



**Cámara de Comercio de Cali**

# Informe Especial



Unidad Económica y de Planeación

Martes, 14 de julio de 2015

Informe # 49

## Otros Informes

### Apunte Económico

¡Cuidado con la corriente!

7 de julio de 2015

### Apunte Económico

Ajá ¿y vos qué?: la hora de las costas

23 de junio de 2015

### Enfoque Competitivo

De aquí y de allá: las empresas multinacionales del Valle del Cauca

17 de junio de 2015

### Apunte Económico

De Chilena: Oportunidades de negocio con Chile

10 de junio de 2015

### Enfoque Competitivo

Vení nos reunimos

3 de junio de 2015

### Apunte Económico

Con las ganas renovadas

28 de mayo de 2015

### Enfoque Competitivo

¿Qué compran los clusters del Valle del Cauca?

6 de mayo de 2015

### Reporte Internacional

Destino: Cali-fornia

28 de abril de 2015

Esta información llega a usted **gracias a:**



## El futuro es contenedor

El volumen total de tráfico portuario en Colombia durante 2014 fue de 184,8 millones de toneladas, 0,9% superior frente al registro de 2013. El volumen de tráfico de comercio exterior representó 89,4% del total y, en el caso de la carga de comercio exterior movilizada en contenedores, 53,3% se hizo a través de la zona portuaria de Buenaventura.

La zona portuaria de Buenaventura tiene la oportunidad de incrementar su competitividad frente a otras zonas portuarias del País, en la medida en que se superen los principales retos relacionados con infraestructura y eficiencia de las autoridades locales y nacionales involucradas en las actividades portuarias.



### Actividad Portuaria Mundial

Pág. 2



### Actividad Portuaria en Colombia

Pág. 3



### Competitividad Portuaria en Colombia

Pág. 5



### Retos en el Puerto de Buenaventura

Pág. 7



### Descripción de las Operaciones de Comercio Exterior en Colombia

Pág. 9



## Acerca del informe

En este Informe Especial se presentan las principales características de los puertos ubicados en el pacífico latinoamericano y especialmente aquellos que hacen parte del bloque económico de la Alianza del Pacífico.

También se presentan algunos indicadores de eficiencia operativa de las principales zonas portuarias del País (Cartagena y Buenaventura).

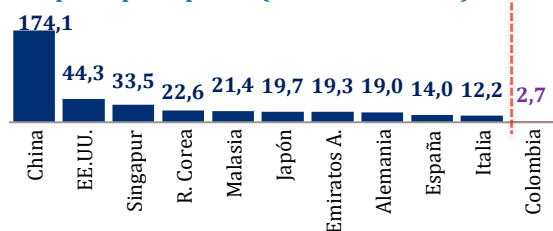
El objetivo del informe es analizar las condiciones generales de las actividades portuarias en Colombia, haciendo énfasis en identificar las condiciones de competitividad de la zona portuaria de Buenaventura.

## Actividad Portuaria Mundial

Según el Banco Mundial, el volumen de carga movilizado en el mundo en operaciones portuarias y transferencia de contenedores entre buques y tierra, fue 651,1 millones de TEUS<sup>1</sup> en 2013, 5,6% superior frente a 2012.

Los países que registraron el mayor volumen de tráfico de contenedores en 2013 fueron China (26,7%), EE.UU. (6,8%) y Singapur (5,1%) (Gráfico 1).

**Gráfico 1. Tráfico portuario de contenedores en los principales países (millones de TEUS) -2013**



Fuente: Banco Mundial - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

<sup>1</sup> Twenty-foot Equivalent Unit (por sus siglas en inglés), representa una unidad de medida de la capacidad de un contenedor de 20 pies

La Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA, por sus siglas en inglés), registró que los puertos con mayor tráfico de contenedores en 2014 fueron Shanghai y Singapur (Tabla 1).

**Tabla 1. Tráfico portuario mundial de contenedores según principales puertos (millones de TEUS) 2013 - 2014**

Puerto	País	2013	2014	Var (%) 2014/13
Shanghai	China	33,6	35,3	5,0
Singapur	Singapur	32,6	33,9	4,0
Shenzhen	China	23,3	24,0	3,3
Hong Kong	China	22,4	22,2	-0,6
Busan	Korea del Sur	17,6	18,6	6,1

Fuente: AAPA - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en esta región existen 120<sup>2</sup> puertos, que registraron un tráfico portuario cercano a 47 millones de TEUS en 2014, 1,3% superior frente a 2013.

De acuerdo con los registros de la CEPAL, los puertos de la región con mayor tráfico de contenedores (medidos en millones de TEUS) en 2014 fueron: Balboa (3,5) y Colón (3,3), ambos en Panamá; Santos en Brasil (3,0), Manzanillo en México (2,4) y Cartagena en Colombia (2,2).

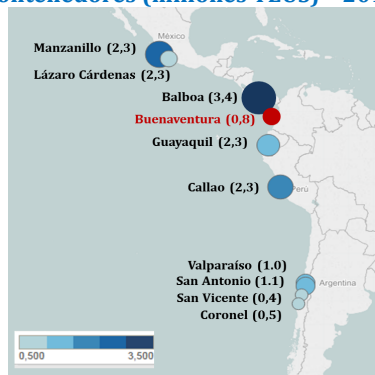
Según el tráfico de contenedores, los principales puertos sobre la costa pacífica latinoamericana en 2014 fueron Balboa (Panamá), Manzanillo (México) y Callao (Perú) (Mapa 1).

Los países que conforman el bloque económico de la Alianza del Pacífico (México, Chile, Perú y Colombia), registraron 14,6 millones de TEUS movilizados a través de sus puertos en 2014 (5,2% superior frente a 2013). Se destacan los puertos de Manzanillo (MX), Callao (PE), San Antonio (CL) y Buenaventura (CO).

<sup>2</sup> Se incluyen los puertos con registro de movilidad de contenedores de al menos 110 TEUS durante 2014



**Mapa 1. Principales puertos del pacífico latinoamericano según movimiento de contenedores (millones TEUS) - 2014**



Fuente: CEPAL - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

El Puerto de **Manzanillo** (México) representó 5,0% del tráfico portuario de contenedores en Latinoamérica en 2014. Este puerto cuenta con un terminal especializado en contenedores, que permite operar tres buques simultáneamente y está adaptado para movilizar productos derivados de actividades extractivas marinas.

El **Puerto del Callao** es el principal puerto de Perú en tráfico y capacidad de almacenamiento. Entre sus ventajas competitivas se destacan la cercanía a la capital del País y a un aeropuerto internacional aeropuerto, así como el acceso a la vía del ferrocarril central que atraviesa la Cordillera de los Andes.

El principal puerto de Chile es **San Antonio**, el cual representó 2,3% del tráfico portuario en Latinoamérica en 2014. Este puerto está conectado con la capital chilena a través de una carretera de alta velocidad y una red de vías férreas especializadas en movilizar carga, lo cual optimiza sus operaciones portuarias.

## Actividad Portuaria en Colombia

Según la Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia, el volumen del tráfico portuario en el País fue de 184,8 millones de toneladas en 2014; 0,9% superior frente a 2013. De este tráfico, 89,4% correspondió a actividades de comercio exterior<sup>3</sup> y 10,6% restante a transporte fluvial, cabotaje<sup>4</sup>, tránsito internacional<sup>5</sup>, carga transitoria<sup>6</sup> y trasbordo<sup>7</sup> (Gráfico 2).

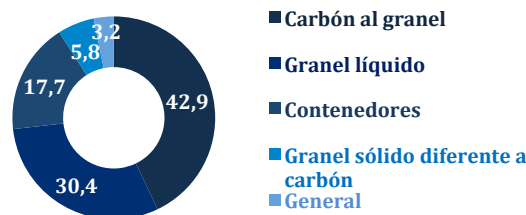
**Gráfico 2. Tráfico portuario en Colombia (millones de ton) 2012 - 2014**



\*Cabotaje, carga transitoria, trasbordo y fluvial  
Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Según el tipo de carga, carbón a granel representó 42,9% del volumen total del tráfico portuario marítimo del País en 2014, seguido por contenedores (17,7%) y carga general (3,2%) (Gráfico 3).

**Gráfico 3. Participación (%) en el tráfico portuario en Colombia según tipo de carga 2014**



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

<sup>3</sup> Importaciones más exportaciones

<sup>4</sup> Transporte de carga y pasajeros entre puertos de un mismo país

<sup>5</sup> Tráfico de naves nacionales o extranjeras de carga o de pasajeros

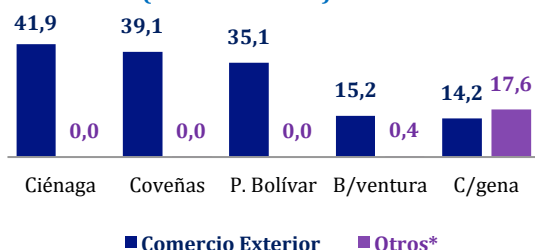
<sup>6</sup> Cargamentos descargados provisionalmente de la embarcación mientras dura su permanencia en el puerto

<sup>7</sup> Traslado de mercancía desde una unidad de transporte a otra, o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra



Las zonas portuarias que registraron el mayor tráfico en Colombia en 2014 fueron Ciénaga (22,7%), Coveñas (21,2%), Puerto Bolívar (19,0%), Cartagena (17,2%) y Buenaventura (8,5%). Debe destacarse que las principales actividades en la zona portuaria de Cartagena son de tránsito internacional (53,6%), a diferencia de las otras zonas portuarias mencionadas, cuyas principales actividades corresponden al comercio exterior (Gráfico 4).

**Gráfico 4. Tráfico portuario en principales zonas portuarias de Colombia según actividad (millones de ton) - 2014**



\*Cabotaje, carga transitoria, trasbordo, fluvial y tránsito internacional

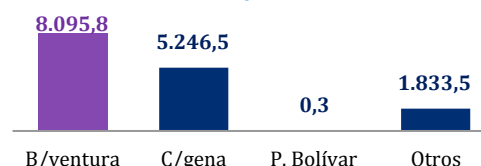
Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

La carga de comercio exterior movilizada a través de la zona portuaria de Ciénaga en 2014 correspondió en su totalidad a exportaciones de carbón a granel.

En el caso de las zonas portuarias de Coveñas y Cartagena, la principal carga de comercio exterior fue granel líquido (99,6% y 43,5%, respectivamente). En el caso de Puerto Bolívar, el principal tipo de carga movilizada fue carbón a granel (98,5%).

En 2014 se registró en Colombia un movimiento de carga por contenedores de 15,1 millones de toneladas. La zona portuaria de Buenaventura movilizó más de la mitad del comercio exterior de contenedores en los puertos del País en 2014 (53,3%) y este tipo de carga representó 53,1% del total de su operación portuaria.

**Gráfico 5. Comercio exterior de contenedores en Colombia según zonas portuarias (miles de ton) 2014**



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

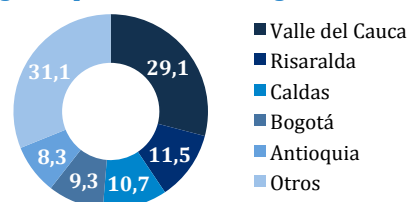
**Tabla 2. Comercio exterior según tipo de carga (miles de ton) - 2014**

Tipo de carga	Zona portuaria de Buenaventura	Zona portuaria de Cartagena
Contenedores	8.095,8	5.246,5
Granel sólido distinto a carbón	4.718,9	1.519,7
General	1.225,8	1.215,4
Granel Líquido	604,0	6.187,0
Carbón a granel	602,4	44,1
Total	15,2	14,2

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

El valor de las exportaciones movilizadas en la zona portuaria de Buenaventura en 2014 fue USD 3,7 miles de millones, 6,3% superior frente a 2013. De estas exportaciones, 68,9% tuvo como origen los 5 principales departamentos del País (Gráfico 7).

**Gráfico 6. Participación (%) en el valor de las exportaciones en la aduana de Buenaventura según departamento de origen - 2014**



Fuente: DANE - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Entre 2008 y 2014 Bogotá y Antioquia aumentaron sus exportaciones por la Aduana de Buenaventura en 8,1% y 5,4%, respectivamente, mientras por la aduana de Cartagena sólo lo aumentaron 3,8% y 0,7%, respectivamente.

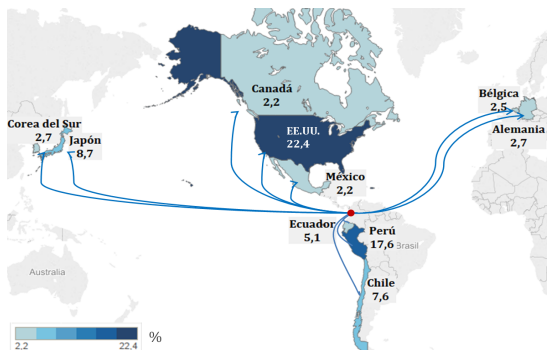




Los principales productos que se exportaron por la aduana de Buenaventura en 2014, según su valor en USD, fueron *café sin tostar* (40,7%), *azúcares* (7,9%) y *confitería* (2,5%). Por su parte, a través de la aduana de Cartagena se exportaron principalmente, *aceites crudos de petróleo* (75,8%), *fueloils* (6,2%) y *los demás café sin tostar* (2,6%),

En los primeros cinco meses de 2015, los principales destinos de las exportaciones desde la aduana de Buenaventura fueron EE.UU., Perú y Chile, destacándose los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico.

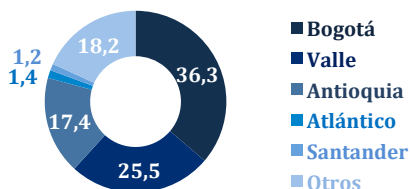
**Mapa 2. Principales destinos de las exportaciones de la aduana de Buenaventura (millones USD) Ene-may 2015**



Fuente: DANE – Elaboración Cámara de Comercio

El valor de las importaciones en Colombia en 2014 fue USD 64,0 miles de millones, 7,8% superior frente a 2013. Por la aduana de Buenaventura ingresó 21,2% del total de las importaciones del País. Los principales Departamentos que importaron a través de esta aduana en 2014 fueron Bogotá, Valle y Antioquia (Gráfico 1).

**Gráfico 7. Participación (%) en el valor de las importaciones de la aduana de Buenaventura, según principales departamentos - 2014**



Fuente: DANE – Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Los principales productos importados a través de la aduana de Buenaventura en 2014 fueron *aparatos receptores de televisión* (5,0%), *maíz duro amarillo* (3,2%) y *los demás trigos* (2,3%). Por su parte, a través de la aduana de Cartagena se importaron principalmente *diésel* (5,7%), *gasolina* (3,7%) y *propeno* (3,2%).

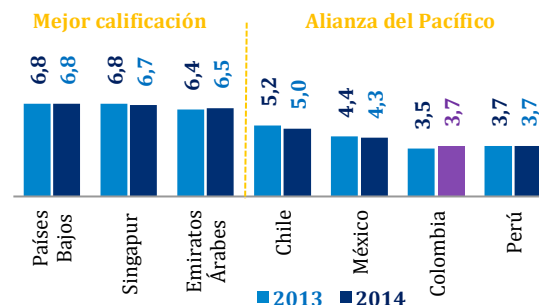
## Competitividad Portuaria Mundial

El Índice de Calidad de Infraestructura Portuaria del Banco Mundial mide el desarrollo y la eficiencia de los países en aspectos portuarios en una escala de 1 a 7 (donde 1 representa infraestructura poco desarrollada y 7 infraestructura eficiente).

Según este Índice, los países que registraron el mayor desarrollo y eficiencia en aspectos portuarios en 2014 fueron Países Bajos (6,8), seguido por Singapur (6,7) y Emiratos Árabes Unidos (6,5). Panamá fue el país latinoamericano mejor calificado según este Índice (6,3), ocupando la séptima posición en el listado general.

Entre los países de la Alianza del Pacífico, Chile obtuvo la mejor calificación (5,0) y ocupó la posición 36 en el mundo. Colombia obtuvo una calificación de 3,7 y fue el único integrante de la Alianza que registró un aumento en la eficiencia de su infraestructura portuaria el último año.

**Gráfico 8. Índice de Calidad de Infraestructura Portuaria 2013 - 2014**

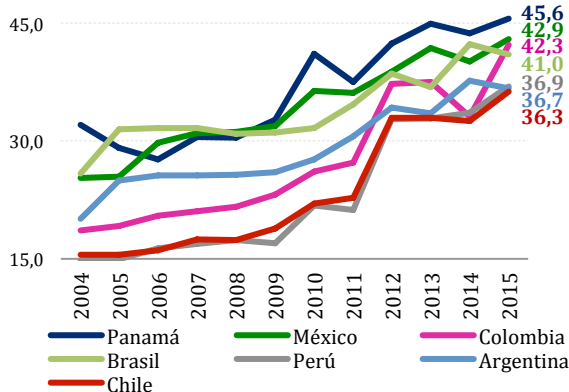


Fuente: Banco Mundial – Elaboración Cámara de Comercio de Cali



Por su parte, según el Índice de Conectividad de Carga Marítima de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en 2015 Colombia ocupó el tercer lugar entre los países latinoamericanos según el número de conexiones con las redes marítimas mundiales, superando a Brasil y Argentina (Gráfico 9).

**Gráfico 9. Índice de conectividad de carga marítima en Latinoamérica según principales países (2004=100) 2004 - 2015**



Fuente: UNCTAD - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

El Índice *Doing Business*, en su pilar de comercio transfronterizo registra el tiempo y costo<sup>8</sup> que implica importar o exportar mercancía de un país a otro. En este indicador, la duración de los procesos de exportación en Colombia fue de 14 días en 2014. Aunque el País se ubicó por debajo del promedio de la región (16,8 días), ocupa el sexto lugar en Latinoamérica y es superado por Chile, México y Perú.

Colombia registró el mayor costo de importación y exportación de la región en 2014. Debe destacarse que esta medición se hace tomando como referencia la distancia entre el principal centro de consumo de cada país y el puerto de salida más probable. Por esta razón, para Colombia, se toman como referentes a Bogotá y el Puerto de Cartagena, lo que implica una distancia de 1.000 km.

<sup>8</sup> Sin incluir aranceles

**Tabla 3. Comercio transfronterizo en Latinoamérica y el Caribe - 2015**

País	Duración proceso (días)		Costo (miles USD/contenedor)		Ranking <i>Doing Business</i> (1 -189)
	Impo	Expo	Impo	Expo	
Panamá	9	10	1,0	0,7	9
Chile	17	15	0,9	0,9	40
México	11	11	1,8	1,5	44
Costa Rica	14	14	1,1	1,0	47
Perú	17	12	1,0	0,9	55
<b>Colombia</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>2,5</b>	<b>2,4</b>	<b>93</b>
Ecuador	24	19	1,5	1,5	114
<b>LATAM y Caribe</b>	<b>18,7</b>	<b>16,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,3</b>	

Fuente: *Doing Business* - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

En el caso de Perú, por ejemplo, los referentes son Lima y el Puerto del Callao, entre los que hay una distancia de 15 km (Tabla 3).

**Tabla 4. Distancia entre principal centro de consumo y principal puerto en algunos países de Latinoamérica (km) - 2015**

País	Ruta	Distancia (km)
Perú	Lima - Callao	15
Chile	Santiago - San Antonio	100
México	México D.F. - Manzanillo	756
Colombia	Bogotá - Cartagena	1.000

Fuente: Elaboración Cámara de Comercio de Cali

El puerto más cercano al principal centro de consumo de Colombia (Bogotá), es Buenaventura. En este sentido, el País tiene la posibilidad de reducir los costos de las operaciones de comercio exterior y mejorar su competitividad frente a otros países de la región, en la medida en que fortalezca las operaciones y la infraestructura de este Puerto.

La Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia mide la competitividad de los puertos del País a través de indicadores entre los que se encuentran: eficiencia operacional<sup>9</sup>, aprovechamiento de patios y bodegas<sup>10</sup> y número de contenedores/hora<sup>11</sup>, entre otros.

<sup>9</sup> Porcentaje de la capacidad utilizada del total de capacidad ofertada

<sup>10</sup> Porcentaje de la capacidad utilizada en bodegas o patios, del total de capacidad disponible en bodegas o patios

<sup>11</sup> Número de contenedores movilizados por hora



Según esta medición, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (SPRC) registró un indicador de eficiencia de 71,0% en 2010<sup>12</sup>, mientras que para la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN), esta cifra fue 65,4%.

La movilización de contenedores/hora en la SPRC fue 90 en 2010, mientras que en la SPRBUN fue 17 contenedores/hora en el mismo año. Según la Superintendencia de Puertos y Transporte, este indicador depende de la infraestructura de la terminal portuaria así como del tipo de actividad que en ella se realice. La principal razón por la cual se registra este amplio diferencial es que las operaciones de comercio exterior toman mayor tiempo, en promedio, que las operaciones de tránsito internacional (principal actividad en la zona portuaria de Cartagena).

**Tabla 5. Capacidad de grúas pórtico para atender buques Post-Panamax en la SPRC y la SPRBUN (ton/unidad)**

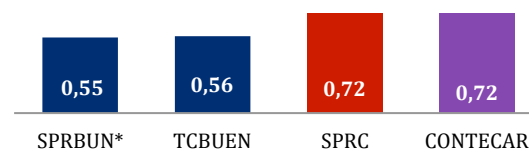
Terminal portuaria	Equipo	Capacidad (ton/unidad)
SPRC	2 Grúas pórtico Superpost-Panamax Twin20'	70
SPRC	2 Grúas Pórtico Post Panamax	50,6
SPRBUN	2 Grúas pórtico ZPMC (Bajo <i>spreader</i> )	41 - 51
SPRBUN	2 Grúas pórtico ZPMC (Bajo <i>Head Block</i> )	51 - 62
SPRBUN	1 Grúa pórtico NOELL (Bajo <i>spreader</i> )	41,6
SPRBUN	1 Grúa pórtico NOELL (Bajo <i>Head Block</i> )	60

Fuente: Páginas oficiales SPRBUN y SPRC- Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Una de las tarifas relacionadas con estos indicadores de competitividad es la de utilización de muelles. Esta tarifa es más baja en las 2 terminales principales del Puerto Buenaventura (SPRBUN y Terminal de Contenedores, TCBuen) que en las del Puerto de Cartagena.

En el mismo sentido, la tarifa por utilización de instalaciones portuarias son más bajas en las dos terminales más importantes de la zona portuaria de Buenaventura que en las principales terminales de la zona portuaria de Cartagena (Tabla 6).

**Gráfico 10. Tarifa utilización de muelles en algunas de las principales terminales portuarias del País (USD/metro eslora/hora) - 2015**



\*Promedio de un rango de precios establecidos por la SPRBUN que dependen del rendimiento de los buques. Las demás terminales no presentan tarifas desagregadas

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

**Tabla 6. Tarifa uso de instalaciones portuarias de carga en algunas terminales portuarias - 2015**

Tipo de carga	SPRBUN	TCBUEN	SPRCAR	CONTECAR
Carga general (USD/ton)	2.95 - 5.00	5.00	5.50	5.50
Graneles Sólidos/Líquidos (USD/ton)	3.00 - 4.50	4.00	4.50	4.50
Contenedores 20' Llenos (USD/Contenedor)	70.00 - 94.00	94.00	110.00	110.00

Fuente: Páginas oficiales de terminales portuarias - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

## Retos para la zona portuaria de Buenaventura

Los principales retos que enfrenta la Zona Portuaria de Buenaventura están relacionados con la modernización de su infraestructura tecnológica, la eficiencia operativa, la infraestructura vial y la calidad en servicios de energía eléctrica e internet.

La modernización de la infraestructura portuaria y la integración con industrias conexas a las zonas portuarias son una constante en los puertos más importantes de Latinoamérica. El Puerto de Buenaventura tiene la oportunidad de incrementar su eficiencia operativa y financiera en la medida en que materialice sus inversiones y alcance dicha integración.

<sup>12</sup> La Superintendencia de Puertos no dispone de información para años más recientes.



En este sentido, se espera la culminación de la terminal portuaria de Aguadulce, que implica una inversión total de USD 450 millones; así como del Centro de Actividad Económica de Buenaventura (CAEB), que recibirá cerca de USD 3.000 millones por cuenta de un acuerdo entre el Gobierno Nacional y China.

La culminación de la doble calzada Buga-Buenaventura, la definición del Plan de Ordenamiento Territorial, la integración de las terminales portuarias con el ferrocarril, las inspecciones simultáneas para contenedores y carga general así como el equipo técnico y las herramientas con que cuenten las autoridades portuarias, son esenciales para el incremento de la competitividad portuaria en Buenaventura.

En la medida en que los factores de competitividad del puerto de Buenaventura mejoren, los empresarios podrán reducir sus costos en comercio exterior teniendo en cuenta que éste es el Puerto más cercano a los principales centros de consumo del País.

Dada la coyuntura actual de la devaluación del peso colombiano y la inestabilidad del precio del petróleo, las exportaciones nacionales (diferentes a minerales e hidrocarburos) adquieren una mayor relevancia para Colombia.

Teniendo en cuenta la meta del Gobierno Nacional de alcanzar exportaciones no minero-energéticas por USD 30.000 millones en 2018 y que la mayoría de estas exportaciones se realizan a través de contenedores, la zona portuaria de Buenaventura se convierte en un aliado estratégico del comercio exterior del País, de ahí la importancia en la ejecución de las acciones necesarias para resolver los principales retos mencionados.





## - ANEXO -

### Descripción de las Operaciones de Comercio Exterior en Colombia

#### Exportación

El proceso general de una exportación requiere una documentación mínima por parte del generador de la venta externa: la firma digital (da acceso a herramientas virtuales y servicios de la DIAN y del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo) y el Registro Único Tributario (RUT).

El exportador y el cliente definen los términos de negociación internacional (*incoterms*<sup>13</sup>). El valor de la mercancía y de la clasificación<sup>14</sup> del exportador por parte de la DIAN, definen si el exportador debe contratar una agencia de aduana para realizar los trámites ante la DIAN.

El exportador presenta la factura comercial, la lista de empaque y Carta de Responsabilidad<sup>15</sup> en la que afirma que la mercancía no está contaminada con ningún tipo de sustancia.

Si el exportador es catalogado ante la DIAN como ALTEX, UAP u OEA<sup>16</sup>, puede realizar directamente la cotización de fletes y seguros, además de elegir el transportador y la naviera que va a manejar su carga, de lo contrario, debe recurrir a un agente de carga internacional.

El exportador o su agencia de aduana deben obtener los vistos buenos por parte de las entidades que corresponden, la Solicitud de Autorización de Embarque (SAE) y la planilla de traslado para llevar la mercancía desde el depósito hasta la Zona Primaria<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Términos de entrega de la mercancía, responsables de los costos y riesgos de la operación, transporte y pago del seguro, entre otros

<sup>14</sup> Usuarios Aduaneros Permanentes (UAP) y los Usuarios Altamente Exportadores (ALTEX)

<sup>15</sup> Las autorizaciones para firmar esta carta las define el representante legal en entrevista con Policía Antinarcóticos

<sup>16</sup> Operador Económico Autorizado

<sup>17</sup> Lugar para recepción, cargue, descargue, almacenamiento y movilización de carga ( muelles, puertos y depósitos, entre otros)

El proceso de inspección se realiza según el perfilamiento de las entidades de control (DIAN, Policía Antinarcóticos, ICA e INVIMA). Éstas definen si realizan una inspección física, documental o no intrusiva (utilización de escáneres, por ejemplo, para la inspección de mercancía sin abrir el contenido de la carga).

El transportador internacional o la naviera informan a la DIAN el total de la carga que embarcó<sup>18</sup> y el declarante notifica a esta entidad la salida de la carga del territorio aduanero nacional, convirtiendo la SAE en una Declaración de Exportación (DEX<sup>19</sup>).

#### Importación

Esta operación inicia con el manifiesto de carga<sup>20</sup> que presenta el transportador. La DIAN autoriza el descargue de la mercancía hasta el depósito habilitado.

El transportador presenta el informe de descargue e inconsistencias y posteriormente, se realiza la nacionalización o traslado de mercancía, en caso de ser tránsito aduanero o el traslado a zona especial

Para la nacionalización de la mercancía se realiza una declaración de tránsito de la mercancía. El depósito recibe y verifica la declaración y la carga, que puede durar hasta un mes en este lugar.

El importador presenta la declaración de importación a la DIAN y una vez es aceptada, se realiza el proceso el levante o la inspección de la carga descrita anteriormente.

Terminado el proceso de inspección, se realiza el levante de la mercancía y el depósito habilitado autorizará el retiro de la misma, quedando a libre disposición del importador.

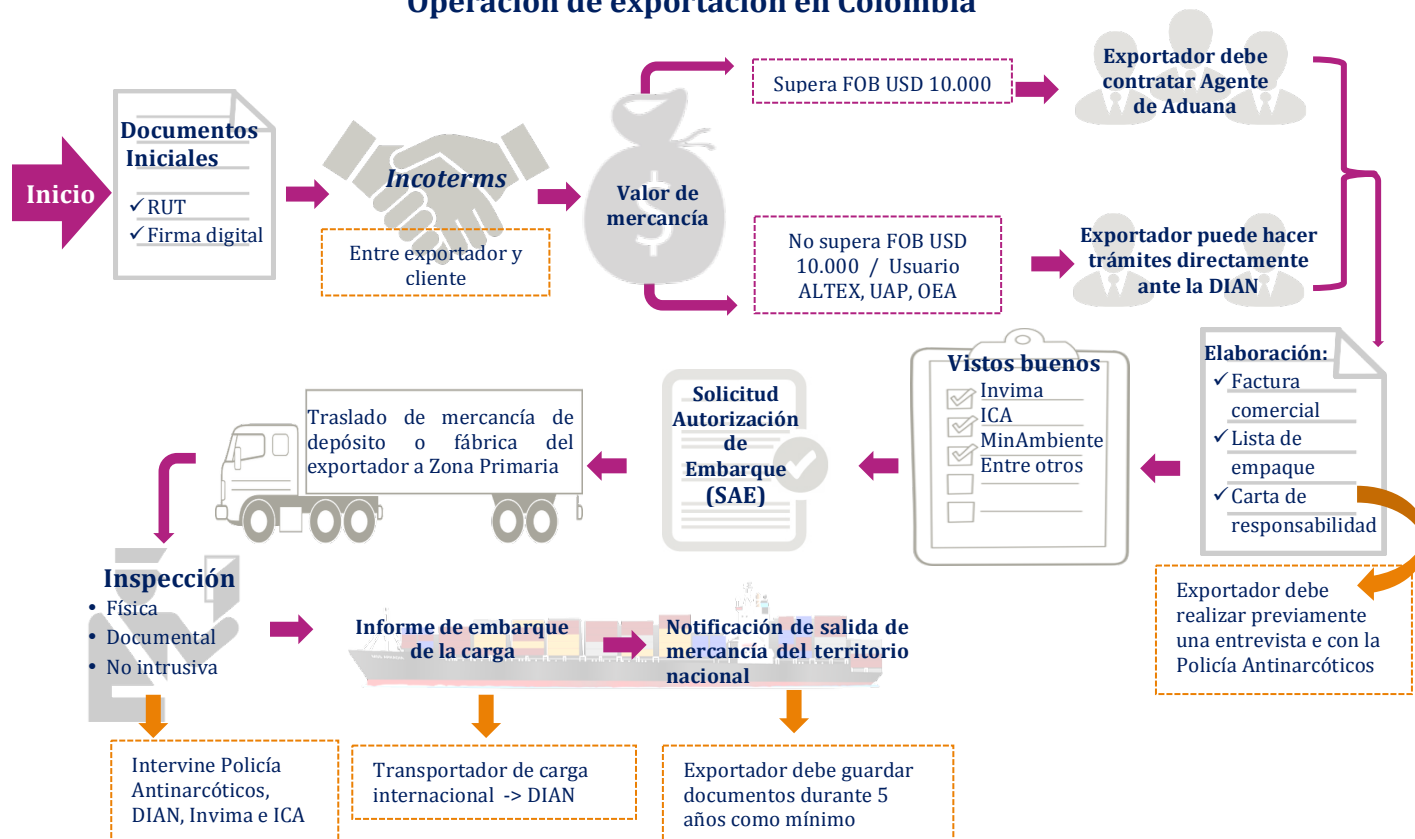
<sup>18</sup> Máximo 24 horas después de realizado el embarque

<sup>19</sup> La DEX y documentos soporte deben guardarse mínimo 5 años

<sup>20</sup> Incluye identificación del transporte, datos del viaje, peso y cantidad de unidades de carga a transportar, entre otros



## Operación de exportación en Colombia



Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

## Operación de importación en Colombia



Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia - Elaboración Cámara de Comercio de Cali