

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO



C.I BANAFRUIT S.A.S

Trabajo de Grado

Marco Antonio Tello Mendez
Alejandro José Mantilla Roldan
Andres Mauricio Salazar Valencia

BOGOTÁ D.C.

2018

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO



C.I BANAFRUIT S.A.S

Trabajo de Grado

Marco Antonio Tello Mendez
Alejandro José Mantilla Roldan
Andres Mauricio Salazar Valencia

Carlos Alberto Franco M.Sc.

Administración de negocios internacionales

BOGOTÁ D.C.
2018

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	1
Palabras Claves	1
ABSTRACT	2
Key words	2
1. INTRODUCCIÓN	3
1.1 TLC entre Colombia y Corea del Sur	4
1.2 TLC entre Colombia y Estados Unidos	7
2. PROPÓSITO DE LA MISIÓN	10
3. HISTORIA	11
4. OBJETIVOS	12
4.1 Objetivo General	12
4.2 Objetivos Específicos	12
5. DIAGNÓSTICO	12
6. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	17
6.1 Influencia de la infraestructura en la logística	22
6.2 La productividad portuaria	24
6.3 Operación portuaria en Colombia	25
6.4 Puertos Privados	26
6.5 La logística en Santa Marta	26

7. METODOLOGÍA.....	30
8. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	31
8.1 Estudio de caso.	32
8.2 La entrevista.	32
8.3 Población.....	32
9. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS HALLAZGOS ENCONTRADOS	33
9.1 El privilegio de la geografía en la sociedad portuaria de Santa Marta.....	33
9.2 La innovación se considera una ventaja competitiva sostenible.....	34
9.3 La tecnología como herramienta importante para el avance de operaciones.	34
9.4 La inversión y desarrollo para desarrollo de la región y el país.....	35
9.5 Variables	35
9.5.1 Variable dependiente	35
10. RECOMENDACIONES	39
11. CONCLUSIONES.....	42
12. REFERENCIAS.....	44

RESUMEN

Un gran incremento en el movimiento de mercancías de un lado a otro en el mundo y la implementación y aceptación del concepto de globalización ha otorgado a la cadena logística un papel importante en la tierra. En vista de esto, Colombia gracias a los múltiples tratados que ha adquirido se ve obligada a usar sus ventajas geográficas y exportar alcanzando el mayor potencial en las actividades de comercio internacional.

El presente estudio tiene como propósito examinar la coyuntura actual del puerto de Santa Marta, con el fin de evaluar sus ventajas comparativas en términos de errores en la cadena logística, teniendo en cuenta la infraestructura portuaria y vial del país, las cuales son determinantes en dicha cadena. Es importante destacar de qué forma puede perturbar la logística a un país y en especial a las empresas, ya que, estas son las primeras afectadas al momento de realizar un proceso de importación y exportación.

Teniendo como base la visita realizada a la empresa C.I BANAFRUTS, empresa ubicada en Santa Marta y que se dedica a la comercialización, exportación de banano Cavendish, utilizando tecnología de punta en la explotación de los recursos, actuando con responsabilidad ambiental y criterios justos de comercialización con los clientes y proveedores.

Palabras Claves: Logística portuaria, desarrollo, competitividad, infraestructura, zona bananera.

ABSTRACT

A large increase in the movement of goods from one side to another in the world and the implementation and acceptance of the concept of globalization has been awarded the supply chain an important role on Earth. In view of this, Colombia thanks to multiple treaties you have purchased is obliged to use its geographical advantages and export reaching more potential in international trade activities.

The present study aims to examine the current situation of the port of Santa Marta, in order to assess their comparative advantages in terms of errors in the logistics chain, taking into account the port infrastructure and road in the country, which are determinants in this chain. It is important to highlight how can disrupt logistics to a country and especially to companies, since these are the first affected by the time of a process of import and export.

Having as base the visit to the company C.I BANAFRUTS, company located in Santa Marta and dedicated to the commercialization, exportation of Cavendish bananas, using cutting edge technology in the exploitation of resources, acting with responsibility environmental and fair criteria of marketing with customers and suppliers.

Key words: port logistics, development, competitiveness, infrastructure and banana zone.

1. INTRODUCCIÓN

La condición en el departamento de Magdalena cuenta con una zona portuaria importante para los productos agroindustriales y la diversificación en sectores como manufacturas y otro tipo de servicios propicios en este departamento que permiten sacar el mejor provecho de los tratados y acuerdos comerciales que tiene Colombia entre los que se encuentran firmados con Estados Unidos, Canadá, México, Unión Europea y Corea del Norte y Sur.

En el escenario de Colombia teniendo en cuenta los actuales tratados, es necesario evaluar las capacidades logísticas que tiene Colombia para hacer frente a los diferentes tratados y a las nuevas formas de demanda de una manera competitiva. Para afrontar este desafío Colombia tiene una posición favorecida que la convierte en un punto paralelo para todos los mercados de regionales según Heins (2005). La topología en Colombia ha requerido la implementación de un contrato para un sistema multimodal de transporte como el FIATA Bill of Lading (FBL), la caja swap, los barcos de carga, entre otros, que sirven para beneficiarse al máximo de su ventaja geográfica ya que la mayoría de la carga internacional es enviada por medio marítimos, por tal razón actualmente existen 9 puertos especializados en actividades específicas en Colombia, los cuatro puertos regionales más importantes con los que cuenta el país son: Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura y Cartagena.

Un gran porcentaje de la producción nacional es destinada a la exportación y muchas de las materias primas se adquieren de empresas extranjeras; por esta razón una logística portuaria es una actividad vital para el desempeño de muchas operaciones de las empresas, afectando de manera directa la calidad y los costos de algunos productos ofrecidos.

Por esto nace la necesidad de realizar y tener de forma detallada una visión clara de cómo se encuentra actualmente el sistema logístico en Santa Marta y Colombia midiendo las variables que afectan en un mayor grado la eficiencia del país.

1.1 TLC entre Colombia y Corea del Sur

En Colombia los procesos de globalización económica, han ayudado al fortalecimiento y a la conformación de espacios a nivel regional y a nivel mundial, en donde se han firmado acuerdos que eliminan las barreras comerciales y que permiten el fortalecimiento de políticas comerciales a nivel mundial.

En la expansión de negocios surge el tratado de libre comercio que según el Ministerio de Comercio Exterior, “es un acuerdo internacional en el cual se vinculan distintas economías entre sí, para abrir recíprocamente sus mercados y para generar condiciones propicias a la inversión extranjera. En este se ven cronogramas de desgravación arancelaria y reglas para facilitar la inversión” (Ministerio de Comercio Exterior, 2012) Lo que se logra con este tratado es tener un mercado más amplio para la exportación de productos y de bienes y servicios, sirviendo como un beneficio para Colombia ya que es un país que cuenta con gran cantidad de recursos que puede explotar y de esta manera ayudar a la economía nacional.

El tratado de libre comercio (TLC) entre Colombia y Corea del Sur que empezó negociaciones desde el año 2009 ha estado marcado por inconformismos y contradictorios, si bien hay quienes defienden el tratado argumentando la posibilidad de ingresar a un mercado competitivo, potencial y con poder adquisitivo, esta negociación ha sido señalada y cuestionada por varios sectores del

país, debido a que consideran que este país no ofrecería beneficios a Colombia sino que solo traería beneficios para la economía local.

Es por esto que para el caso de los **productos agrícolas**, todos los productos de interés exportador tendrán ciertas preferencias, es por esto que en el 99% de los casos con reducciones graduales podrán tener una eliminación total de los aranceles. La agroindustria es uno de los sectores que tendrán amplias oportunidades de exportación con la entrada en vigencia del Tratado de Libre Comercio con Corea del Sur. Café, flores, cacao y frutas como banano y piña son algunos de los productos que ingresarán con preferencias arancelarias al país asiático (Revista Dinero, 2016).

Sin duda es necesario generar alianzas con economías grandes del mercado para el mejoramiento y el fortalecimiento de la economía nacional, las pequeñas y medianas empresas están esperando la oportunidad de crecer y expandir sus mercados a nivel internacional, del mismo modo, la industria colombiana debe apropiarse de espacios a nivel económicos importantes en el mundo, pero no se puede perder de vista las condiciones con las que se cuentan para responder ante los restos. Este tipo de tratados debe estar basado en el beneficio y provecho que las dos naciones vean reflejadas en sus mercados, no se pueden seguir concibiendo negociaciones con sometimientos o desventajas para las pequeñas economías o los llamados países subdesarrollados, Colombia debe invertir recursos y esfuerzos en consolidarse desde adentro, garantizando una estabilidad a su economía y base para luego generar alianzas con potencias mundiales.

Este es el primer Tratado de Libre Comercio que Colombia realiza con un país asiático, lo cual empezaría a marcar el comienzo de los esfuerzos colombianos por expandir y diversificar sus

relaciones comerciales con una región como el continente asiático que se encuentra en constante crecimiento y desarrollo.

Uno de los principales sectores que más aportan a la economía del país es el agroindustrial, con uno de sus productos insignia como es el **banano** “El banano, uno de los productos insignia de nuestro país en el mercado internacional, sigue consolidándose como uno de los productos con más ingresos en exportaciones. Solo en 2016 se exportaron 93,4 millones de cajas con ganancias cercanas a 811 millones de dólares” (Asociación de Bananeros en Colombia, 2017). Siendo un producto con oportunidad en mercados europeos y asiáticos como Rusia, Japón, Corea del Sur, Reino Unido, Irlanda, España, Portugal, Países Bajos, Alemania, Luxemburgo e Italia.

En el estudio de la competitividad de Colombia y sus empresas frente a los tratados de libre comercio, se han estimado la logística y la infraestructura como piezas elementales (El Informador (2011). Es así, que Santa Marta, se puede considerar como un puerto estratégico, del cual se debe conocer su estado de competitividad en la gestión de la cadena logística con relación a los demás puertos a nivel regional, esto teniendo en cuenta que ya existen estudios que facilitan muchas de las cifras tanto económicas, y logísticas que servirán en esta investigación.

El objetivo principal de este trabajo consiste en tener un conocimiento claro por medio del estudio y medición de una serie de variables de vital importancia dentro de una cadena logística portuaria, esto a través del crecimiento y la utilización del concepto de globalización, se busca eliminar de forma casi inmediata las posibles barreras que puedan existir entre los diferentes países y las culturas. El comercio entre países es considerado la actividad con mayor importancia, como lo asegura la Revista Portafolio (2015) donde los individuos y empresas importadoras y exportadoras cuentan con la capacidad de ofrecer y ubicar sus productos en los mercados internacionales a costos que fuesen atractivo para el mismo. Esta capacidad de colocación y acceso

de mercancías a nuevos mercados está regida por la forma en que se ejerza la logística y la distribución de las organizaciones y de qué manera sea dirigida la cadena de abastecimiento a la que pertenecen.

Es por esto que se analizarán los procesos en la empresa C.I BANAFRUTS S.A.S, con el fin de determinar qué tan apropiados están siendo los procesos que se están implementando, empresa que se encuentra ubicada en el departamento del Magdalena, y que se está dedicada a la exportación y comercialización de banano Cavendish desde el año 1987, llegando a mercados en Europa, Sur América y Norte América bajo el sello Dole.

C.I BANAFRUTS se dedica a la comercialización, exportación de banano Cavendish, utilizando tecnología de punta en la explotación de los recursos, actuando con responsabilidad ambiental y criterios justos de comercialización con los clientes y proveedores. La empresa mantiene estándares de excelsa calidad ratificadas en el posicionamiento de la fruta a nivel internacional, ratificado por los premios obtenidos por las multinacionales que operan en la Zona Bananera del Magdalena (Banafruits.com,2017)

1.2 TLC entre Colombia y Estados Unidos.

Con el TLC entre estos dos países, y con la posesión del presidente Donald Trump, los empresarios exportadores de productos y servicios a ese país norteamericano, tienen plena confianza en que se mantendrán y fortalecerán las relaciones comerciales y económicas entre los dos mercados.

Colombia es un país donde el 90% de su industria está constituido por empresas familiares, que aportan 3 de cada 4 puestos de trabajo, lo que estas empresas buscan es disminuir la brecha

que existe entre la tecnología y el desempleo. Es por esto que basados en la construcción de un mundo globalizado se ha venido dando la consolidación del capitalismo y de una revolución tecnológica que a diario tiene la necesidad de tener mayor expansión mundial.

La globalización como todos los aspectos políticos, sociales, económicos y culturales tiene cosas buenas y cosas malas, la principal ventaja de esta es la circulación de bienes, productos y servicios, ya que, de esta manera ayuda a disminuir la inflación y por otro lado es el crecimiento tecnológico que ha servido como plataforma para la expansión de negocios.

Y así por la expansión de negocios surge el tratado de libre comercio que según el Ministerio de Comercio Exterior, “es un acuerdo internacional en el cual se vinculan distintas economías entre sí, para abrir recíprocamente sus mercados y para generar condiciones propicias a la inversión extranjera. En este se ven cronogramas de desgravación arancelaria y reglas para facilitar la inversión”. Lo que se logra con este tratado es tener un mercado más amplio para la exportación de productos y de bienes y servicios, sirviendo como un beneficio para Colombia ya que es un país que cuenta con gran cantidad de recursos que puede explotar y de esta manera ayudar a la economía nacional.

Sin embargo, con este tratado con Estados Unidos las más afectadas serán las pequeñas y medianas empresas (PYME), ya que estas no cuentan con la capacidad de producción ni la tecnología que las empresas norteamericanas, por esta razón al no tener la misma capacidad de producción no generaran lo mismo que las empresas de allá y así el mercado nacional se verá inundado por productos extranjeros ya que ellos tienen mayores recursos tanto en mano de obra como en producción y permitirá tener mayores productos en el comercio y por lo tanto al llegar

estos productos al país se encontraran más económicos y ofreciendo buena calidad, siendo algo con lo que las PYME no podrán competir y se encontraran en desventaja.

Según el gremio bananero, de las más de 90 millones de cajas de banano exportadas al año, el 25% llega a los consumidores de los Estados Unidos, es por esto que el presidente de la Asociación de Bananeros de Colombia, Augura, Juan Camilo Restrepo Gómez, considera fundamental que se mantengan las relaciones comerciales y buscar estrategias para tener mayor aprovechamiento del Tratado de Libre Comercio. “Para nosotros es muy importante mantener esa relación con los Estados Unidos que es el primer aliado comercial de Colombia y el segundo destino para la exportación de banano”, además agregó “Esperemos que el presidente Trump empiece a ejercer como presidente de los Estados Unidos, no como candidato, para efectos de seguir consolidando el Tratado de Libre Comercio, TLC que siempre estará a revisión de los mandatarios de turno”.

En los últimos años, los empresarios bananeros han logrado ventas por 836 millones de dólares anuales, de las cuales ha aumentado la participación el mercado norteamericano, “Esperamos seguir creciendo ese porcentaje de la exportación para los Estados Unidos; es el segundo lugar de destino y por lo tanto nosotros en nuestra región vamos a seguir trabajando en la producción, la logística y la innovación”, manifestó el líder gremial (Caracol Radio, 2017).

2. PROPÓSITO DE LA MISIÓN

En la misión al Caribe, se visitaron diferentes empresas y puertos marítimos especialmente en la ciudad de Santa Marta, sin embargo, no se puede desconocer que existen otros puertos como son el de Panamá, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. Es por esto que el enfoque de este trabajo consiste en realizar una visita en la empresa C.I BANAFRUTS S.A.S, más específicamente en su proceso logístico para la exportación/comercialización de uno de sus productos. Durante la visita lo que se busca es conocer y obtener información para poder realizar una descripción de su proceso logístico desde la cosecha hasta el puerto de origen de su producto insignia como es el banano.

Además de esto lo que se espera es que se pueda analizar el gran incremento en el movimiento de mercancías de un lado a otro en el mundo y la implementación y la aceptación del concepto de globalización que se le ha otorgado a la cadena logística, cumpliendo este un papel importante en la tierra, debido a que se muestra de forma más competitiva y económica el transporte marítimo entre todos los medios de transporte actuales. En vista de esto, Colombia gracias a los múltiples tratados que ha adquirido se ve obligada a usar sus ventajas geográficas y exportar alcanzando el mayor potencial en las actividades de comercio internacional.

El presente estudio tiene como propósito examinar la coyuntura actual del puerto de Santa Marta, con el fin de evaluar sus ventajas comparativas en términos de errores en la cadena logística, teniendo en cuenta la infraestructura portuaria y vial del país, las cuales son determinantes en dicha cadena.

Siendo importante destacar de qué forma puede perturbar la logística a un país y en especial a las empresas, ya que, estas son las primeras afectadas al momento de realizar un proceso de importación y exportación.

3. HISTORIA

Banafruts se fue consolidando como una empresa familiar porque es una empresa que ha mantenido la mayoría de sus trabajadores a través del tiempo, tiene trabajadores con 15, 20 años y hasta 25 años de estar laborando, es una empresa familiar donde trabaja el abuelo, el hijo y posiblemente sus nietos.

Siendo una de las empresas más grandes en el sector del Magdalena, que cuenta actualmente con 200 hectáreas produciendo bananos de primera calidad complaciendo a los clientes de todos los mercados del mundo y los mercados nacionales.

Esta empresa empezó a exportar las primeras cajas de banano desde 1987 con el sello Dole, a partir de ese momento empezó a exportar para todos los mercados de Europa, Sur América y Norte América, obteniendo la mejor calidad tanto en los mercados de Norte América como de Europa, 2 veces valorados con el 100% de calidad en los EEUU.

4. OBJETIVOS

4.1 Objetivo General

Reconocer y divulgar las tácticas a efectuar en el ámbito de la logística portuaria local, teniendo en cuenta todos los pro y los contra que posee el país con relación al tema, con el fin de impulsar el desarrollo y la productividad de la ciudad por medio del proceso logístico y de transporte.

4.2 Objetivos Específicos

- Determinar e ilustrar los elementos esenciales de la logística portuaria internacional, sus instalaciones y la infraestructura utilizada, considerándolo como competencia directa.
- Establecer y mostrar la infraestructura portuaria de la sociedad portuaria local, en donde en Santa Marta se puedan identificar las ventajas y las desventajas en el proceso logístico.
- Definir los principales indicadores de desempeño con los cuales se encuentra operando el puerto de Santa Marta.
- Medir de qué manera influyen los procesos efectuados por el puerto caribe en la productividad del país en cuanto a mercados internacionales.

5. DIAGNÓSTICO

Colombia es uno de los países con mayor riqueza y diversidad, siendo un país exportador por excelencia, el país exporta productos como son el café, las flores, frutas como el mango, la manzana, la piña y el banano, esto se da ya que el país cuenta con condiciones agroclimáticas que favorecen el cultivo de ciertos productos (Procolombia, 2016)

De acuerdo a un informe presentado por Analdex, en el año 2016, las exportaciones de fruta tuvieron una participación del 3,3% en el total de las exportaciones del país, evidenciándose así un crecimiento del 16,4% del valor exportado con relación al año 2015. Teniendo en cuenta que el volumen exportado en 2016 estuvo alrededor de 2 millones de toneladas netas, lo que representa un crecimiento de 17,4% con respecto a lo registrado en 2015 (Analdex, 2016).

Es por esto que se refleja que en el año 2016 la fruta que mayor exportación tuvo fue el banano del tipo cavendish valery, con un valor de USD FOB 848,6 millones (equivalente a 1,8 millones de toneladas), evidenciando de esta manera una variación de 13,4% respecto al valor del año anterior. A su vez se destacó el crecimiento de las exportaciones de aguacate (228,4%) y piña (210,9%), las cuales alcanzaron un valor de USD FOB 35 millones y USD FOB 23,6 millones, respectivamente. Sin embargo, también se registraron en ese momento disminuciones en las partidas de uchuvas (-5,4%), granadilla (-3,7%), frutos secos (-45,3%) y pitahayas (-16,5%) (Analdex, 2016).

Evidenciando que el banano ha aumentado su demanda en distintos países y la producción de la misma, debido a que el sector no solo está representado en un aumento en los ingresos o en las exportaciones. Para Juan Camilo Restrepo, presidente de la Asociación de Bananeros en Colombia (Augura), en el año 2017 se desarrolló una estrategia de mercado desde dos frentes, que fueron la protección al medio ambiente y mejorar las condiciones laborales de los colaboradores de la región

del Urabá, como lo afirma Restrepo, “en este año vamos a tener negociación de convención colectiva con Sintrainagro, que es el sindicato más grande de Colombia en lo que tiene que ver con el agro”.

Lo que se busca con estas exportaciones es que se suplan las necesidades de los nuevos consumidores que están dispuestos a adquirir este producto, la demanda en el mercado es cada vez más exigente con los productos, ya que, se busca siempre mejores estándares de calidad y que cumplan además con normativas de protección ambiental en sus procesos.

Actualmente la exportación de fruta representa un factor importante y atractivo, debido a que el banano es una fruta que es cultivada desde el nivel del mar hasta alturas de 2.200 metros. Por lo tanto, el consumo nacional ha mejorado y cada vez se han ido extendiendo los cultivos en algunas fincas del Quindío y del Valle del Cauca, intercalando con el plátano (Encolombia, 2018)

Se debe tener en cuenta el enfoque mundial de la apertura de los mercados, ya que, la competitividad internacional se ha convertido en un reto para la exportación del país. El banano es una oportunidad para el país a nivel económico, porque actualmente la exportación de diferentes productos ha traído oportunidades de crecimiento para el país, debido a que los TLC se han convertido en una gran vitrina para mostrar la calidad de los productos que se pueden exportar a diferentes lugares, en este caso se busca la viabilidad de las frutas, mostrando la necesidad que tiene este mercado de evidenciar las ventajas comparativas que se tienen y que se posiciona como uno de los mejores del mundo en cuanto a calidad y precio, en donde se puede aprovechar esta ventaja comparativa por la cercanía geográfica y el buen manejo de las relaciones comerciales entre los países generando estímulo para que se puedan realizar alianzas estratégicas y poder realizar la exportación de las frutas que se cultivan en el país, y que de esta manera más empresas

se vean interesadas en exportar sus productos y estudiar sus mercados correspondientes donde estos acuerdos comerciales que está realizando el gobierno genere una ventaja comparativa de productos y así aumenten las exportaciones, mejorando la balanza comercial del país.

Por lo tanto, se busca crear una necesidad en el grupo estratégico, en donde se busca con el plan de negocios analizar la viabilidad de la empresa de poder exportar estas frutas, que representan los buenos terrenos que se tienen en el país para el cultivo de las mismas. De igual modo es importante resaltar que es así como a nivel social, el sector bananero permitirá que el desarrollo del país incluya oportunidades de empleo para la población y los medios para satisfacer sus necesidades básicas, para que esto pueda ser logrado, ya que, el desarrollo económico considera la generación de riqueza, es decir, el aumento de la producción de bienes y servicios.

Debido a que al incrementar las exportaciones esto implicara mayor productividad de las empresas nacionales, lo que genera mayor inversión extranjera y mayor generación de empleo y por lo tanto, que se dé la modernización de los medios de producción, ya que, los retos de este sector bananero está diseñado para seguir creciendo en su competitividad y lograr mayor demanda de las exportaciones, que beneficie a cada persona que se desempeña en este sector.

Es por esto que la United Fruit puso en marcha en Urrao, Urabá, un programa de financiación de cultivos con intervención de algunas corporaciones financieras, garantizando la compra del producto a las fincas financiadas. Esta es una empresa que tiene su sede principal de Banafrutas en la ciudad de Santa Marta, departamento del Magdalena – Colombia. Teniendo en cuenta que los cultivos de banano de esta compañía se encuentran localizados en Río Frió, Municipio Zona Bananera del Magdalena.

La Comercializadora Internacional Bananos Y Frutas De Colombia S.A.S. (C.I. BANAFRUTS S.A.S.) es una compañía privada, la cual se dedica a la comercialización, exportación de banano Cavendish, utilizando tecnología de punta en la explotación de los recursos, actuando con responsabilidad ambiental y criterios justos de comercialización con sus clientes y proveedores (Banafruist.com)

La misión de la empresa consiste en una empresa dedicada a la pre-siembra, siembra, cultivo, cosecha empaque producción, comercialización y exportación de banano Cavendish con altos estándares de calidad, responsabilidad social y ambiental que satisfacen las necesidades de los clientes, propendiendo por un manejo racional de los recursos y por el bienestar social y económico de los empleados, posicionándolos privilegiadamente en el contexto del mercado internacional bananero.

Por medio de su visión que consiste en “Liderar procesos inherentes a la comercialización del banano con destino a los mercados internacionales prevaleciendo la equidad en las relaciones comerciales con proveedores y clientes. Para lo cual se cuenta con un equipo de personas altamente calificadas y de vocación de servicios hacia el cliente lo cual dará un diferencial único que los identificara y a la vez los hará más competitivos, alcanzando y manteniendo un liderazgo en el mercado” (Banafruits.com)

Teniendo una responsabilidad como es propender por el bienestar social de los trabajadores dándole cumplimiento a los decretos y leyes que aplican en la actividad bananera emitidos por la legislación colombiana. Utilizando productos protectores de cultivo autorizados por el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Departamento de Drogas y Alimentos de Estados Unidos (Food and Drug Administration) y la Unión Europea.

Implementando programas MIP (Manejo Integrado de Plagas), haciendo especial énfasis en control biológico, minimizando el uso de productos agroquímicos en las plantaciones bananeras. Estableciendo procedimientos para reutilización, rehúso y reciclaje de bolsas de polietileno, sogas de amarre de polipropileno enviándolos a sus respectivos centros de acopios legalmente aprobados. Reutilizando el recurso hídrico mediante la infraestructura de plantas de recirculación de agua ubicadas en nuestras plantaciones y por último minimizando el uso del agua de riego del cultivo mediante el cumplimiento del método de riego por Pana de Evaporación y método del tiempo.

6. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

La logística según The Council of Logistics Management (2008), se puede definir como el proceso de planear, desarrollar y controlar de manera eficiente el flujo de materias primas, productos en todos sus estados e información acerca de ellos, desde el lugar de procedencia hasta su lugar de consumo, con el fin de suplir la demanda interna y la demanda externa. Lo anterior da a entender que la logística está estrictamente racionada con el movimiento de productos, pero en resumen la logística se define como el control y organización de la cadena de suministros, iniciando con la materia prima y terminando en el punto donde es manipulado o consumido el producto o servicio, teniendo en cuenta el flujo de inventarios, trazabilidad y costos (Mora, 2008; pág. 31)

Por lo general se reconoce que el negocio crea cuatro tipos de valor en los productos y servicios, como son en cuanto a forma, tiempo, lugar y posesión, ya que desde la logística se crean dos de estos valores, tiempo y lugar, la manufactura crea valor de forma y el marketing, la ingeniería y las finanzas crean valor de posesión mediante los mecanismos como la publicidad, el apoyo técnico y los términos de venta y comercialización (Ballou, 2004; pág. 18).

Por consiguiente, la logística es importante por una única e indiscutible razón: la logística gira en torno a la creación de valor, en donde se considera que la producción hace parte de la administración de la cadena de suministros (Garcés, 2010; pág. 27) tres de los cuatro valores son responsabilidad de la gerencia de logística y la administración de la cadena de suministros (FESC 2008; pág. 28)

Teniendo en cuenta el concepto de logística, el desafío para muchos de los administradores consiste en comprender por qué las demandas entran a menudo en conflicto con el sistema logístico y decidir si mejorar, equilibrar o rediseñar el mismo ya que una mala administración de este tiende a generar una serie de problemáticas, y además de esto no existe un enfoque específico para cada empresa/ciudad (Sharman, 1984; pág. 73)

Además se deben tener en cuenta las variaciones en el ámbito económico y las amenazas que se llevan por la competencia, esto ha generado que gerentes de empresas en el exterior ajusten sus procedimientos y reestructuren su enlace de abastecimientos universales (El Informador, 2011)

En términos económicos, la importancia de la logística es a todas luces un tema de primera línea, según los datos de la comunidad Económica Europea, el valor del sector logístico ascendió al 13,8% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial en el año 2005, representando entre un 10% y un 15% del costo final de un producto elaborado (Conpes 3547, 2008 p12). Para economías tan

representativas como la estadounidense y según estudios de más de dos décadas, el costo de la logística ascendió al 9,9% del PIB que corresponde a unos \$921 mil millones de dólares y representó un 8% del valor de las ventas (Ballou, 2004 p40).

De acuerdo al Índice de Desempeño Logístico, realizado por el Banco Mundial y mediante el cual se evalúan seis dimensiones claves para el desempeño de los países en temas como aduanas, infraestructura, comercio exterior, idoneidad logística, trazabilidad y justo a tiempo, Colombia en los dos últimos años presentó un retroceso de 33 casillas en el escalafón mundial, ubicándose actualmente en el puesto 97 entre 160 países. El país venía con una tendencia al alza en cuanto a su puntaje con una correspondiente mejor ubicación en el ranking, pero su retroceso es justificado debido a que existen varios factores que están disminuyendo la competitividad como los tiempos de entrega, la calidad de las carreteras y la escasa conectividad con sus dos puertos más importantes, Buenaventura y Cartagena (Legiscomex, 2014; pág. 3)

La logística y la infraestructura se consideran elementos clave para lograr que el país sea competitivo al momento de hacer frente al TLC, las empresas deben capacitarse y prepararse en aumentar la capacidad de producción y el ingreso en los nuevos mercados a los que podrán acceder con precios de costos más bajos, esta capacidad de acceso a nuevos mercados junto al efectivo manejo de la cadena de abastecimiento es el proceso clave para soportar la operación logística en el comercio internacional (Robayo 2013; pág. 7)

El avance en estos sectores representa para la actividad logística en el país una oportunidad continúa de crecimiento, que aunque no sea vista con inmediatez, si tiene muy buenas perspectivas a futuro, que se reflejan en el Presupuesto Nacional para 2012 (Lozano y Cardozo, 2012; pág. 42), también se debe tener en cuenta que la navegación ha sido no solo la principal forma de transporte

sino también un instrumento de comunicación para la conexión de ciudades costeras, países y continentes a pesar de los peligros que representa el mar y de las dificultades existentes para trabajar en él, ya que la tecnología en la construcción de los buques y la especialización de los puertos han sido elementos que también han coadyuvado a que se movilice por esta vía una mayor proporción del comercio internacional (Marco Trade News, 2012).

La inversión en este sector se debe a un aumento y un cambio en las prioridades del Estado en el presupuesto, así lo explicó el ministro de Hacienda, Juan Carlos Echeverry, al asegurar que se podrán “destinar recursos adicionales a inversión para financiar necesidades de las regiones como vías terciarias, acueductos rurales, cerrar financieramente los corredores prioritarios para la prosperidad, y el reforzamiento de programas fundamentales...” (Ministerio de Hacienda, 2011; pág. 2).

La Logística no cuenta con un área desempeño en la CNO, y mucho menos con campos ocupacionales, como sí aparecen para finanzas, producción o marketing, razón por la cual existen muchísimas denominaciones para una misma ocupación. En tal sentido, la Logística puede estar en cualquier “parte” de la empresa, aún bajo el concepto primitivo de “Logística como apoyo”, y muy confundida con “servicios generales” (Sena 2014; pág. 393)

La distribución deberá ser replanteada en su totalidad, un buen plan de transporte por ejemplo, debe buscar que la frecuencia y tamaño de los embarques sean los adecuados para la operación y que éstos se adecuen a las capacidades de los vehículos, por otro lado trabajar sobre la eficiencia de los procesos para que el aprovechamiento del tiempo disponible del vehículo sea el mayor posible y finalmente buscar una negociación de tarifas con el proveedor / cliente que permita una relación gana-gana duradera, estabilizando el suministro de transporte, por medio de la inclusión

de la planeación de rutas, es así como los gobiernos deberán empezar a invertir más para la evolución de la infraestructura y así poder abarcar a la totalidad de la población (Logyca, 2014; pág. 6)

En Colombia puede apreciarse la necesidad de valorar más la logística como elemento importante para mejorar la competitividad de las empresas, en esta área tendrá que concentrarse cada vez más en la actividad de los gerentes, pues existen aspectos que deben superarse para alcanzar los niveles de eficiencia logística de otros países, como las condiciones de infraestructura vial, equipamiento y cultura de administración de mercancías en la CA, son algunos de ellos (Castro O., Orjuela J., Suspes E, 2005).

En Colombia, los corredores logísticos que unen los principales centros de producción con los de consumo interno y/o con los nodos de transferencia de comercio exterior (puertos, aeropuertos y pasos de frontera), y por donde se distribuye actualmente la gran mayoría de la carga tanto de comercio exterior como interno, están estrechamente relacionados con el patrón de desarrollo vial, aunque incluyen los diferentes modos de transporte (Paredes 2010; pág. 69)

Se debe tener en cuenta que actualmente el transporte marítimo se considera una opción más económica y la vía a nivel ambiental más eficiente para transportar mercancías, ya que el 90% del comercio mundial es transportado por la industria marítima internacional, gracias a su alta capacidad de carga, competitividad en materia de fletes, continuidad de las operaciones y flexibilidad en el manejo de la carga (Octavio, 2013).

Según la ANDI (2015) las debilidades de la logística son las siguientes: a nivel de tecnológicas se presenta una infraestructura logística especializada, trazabilidad de la carga, enlaces entre los sistemas de los actores, flujo de información en tiempo real, impactos medioambientales negativos,

uso excesivo del papel, modernización del parque automotor, en cuanto a los modelos de gestión, se está presentando un manejo de contenedores en zonas interiores, carencia de operación 24 horas, gestión del conocimiento, tiempos de respuestas en pedidos, pérdidas de producto, servicio al cliente, en cuanto a la colaboración en la cadena se encuentran falencias en los servicios complementarios de logística, asimetrías de Información, articulación y alineación de objetivos, falta de comunicación y planeación, desconocimiento de los costos de los procesos, formalización de relaciones, por otro lado a nivel institucional, demoras de autoridades públicas, infraestructura de transporte interno, restricciones viales excesivas, burocracia de las Organizaciones estatales, desarrollo de transporte multimodal y la importancia de los puertos en cuanto a la logística.

6.1 Influencia de la infraestructura en la logística

La incorporación de procesos de investigación y desarrollo tecnológico al servicio de los procesos logísticos y de transporte. Esto ha llevado a establecer, en el marco de la institucionalidad para el desarrollo de la infraestructura de transporte y la logística en Colombia, algunas líneas de investigación en logística para la implementación de proyectos de investigación aplicada (Torres, 2013; pág. 117)

Al igual que Calderón y Servén (2004), Lucioni (2009) concluye que los países con mejor crecimiento en el PIB, han mostrado mayor inversión en infraestructura, y a la vez, sugiere que para incrementar la inversión en esta, es necesario alentar la participación del sector privado, que se ha enfocado más en otros sectores.

Según CONPES (2008), en Colombia, se ha incrementado la productividad nacional en la última década, contando con tasas de crecimiento positivo a partir del año 2000, y afirman que de

hecho, gracias al crecimiento del comercio exterior, el PIB Colombiano creció a un ritmo mayor que el resto de Latinoamérica en los años 2006 y 2007.

Es acá donde se deben tener en cuenta los puertos marítimos que son aquellos que ejercen un papel importante, al momento de realizar la ejecución de las operaciones comerciales en el país, es por esto que para el año 2013, más del 90% de las exportaciones e importaciones se realizan por este medio. Colombia es un país que cuenta con una gran diversidad en todo sentido, es por esto que cuenta con nueve zonas portuarias, de las cuales siete se encuentran ubicadas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en la Costa Pacífica: Buenaventura y Tumaco. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, son los principales puertos del Caribe colombiano, ya que estos puertos son los que conforman una oferta diversa tanto en terminales públicos como en privados compitiendo entre sí con otros de la región (Revista de Logística – Legis, 2013).

Teniendo en cuenta lo que pide la Superintendencia de Puertos y Transporte (2012), en la Ley 1ª de 1991, Artículo 2º, en donde se establece la necesidad de contar con Planes de Expansión Portuaria y de darle un buen manejo de las instalaciones Portuarias en construcción.

Clark, Dollar y Micco (2004), determinan que la Eficiencia Portuaria, está directamente relacionada con los costos de transporte, así como influye la distancia a recorrer, los volúmenes de la mercancía y las características del producto. De hecho, se encuentra que las mejoras en la eficiencia de los puertos, de un 25% a un 75%, reducen los costos de transporte en un 12%, que es el equivalente a 5000 millas de distancia. De la misma manera, los autores afirman que puertos con infraestructura deficiente equivalen a estar 60% más distante de los mercados objetivo.

Finalmente se establece como dice Nordas y Piermartini (2004), que se debe proponer que el mayor volumen de transacciones comerciales de un país con relación a otro, puede ser explicado por las tarifas de intercambio comercial, incluyendo los costos de transporte, los costos asociados con la búsqueda de proveedores o consumidores internacionales y el proceso de exportación de los bienes o servicios al extranjero.

6.2 La productividad portuaria

La productividad es la relación entre la producción obtenida por un sistema productivo y los recursos utilizados para obtener dicha producción, es por esto que la productividad debe ser definida como el indicador de eficiencia que relaciona la cantidad de producto utilizado con la cantidad de producción obtenida (Casanova 2008)

Se debe tener en cuenta que los puertos tanto marítimos como fluviales han sido de vital importancia en el desarrollo de Colombia, en donde se dice que entro el desarrollo de la nación, hasta llegar a las nueve zonas portuarias que actualmente se tienen en Colombia. Hoy en día el papel es aún más importante en el desarrollo de las operaciones comerciales de Colombia, ya que más del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por esta vía (Global Competitiveness Report 2011–2012)

Por lo tanto se establecen que los puertos son piezas claves en la competitividad de un país, ya que ante puertos ineficientes, los costos de las exportaciones e importaciones se encarecerían, lo que tendría un impacto en el crecimiento económico, de ese modo “ningún país puede pensar en su progreso económico sin el desarrollo de una infraestructura de transporte eficiente” Deshmukh

(2003). Por lo que, no es conveniente considerar la industria portuaria como un todo, al menos cuando se trata de estimar funciones de producción o costos, tal como menciona Gonzáles Serrano (2004).

La industria de transporte marítimo ha tenido importantes cambios en los últimos años, “Estos cambios son básicamente de tipo tecnológico, y destacan dos de ellos: el proceso de contenedorización de la carga y el desarrollo de buques altamente especializados” (Trujillo y Nombela 1999; pág. 125).

6.3 Operación portuaria en Colombia

Dentro del proceso de exportación se hace necesaria la participación de diferentes actores, que son los encargados de garantizar una adecuada prestación de servicios. Los principales actores son:

Las sociedades portuarias, son empresas anónimas creadas con capital privado, público o mixto cuyo objeto social es la inversión, construcción y manutención de puertos y su administración, teniendo en cuenta que las sociedades portuarias pueden también prestar servicios de cargue y descargue, acopio de mercancías en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria (Ley 001 de 1991).

Es por esto que por medio de la Ley 001 de 1991 transformó el Régimen Portuario Colombiano y privatizó los puertos del país, tomando una serie de medidas en virtud de alcanzar la globalización. El principal objetivo fue renovar el sistema, minimizar tarifas y optimizar la eficiencia portuaria de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Buenaventura.

6.4 Puertos Privados

Actualmente, en el país existen terminales privados de uso específico de los concesionarios de los mismos, los cuales manipulan las cargas del giro ordinario de la empresa propietaria de la infraestructura, como por ejemplo la terminal de Puerto Bolívar (carbón) y Coveñas (petróleo) (Proexport Colombia 2010).

Los operadores portuarios Son empresas que prestan servicios en los puertos, asociados a la actividad portuaria; tales como cargue, descargue, acopio, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de carga, dragado, clasificación y reconocimiento (Ley 1 de 1991). Dentro de su infraestructura marítima, Colombia cuenta con 183 instalaciones portuarias, de las cuales 105 son de servicio privado y 78 de servicio público. Las sociedades portuarias regionales están situadas en las diferentes zonas portuarias.

6.5 La logística en Santa Marta

El terminal marítimo de Santa Marta se encuentra ubicado en la bahía de esta ciudad, al noroccidental de la ciudad, cuenta con acceso terrestre por carretera, ferrocarril y puente aéreo, este lugar cuenta con 7 muelles, el puerto ofrece a los usuarios servicios de almacenaje seguro de las mercancías en sus bodegas y patios. Santa Marta es el único puerto de la Costa Atlántica que cuenta con servicio de ferrocarril, brindando la posibilidad de efectuar los cargues y descargues directos en los muelles (Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, 2012)

Aunque la infraestructura en el actual escenario, no parece beneficiar los métodos en cuanto al avance de la ciudad de Santa Marta, se deben tener en cuenta factores de competitividad en el

aeropuerto Simón Bolívar, el transporte rural, el puerto y la conectividad interna y externa están dadas en este lugar, Santa Marta dada su ubicación y su puerto en el Atlántico, no podrá ser competitiva a menos que deje el aislamiento de la evolución y desarrollo del siglo XXI, por eso un aeropuerto más competitivo, resulta vital (Gonzalo Escobar, 2011; pág..20).

La CAF (2013) aseguran que el objetivo de crear a Santa Marta como una ciudad competitiva, solo se alcanzara con inversiones en la infraestructura, pero con la poca capacidad de endeudamiento y dificultades financieras, que generan limitaciones al momento de ofrecer servicios a las navieras, los exportadores y los importadores, no le ha permitido a Santa Marta aprovechar sus potenciales.

El nuevo punto de vista de los puertos colombianos debe dirigirse hacia un régimen contemporáneo que module las cadenas de suministros, con patrones de costos parecidos o inferiores a los de las otras economías, con las que actualmente compite Colombia y produzca un mayor valor agregado (El Tiempo, 2005)

Una adecuada inversión en el transporte marítimo y fluvial (tomándolo desde dos puntos: la navegación en el Rio Magdalena y su conexión con el mar), con el fin de mantener la profundidad de los canales, asegurando el tránsito de buques de gran calado tanto en la parte marítima como en la fluvial, llevando cargas susceptibles de ser trasladadas por esta vía hacia el interior del país. Lo recomendable sería implementar planchones autopropulsados y actualizar las infraestructuras y máquinas actuales (Suárez M, 2013).

Márquez (2014), en la revista de logística, nos dice que el país apunta a un aumento en los volúmenes de producción, colocándole a Colombia un gran reto logístico nacional, introduciendo

el transporte multimodal y dejando de lado las tres cordilleras y exigiendo nuevos elementos de competitividad que reduzca los costos de apertura de las mismas.

Se debe introducir al país un panorama eficiente y productivo, en donde se desarrollen esos aspectos que se ha venido dejando de lado, es decir, menos transporte terrestre y más fluvial, señala (Márquez, 2014).

Caicedo (2012), añade que con el Canal de Panamá más amplio, muchas navieras optaran por examinar economías que tengan puertos con infraestructura y servicios clasificación HUB. Colombia se encuentra adecuada, gracias a su ventaja natural competitiva para recibir mercancía trasladada en los buques post panamax y llevarla a los demás puertos de América y el caribe (pág.7).

Según Porter (2012, May 1), en la revista portafolio sostiene que, Colombia ha tenido grandes avances en cuanto a competitividad y economía en los últimos años, razón por la cual la inversión ha aumentado. A pesar de ser complejo, debe seguir por el mismo camino y mejorar el problema de la infraestructura que lo viene aquejando, para lo cual sugiere construir nuevos puertos y carreteras que aumenten el flujo comercial, mejorar el sistema financiero y regular el cumplimiento de las compañías en cuánto a sus políticas.

La mayoría de circunstancias que llevan a la competitividad se encuentran en la región, muchas veces creando clusters o aumentando las negociaciones; circunstancias en las que los verdaderos responsables de rescatar el potencial son los alcaldes y gobernadores, los cuales están en el deber de crear estrategias que conquisten nuevos negocios y mejores los ya existentes.

Según la Sociedad Portuaria de Santa Marta (2013), durante dicho año este puerto se posicionó como el terminal más importante de Colombia gracias al perfeccionamiento de bodegas de carga

refrigerada en contenedores, la inversión en tecnología para los trámites del comercio exterior y las notables mejoras en cuanto a atención al cliente.

Además, la SPSM (2012) señaló que este puerto se destacó frente a los demás en relación al cargue de contenedores, al movilizar 72,4 contenedores por hora y 490 movimientos en solo 9 horas, lo cual impuso en récord en rutinas portuarias. De igual forma, en carga a granel se logró el descargue de 26.000 toneladas de maíz y trigo en solo 37 horas (generalmente se llevan entre 55 y 60 horas) a través de una excelente infraestructura compuesta por silos y bodegas mecanizadas para el almacenamiento.

Por lo anteriormente dicho, se considera que el 2013 fue un año histórico y de gran éxito para la sociedad portuaria de Santa Marta, ya que logró posicionarse como el segundo puerto más importante de Colombia, atrajo inversionistas y su nivel de infraestructura y movimiento de carga mejoró satisfactoriamente.

6.6 Indicadores de desempeño

Se debe tener en cuenta que el producto interno bruto (PIB) en el país creció el 2 % en el 2016, inferior en 1,1 % con respecto al año 2015, en el cual mostró una desaceleración especialmente del sector externo, producto de la caída de las exportaciones tradicionales. A pesar de las dificultades de la economía internacional y nacional, el Magdalena creció el 3.4% en su producto interno bruto durante el año 2015, presentando una recuperación frente al año 2014, que registró un crecimiento negativo del -1.1%.

Por lo tanto, en la demanda los resultados indican que ante la contracción de las exportaciones, el crecimiento de la economía en el año 2016 se sustentó en la demanda interna, la economía del

departamento del Magdalena registró un balance favorable la mayor parte de la inversión privada fue generada por la capitalización de 125 empresas que superaron los \$ 77 mil millones. Así las cosas, el año 2016 fue muy positivo como lo establece la Cámara de Comercio de Santa Marta, en los que se refiere a capital de creación de empresas (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2016)

7. METODOLOGÍA

Esta investigación se realizará por medio de una metodología descriptiva-cualitativa, a nivel descriptivo que permitirá tener una indagación de fuentes primarias y secundarias, que ayudaran a tener clara la información de la empresa C.I BANAFRUTS S.A.S. A través de una herramienta como la observación, que es una de las principales herramientas dentro del método científico por lo rigurosa y estricta que es al momento de ejecutar, este método permite encontrar situaciones que puede contrastar con la hipótesis planteada, al utilizar la observación como instrumento de investigación se debe empezar por delimitar el tema para luego iniciar con el proceso de recolección de datos, analizarlos y proceder a interpretar los resultados de la observación (Benguría S. Martín B. Valdés M. Pastellides P. Gómez L.).

La investigación descriptiva es la que se utiliza para poder describir la realidad de situaciones, eventos, personas, grupos o comunidades que se estén abordando y que se pretenden analizar. Teniendo en cuenta que el investigador debe definir su análisis y los procesos que involucrará el mismo, en donde las principales etapas a seguir en una investigación descriptiva son: examinar las

características del tema a investigar, definirlo y formular hipótesis, seleccionar la técnica para la recolección de datos y las fuentes a consultar.

Mientras que los hallazgos de la investigación cualitativa se validan por las vías del consenso y la interpretación de evidencias, que se dan por medio de la presentación de la información en forma de palabras, donde se ponen en consideración las entrevistas, con imágenes, donde se muestran las experiencias investigativas en los videos o las fotografías. Es por esto que este tipo de investigación tiene un enfoque subjetivo por parte del investigador, ya que finalmente trata de comprender el comportamiento humano y las razones que determinan esa conducta, es una investigación que está al servicio de la sociedad.

Se tendrán en cuenta diferentes variables, las cuales serán divididas en dos grupos: El primero girará en torno a la información encontrada dentro de la empresa, en el cual se tendrá en cuenta cómo afecta la infraestructura a los costos portuarios. El segundo grupo lo componen las variables de seguros, fletes internos e inspecciones, para los cuáles se presentará una muestra de las primeras empresas a nivel departamental que tienen actividades de comercio exterior: los primeros exportadores y primeros importadores, a las cuales se les realizará una entrevista que permita saber el tiempo y costo en que se incurre para el transporte interno en Santa Marta de la mercancía que tiene como fin ser exportada, o las que fueron importadas y el tiempo que tarda en llegar a sus clientes una vez ha sido desembarcadas del puerto.

8. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

8.1 Estudio de caso.

Se realiza una investigación intensiva sobre la manera como se puede dar a conocer la logística portuaria del banano en la empresa CI BANAFRUITTS, los recursos que serán aplicados para que este producto siga siendo de buena calidad y producto de exportación.

8.2 La entrevista.

La entrevista es la herramienta de recolección de datos que permite establecer qué se pretende conocer, qué información es pertinente y necesaria para la investigación. Las entrevistas se elaboran dentro de una investigación para ofrecer datos relevantes que ayuden al investigador a comprender más adecuadamente la realidad o problemática que se está estudiando, donde la entrevista es un componente dentro de un proceso de investigación y no se da de manera aislada ni desconectada de un problema de investigación concreto. En este caso se entrevistara a los colaboradores de la empresa para poder tener un diagnostico desde lo planteado por ellos.

8.3 Población.

Todas las personas activas en el proceso logístico de la empresa C.I BANAFRUITTS S.A. que representan alrededor de 350 trabajadores.

9. DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS HALLAZGOS ENCONTRADOS

Inicialmente se realizó una observación en las dos visitas que se le hicieron a la empresa, que permitió conocer los procesos que se están llevando y cuál es el manejo que se está dando dentro de la empresa, adicional a esto por medio de una investigación cualitativa que sirve para brindar una descripción completa y detallada del tema de investigación, el investigador emplea diversas estrategias de recolección de datos, dependiendo de la orientación o el enfoque de su investigación, es allí donde se estudia la calidad de las actividades, relaciones, asuntos, medios, materiales. Teniendo en cuenta que a través de esta investigación se contextualiza la realidad, con base en la información obtenida de la población o las personas estudiadas (Bernal C, 2010). Esto por medio de la entrevista que es la herramienta de recolección de datos que permite establecer qué se pretende conocer, qué información es pertinente y necesaria para la investigación. La entrevista se realizara dentro de una investigación para ofrecer datos relevantes que ayuden al investigador a comprender más adecuadamente la realidad o problemática que se está estudiando, esta se aplicara al encargado de las estrategias de marketing dentro de la empresa, para poder tratar más a fondo el tema de investigación.

Teniendo en cuenta que para el análisis de los resultados de esta investigación se tendrán en cuenta puntos clave de la investigación, como son:

9.1 El privilegio de la geografía en la sociedad portuaria de Santa Marta

De acuerdo a las entrevistas realizadas se establece que Santa Marta posee una situación geográfica privilegiada ante los otros puertos del país, teniendo ventajas en cuanto a la logística,

que posee un puerto con aguas profundas permitiendo recibir buques de gran tamaño con maniobras mucho más seguras. Al recibir buques de gran tamaño a economías de escala se encuentra con un puerto más competitivo y de esta manera podrá transportar más mercancías y con fletes más económicos, que mejoraran la fluctuación del comercio a través de la facilitación y disminución de los costos fijos.

Muchos buques son desviados por el puerto de Santa Marta en especial aquellos que tienen como destino Barranquilla, en estos el capitán del barco decide no arriesgarse a entrar al puerto destino muchas veces por dificultades, y carga que no venía para Santa Marta termina siendo descargada en la ciudad, lo que se traduce en mayor y en mejores mercancías que solicitan infraestructura y logística en la que se está en ventaja y se necesitaría tener una mayor innovación.

9.2 La innovación se considera una ventaja competitiva sostenible.

Santa Marta se encuentra más cerca a nivel terrestre generando al producto competitividad y beneficia tanto a los exportadores, como a los importadores, por medio de un elemento indispensable como es la innovación. Debido a que Santa Marta es el segundo puerto que más mueve carga a nivel nacional con casi 7 millones de toneladas al año, es así como la mayoría del banano es exportado por este puerto.

9.3 La tecnología como herramienta importante para el avance de operaciones.

El puerto de Santa Marta, se encuentra en un plan de mejoramiento continuo, implementando tecnología de punta en busca de la eficiencia de las operaciones, es así como en el corto plazo se tiene pensado ampliar el almacenamiento para granel limpio. A la vez se creó una zona primaria

frente al puerto, generando procesos más limpios y seguros. Esto por medio de los contenedores el puerto cuenta con grúas con capacidad de atender buques Post-Panamax, en tema de granel todo el tiempo se está modernizando con equipos succionadores y bodegas mecanizadas. Todo esto con el fin de ser más autónomos en las operaciones portuarias, además que en cuanto a la multimodalidad, el gobierno está apuntando a nivel nacional a impulsar las vías férreas y fluviales, disminuyendo costos en cuanto al tiempo.

Actualmente la zona portuaria se encuentra sistematizada por el software SAP, tanto para el área administrativa como para la financiera, ya que, es un sistema robusto y para la sistematizando las mercancías e inventarios se creó un módulo propio SIP plus, el cual permite una interacción más segura con los clientes consultando estado de mercancías y realizando procesos documentales, que permite un ahorro en tiempo y dinero.

9.4 La inversión y desarrollo para desarrollo de la región y el país.

Para finalizar todos los operadores del comercio exterior coinciden que con una mejor infraestructura y buenos procesos logísticos, se genera una mayor competitividad y una logística más atractiva, al igual que se atraen empresas a la ciudad generando inversión y desarrollo para incluso la región y el país. Se puede decir que estas variables tienen una relación directamente proporcional.

9.5 Variables

9.5.1 Variable dependiente

- La infraestructura en materia tecnológica

- El sistema portuario en Colombia ha mejorado en cuanto a aspectos como la implementación de tecnología e innovación. Además la situación de endeudamiento representa la inversión en infraestructura y tecnología, aunque los gastos portuarios en algunos casos son muy altos, esto demuestra que el país ha avanzado por lograr que los puertos muestren gran competitividad frente a Latinoamérica y cubran las necesidades del escenario internacional. Por ejemplo, el puerto de Buenaventura se ha convertido en un centro logístico y operacional de actividades portuarias para muchas economías y empresas extranjeras. Por otra parte, ha adquirido gran participación de las actividades de exportadores e importadores de Colombia, sin dejar a un lado la importancia y crecimiento de los demás puertos en el país (Moreno Monroy C, 2010)
- Capacidad de asumir el aumento de las operaciones de exportación e importación a nivel internacional.
- La importancia del buen desempeño de las relaciones internacionales en el desarrollo tanto a nivel político, comercial, cultural a nivel mundial es primordial para se pueda dar un logro del desarrollo integral en el país, es por esto que se da el intercambio de bienes económicos que se deben efectuar entre los habitantes de dos o más países de manera, que se dé origen a salidas de mercancía de un país, es decir por medio de las exportaciones o de la entrada de mercancías que son las importaciones que llegan de otro país.
- Capacidad utilizada en el puerto de Santa Marta para poder llevar a cabo una buena logística portuaria
- Por la buena ubicación con la que cuenta el puerto de Santa Marta es posible llevar a cabo una buena logística, ya que los puertos son los principales puntos del transporte marítimo,

siendo estos competitivos ya que cumplen una función en donde sean capaces de ofrecer al comercio internacional y a las líneas navieras, servicios rápidos, flexibles y seguros.

- Como influye la logística portuaria en el país.
- Para poder llevar una buena logística en el país y que se pueda tener un desarrollo del mismo que permita, por medio del sistema logístico y decidir si mejorar, equilibrar o rediseñar el mismo ya que una mala administración de este tiende a generar una serie de problemáticas.
- Variable independiente
- Situación actual de la logística portuaria en Colombia
- El sistema portuario en el comercio exterior, es un componente vital para las actividades comerciales entre economías, este permite que las operaciones de transporte marítimo tengan un curso organizado y controlado. Los puertos en los diferentes Estados generan dinamismo económico y facilitan las actividades logísticas de las exportaciones e importaciones. La escogencia del puerto por parte del agente, al realizar una exportación o una importación, depende de varios factores como: las tarifas, la seguridad, las líneas marítimas que realizan actividades en dicho puerto, equipos, canales de acceso y los servicios que se ofrecen, entre otros.
- Situación actual del sistema de transporte marítimo en el país.
- A comienzos de los años 90, la Ley 001 se estableció como mecanismo para reestructurar el Régimen Portuario Colombiano, principalmente para solucionar los problemas de monopolio estatal, sobrecostos y el atraso en infraestructura, entre otros. Los puertos se entregaron en concesión, se autorizó la liquidación de Colpuertos y se crearon instituciones como las Sociedades Portuarias, la Superintendencia General de Puertos y empresas de

operadores portuarios privados, que han llevado al sistema a buenos resultados y avances importantes en lo referente a tecnología y eficiencia. El sistema portuario colombiano se divide entre Estado y sector privado. El Estado a través del Inco (Instituto Nacional de Concesiones), Cormagdalena, San Andrés Port Society y la superintendencia de puertos y transporte, controla y vigila el sistema portuario. Por otra parte, el sector privado está comprendido por los operadores portuarios y las Sociedades Portuarias, de las cuales existen siete Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado, nueve a Sociedades Portuarias de Servicio Público y cinco a Sociedades Portuarias Regionales.

- Aunque se sabe que una de las principales dificultades en la cadena logística son los costos en las operaciones para las registros tanto antinarcóticos como de la DIAN, ya que, aun cuando son necesarios para certificar la calidad de los procesos, a menudo llevan a un costo extra en la logística del cliente y por ende encarece los productos. Otro problema en la cadena logística es transportar la mercancía del puerto hasta destino o viceversa ya que el relieve del país nos lleva a tener unas vías complejas y los trasportadores tienen mayor desgaste en sus vehículos, dando esto un transporte caro Suárez (2008) revista de alimentos. Basado en lo anterior se puede deducir que: un mal sistema logístico afecta de manera directa las exportaciones de un país y estos a la vez afectan las operaciones de una empresa disminuyéndolos de forma significativa.

10. RECOMENDACIONES

Para que la empresa Banafruits S.A, aumente sus ventas y su producción de banano, debe tener en cuenta inicialmente que más que representar grandes sumas de dinero, la empresa debe convertirse en un ejemplo empresarial para empresas que se dedican a lo mismo o para pequeños productores que se quieren dedicar a lo mismo.

Es así como la empresa durante la planificación de proyectos de responsabilidad social, deben integrar a ellos sus valores institucionales y su perspectiva ética para alcanzar sus objetivos, ya que, para este caso la meta principal es lograr un bien común en la sociedad y dar herramientas para su desarrollo y crecimiento, la implementación de estos valores hace que se fortalezcan y creen un sentido de pertenencia tanto entre los colaboradores de las organizaciones como en la población que se ve beneficiada por los proyectos sociales y de esta forma la misión y visión de las organizaciones permanezcan fiel a los lineamientos de trabajo.

Por lo tanto, se debe tener claro el compromiso social que permitirá realizar con mayor sentido de pertenencia las labores diarias, desde la responsabilidad que se tiene con cada una de las personas que conforman la organización, ya que, esto permitirá realizar un acompañamiento y ofrecer calidad a las personas.

En el mundo empresarial el papel de las organizaciones no solo se encuentra definido por los bienes y servicios que ofertan a la comunidad, sino también parte de esa imagen se encuentra representada en la forma como las empresas contribuyen a la sociedad. De allí el hecho de conocer como las organizaciones trabajan a favor de un equilibrio social y de las facilidades que brinda desde sus parámetros de trabajo para contribuir en este factor.

Sin embargo, la responsabilidad social en las empresas también es entendida como el cumplimiento de la misión organizacional y la regulación que por ley se maneja en cuanto al apoyo social que le corresponde a cada empresa dependiendo su razón de ser, lo complejo de la responsabilidad social empresarial se encuentra en cómo las organizaciones trabajan desde las diferentes necesidades que presenta la sociedad y en cómo evoluciona la comunidad a través del tiempo.

A través de proyectos específicos las organizaciones detallan su contribución al desarrollo de la comunidad y como sus políticas sociales apoyan la búsqueda de la equidad social, estos procesos se evidencian ante los entes gubernamentales asegurando de esta forma cumplir con los parámetros legislativos en cuanto a la contribución en el desarrollo de la comunidad en donde opera la organización. Aunque la responsabilidad social de las empresas debe ser un apoyo voluntario, las entidades pueden utilizar estas acciones por motivos diferentes a la búsqueda del equilibrio y el desarrollo de la sociedad.

El proceso de la creación y materialización de acciones de responsabilidad social en una organización genera una serie de conocimientos sobre la comunidad, entre los conocimientos que ofrecen los proyectos de responsabilidad social en el funcionamiento de la organización se encuentra el sentimiento de sostenibilidad que este brinda, pues por medio de estas acciones pueden evidenciar las diferencias sociales de la comunidad para trabajar con ellos y de esta manera poder cultivar esas diferencias y que estas no sean estandarizadas.

Sin embargo, se debe tener en cuenta que estos proyectos pueden no ser del todo efectivos, generando así que la brecha social se más grande y el desarrollo de la comunidad tarde más en llegar, pero para evitar un desajuste en la comunidad la organización se debe incluir en el

proyecto un acercamiento directo con la comunidad y de esta forma poder conocer el grado de satisfacción que tiene la comunidad en cuanto al proyecto que está implementado la organización.

Al conocer la organización el nivel de satisfacción que se produce en la comunidad, y las acciones de responsabilidad social que se están ejecutando pueden conocer que tanto están aportando al balance social planteado desde la formulación del proyecto, así como convertir a la organización en una entidad proactiva y que no solo sea una marca patrocinadora en la construcción de una sociedad más equilibrada y desarrollada, ya que todo este proceso permite también medir que tan favorable es para la comunidad y la sociedad en general el proyecto social, ejecutado además nuevas herramientas para fortalecer las acciones.

Pero también el balance social de los proyectos de responsabilidad social permite visualizar los costos, en términos económicos, los efectos tanto positivos y negativos del proyecto en las organizaciones permitiendo calcular también los riesgos de inversión que generan estas acciones en la función comercial de las empresas, que en caso de ser desfavorable para las organizaciones puede generar una disminución al proyecto social y este correr el riesgo de verse limitado en su ejecución.

11. CONCLUSIONES

La construcción de un mundo globalizado se ha venido dando por la consolidación del capitalismo y de una revolución tecnológica que a diario tiene la necesidad de tener mayor expansión mundial. La globalización como todos los aspectos políticos, sociales, económicos y culturales tiene cosas buenas y cosas malas, la principal ventaja de esta es la circulación de bienes y productos, de esta manera ayuda a disminuir la inflación, por otro lado es el crecimiento tecnológico que ha servido como plataforma para la expansión de los negocios.

Es por esto que el enfoque mundial de la apertura de los mercados, la competitividad internacional, se han convertido en un reto para la exportación del país. Es por esto, que se debe tener conciencia de la necesidad de hacer un plan de acción concreto que atraiga clientes potenciales, esto se da a partir de herramientas como la innovación y la creación, ya que esto aporta al aumento de la economía porque las ideas atraviesan las calles con mayor facilidad, esto se puede ver reflejado en el voz a voz que se maneja a diario dando referencias sean buenas o malas de las experiencias que se han tenido. Se debe evolucionar en todo nivel, no solo se debe pretender aumentar la economía de grandes empresas olvidando el beneficio que se le debe generar al otro, debe pensarse en beneficios comunes.

De esta manera se deben implementar proyectos que permitan la aplicación y el desarrollo por medio de un sistema de transporte marítimo, por lo tanto es necesario tener en cuenta propuestas de gobierno que permitan el desarrollo de plataformas logísticas que ayuden al desarrollo de las exportaciones no tradicionales y tomando en cuenta toda la infraestructura portuaria nacional

Por tanto lo que se busca es afianzar los vínculos económicos, sociales, comerciales y políticos, a través del incremento de la competitividad que plantean los acuerdos de asociación, con mayores niveles de bienestar social, hoy en día afectados por los ingentes problemas de la pobreza y de la desigualdad que acontecen en el continente.

Teniendo en cuenta que la región Caribe, es un punto estratégico, que cuenta con grandes ventajas comerciales, ya que es acá donde se encuentran las oportunidades para obtener beneficios a largo plazo y generar el cierre de importantes negocios, esto se da por la ubicación estratégica en la que se encuentra el Caribe.

Finalmente se debe insistir en la creación de clúster de productores y fabricantes, con el objetivo de incentivar la producción en volumen y lograr un desarrollo óptimo de las exportaciones y en donde se tenga en cuenta que Teniendo en cuenta que ninguna teoría de los negocios que funcione en la actualidad será válida dentro de 10 años, ya que, habrán cambios en cuestión de tecnología, mercados, comportamiento de los consumidores, finanzas, en las realidades políticas, económicas y comerciales, debido a que cuando se crea un producto y se lanza al mercado alguien ya está creando uno más avanzado, por esta razón se deben realizar estudios constantes de los beneficios que tienen las frutas en la canasta familiar de los consumidores.

12. REFERENCIAS

- Analdex (2016). Informe de exportaciones e importaciones de fruta 2016. Disponible en
- Asbama (2016). Contexto macroeconómico nacional. Disponible en
- Ballou (2004). El valor de las ventas
- C.I. Banafruits (2017). Disponible en banafruits.com
- Caicedo F. (2012), boletín gerencia de logística, transporte e infraestructura.
- Calderón & Serve (2004), Lucioni (2009). El crecimiento del producto interno bruto en el país
- Casanova a. (2008). Productividad en los sistemas de producción
- Castro O, Orjuela J., Suspes e. (2005). Operadores y plataformas logísticas.
- Conpes (2005). Proyectos prioritarios para mejorar la competitividad portuaria en la zona
- Conpes (2008). Datos de la comunidad económica europea referente al valor del
- Deshmukh R. (2003). Los puertos de la competitividad. Disponible en <http://www.andi.com.co/glti/boletines%202012/bolet%c3%adn%2008-91.%20sistema%20f%c3%a9rreo%20nacional.pdf>
- El informador (2011). Santa marta y las tendencias en la innovación logística portuaria.
- El tiempo (2005). Los problemas sociales y la limitada expansión bloquean los puertos.
- Fesc (2008). La logística y la creación del valor.
- Garcés M. (2010). Modelo de entregas directas para la reducción de costos logísticos de

- Gonzalo D. (2011). Los desafíos para el desarrollo samario pasan por su potencial
- Legiscomex (2014). Perfil logístico de Colombia. Disponible en
- Ley 001 de 1991. Puertos y transporte
- Logyca (2014). Oportunidades logísticas en Colombia. Disponible en
- Lozano M. & Cardozo m. (2012). Perfil logístico de Colombia. Disponible en
- Marco trade news (2012). Avance en sectores de actividad logística
- Ministerio de hacienda (2011). Comunicado de prensa 50. Congreso de la república
- Mora I. (2008), gestión logística integral. Disponible en
- Moreno Monroy C (2010). Sistema Portuario en Colombia
- Nordas y Piermartini (2004). Transacciones comerciales
- Octavio I. (2013). Medición de cargas de trabajo. Disponible en
- Organización profesional de administradores logísticos, educadores y profesionales fundada en 1962. Recuperada de:
http://www.fesc.edu.co/portal/archivos/e_libros/logistica/gestion_logistica.pdf
- Paredes E. (2010). Superintendencia delegada de puertos. Disponible en
- Porter, M. (2012). Infraestructura del país es un gran problema. Revista portafolio,
- Revista Dinero (2016). ¿Qué se espera con la entrada en vigencia del TLC con Corea del Sur?.
Disponible en <https://www.dinero.com/economia/articulo/los-beneficios-y-expectativas-del-tlc-de-colombia-con-corea-del-sur/225779>

Robayo E. (2013) logística e infraestructura.

Sector de la logística en Colombia 2014. Disponible en

<http://www.ciatijfk.org/ciatiweb/images/publicapdf/12.%20capitulo%208.%20reporte%20caracterizacion%20sector%20logistica%202014%20conclusiones%20y%20recomendaciones.pdf>

Servicio de emprendimiento nacional de aprendizaje Sena (2014). Caracterización del

Sharman, g. (1984). The rediscovery of logistics.

Sociedad regional portuaria de santa marta s.a. (2012). Disponible en

The council of logistics management (2008). Consejo de administración logística, una

Torres B. (2013). La logística en Colombia.

Viloria de la hoz (2008). Banano y revaluación en el departamento del magdalena. Disponible en

www.sic.gov.co/drupal/recursos.../estudios_mercado_puertos.pdf