de Salud y Protección Social. <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/decreto-2478-de-2018.pdf>.

[15] Decreto número 804 de 2001. Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte marítimo. (2001, mayo 8). Dirección General Marítima. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/normatividad/dec804.pdf>.

## 10. Anexos

### Anexo 1. Mapa de proceso logístico y de transporte de la empresa.

