



Estudio de caso MABEL SA: Análisis de costos logísticos en las modalidades de Exportación e Importación

Case study MABEL SA: Analysis of
logistics costs in the modalities of
Export and Import

Yibi María Riascos Guerrero*
Ricardo Andres Tovar Vargas**
David Fernando Zapata Flórez***

* Tecnóloga industrial del centro colombiano de estudios Profesionales Fcecep. Email: Yibi.riascos01@unicatolica.edu.co, ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-5005-8956>

** Tecnólogo industrial del centro colombiano de estudios Profesionales Fcecep. Email: ricardo.tovar01@unicatolica.edu.co, ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-1310-8957>

*** Tecnólogo industrial del centro colombiano de estudios Profesionales Fcecep, técnico en asesoría comercial en entidades financieras, SENA. Grupo de Estudio de caso MABEL SA Modalidades de Exportación e Importación: Email: David.zapata01@unicatolica.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-1785-266X>

Resumen

Este trabajo muestra por medio de un ejercicio académico, como se presenta el análisis de una operación de comercio exterior, haciendo énfasis y análisis en los costos que esta operación genera. El ejercicio se desarrollo tomado como base la sociedad Portuaria de Buenaventura, entidad que tiene varios años de trayectoria. Este puerto es responsable del 45% de la carga, además presta servicios de almacenamiento, cargue y descargue de mercancía. Por el puerto de Buenaventura tiene la capacidad de poder manejar todo tipo de carga y sus instalaciones se pueden posicionar diferentes empresas, facilitando a los importadores y exportadores disminuir costos y tiempos.

Palabras Clave: Exportación, Importación, operador logístico, Puerto de Buenaventura, Costos de importación y exportación, Incoterms

Abstract

This work shows, through an academic exercise, how the analysis of a foreign trade operation is presented, placing emphasis and analysis on the costs that this operation generates. The exercise was developed based on the Port of Buenaventura company, an entity that has several years of experience. This port is responsible for 45% of the cargo, and also provides storage, loading and unloading services for merchandise. The port of Buenaventura has the capacity to handle all types of cargo and its facilities can accommodate different companies, making it easier for importers and exporters to reduce costs and times

Keywords: Export, Import, logistics operator, Port of Buenaventura, Import and export costs, incoterms

Fecha de recepción: 10 de octubre de 2022

Fecha de aprobación: 15 de febrero de 2023

Semillas del Saber Vol. 3 - No. 1
e-ISSN 2805-7511 • pp. 98-105

Introducción

El objetivo de esta investigación es conocer e identificar cómo una empresa puede realizar el proceso de importación y exportación. Adicionalmente, determinar el costo operacional a que conlleva realizar esta transacción. En primera instancia se identificó la mejor alternativa en el transporte de carga para la compañía MABE COLOMBIA, se analizan tres opciones para trasladar sus productos desde su planta de fabricación en (Manizales) hasta el punto de exportación (Buenaventura). Se propusieron tres alternativas para encontrar la mejor opción de transporte, de acuerdo con estas se procesaron los datos dando como resultado que la mejor opción es la Manizales – CEDI.

La segunda parte identificó la mejor alternativa de operación y servicios que propone para la carga en el puerto de despacho de exportación, teniendo en cuenta los costos operacionales de la carga si se transporta en contenedores llenos o si por el contrario se decide transportar la mercancía en carga suelta. Se obtuvo como resultado que para MABE COLOMBIA S.A la mejor opción es utilizar los servicios de ALDIA LOGÍSTICA S.A. además de carga suelta

Marco Conceptual

Mediante la (ley 01 del 10 de enero de 1991), el estado motivó a las empresas privadas a administrar los puertos marítimos. En 1993, se constituyó la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A (SPB), que es una empresa de economía mixta, regida por el derecho privado, el sector privado tiene el 83% de acciones conformados por importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex trabajadores portuarios y personas naturales. El 15% restante está en manos del sector público integrado por la Alcaldía de Buenaventura y el 2% para el Ministerio de Transporte (Sociedad

portuaria de Buenaventura, Información corporativa, (SPB,2023).

Dentro las funciones que tiene la SPB, está la prestación de servicios que le permiten a las empresas minimizar costos y tiempos; a esto se le denomina Logística Portuaria. Para el importador o exportador, el puerto pasa a ser un socio de negocio, puesto que el eficiente manejo de la carga y la reducción de tiempos de espera facilita el ciclo económico de dichas empresas (Paredes, 2010).

Costos de importación y exportación

- Entre los costos que debe incurrir una empresa en la importación y exportación de sus productos se encuentran:
- Definir el termino de negociación internacional (Incoterms)
- Definir el transportista internacional
- Contratar Agentes de Aduana
- Definir el transporte Terrestre
- Además de estos, también se pueden presentar costos adicionales u ocultos
- Operadores logísticos
- Devoluciones de contenedores
- Depósito de contenedores

Tipos de carga: Se define carga a toda mercancía que se traslada de un punto a otro, por cualquier medio de transporte y existe una gran variedad de productos que pueden ser transportados y comercializados. (DIARIO EL EXPORTADOR,2023)

- Carga a Granel: Mercancía que no está contenida en ningún tipo de envase, ni orden y uno encima de otro, tienen un determinado volumen, peso y tamaño suelen ser transportados en buques especializados
- Granel Solido: En este grupo se encuentran los minerales como el carbón, los granos, fertilizantes, el transporte se realiza por medio de tolvas y almejas etc.

- Granel Líquido: En este grupo se encuentran las mercancías en estado líquido o gaseoso entre ellos tenemos el petróleo y sus derivados, el azufre líquido y el amoníaco, entre otros. El transporte se realiza por medio de cilindros
- Carga General: Es todo tipo de mercancía protegida por un empaque o embalaje apropiado que facilita su manipulación
- Carga General Fraccionada: Es aquella mercancía contenida en cajas, barriles, cajones, bultos entre otros. Forman lotes para distintos destinatarios.
- Carga General Unitarizada: Es aquella que se caracteriza por estar contenida en un solo embalaje
- Carga Peligrosa: Es todo tipo de carga que puede causar algún tipo de daño por sí sola o por agentes externos, normalmente se encuentran los productos químicos
- Carga perecedera: Es aquella mercancía que necesita ser conservada debido a sus propiedades físicas, químicas y microbiológicas
- Animales en pie: Es el transporte de animales vivos (ganado ovino, caballar, porcino y bovino)
- Carga Sobredimensionada; Es aquella que por sus dimensiones superan el transporte convencional.
- Carga Especial: Es aquella mercancía que necesita ser transportada o manipulada en condiciones especiales
- Carga Valiosa: Es aquella carga que por su valor económico, cultural o histórico se deben transportar en condiciones especiales (Diario del Exportador, 2023)

Estado del arte

Para Rodríguez (2020), al analizar la infraestructura portuaria de Colombia y su competitividad, indica que dado el incremento en el intercambio comercial con los países de la Alianza del Pacífico y la competencia que esto genera, especialmente en lo que se refiere a la recepción y tránsito de comercio proveniente de Asia (objetivo final de la Alianza), es crucial que Colombia sea competitiva en su actividad portuaria. En conclusión, la competitividad en la actividad portuaria es fundamental para el desarrollo del comercio y la economía de un país. En el caso de Colombia, el incremento en el intercambio comercial con los países de la Alianza del Pacífico hace que sea necesario analizar su infraestructura portuaria y su competitividad en términos de eficiencia de los servicios portuarios, calidad de la infraestructura vial y eficiencia en los servicios férreos.

Gómez (2020). En su trabajo muestra una investigación sobre el Puerto de Buenaventura en Colombia, en la cual se identifican tanto sus ventajas competitivas como los principales problemas que afectan su actividad portuaria e infraestructura. A través del análisis de diferentes argumentos, se destacan los posibles retos que debe enfrentar el puerto para mejorar su competitividad y se proponen posibles soluciones en materia de infraestructura.

Paredes y Ortega (2022). Analizan la influencia de la crisis de contenedores en la logística de exportaciones mineras en Colombia. Estudiar las causas que originaron la crisis de contenedores en la logística de exportaciones mineras en Colombia Determinar los procesos logísticos de la exportación minera con mayor afectación Describir el impacto en el incremento de costos de las operaciones aduaneras en los productos mineros exportados.

Los autores exponen que la crisis de espacios de contenedores formó un cuello de botella en los puertos, y que en el sector logístico portuario colombiano no se ha efectuado la aplicación de

políticas y procedimientos que procuren la coyuntura de los principales puertos nacionales con otros nodos de transporte. Los objetivos del estudio son analizar la influencia de la crisis de contenedores, estudiar las causas que originaron la crisis, determinar los procesos logísticos de la exportación minera con mayor afectación y describir el impacto en el incremento de costos de las operaciones aduaneras en los productos mineros exportados. El método utilizado en el estudio es el cualitativo y documental, y se analizaron 18 documentos con datos escritos en relación al fenómeno portuario. Entre las conclusiones, se destaca la importancia de la integración de la crisis de forma local y la necesidad de invertir en tecnología para optimizar la eficacia en los procesos logísticos y reducir costos en la operación. Además, se hace hincapié en la necesidad de que los responsables políticos apliquen medidas que faciliten el comercio y generen una disminución en costos.

En conclusión, la crisis de contenedores ha tenido una gran influencia en la logística de exportaciones mineras en Colombia. La falta de contenedores ha llevado a retrasos en el transporte de los productos, lo que ha afectado negativamente a las empresas mineras que dependen de una logística eficiente para mantener sus operaciones y cumplir con sus compromisos de entrega. Además, los altos costos de los fletes y la falta de espacio en los barcos también han aumentado los costos y reducido la rentabilidad de las empresas. A pesar de los esfuerzos del gobierno y las empresas para abordar la situación, la falta de contenedores sigue siendo un desafío significativo en la logística de exportaciones mineras en Colombia. Es importante que se sigan buscando soluciones para garantizar una logística

eficiente y rentable para las empresas mineras y para el desarrollo económico del país.

Ochoa, J. (2021), presenta una investigación sobre la importancia del desarrollo de la infraestructura vial y portuaria en el departamento de Antioquia y su relación con el mejoramiento económico, logístico y social de la región. Para lograrlo, se analizan varios factores influyentes en estos aspectos, como la participación regional en las exportaciones colombianas, la reducción de tiempos logísticos, el aumento en la competitividad y el mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes. Además, se realiza un análisis cualitativo de la importancia de la actualización portuaria con vías conexas para la eficiencia en procesos logísticos. Por último, se concluye sobre los beneficios de contar con una infraestructura interconectada con los principales centros de producción del país.

Metodología

Se realizó un estudio cuantitativo comparativo, sobre un caso de una empresa importadora y exportadora. El objetivo del ejercicio es responder estos dos interrogantes.

- La mejor alternativa de modalidad de carga para transportar sus productos desde su planta de fabricación hasta el punto de exportación.
- La mejor alternativa de operación y servicios que propone para la carga en el puerto de despacho de exportación.

El Caso brinda la siguiente información de costos Ver tabla 1 y 2

Tabla 1.

Resumen de Transporte Terrestre Nacional entre Manizales y Buenaventura. Tarifas calculadas a través de:

TRANSPORTE TERRESTRE NACIONAL		
Ruta	Carga Suelta	Contenedor
Manizales - CEDI ALDIA Buenaventura	\$ 2.164.051	\$ 2.086.033
Manizales - SPB Buenaventura	\$ 2.398.106	\$ 2.281.079
Cantidad Transportada (Neveras/Refrigeradores)	140	90
Peso por unidad transportada en kilogramos (Kg)	70	70

Fuente: (Univalle, Taller General Estudio de Caso Logística de comercio exterior MABE COLOMBIA,2022).

Tabla 2.

Detalle de costos operacionales.

DETALLE DE COSTOS OPERACIONALES		
Operación y/o Servicio	CEDI ALDIA	SPB
Descargue de Carga Suelta	N/A	*U\$ 2,10 /Ton
Descargue de Contenedor Lleno	N/A	U\$ 35/Contenedor
Uso de Instalación Portuaria a la Carga Suelta	N/A	U\$ 5/Ton
Uso de Instalación Portuaria al Contenedor	N/A	U\$ 118/Contenedor
Traslado de contenedor vacío desde depósito de línea a:	\$280.000/Contenedor	\$280.000/Contenedor
Descargue de contenedor vacío	N/A	U\$ 35/Contenedor
Llenado y Traslado de contenedor a zona de exportación	\$350.000/Contenedor	U\$ 20/Contenedor

*TRM = \$ 4.805

Fuente: (Univalle, Taller General Estudio de Caso Logística de comercio exterior MABE COLOMBIA,2022).

Después de analizar los datos del ejercicio se procede a lo siguiente

1. Dividir la información en las rutas posibles que debe seguir el transporte
2. De acuerdo a la división de rutas realizadas se dividen teniendo la modalidad de carga
3. Se consolidan los costos de acuerdo a la ruta y modalidad de carga que apliquen

Tabla 3.

Identificación de Servicios por modalidad de carga

Ruta		
Operación/Servicio	Carga Suelta	Contenedor
Descargue de Carga Suelta	x	
Descargue de contenedor Lleno		x
Uso de instalación portuaria a la carga Suelta	x	
Uso de instalación portuaria al contenedor		x
Traslado de contenedor vacío desde depósito de línea		x
Descargue de contenedor vacío		x
Llenado y traslado de contenedor a Zona de exportación		x

Fuente. Elaboración propia

4. Para poder desarrollar costos de total de transporte y poder elegir la mejor alternativa de modalidad de Carga a transportar desde el punto de fabricación hasta el punto de fabricación se tiene en cuenta la siguiente formula:

Costo Total de Transporte = Costo ruta de modalidad de Carga * Número de Contenedores que se necesitan.

5. Para encontrar el costo de operación y servicios que propone para la carga en el puerto de despacho de exportación, se deben sumar todos los costos que apliquen de acuerdo a la modalidad de carga (Ver Tabla 3)

6. Para los dos puntos anteriores se debe decidir si se requieren los datos en pesos o en dólares, para este ejercicio las cifras se encuentran en pesos colombianos USD= Peso Colombiano/USD

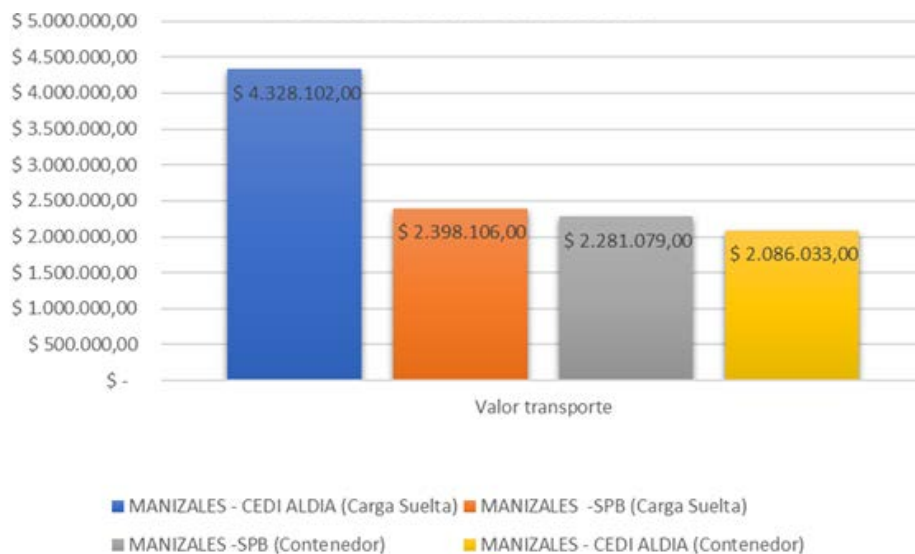
7. Finalizamos con el comparativos de costos de acuerdo a los resultados de cada una de las rutas planteadas y se enfatiza en los costos más bajo

Resultados

A continuación, se presentan el análisis encontrado en el desarrollo del ejercicio. Para el primer punto donde nos solicitaban encontrar la mejor alternativa de modalidad de carga para transportar productos desde su planta de fabricación hasta el punto de Exportación.

En la Grafica # 1 se Observa que el transporte de Manizales al CDI ALDIA con modalidad de carga suelta, contiene el costo de transporte más alto, a comparación de la misma ruta, pero si se utilizara un contenedor sería más favorable.

Figura. 1
Costo transporte

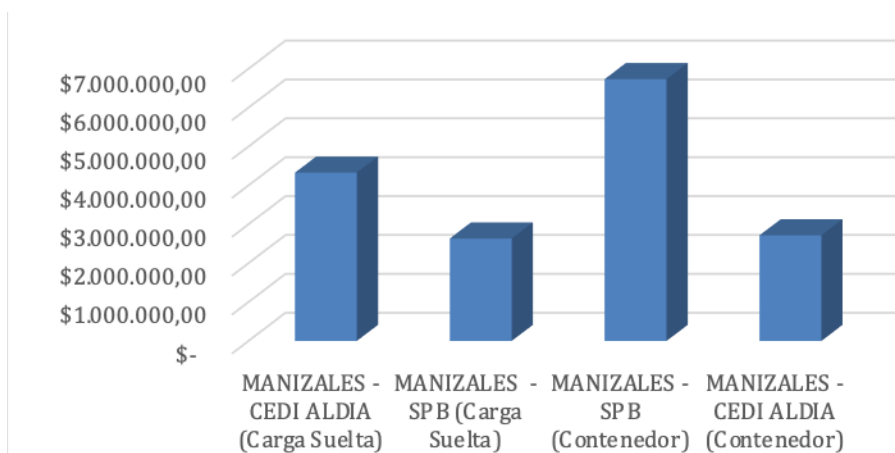


Fuente: Elaboración Propia

Aunque se debe tener en cuenta que el transporte de carga con la ruta Manizales al CDI ALDIA utilizando un contenedor, solo se pueden transportar 90 Unidades de Mercancía a comparación de que si, se transportara carga suelta, se podrían transportar 140 unidades, se necesitarían 2 contenedores de 70". Para el segundo punto nos solicitaban encontrar la mejor alternativa de operación y servicios que propone para la carga en el puerto de despacho de exportación

En la figura 2 se observa los costos operacionales en los que debe incurrir la empresa MABE SAS, al contratar los servicios de CEDI-ALDIA y SPB. Se evidencia que la ruta menos favorable es la de Manizales- SPB usando un contenedor y la que dos rutas que representan beneficios es la de MANIZALES –SPB (Carga Suelta) y MANIZALEZ- CEDI (contenedor)

Figura. 2
Costos de Operación



Fuente: Elaboración Propia

Conclusión

Este ejercicio es una experiencia enriquecedora y valiosa para estudiantes y profesionales interesados en mejorar sus habilidades y conocimientos en la industria portuaria y el comercio internacional.

A través de este ejercicio, el estudiante obtendrá una comprensión práctica de las operaciones portuarias, las operaciones y la logística relacionada con el manejo de mercancías de importación y exportación. También pueden familiarizarse con las

regulaciones y leyes relacionadas con el comercio internacional, lo que les brinda una comprensión más amplia y profunda de los negocios globales.

Además, Este tipo de trabajos pueden ayudar a los estudiantes a desarrollar las habilidades y competencias técnicas necesarias en el mercado laboral. Pueden mejorar su capacidad para trabajar en grupo, sus habilidades de comunicación, su resolución de problemas, su juicio y pensamiento crítico en situaciones reales.

Referencias

- Diario del Exportador, (2023.). *Los 8 tipos de carga en el Transporte Internacionala* . <https://www.diariodelexportador.com/2018/05/los-8-tipos-de-carga-en-el-transporte.html>
- Gómez, J. (2020). *Infraestructura portuaria en Buenaventura, Colombia*. [Trabajo de grado, Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano Facultad Negocios, gestión y sostenibilidad programa de negocios internacionales] <http://hdl.handle.net/10823/2995>
- Ley 01 de 1991. Por medio de la cual se expide el estatuto de puertos marítimos y se dictan otras disposiciones. 10 de enero de 1991. D.O. No. 39626
- Ochoa, M. (2021). Logística portuaria del Atlántico: desarrollo comercial y estratégico para el departamento de Antioquia. *Revista CIES*, 12(1), 233-253. <http://revista.escolme.edu.co/index.php/cies/article/view/330>
- Ministerio de transporte, (2020.). *Competitividad en el puerto de Buenaventura*. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/8761/competitividad-en-el-puerto-de-buenaventura>.
- Paredes, K. y Ortega , L. (2022). *Influencia de la crisis de contenedores en la logística de exportaciones mineras en Colombia*, <https://hdl.handle.net/20.500.12442/11187>
- Paredes, Y. (2010). *Logística Portuaria*. Superintendencia de puertos y transportes. <https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf>
- Rodríguez, J. (2020). *Competitividad en la infraestructura portuaria*, [Trabajo de grado, Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano Facultad Negocios, gestión y sostenibilidad programa de negocios internacionales] <http://hdl.handle.net/10823/2963>
- Sociedad portuaria de Buenaventura. (2023.). *Información corporativa* <http://www.sprbun.com/web/portal/informacion-corporativa>