

**ANÁLISIS DE COMPETITIVIDAD EN EMPRESAS DE LOGÍSTICA
INTERNACIONAL LOCALIZADAS EN BOGOTÁ**

**JOSÉ VICENTE MURILLO ROJAS
MIGUEL ÁNGEL TORRES BUITRAGO**



**UNIVERSIDAD ESCUELA COLOMBIANA DE CARRERAS INDUSTRIALES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL
BOGOTÁ, D.C.
2014**

**ANÁLISIS DE COMPETITIVIDAD EN EMPRESAS DE LOGÍSTICA
INTERNACIONAL LOCALIZADAS EN BOGOTÁ**

**JOSÉ VICENTE MURILLO ROJAS
MIGUEL ÁNGEL TORRES BUITRAGO**

**Trabajo de grado para obtener el título de
Profesional en Comercio Internacional**

**DIRECTOR
DUSTIN TAHISIN GOMEZ RODRIGUEZ**



**UNIVERSIDAD ESCUELA COLOMBIANA DE CARRERAS INDUSTRIALES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL
BOGOTÁ, D.C.
2014**

Nota de aceptación:

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Bogotá D.C, Noviembre 18 del 2014.

DEDICATORIA

A la fuerza superior que guía nuestros destinos, a nuestros padres y familiares cercanos, seres de gran corazón que inculcaron en nuestra vida, las ganas de salir adelante, de progresar y de valorar todo sacrificio. El apoyo que se necesita para seguir el camino no está en lo material si no en los valores, en la educación y en el amor que recibimos y compartimos, a nuestros compañeros, jóvenes maravillosos llenos de energía y entusiasmo, que alegraron cada noche en momentos, donde el cansancio pretendió opacarnos sin lograrlo, porque siempre estuvo presente nuestro mejor amigo, el buen humor y con quienes nos apoyamos en muchas oportunidades, para todos ustedes muchos éxitos y bendiciones.

AGRADECIMIENTOS

Este documento involucra todo un proceso formativo de fondo, son años de aprehensión de conocimientos, donde nuestros docentes han jugado un papel trascendental y quienes han puesto a nuestra disposición todos sus saberes y experiencias, para que hoy gracias a ellos podamos reflejarlo mediante este escrito de profundización y análisis una prueba del nivel de profesionalismo que proyecta nuestra institución.

A nuestros compañeros de estudio ahora colegas en la profesión que directa o indirectamente han participado a través de las distintas actividades académicas, las mismas que nos permitieron conocer sus experiencias, aprendizajes y con ello transmitieron sus valores, legados de vida y amistad, sin olvidar los momentos de esparcimiento y alegrías compartidas.

RESUMEN

La presente indagación tiene la finalidad de realizar una interpretación del contexto colombiano, en materia de competitividad logística, analizado desde las empresas que ofrecen servicios de comercio exterior entre Colombia y Estados Unidos, para tal fin se generó un proceso de recolección de información sectorizado con bases estadísticas y referenciales, que permiten al lector emitir una opinión crítica sobre las perspectivas nacionales en materia de competitividad y desarrollo frente a otros países en la región, constituye un punto de partida para quienes trabajan en el sector y sobre quienes pesan responsabilidades gerenciales en la cadena logística, se trabajó tres temas fundamentales, procesos aduaneros y formales, competitividad de las compañías desde su capacidad instalada y finalmente infraestructura colombiana, con esto se pretende entender los elementos que afectan los procesos, desde lo logísticos, tomando en cuenta, fortalezas y debilidades, para tener una visión del potencial nacional y las barreras hacia el futuro.

Palabras Claves: COMPETITIVIDAD, INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA INTERNACIONAL, COMERCIO EXTERIOR, EMPRESAS LOGÍSTICAS, CARGA DE MERCANCÍA.

ABSTRACT

The present investigation aims to make an interpretation of the Colombian context, in regards to logistic competitiveness, analyzed from the companies that offers foreign trade between Colombia and the United States, for this purpose a process of data collection have been generated sectorized with statistical and reference databases, that allows readers to have a critic opinion about the national perspective in regards to competitiveness and develop compare to other countries in the region, is a start point for those working in the sector and about who carry on management responsibilities in the supply chain, three fundamental

issue have been treated in this investigation, customs and formal processes, competitiveness from the companies from their installed capacity, and finally Colombian infrastructure, with this is intended to understand the elements that affects the processes, from the logistics, having in account, strengths and weaknesses, to have a vision of the national potential and the further barriers.

Key words: Competitiveness, Infrastructure, International Logistic, Foreign trade, Logistic Companies, ware freight.

TABLA DE CONTENIDO

ANÁLISIS DE COMPETITIVIDAD EN EMPRESAS DE LOGÍSTICA INTERNACIONAL LOCALIZADAS EN BOGOTÁ.....	13
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	13
<i>Descripción del problema</i>	13
<i>Formulación Del Problema</i>	14
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	14
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
<i>Objetivo General</i>	16
<i>Objetivos Específicos</i>	16
JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
JUSTIFICACIÓN.....	16
DELIMITACIÓN.....	17
<i>Alcance Micro Bogotá D.C</i>	17
<i>Alcance Macro Colombia</i>	20
MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	22
<i>Marco Teórico</i>	22
<i>Marco Legal</i>	25
<i>Marco Histórico</i>	26
<i>Antecedentes de investigación nacional:</i>	26
<i>Antecedentes de investigación Internacional:</i>	27
TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	29
DISEÑO METODOLÓGICO.....	29
RECURSOS CRONOGRAMA.....	30
CAPITULO I.....	32
COMERCIO EXTERIOR COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS.....	32
TLC COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS.....	32
<i>FLUJO COMERCIAL IMPORTACIONES DESDE ESTADOS UNIDOS ASÍA COLOMBIA.</i>	34
<i>Importaciones Anuales desde EE.UU. 2004-2008</i>	34
<i>Importaciones Anuales desde EE.UU 2009-2013</i>	34
FLUJO COMERCIAL EXPORTACIONES DESDE COLOMBIA ASÍA ESTADOS UNIDOS.....	35
<i>Exportaciones a Estados Unidos 2009-2013</i>	35
INDAGACIÓN DE EMPRESAS LOGÍSTICAS QUE PRESTAN SERVICIOS EN BOGOTÁ (MARÍTIMO).....	36
<i>Servicios Prestados Por Navieras</i>	36

<i>Servicios Logísticos Prestados Por Compañías Navieras</i>	36
<i>Rutas de navieras</i>	40
<i>Tarifas sobre servicios de navieras</i>	42
MOVIMIENTO DE CARGA EN FEUS 2012 Y 2013.....	42
<i>Movimiento de Carga 2012 y 2013 (King Ocean Services, Seaboard, Frontier Liner Services)</i>	43
<i>Porcentaje De participación por compañía logística en el movimiento de carga entre Colombia y Estados Unidos</i>	43
<i>Importaciones desde Estados Unidos a Colombia</i>	44
<i>Exportaciones desde Colombia asía Estados Unidos</i>	45
<i>Costos de exportación por contenedor de 20 pies promedio en Colombia</i>	45
<i>Inflación en Colombia 2009-2013</i>	46
INFRAESTRUCTURA DE PUERTOS EN COLOMBIANA.....	47
<i>Proyectos Terminados De Infraestructura de Puertos Colombiana Años (2009 A 2013)</i>	48
<i>Proyectos En Marcha De Infraestructura de puertos en Colombia</i>	48
<i>Puertos de Tribugá (Pacífico chocoano)</i>	48
<i>Beneficio en costos frente a otros puertos</i>	49
<i>Puertos de Tarena (Golfo de Urabá en el Mar Caribe)</i>	49
<i>Deficiencia En La Infraestructura de puertos en Colombia</i>	50
INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN COLOMBIA	52
<i>Proyectos Terminados De Infraestructura Fluvial Colombiana Años (2009 A 2013)</i>	52
<i>Proyectos En Marcha De Infraestructura Fluvial Colombiana</i>	53
<i>Deficiencia En La Infraestructura Fluvial Colombiana</i>	53
INFRAESTRUCTURA FÉRREA	54
<i>Red férrea de Colombia por regiones</i>	54
<i>Proyectos Terminados De Infraestructura Férrea Colombiana Años (2009 A 2013)</i>	55
<i>Proyectos En Marcha De Infraestructura Férrea Colombiana</i>	55
<i>7 iniciativas privadas en estudio para el desarrollo un concesión de las líneas férreas</i>	56
<i>Deficiencia En La Infraestructura Férrea Colombiana</i>	57
INFRAESTRUCTURA AÉREA	58
<i>Infraestructura principales aeropuertos internacionales Colombia</i>	58
<i>Principales aeropuertos de Colombia en cuanto a salida de mercancía</i>	58
<i>Principal aeropuerto de Colombia (El aeropuerto el dorado):</i>	59
<i>Proyectos Terminados De Infraestructura Aérea en Colombiana Años (2009 A 2013)</i>	59
<i>Proyectos En Marcha De Infraestructura Aérea Colombiana</i>	60
<i>Proyectos aeroportuarios</i>	60
<i>Deficiencia En La Infraestructura Aérea Colombiana</i>	61
INFRAESTRUCTURA TERRESTRE	61
<i>Principales Troncales De Colombia</i>	62

<i>Proyectos Terminados De Infraestructura Terrestre en Colombiana Años (2009 A 2013)</i>	63
<i>Proyectos En Marcha De Infraestructura Terrestre Colombiana</i>	63
<i>Proyectos De Infraestructura Terrestre</i>	64
<i>Deficiencia En La Infraestructura Terrestre Colombiana</i>	65
CAPITULO III	66
ANÁLISIS CRÍTICO EN PROCESOS LOGÍSTICOS ADUANEROS.....	66
ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD A NIVEL DE LAS EMPRESAS LOGISTICAS EN BOGOTÁ Y CUNDINAMARCA	66
ANÁLISIS CRÍTICO EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA FRENTE A LA COMPETITIVIDAD	68
RECOMENDACIÓN A PARTIR DE ANÁLISIS CRÍTICOS	70
A MANERA DE CONCLUSIONES	73
BIBLIOGRAFÍA.....	75

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Importaciones Anuales desde EE.UU. 2004-2008.....	34
Tabla 2 importaciones Anuales desde EE.UU 2009-2013.....	34
Tabla 3 Exportaciones a Estados Unidos 2004-2008.....	35
Tabla 4 Exportaciones a Estados Unidos 2009-2013.....	35
Tabla 5 Servicios Logísticos Prestados Por Compañías Navieras.....	36
Tabla 6 Rutas de navieras.....	40
Tabla 7 Tarifas sobre servicios de navieras.....	42
Tabla 8 Movimiento de Carga 2012 y 2013 (King Ocean Services, Seaboard, Frontier Liner Services).....	43
Tabla 9 Porcentaje De participación por compañía logística en el movimiento de carga entre Colombia y Estados Unidos.....	43
Tabla 10 Importaciones desde Estados Unidos.....	44
Tabla 11 Exportaciones desde Colombia.....	45
Tabla 12 Costos de exportación por contenedor de 20 pies promedio en Colombia.....	45
Tabla 13 Inflación en Colombia 2009-2013.....	46
Tabla 14 Beneficio en costos frente a otros puertos.....	49
Tabla 15 Red férrea de Colombia por regiones.....	54
Tabla 16 Proyección Operacional de infraestructura férrea Colombiana.....	55
Tabla 17 Existen 7 iniciativas privadas en estudio para el desarrollo un concesión de las líneas férreas.....	56
Tabla 18 infraestructura principales aeropuertos internacionales Colombia.....	58
Tabla 19 Los 5 principales aeropuertos de Colombia en cuanto a salida de mercancía.....	58
Tabla 20 Proyectos aeroportuarios entregados.....	59
Tabla 21 Proyectos de conexión Aeroportuaria.....	60
Tabla 22 Proyectos aeroportuarios.....	60
Tabla 23 Principales Troncales De Colombia.....	62
Tabla 24 Proyectos De Infraestructura Terrestre principales troncales del país.....	64

INTRODUCCIÓN

La globalización es el proceso de integración que centra las fuerzas económicas a nivel mundial y se extiende con rapidez, Colombia no está exenta de este fenómeno y su participación en el proceso es evidente, por tal motivo es imperioso analizar las condiciones para hacer frente a las demandas del mercado en materia de competitividad y logística internacional. Mediante el presente documento se encontrará un análisis debidamente sustentado en esta materia, el cual contará con información oficial, garante de la realidad nacional y reconocidos artículos y documentos oficiales tanto nacionales como internacionales, valorados como instrumentos de consulta, que ayudaran en la determinación de los elementos juicio, que el lector podrá tomar como partida para emitir sus propias apreciaciones y críticas, sirviendo de apoyo en futuros procesos formativos, de consulta y para ilustrar la realidad nacional.

ANÁLISIS DE COMPETITIVIDAD EN EMPRESAS DE LOGÍSTICA INTERNACIONAL LOCALIZADAS EN BOGOTÁ

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Descripción del problema

La competitividad de un país se observa a través del dinamismo comercial junto con el recurso humano y el desarrollo del mismo, no solamente vista como el flujo de personas, información o mercancías, los cuales son importantes dentro de un todo y no individualizadas, también debe incluir la idoneidad del gerente para facilitar el aporte de valor agregado. A partir de esta, tanto la infraestructura, el transporte, la logística, acompañados de líderes que analizan su entorno, se evidencian factores que influyen en el desarrollo del país, Colombia durante los años 2009 al 2013 ha incrementado el Comercio exterior, esto necesariamente está ligado a la implementación de nuevas estrategias en la cadena de suministros, motivadas por el incremento en la oferta y demanda de bienes y por ende los servicios ligados a estas operaciones, las nuevas políticas de comercio que el gobierno ha traído, junto con la recuperación de la confianza inversionista internacional, son elementos de fondo que deben ser analizados para conocer el alcance de esas medidas y tener una proyección del crecimiento competitivo del país. (Equipo Tecnico Junta Directiva Banco de la Republica, 2013) y (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014)

A través de la alianza del pacifico, se estrechan vínculos con los países vecinos, con miras a ampliar el comercio en la región y la integración con los países asiáticos, esta alianza puede llevar a construir lazos comerciales profundos y mejorar el desarrollo y la competitividad, se pretende que ayude en el proceso de superar la desigualdad socioeconómica y de inclusión social. Al aumentar la competitividad en los principales mercados se obliga al país a adaptarse y ofrecer comercio con ventajas de costo, rapidez,

confiabilidad y flexibilidad en la distribución de las mercancías, situación que se logra a través de la dotación de una adecuada infraestructura de transporte y servicios logísticos, todo motivado por una globalización la cual no da espera, el confort de muchas compañías Colombianas tiende a desaparecer, el gobierno las protege, pero el límite está cerca y los vencimientos en las protecciones son progresivos y reales, por otra parte analizar los modelos aduaneros serán también importante para ver si la tecnología actual está a la vanguardia y se observara el incremento en las operaciones internacionales para determinar las mejores prácticas logísticas, (Gobierno de Colombia Ministerio de Relaciones Exteriores, 2014) y (Hernández, 2013); De ahí que nuestra pregunta problema sea si :

Formulación Del Problema

¿Son competitivas Internacionalmente las empresas logísticas en Bogotá?

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Con el fin de desarrollar el citado documento, se tomaron como base diferentes escritos especializados en materia de logística Colombiana y Latinoamérica, para tener un punto de referencia que permitiera llevar a cabo un análisis realista y claro que brinde fiabilidad en los resultados, por otra parte se tuvo en cuenta la literatura en Logística, con la cual se pueden enmarcar las ideales principales, que sirven para interpretar la política colombiana y el desarrollo del comercio internacional, se utilizaron fuentes de información primaria y directa, es decir se hicieron consultas a las agencias de Logística en Bogotá, con el fin de determinar muestras suficientes y a través de estas, saber los niveles de competitividad de las mismas, a su vez interpretar los procesos estratégicos y el crecimiento de cada una.

Una vez recolectada la información suficiente, se procederá a analizar varios ítems importantes los cuales son; principales agentes logísticos Internacionales en Bogotá, niveles de servicio, características de servicio, calidad del servicio, eficiencia en los procesos, calidad en las operaciones, rutas de Colombia a Estados Unidos, se hará una comparación con los ideales logísticos vistos desde el ámbito internacional y se traerá a colación las barreras y problemas que se puedan evidenciar.

Finalmente se elaboraran unas conclusiones detalladas y claras donde se aprecie el nivel competitivo de las empresas del sector logístico, junto con las críticas respectivas y se cerrara con una opinión sobre lo analizado en esta materia, indicando como podrían ser favorecidas las empresas y el país en materia de competitividad.

Se ha dividido este proceso en cuatro fases:

Fase 1: Reelección de información

Fase 2: Análisis de la información

Fase 3: Conclusiones

Fase 4: Recomendaciones

Lo anterior con el fin de obtener un documento limpio que beneficie a las pequeñas y medianas empresas que no poseen un referente de compañía logística, desconociendo las alternativas del mercado y la oferta actual, así como brindar una información amplia y suficiente, para identificar los principales problemas asociados a la prestación de servicios logísticos, partiendo de la realidad Colombiana junto con sus ventajas y desventajas en los procesos de la cadena logística y la interconexión con la competitividad empresarial.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Analizar la competitividad de las empresas logísticas y su crecimiento.

Objetivos Específicos

Analizar las características de la oferta de servicios Internacionales por parte de las empresas logísticas entre la ciudad de Bogotá Colombia y las ciudades de Houston y Miami en Estados Unidos, durante el periodo 2009 al 2013.

Realizar un análisis sobre las principales inversiones en materia de infraestructura, determinando su proyección y las dimensiones, para identificar como afectan los procesos Logísticos a las empresas de intermediación Internacional en Bogotá, Colombia.

Presentar los resultados de observación a través de críticas, sobre la indagación de los procesos logísticos en materia de competitividad para Bogotá y Colombia partiendo de los análisis realizados.

JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

JUSTIFICACIÓN

Para el estudiante de Comercio Internacional, es importante desarrollar procesos de documentación de información que favorezcan su proceso de afianzamiento del conocimiento, con miras a ser un profesional idóneo y con capacidad analítica, reforzando eficazmente su academia. Esta documentación se desarrollara durante el 2 semestre del 2014 mediante la recolección de información y análisis de mercado, los cuales permitirán hacer un estudio completo de algunas empresas representativas, que ofrecen servicio logísticos en Bogotá, para ello se tomara como base la indagación de información, con

elementos esenciales como son; datos estadísticos de comercio internacional, tarifas y costos desde la competencia, infraestructura y movimiento de mercancías, otro aspecto que se tendrá en cuenta son las relaciones comerciales de carácter internacional y el manejo de la política exterior actual y la aplicada durante los años 2009 al 2013.

Para ejecutar el proceso de documentación se hará un estudio de las empresas logística que prestan servicios a nivel internacional ubicadas en Bogotá, está motivado por un interrogante que no es fácil entender, ¿por qué existe incremento en el intercambio comercial del país?, si se tiene en cuenta que las condiciones son atípicas, teniendo en cuenta que actualmente Colombia no cuenta con una infraestructura en puertos, aeropuertos y vías que le favorezcan y posee un rezago en comparación con algunos países de la región, para el año 2014 ocupa el puesto 66 en Competitividad por debajo de países como Perú, Brasil, México entre otros y el puesto 99 en infraestructura. En razón a lo anterior se seleccionó Cundinamarca y específicamente Bogotá como el segmento significativo en el comercio Internacional colombiano, que permitirá tener una muestra cercana a la realidad nacional, toda vez que en ella se localizan importantes empresas nacionales y multinacionales gracias a los diferentes parques industriales y Zonas francas ubicadas en el entorno del principal aeropuerto del país. (Consejo privado de Competitividad., 2014), (El Foro Económico Mundial, 2014) y (Banco Mundial, 2014)

DELIMITACIÓN

Alcance Micro Bogotá D.C

Durante los últimos 10 años la capital colombiana se ha convertido en una ciudad dinámica y con un desarrollo elevado se posiciona como la Cuarta ciudad más importante y apetecida para hacer negocios en Latinoamérica. Se proyecta como una de las principales ciudades de la región, su potencial radica en múltiples factores entre ellos, alto grado de población que está en el orden de los 8 millones de habitantes casi 20% de la

población total del territorio Colombiano, siendo entonces la principal ciudad y por ende la de mayor demanda y mayor oferta, su competitividad está directamente ligada a la población y los niveles de escolaridad y tecnificación, esto justamente lo hace atractivo para quienes ven en Colombia una oportunidad para ampliar sus mercados así como la diversificación del sector productivo Bogotano, es justamente en este aspecto donde se resaltan dos situaciones vitales de la economía local, por una parte están los servicios personales y por otra los servicios empresariales, ambos estrechamente ligados entre sí y el talento humano es considerado como sólido, el empleado es visto como un agente dedicado y comprometido y esto favorece el desarrollo de la industria. (Dirección de Gestión de Conocimiento Cámara de Comercio de Bogotá, 2014)

Una de los indicadores notables, tiene que ver con crecimiento empresarial y formación de nuevas compañías en la ciudad y es que en los últimos 10 años en Bogotá ha aumentado dicha cantidad, pasando de 200 mil empresas a cerca de 300 mil, por otro lado están las de capital extranjero, que fueron 677 contrastando con las 1500 empresas con corte 2013, pero no se puede hablar de Bogotá ignorando su anillo de influencia primario, constituido por 26 municipios, estos están directamente relacionados con el intercambio comercial y movimiento productivo regional, junto con el desarrollo de la industria. Además es atractiva para los negocios, gracias a las políticas de favorecimiento generadas por el gobierno nacional para todo el país, se ha ganado mayor confianza por parte de los inversionistas y de aquellos jóvenes emprendedores que tienen ideas productivas interesantes y novedosas las cuales pueden ser llevadas a la realidad, por otra parte se usan los foros internacionales y los demás eventos que son una forma de vender el país siendo una plataforma de conexión con el mundo, permitiéndole a los inversionistas extranjeros ver al país como una opción viable. (Proexport Colombia , 2014) & (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2010)

Bogotá se ubica en el Centro sobre cordillera oriental y es la ciudad Capital de Colombia, tiene una extensión aproximada de 33 Km de sur y norte y 16 Km de oriente a occidente las coordenadas cartográficas son, “ Latitud Norte: 4° 35'56" y Longitud Oeste de Greenwich: 74°04'51" ”.se ubica en la Zona de confluencia intertropical esto quiere decir que durante el año se producen dos temporadas de lluvia que se sitúa en la primera, en los meses de marzo, abril y mayo y la otra se produce en los meses de septiembre, octubre y noviembre, la temperatura no es constante durante los meses y varía de acuerdo a cada uno durante año, en diciembre, enero y marzo la temperatura es alta y es conocido como el verano, y para los meses de abril y octubre la temperatura baja y no es constante. Ubicarse en la ciudad es relativamente fácil, por una parte tiene las Carreras, que se ubican de Sur a Norte y las Calles de Oriente a Occidente, la altura media es de Aproximadamente 2.625 metros sobre el nivel del mar. El aeropuerto Internacional El Dorado, es el más importante de País se ubica a 12 Km del centro de la capital, las localidades próximas son Fontibón al Sur y Engativá al Norte. En América Latina su fuerte se centra en transporte de carga, ocupando el primer lugar y en cuanto a movilización de pasajeros ocupa el tercer lugar con cerca de 24 millones de viajeros al año. Además, cuenta con un muelle transito nacional y otro de tránsito internacional, sus dos pistas paralelas tiene una longitud de 3.800 metros cada una, calles de rodaje que facilitan la comunicación entre muelle nacional y el internacional, con su pasarela comercial, adicional cuenta con salidas rápidas que favorecen el cargue y descargue tanto de mercancía como de equipaje de pasajeros con rapidez. (Alcaldía Mayor de Bogota , 2014)

Ahora se reseña brevemente las principales vías de Bogotá; de sur a norte están las avenidas: Av. Cali, Av. Boyacá, Av. 68, Av. 30, Av. Caracas y Av. Séptima. De oriente a occidente se tienen las avenidas: Av. Ira. De Mayo o 22 sur, Av. las Américas, Av. Suba. Finalmente están las Calles: CL. 13, CL. 26, CL. 63 y CL. 80. Estas vías permanentemente han sido intervenidas por la alcaldía local, no obstante esto no ha resultado suficiente y la malla vial en general presenta fallas, el sistema Transmilenio ha favorecido gran parte de

corredor vial privado pero los corredores de acceso público presenta deterioro esto debido a La cantidad de camiones que distribuyen carga en todos los sentidos y cuyos orígenes se ubican en lugares fuera de Bogotá esto lo convierte en un factor determinante para el caos vehicular de la capital, las vías que presenta problemas en materia de movilidad se encuentran principalmente en el occidente como lo son (la Av. Boyacá y la Av. Cali) los factores críticos son deterioro, altos índices de contaminación y la disminución de la velocidad ocasionados por mulas y camiones. A través del plan de gobierno la alcaldía debe encargarse de dar un cambio radical y encontrar nuevas soluciones para la descongestión de las vías principales, posiblemente la redistribución de los parques logísticos industriales ubicados a lo largo de la ciudad en sus cuatro entradas funcione para bajar la carga en cuanto a tráfico pesado, una segunda alternativa se puede encontrar en la creación de nuevas vías alternas y amplias, utilizar varios métodos puede ser la clave no debe descartarse aprovechar las vías férreas que conecten con los ríos más importantes como el Magdalena y el Meta esta última como una alternativa que requerirá de inversión y tiempo pero que será de gran relevancia para el futuro. (Legis Revista de Logística, 2012)

Alcance Macro Colombia

Colombia está ubicada al noroccidente de América del Sur, con una superficie de 1.141.748 Km², cuenta con una gran ventaja y es que tiene costa en los dos océanos tanto en el Pacífico como en el Atlántico, la cordillera de los andes la atraviesa de Sur a Norte y esta a su vez se divide en tres ramales: Occidental, Central y Oriental, una de las principales cuencas del país está en el río Orinoco y de allí se desprende la Llanos Orientales, y la Amazonía colombiana, sus principales altos son la Serranía del Baudó y la Sierra Nevada de Santa Marta, la economía colombiana se caracteriza por tener una apertura económica, siendo 98,6% de las mercancías en la clasificación arancelaria está sujeto al régimen de libre importación y el resto al de licencia previa o prohibición. La tendencia de los últimos gobierno muestran a Colombia con orientación librecambista,

evidenciada en la firma de acuerdos como Tratados de Libre Comercio con Estados Unidos, Canadá, entre otros, adicional algunos acuerdos multilaterales como el que se hizo la Unión Europea. (Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, 2014)

Los puertos marítimos en Colombia son de vital importancia, son eje fundamental en el intercambio comercial incluso para la región, los volúmenes de carga que se mueven son los más grande a nivel de suramericano, pero esto no garantiza que siga siendo así en el futuro y es que en general se requiere de grandes inversiones en materia de infraestructura que permitan que en el año 2020 no se vea copada la totalidad de la capacidad instalada en los puertos y se limite la competitividad por falta de planeación, actualmente el 90% de las exportaciones e importaciones se mueve a través de puertos marítimos, existen 9 puertos en el caribe se ubican 7 (la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés) y en la costa pacífica 2 (Buenaventura y Tumaco), Buena ventura es el principal puerto multipropósito del país y el que mueve mayor carga en general. Debido al movimiento de carga y la creciente demanda de los servicios en puerto, es necesario realizar cambios sustanciales en seguridad, la movilización ágil que favorezca una rotación de la carga, la confiabilidad de quienes utilizan los servicios y la respuesta de los operadores, la utilización y las capacidades potenciales de las instalaciones, entre otros.

(Departamento Nacional de Planeación, 2007)

Está diseñada una política gubernamental que establece los lineamientos en materia de inversión para puertos marítimos, manejo y estructura logística, capacidad instalada, aplicación sistémica en la operación portuaria y la implementación de modelos portuarios de éxito o para el mejoramiento de los ya existentes, es importante recordar que los puertos son un eslabón elemental y las inversiones en ellos, deben ser progresivas y constantes, para elevar los niveles de competitividad y favorecer de esta manera el intercambio de mercancías, para ello se ha dispuesto aplicar estrategias de benéficos

tributarios, que incentiven la inversión privada en los mismos, a través de concesiones que permitan los financiamientos para nuevos proyectos. (Consejo Nacional de Política Económica y Social 3611, 2009)

MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN

Marco Teórico

La logística es un elemento vital en el objetivo de competitividad, la cual genera ventajas en un entorno globalizado y es la herramienta base de toda compañía, las empresa deben responder rápidamente a los cambios suscitados por el entorno y estos a su vez serán quienes dividirán los ganadores de los perdedores, cuando no se acoplen con la suficiente rapidez a las transformaciones, esta flexibilidad depende del mercado, sus líderes gerenciales, por ello se debe estar preparado para optimizar todas las practicas necesarias en la operación. No se puede olvidar que la meta es crecimiento en el mercado y sostenibilidad en el mismo, para ello se puede aplicar estrategias como lo es, la de *Costo*, esto implica la reducción al máximo de los mismo y medición de los residuos como eje fundamental para obtener ganancias, pero si una empresa quiere especializarse en su área de mayor potencial que le brinde seguridad y rentabilidad, entonces el área de trabajo estará direccionada a una estrategia de *Enfoque*, es decir hacer bien y mejor sobre la base de la experiencia y trabajar solo en este campo, finalmente se tiene la opción de trabajar bajo *Diferenciación*, esta alternativa no aplica para los servicios logísticos debido porque requiere hacer algo diferente, en un servicio que ya tiene competencia y es claro que los ítems necesarios para la movilización de mercancías son eficiencia, eficacia y bajo costo, sin embargo no limita la posibilidad de innovar con mejores prácticas. (Porter, 1990)

Tanto las empresas como la nación deben acoger el término Competitividad en un mismo sentido, la estandarización es un concepto que aunque parezca irrelevante es fundamental para encaminar los esfuerzos de desarrollo de forma colectiva, para el bienestar de la organización ciñéndose a la definición como tal y debe ser vista como un capacidad y no como un término más, está diseñada para conseguir y mantener ventajas frente a los competidores bien sean otras empresas o a nivel de nación, con ella se define el estatus socioeconómico que tiene cada país y es el agente generador de diferenciación que puede destacar a cada uno, el aprovechamiento de la misma es el que marca la pauta y define las herramientas que se pueden aprovechar para el crecimiento que espera toda empresa, por eso es importante definir las habilidades con las que se cuenta, administrar los recursos tanto económicos como humano, conocer bien la actividad o visión que se tiene frente a los servicios que se pretenden prestar, identificar los atributos de diferenciación, entre otros aspectos relevantes.

Para lograr los objetivos debe reconocerse la importancia de algunos aspectos que influyen directamente en las actividades como lo son; la eficiencia, la eficacia y la efectividad, e incluir un aspecto que toma fuerza y hace parte de la exigencia de los clientes (La Calidad), que internacionalmente se utiliza con mayor rigurosidad para estandarizar los procesos favoreciendo las relaciones comerciales entre países y empresas, este se convierte en un agente diferenciador, el cual puede representar un incremento tanto en la oferta como en la demanda de servicios, no se puede crear una empresa y pensar que por sí sola funcionara, se deben tener en cuenta las variables que hacen que una sea diferente de la otra y las obliga a generar factores de diferenciación para competir en un mismo mercado y lograr que los clientes seleccionen la oferta de servicios, cautivados por la calidad que esta representa, por eso las cualidades que estas integren serán notoriamente valoradas por los agentes externos convirtiéndose en los generadores de riqueza.

Michael Porter establece cuatro factores que deben ser considerados por toda organización, a su juicio son cruciales en materia de competitividad, los cuales enlazan la empresa, la nación y el profesional, en múltiples disciplinas y son determinantes en la competitividad: 1): Un país debe contar con herramientas para poder ser competitivo y eso tiene que incluir cantidad optima en materia de infraestructura tecnología y capacidad humana, sumadas a la calidad de los procesos, de las principales fuerzas productivas del país y al capital de inversión que favorezca la sostenibilidad, enlazados por tecnología eficiente donde especializarse en todos los campos apoye el desarrollo y genere progreso. 2). Como es natural la demanda y la oferta son la razón principal del comercio internacional, en este campo se deben considerar aspectos importantes que van ligados a la innovación, la tecnología y las necesidades de quienes consumirán los productos bien sea al interior del país o al exterior, se debe separar de forma clara cada uno de los segmentos e identificar con claridad la oferta y la demanda de bienes y servicios que generan volumen y carga en las operación logísticas que son el resultado de dichas análisis y tendencias. 3).Otro de los aspectos que se deben tener en cuenta, es las empresas y sus dimensiones a nivel interno y como ellas se encadenan sobre las tendencias y la innovación, pues las mismas marcaran las pautas del crecimiento de la industria y de los sectores productivos, medir la eficiencia es importante, para diseñar estrategias y alinearlas en políticas claras favoreciendo las habilidades de las mismas, para que los procesos de encadenamiento tengan como resultado mayores ventas, mejor tecnología, más practicidad, etc. 4). La dirección y gerencia son claves a la hora de identificar falencias o casos de éxito, se deben tener en cuenta aspectos como creación, organización y manejo y estos son determinantes en el destino de las compañías, en la eficiencia de los procesos por otra parte está la competencia la cual es el punto de comparación donde se debe analizar si las empresas actúan por criterio propio, por análisis de mercado, por temas culturales, por regulaciones en la política o por riesgo. (Porter, 1990)

Marco Legal

Antecedentes Institucionales:

El desarrollo de la infraestructura económica y de servicios públicos en Colombia, en las últimas tres décadas ha pasado por dos fases distintas, debido a la aprobación de la Constitución Política en 1991, evento que significó un cambio radical en las reglas de juego y en los patrones de inversión. En la primera etapa, prácticamente la totalidad de la inversión en infraestructura (salvo en los sectores de minería, petróleo y gas) fueron desarrolladas por el sector público, por otra parte en la segunda etapa, el sector privado gana sistemáticamente participación en la inversión prácticamente en todas las áreas de infraestructura. La Constitución de 1991 permitió la competencia y la participación privada en los distintos sectores, y obliga a los gobernantes y funcionarios públicos a velar por el bienestar de toda la población. (Asamblea Nacional Constituyente, 1991)

Para poder entender la política pública y el manejo que se le ha dado al comercio internacional desde Bogotá es necesario analizar el CONPES 3527 Y 3668 en estos documentos se plasma la posición de Colombia a nivel global los problemas a solucionar y las medidas que se han tomado desde el 2009 hasta el 2013 y siguientes, no se puede hablar de competitividad sin hacer un análisis interno y tener un punto de partida para proyectar de alguna forma las mejoras en este campo, por ello se tiene en cuenta factores importantes de posicionamiento con las que los países son renqueadas con el fin de establecer políticas publicas claras, y sostener una visión constante y cumplirla, entre ello se tiene obtención de créditos, favorecimiento para la apertura de empresas, obstáculos al comercio, cierre de empresas, Inversión extranjera entre muchos otros. (Consejo Nacional de politica Economica y Social Republica de Colombia Direccion Nacional de Planeacion 3527, 2008)

Marco Histórico

Antecedentes de investigación nacional:

La competitividad y las estrategias aplicadas en general muestran indicadores buenos o malos y pueden impactar directamente en los procesos de comercialización e intercambio que se dan desde Bogotá, por eso es importante analizar el entorno y como se ha dado el procesos de crecimiento en Cundinamarca, entender el avance o estancamiento de la infraestructura y la posición de la dinámica empresarial, vista desde la eficiencia y la eficacia en procesos, innovación, tecnología y sobre las fortalezas, mirando con detenimiento las debilidades que la región presenta, se evidencia que la población más cercana a la ciudad Capitalina, fluctúa sobre la misma constantemente y por ende se tiene mayor comunicación con ella, por esto muchos de los trabajadores de Bogotá, se han formado en diferentes áreas de la industria, en el primer círculo de municipios contiguos a ciudad, es importante analizar los niveles de conocimiento, emprendimiento, accesos al servicio público y a una educación de calidad. (Universidad del Rosario y Consejo Privado De Competitividad, 2013)

El transporte de carga es vital para realizar el movimiento de mercancías y pieza fundamental en los procesos de logística, hay un enlace directo entre la capacidad de la empresa que ofrece los servicios de intermediación y las posibilidades reales de la infraestructura, la globalización le exige al país hacer cambios de fondo para fortalecer y facilitar el transporte bien sea marítimo a través de puertos de gran calao, vías de cuarta generación, aeropuertos de carga internacional con gran capacidad y fácil movilidad, e incluso a nivel férreo, por eso analizar el estado actual partiendo de los avances desde el 2009 al 2013 serán relevantes y concluyentes, los problemas en el transporte de carga deben ser analizados detalladamente y confrontados con la política pública en esta materia, donde se midan cuatro aspectos de vital importancia para Colombia que son;

“eficientes, rentables, confiables y sostenibles”, con ello se podrá decir cuál es el progreso teniendo en cuenta que se puede hacer para mejorar. (Rodríguez, 2013)

Antecedentes de investigación Internacional:

La competitividad en una compañía puede verse afectada por múltiples factores, está directamente ligada a su crecimiento, rentabilidad junto con su sistema corporativo, pero se debe observar desde el interés nacional y el cumplimiento de las expectativas que favorecerán el PIB de Bogotá y Colombia, al ser un país en vía de desarrollo situación que limita el acceso a la modernización, se evidencia el atraso desde la concepción misma de las compañías, donde se omiten algunos elementos mínimos necesarios para que funcionen competitivamente, tales como tecnología, educación, procesos de calidad, mano de obra calificada, entre otros. entonces se plantean diferentes interrogantes, se puede competir con procesos de adaptación?, es necesario adoptar modelos del exterior en materia logística?, o la competitiva de las compañías está bien manejada pero los factores negativos radican en otras fuentes, las políticas colombianas cambian constantemente, por lo general para favorecer la inversión extranjera, esto indica que hay puertas abiertas para multinacionales expertas en logística que han puesto sedes en el país, los cuales son agentes modernizadores altamente competitivos, se debe entonces analizar y determinar los alcances que tiene la entrada de estas y los impactos directos sobre la industria. (Peña, 2010)

Es relevante contextualizar los procesos logísticos dentro del comercio exterior, llevando a cabo un análisis del entorno y los diferentes sistemas de puertos, con esta información tendrá una posición más amplia y menos sesgada y de esta manera se comprenderá el pensamiento y desarrollo en materia competitiva en la región y la dinámica con la que se mueve el mundo globalizado, enfocar los criterios para lograr eficiencia en los procesos, determinando las ventajas y desventajas que pueden generar cambios

sustanciales y diferenciadores frente a la competencia, todo país con acceso al mar y afluentes de gran caudal utilizan puertos y son estos los canalizadores principales que ayudan a la distribución, tránsito y transporte de mercancía, estos son un eslabón importante y analizar si Colombia está tomando las medidas necesarias para competir a partir de ellos, es de gran importancia, tomar como base los puertos en otros países con mayor desarrollo puede ser el punto de partida para determinar los cambios necesarios que se deben hacer en materia de infraestructura o si los efectos positivos o negativos se deben exclusivamente a un tema de control de las empresas logísticas y a manejos corporativos. (Estrada, 2007)

Sin una logística eficiente que maneje unos tiempos optimizados no existe competitividad, esta es crucial y favorece el rendimiento económico de una nación, bien sea para su consumo local o por exigencia de la globalización que no da marcha atrás. La estrategia de Colombia no es distinta a la de América Latina y el Caribe, todos estos países buscan aumentar las exportaciones y es por esto que trabajar sobre la base de una logística con excelencia facilitará la producción y distribución de bienes (o servicios) a bajo costo generando confianza y seguridad, uno de los ítems que ayuda a los comercializadores bien sea de importación o de exportación es que todo sea rápido y bien hecho, eso es competitividad, lograr que los países se fijen en el nuestro porque se garantiza un proceso óptimo se verá reflejado en la demanda, también favorece el acceso a nuevos mercados donde se podría llegar dependiendo de múltiples factores, entre ellos se tienen los costos y es allí donde hay que identificar si estos son altos, por falta de infraestructura física (camino, puertos, aeropuertos y red ferroviaria), costos de combustibles, por ineficiencia en el control de los gastos por parte de las empresas logísticas, (transportador, comercializador, entidades de control, agentes intermediarios entre otros), también están los agentes que ejercen control, allí la burocracia puede ser un factor que deteriora los procesos la confiabilidad y la eficacia con la que se diseñan los procesos, finalmente se tiene el marco tecnológico con el que se trabaja, donde se analiza si es de forma manual o con baja sistematización. (Compete Caribbean, 2011)

TIPO DE INVESTIGACIÓN

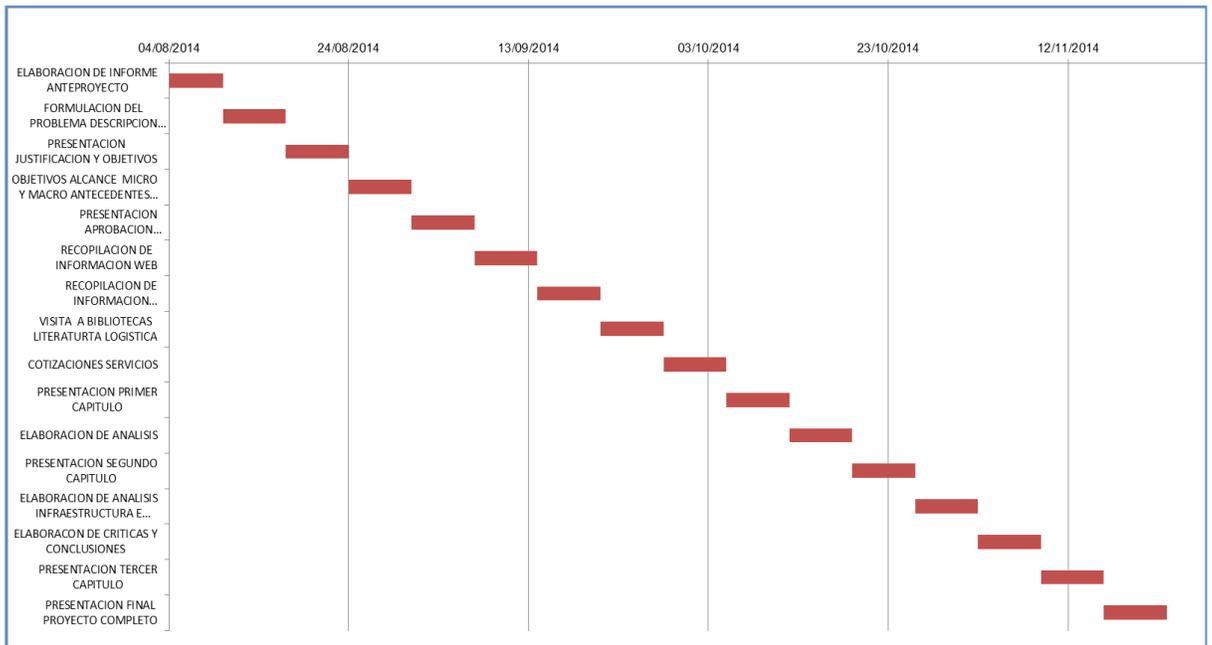
Para el desarrollo del documento se utilizara la Investigación *Cualitativa* como el método de investigación que mejor se acopla al propósito del mismo, esto exige tener claro que realmente se necesita y saber desechar la información no relevante e innecesaria, para filtrar adecuadamente los contenidos claves que se usaran como un cimiento solido de análisis, donde se tendrá presente el aporte sustancial por cada uno de los factores que afectan el entorno Logístico y la competitividad de las compañías, que sirven como intermediarios del comercio internacional, es importante tener en cuenta que este método también analiza la posición del ser humano y la interpretación que el mismo da a su entorno según los diferentes elementos que lo puedan afectar, bien sea de forma directa o indirecta, en razón a ello da una interpretación del contexto en el cual se encuentra, en ese sentido no se puede sesgar el análisis a solo empresas o a solo personas, se debe hacer una mezcla proporcionar para que la muestra sea mucho más acertada, el proceso de investigación deberá ser interactivo donde los actores estén involucrados, pues el conocimiento es el resultado de la interacción social, la influencia cultural y los mecanismos económicos en un mismo entorno. (Bodgdan, 1980)

DISEÑO METODOLÓGICO

Los elementos que se emplearan como fuente de información serán entrevistas, registros escritos de todo tipo, fotografías o películas, se centrara en el contexto de los acontecimientos según las necesidades logísticas y la competitividad de las mismas centrándose en lo real y no serán alteradas o modificadas en ningún caso, se utilizaran descriptores para los participantes en la investigación también definidos como los actores, con términos exactos y precisos, con ello hará una descripción de los sucesos y se adelantaran los análisis de las perspectivas por cada uno de los individuos. (Universidad Nacional Abierta y a distancia, 2014)

RECURSOS CRONOGRAMA

DIAGRAMA DE GANTT			
tarea	FECHA DE INICIO	DURACION	FECHA DE FINALIZACION
Elaboración de informe anteproyecto	03/08/2014	7	10/08/2014
Formulación del problema descripción del documento y justificación	10/08/2014	7	17/08/2014
Presentación justificación y objetivos	17/08/2014	7	24/08/2014
Objetivos alcance micro y macro antecedentes y diseño metodológico	24/08/2014	7	31/08/2014
Presentación aprobación anteproyecto	31/08/2014	7	07/09/2014
Recopilación de información web	07/09/2014	7	14/09/2014
Recopilación de información universidades	14/09/2014	7	21/09/2014
Visita a bibliotecas literatura logística	21/09/2014	7	28/09/2014
Cotizaciones servicios	28/09/2014	7	05/10/2014
Presentación primer capítulo	05/10/2014	7	12/10/2014
Elaboración de análisis	12/10/2014	7	19/10/2014
Presentación segundo capítulo	19/10/2014	7	26/10/2014
Elaboración de análisis infraestructura e inversiones	26/10/2014	7	02/11/2014
Elaboración de críticas y conclusiones	02/11/2014	7	09/11/2014
Presentación tercer capítulo	09/11/2014	7	16/11/2014
Presentación final documento	16/11/2014	7	23/11/2014



CAPITULO I

COMERCIO EXTERIOR COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS.

Estados Unidos es el socio estratégico de Colombia, se lleva con él un intercambio comercial diverso, favorecido por múltiples factores, entre ellos el hecho de que sigue siendo una de las economías más sólidas y estables del mundo, la historia muestra un constante cambio en las relaciones entre las dos naciones, vista desde lo global no son notorias, pero en la particularidad lo son, Colombia tuvo un balanza comercial débil frente al país del norte en los años 70s y principios de los años 80s la estrategia cambio y las necesidades también, es por eso que diversificar la economía juega un papel importante en la política económica actual y resulta ser un atractivo mercado para los exportadores colombianos por tener una población alta con buen poder adquisitivo y un proveedor de casi todo tipo de producto tecnológico de última tecnología. (Proexport Colombia , 2012)

TLC COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS

En la Actualidad surgen notorias diferencias entre los registros de intercambio comercial con Estados Unidos antes del 15 de Mayo de 2012 el cual contrasta con lo ocurrido posteriormente debido a la firma del TLC, el mismo representa un acuerdo histórico por ser el más importante firmado por Colombia. Por eso se debe analizar su trascendencia, que es de vital importancia pues es el referente del crecimiento económico más importante al ser el socio comercial con el que se tiene mayor cercanía, sin embargo no se puede omitir que este tratado se evidenciara en el mediano y largo plazo, pues no resulta fácil medir el impacto en espacios de tiempo cortos, esto debido al sostenimiento de los aranceles en similares condiciones a los utilizados antes de existir este tratado, se observara como las reglas de juego cambiaron y han quedado claras para ambos países y no sujetas a situaciones políticas independientes que generan trastornos para los

inversionistas, por otra parte se situara en la realidad del país, permitiendo tener un espectro más amplio de la coyuntura comercial vigente y los impactos inmediatos que se han evidenciado en los últimos dos años luego de haber entrado en vigencia dicho Tratado. (Fedesarrollo, 2013)

Se observa según cifras oficiales que el intercambio comercial ha sido favorable durante el tiempo que lleva de vigencia el TLC, industrias que nunca habían exportado a EE.UU. ahora están haciendolo, con notoria participación por parte del sector manufacturero, con la elaboración de prendas de vestir y con una discreta participación también la agroindustrial, llama la atención en los indicadores económicos la tendencia de exportación, claramente es el sector minero-energético quien tiene mayor participación en las mismas, en segundo renglón esta la agroindustria, la industria y los productos agropecuarios, Los balanza comercial muestra más exportación que importación, tomando como fuente de información el periodo comprendido entre (mayo del 2012 a diciembre del 2013), donde se exporto USD 32.200 millones y se importó USD 26.200 millones, como resultado se tiene balanza positiva, se destacar que el 80% de estas importaciones son sobre productos como maquinaria y equipos especializados y otros que no son producidos en el país, los cuales no afectan la industria Colombiana directamente. (Ministerio de Comercio Industria y turismo, 2014)

A continuación se presentan tablas con los indicadores económicos cerrados, entre los periodos 2004 a 2013 y el movimiento de las exportaciones e Importación realizadas entre Colombia y Estados Unidos año por año, en ellas se presenta el indicador global de peso Neto manejado por cada periodo y el valor FOB de Total al cierre de cada año, con el cual se pretende hacer un análisis del comportamiento del comercio exterior de ambas naciones, a su vez realizar una interpretación de las cifras aquí presentes.

FLUJO COMERCIAL IMPORTACIONES DESDE ESTADOS UNIDOS ASÍA COLOMBIA.

Importaciones Anuales desde EE.UU. 2004-2008

Tabla 1 Importaciones Anuales desde EE.UU. 2004-2008

IMPORTACIONES ANUALES DE ESTADOS UNIDOS		
AÑO	PESO NETO (Kgm)	Valor FOB (US\$)
2008	8,353,064,000.00	11,436,952,000.46
2007	8,050,264,575.65	8,045,491,230.35
2006	6,331,460,828.29	5,942,440,668.08
2005	6,114,102,113.33	5,663,817,928.43
2004	5,490,345,655.13	4,554,270,239.44
TOTAL	34,339,237,172.40	35,642,972,066.76

(Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, 2013)

Importaciones Anuales desde EE.UU 2009-2013

Tabla 2 importaciones Anuales desde EE.UU 2009-2013

IMPORTACIONES ANUALES DE ESTADOS UNIDOS		
AÑO	PESO NETO (Kgm)	Valor FOB (US\$)
2009	6,465,722,261.48	9,022,719,358.93
2010	6,642,157,151.51	9,942,598,273.22
2011	7,144,918,313.14	12,978,177,436.96
2012	7,891,089,610.87	13,589,290,603.74
2013	10,248,717,829.12	15,681,284,624.53
TOTAL	38,392,605,166.12	61,214,070,297.38

(Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, 2013)

Como se aprecia en las tablas anteriores el crecimiento de las importaciones es sustancial, desde 2008, se han incrementado las mismas prácticamente cuádruplicándolas, Estados Unidos sigue siendo un socio importante para la economía del país y es el proveedor más grande que tenemos, el incremento está ligado a varios aspectos

importantes tras el tratado de libre comercio. (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, 2013)

FLUJO COMERCIAL EXPORTACIONES DESDE COLOMBIA ASÍA ESTADOS UNIDOS.

Tabla 3 Exportaciones a Estados Unidos 2004-2008

EXPORTACIONES ANUALES A ESTADOS UNIDOS		
AÑO	PESO NETO (Kgm)	Valor FOB (US\$)
2008	34,847,831,739.93	14,052,728,541.83
2007	37,829,877,851.81	10,202,349,882.54
2006	38,043,948,310.31	9,637,194,711.57
2005	33,502,741,585.40	8,478,302,880.47
2004	30,436,876,088.53	6,597,547,774.75
TOTAL	174,661,275,575.98	48,968,123,791.16

(Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, 2013)

Exportaciones a Estados Unidos 2009-2013

Tabla 4 Exportaciones a Estados Unidos 2009-2013

EXPORTACIONES ANUALES A ESTADOS UNIDOS		
AÑO	PESO NETO (Kgm)	Valor FOB (US\$)
2009	38,497,977,288.83	12,878,923,979.40
2010	36,184,552,793.26	16,917,946,299.11
2011	32,358,011,155.40	21,969,134,250.54
2012	27,939,537,515.44	21,833,283,831.30
2013	25,269,564,874.62	18,458,879,863.29
TOTAL	160,249,643,627.55	92,058,168,223.64

(Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, 2013)

Las exportaciones colombianas han sido triplicadas desde el 2008 al 2013 es un claro indicador del crecimiento económico del país y del intercambio comercial sólido y sostenido con Estados Unidos ya que exportaciones han ido incrementándose en los últimos años de manera progresiva y sostenida apoyada por el TLC entre las dos naciones. (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, 2013)

INDAGACIÓN DE EMPRESAS LOGÍSTICAS QUE PRESTAN SERVICIOS EN BOGOTÁ (MARÍTIMO)

Servicios Prestados Por Navieras

A continuación se presenta una tabla que agrupa tres navieras conocidas en Bogotá y se desarrolla un cuadro comparativo con el fin de medir los niveles de competitividad directa en sus actividades.

Servicios Logísticos Prestados Por Compañías Navieras

Tabla 5 Servicios Logísticos Prestados Por Compañías Navieras

SERVICIOS LOGÍSTICOS PRESTADOS POR COMPAÑÍAS NAVIERAS		
FRONTIER	KING OCEAN	SEABOARD
EEUU	EEUU	EEUU
FCL Cargo: Ofrece contenedores de: 20'ST / 20 'OT / 40' HC / 40 'OT / 40' FR / 40 'Reefer	FCL Cargo: 20'Dry Cntr., 40'Dry Cntr, 45'Dry Cntr, 20'RF Cntr, 40'RF Cntr.... 20'OT Cntr, 40'ot Cntr,	Equipo de tintorería. Cntr de 20 pies; 40ft; 40 pies High Cube Cntr; 45 pies High Cube Cntr; 45 pies x 102 "HC Cntr; 'Reefer, Cntr 20 pies, 40 pies High Cube Cntr; Equipo Especial 20 pies Open Top Cntr 40 'Open Top Cntr; 20 pies Flatrack 40

		pies Flatrack; Plataforma de 20 pies Plataforma de 40 pies; Chasis: 20 pies Chasis 40 pies cuello de ganso; 45 pies cuello de ganso
Break Bulk Cargo: ofrece un equipo especial y puede manejar Breakbulk carga, desde la construcción de carreteras Maquinaria de Petróleo Equipo de Perforación, Telecomunicaciones y más.	Flat Racks, Break Bulk, Unidades Autopropulsadas y vehículos.	
Project Cargo: Cuenta con profesionales dedicados y especialmente capacitados tanto en Jacksonville, FL y Port Everglades, con el fin de asistir a su carga especial.	Project Cargo: Cuenta con equipo de expertos de carga ha desarrollado soluciones eficientes para mover sus cargamentos especializados. El personal se desplazará y se encargara de su proyecto con cuidado y con un control preciso. Bien sea que necesite para mover la mercancía construcción de carreteras o Pesada Maquinaria, Camiones Especializados, piezas de climatización de gran tamaño, o cualquier otra cosa considerada de estar fuera de calibre,	Project Cargo: Cuenta con Servicios LCL - Carga tiene las capacidades para manejar su construcción de gran tamaño y maquinaria agrícola, plantas de energía y equipos pesados de todo tipo. Con una flota de avanzada, con equipo especializado que incluye: lowboys, remolques de plataforma y camiones de plataforma individuales y dobles de la cubierta desplegable, ofrece la flexibilidad necesaria para llevar esta carga especial.

<p>Reefer Cargo: Cuenta con una flota nueva marca de 40 ', asignada a los productos perecederos que son monitoreados en todo momento. Sus procedimientos se centran en cuestiones de sensibilidad de tiempo que se relacionan con su carga perecedera a lo largo de todo su recorrido. Trabaja en estrecha colaboración con los importadores y agentes de aduana antes de la llegada de un buque, en ese sentido los esfuerzos avanzados pueden tener lugar y la operación se lleva a cabo sin ningún problema.</p>	<p>Reefer Cargo: Ofrece servicios de contenedores refrigerados con una amplia flota de los mismos, tecnológicamente avanzados, contenedores en ambos 20 y 40 variedades pie desde y hacia todos los mercados atendidos.</p>	<p>Reefer Cargo: - Emplea una flota de más de 5.000 contenedores refrigerados, ambos de 20 'y 40', específicamente asignados a los productos perecederos que son monitoreados y mantenidos durante todo el día. Nuestros procedimientos se centran en cuestiones de tiempo sensible que se relacionan con su carga de perecedera a lo largo de todo su recorrido. Tienen unos departamentos especiales de importación, en todas las oficinas, para agilizar la liquidación de su carga allí manejan la diversa documentación que se requiere con cualquier tipo de carga, tanto para el movimiento de entrada y salida. Esto significa que están bien versados en el trato, con la variedad de cuestiones que plantean desde la Aduana, el USDA y la FDA.</p>
<p>LCL Cargo Service: Tienen almacén en Miami, Fl, está estratégicamente ubicado al oeste de la zona del aeropuerto internacional de Miami. La instalación de 6 000 pies cuadrados es fácilmente accesible desde las principales autopistas de Miami. Se encargan de todo tipo de carga consolidada LCL incluyendo Peligrosos,</p>	<p>LCL Cargo Service: Ofrece el servicio directo transporte de carga consolidada a todos los importadores, fabricantes y compradores para sus productos comerciales para el Servicio Directo de Consolidación en base semanal desde Miami, Ofrece el más alto nivel de servicio y seguridad para su In-Bond y Cargas Peligrosas.</p>	<p>LCL Cargo Service: Mantiene un almacén de 200,000 pies cuadrados, ubicados fuera del puerto complejo Miami para manejar eficientemente LCL carga de los clientes grandes y pequeños. La instalación está equipada con dispositivos de infraestructura y de radiofrecuencia inalámbricos para recibir de forma rápida y eficiente y cargo de la pista. Los empleados están altamente capacitados y listos para manejar todas sus necesidades de LCL hacia o desde los Estados Unidos, América Central, América del Sur o el Caribe.</p>

	<p>807 Cargo: Cuenta con un equipo experimentado y dedicado supervisar sus 807/9802. Ofrece y proporciona una amplia red de oficinas e instalaciones a través de nuestros orígenes y destinos. Proporciona rápido, fiable, semanal un servicio personalizado y coordinando controlando la documentación, portuarias y de transporte.</p>	<p>807 Cargo: Tiene todo un equipo, conocido como la división de Servicios Especializados, dedicado a la supervisión de sus 807/9802. Con un sistema innovador que se centra alrededor de una extensa red de oficinas e instalaciones en todo los EE.UU., América Central, América del Sur y el Caribe, La coordinación de los detalles asociados con las operaciones de las estructuras arancelarias, la documentación y los puertos son parte de las actividades diarias de este equipo altamente especializado.</p>
<p>ESPECIAL Hazardous Cargo: Están preparados para llevar a la mayoría de todos los tipos de materiales peligrosos, incluidos los gases inflamables y no inflamables (clase 2.1 y 2.2), líquidos inflamables (clase 3), sólidos inflamables (clase 4.1), venenos (clase 6.1), corrosivos (clase 8) y sustancias Peligrosas varias (clase 9).</p>		<p>ESPECIAL: EDI (Electronic Data Interchange) Seaboard Marine ha sido activa en los avances con el Intercambio Electrónico de Datos (EDI).</p>

1

Se evidencia en la Tabla No 5, una serie de alternativas en servicios por compañía, que no son significativamente diferenciadores, es decir que prácticamente están en capacidad de contribuir en soluciones para sus clientes, ofreciendo servicios iguales o similares, esto en competencia significa un enfrentamiento directo, están obligadas a trabajar por adquirir y mantener sus clientes partiendo del servicio y de utilizar bien sus herramientas, basándose en experiencia y profesionalismo, Frontier al ser la más pequeña en mercado parece tener una segmentación específico con un área de especialización clara, la cual es, manejo de residuos peligrosos, la convierte entonces en un punto de referencia para competir, si se tiene en cuenta los otros servicios ofrecidos, todas las compañías están en el

¹ Información de la Tabla 5 fue recopilada de las páginas web oficiales: Frontier Line Services (www.frontierliner.com); King Ocean services (www.kingocean.com), Seaboard Marine (www.seaboardmarine.com)

mismo rango. (Frontier Liner services, 2008); (King Ocean Services, 2014) y (Seaboard Marine, 2014).

Rutas de navieras

Tabla 6 Rutas de navieras

RUTAS Y PRESENCIA EL MERCADO		
FRONTIER	KING OCEAN	SEABOARD
EE.UU. Florida: JACKSONVILLE	Puertos: Aruba, Curazao y Bonaire	Rutas del Golfo: Houston - Colombia / Panamá / Venezuela / Trinidad; Houston - Norte América Central; Houston - West Coast Sudamérica; NOLA - Norte América Central
EE.UU. Florida: MIAMI (PT. EVERGLADES)	Caribe Oriental Puertos: St. Maarten, hilipsburg; St. Kitts, Basseterre; St. Barth, Gustavia; Nieves, Charlestown; Dominica, Roseau; Anguila, Roadbag ;St. Lucía, Castries; Barbados, Bridgetown; Grenada, St. George; Montserrat, Plymouth; St. Vicente, Campden Parque ; Surinam, Paramaribo ; Guyana, Georgetown	Rutas Miami: Servicio de Belice Multi Puerto; Miami - ABC + Venezuela Miami - Cayman y México; Miami - Colombia; Miami - República Dominicana ; Miami - Caribe Oriental; Miami - Jamaica; Miami - Norte América Central; Miami - Sur América Central; Miami - West Coast Sudamérica; EE.UU. - Haití; EE.UU. - México
Colombia Puerto: CARTAGENA	Puertos: República Dominicana	Rutas del Nordeste: Servicio del Atlántico Norte
Colombia Puerto: BARRANQUILLA	Norte América Central Puertos: Honduras, Guatemala y San Salvador Sur América Central Puertos: Costa Rica y Panamá	Rutas de ultramar: México - Pan Caribe; Sur América Central y América del Sur
	Colombia Puertos: San Andrés, Barranquilla y Cartagena	
	Venezuela puertos: La Guaira, Puerto Cabello y Maracaibo	
4 puertos	41 puertos	45 puertos

Al analizar la tabla No 6, se puede observar que Seaboard es la multinacional con mayor presencia en los diferentes destinos de América, esto significa que su infraestructura es considerablemente más grande frente a sus competidores directos y sus procedimientos logísticos están enmarcados en estándares que facilitan la movilización de carga, empleando varios buques en unas rutas secuenciales, para recoger y descargar mercancía, que en su trayecto irá entregando y recibiendo mediante una programación constante y sistematizada, de similares características se encuentra a King Ocean con una presencia fuerte en Centro América y el caribe. (Frontier Liner services, 2008); (King Ocean Services, 2014) y (Seaboard Marine, 2014).

Frontier es una pequeña compañía, en comparación con las otras dos en estudio, al tener una cobertura específica y cerrada, sitúa sus procesos exclusivamente entre Colombia y los Estados Unidos, pero no por ello menos importante para nuestro análisis, pues es justamente un competidor bien posicionado con cobertura en los puertos grandes de Colombia sobre las costa caribe, dándole un margen de experiencia a la hora de conseguir nuevos clientes y mantener los actuales, conoce y maneja los procedimientos en ambas naciones, como resultado está en capacidad de ofrecer fiabilidad como un plus. (Frontier Liner services, 2008); (King Ocean Services, 2014) y (Seaboard Marine, 2014).

² Información de la Tabla 6 fue recopilada de las páginas web oficiales: Frontier Line Services (www.frontierliner.com); King Ocean services (www.kingocean.com), Seaboard Marine (www.seaboardmarine.com)

Tarifas sobre servicios de navieras

Tabla 7 Tarifas sobre servicios de navieras

TARIFAS SOBRE SERVICIOS DE NAVIERAS			
CONCEPTO	FRONTIER	KING OCEAN	SEABOARD
Flete Contendor de 20´	USD 1.581	USD 1515	USD 1450
Flete Contendor de 40´	USD 2.654	USD 2630	USD 2500
LCL	MIN USD 150 x BL	MIN USD 135 x BL	MIN USD 150 x BL
Descarga Dropp off 20´		COP 300000	
Descarga Dropp off 40´		COP 400000	

3

La tabla No 7, pretende mostrar un promedio de tarifas para desarrollar una comparación de precios, sin embargo es de aclarar que las mismas son susceptibles de cambios permanentemente las cuales son afectadas por diferentes factores, que no pueden ser tomadas como fuente fiel y constante, son valores que se sitúan en Flete, por lo cual citar otros gastos no generan punto de partida al ser tan variados, tomando como partida las necesidades de cada empresa.

MOVIMIENTO DE CARGA EN FEUS 2012 Y 2013

A continuación se hace una presentación a través de tablas descriptivas, donde se encontrara el movimiento de carga real, manejado por las empresas navieras en estudio,

³ Información de la Tabla 7 fue recopilada de cotizaciones hechas a las siguientes compañías: Frontier Line Services King Ocean services, Seaboard Marine.

que sirven de muestreo para determinar si existió un incremento en el intercambio comercial entre Colombia Y Estados Unidos.

Movimiento de Carga 2012 y 2013 (King Ocean Services, Seaboard, Frontier Liner Services)

Tabla 8 Movimiento de Carga 2012 y 2013 (King Ocean Services, Seaboard, Frontier Liner Services)

MOVIMIENTO DE CARGA 2012 Y 2013 (KING OCEAN SERVICES, SEABOARD, FRONTIER LINER SERVICES)		
Modalidad	FEUS 2012	FEUS 2013
Total Exportaciones colombianas	24,727.00	22,449.00
Total Importaciones colombianas	19,853.00	23,017.00
TOTAL	45,168.00	47,028.00

(Import Export Database | Importers Exporters | Global Trade , 2014)

Como se observa en la Tabla No 8, existió un incremento entre el movimiento de carga que se tuvo en 2012 frente al de 2013 en 1860 FEUS y se aprecia que se ha pasado de exportar a importar mayor cantidad manifiestas en el volumen de las mismas.

Porcentaje De participación por compañía logística en el movimiento de carga entre Colombia y Estados Unidos

Tabla 9 Porcentaje De participación por compañía logística en el movimiento de carga entre Colombia y Estados Unidos

	MODALIDAD	FEUS 2012	FEUS 2013	% DE MOVIMIENTO DE CARGA 2012	% DE MOVIMIENTO DE CARGA 2013
SEABOARD	Total exportaciones	20911	16926	0.47	0.37
	Total importaciones	13037	13140	0.29	0.29
KING OCEAN SERVICES	Total exportaciones	2197	1948	0.05	0.04
	Total importaciones	3355	3010	0.08	0.07

FRONTIER LINER SERVICES	Total exportaciones	2207	5137	0.04	0.08
	Total importaciones	3461	6867	0.08	0.15
	TOTAL	45168	47028	100.00	100.00

(Import Export Database | Importers Exporters | Global Trade , 2014)

En la Tabla No 9, se encuentra que Seaboard, es una compañía fuerte y quien domina sobre sus competidoras, sin embargo en exportaciones tuvo una disminución de 10% para el año 2013, si bien este dato no es referente de pérdidas de mercado, en razón al volumen el cual puede ser menor, pero el coste alto, si evidenciar una baja de exportaciones para el 2013 de Colombia hacia los Estados Unidos, también existió un incremento de las importaciones, que es considerable en el caso de Frontier donde prácticamente hay una duplicidad del movimiento entre el 2012 y el 2013.

Importaciones desde Estados Unidos a Colombia

Tabla 10 Importaciones desde Estados Unidos

IMPORTACIÓN DESDE ESTADOS UNIDOS			
Puerto Estados Unidos	FEUS 2012	FEUS 2013	
HOUSTON	7552	6419	
MIAMI	5456	6693	
FERNANDINA BEACH	28	28	
ORLANDO	1	0	
PORT EVERGLADES	4720	7593	
JACKSONVILLE	2096	2284	
TOTAL	19853	23017	

(Import Export Database | Importers Exporters | Global Trade , 2014)

Según se puede ver en la Tabla 10 existió un incremento en las Importaciones al pasar del periodo 2012 al 2013, esto se incentivó por la activación del comercio entre las dos

naciones, motivadas por el TLC, que ratifican una vez más la tendencia vista en la Tabla 2.

Exportaciones desde Colombia asía Estados Unidos

Tabla 11 Exportaciones desde Colombia

EXPORTACIONES DESDE COLOMBIA			
Puerto Colombia	FEUS 2012	FEUS 2013	
CARTAGENA	18992	16953	
BARRANQUILLA	5966	6871	
SANTA MARTA	312	165	
SIMON BOLIVAR	45	22	
TOTAL	25315	24011	

(Import Export Database | Importers Exporters | Global Trade , 2014)

En la Tabla No 11, se observa en materia de exportaciones, unas leves reducciones, pero esta no es una tendencia al compararla con la Tabla No 4, donde se observa el global de exportaciones a Estados Unidos, estas estadísticas indican que existe una redistribución del mercado, también que otros competidores han logrado incursionar exitosamente e incluso apoderarse de los nuevos negocios, y las exportaciones tiene nuevos destinos.

Costos de exportación por contendor de 20 pies promedio en Colombia

Tabla 12 Costos de exportación por contendor de 20 pies promedio en Colombia

COSTO DE EXPORTACION PARA CONTENEDOR DE 20 PIES					
AÑO	2009	2010	2011	2012	2013
USD	1870	1870	2370	2355	2355

(Banco Mundial, 2014)

Inflación en Colombia 2009-2013

Tabla 13 Inflación en Colombia 2009-2013

HISTÓRICO DE INFLACIÓN EN COLOMBIA (2009-2013)					
Año	2009	2010	2011	2012	2013
Valor porcentual	2	3.17	3.73	2.44	1.94

(Banco de la republica, 2014)

En los últimos 5 años se ha visto un incremento considerable en los costos de exportación los cuales asciende a USD 485 para el contenedor de 20 pies, representando un incremento del 20.5 % desde el año 2009 hasta el 2013, eso en promedio seria del 4.1% por año, siendo una tasa por encima de la inflación, la cual es desproporcionada, (Banco Mundial, 2014) y (Banco de la republica, 2014).

CAPITULO II

INFRAESTRUCTURA DE PUERTOS EN COLOMBIANA

Colombia es un país privilegiado al ubicarse estratégicamente entre los dos océanos Pacífico y Atlántico siendo este corredor, el punto comercial mundial por su cercanía con el canal de Panamá como una de las principales vías de comunicación global y conecta por una parte a Sur América con Norte América y por la otra la costas Este y Oeste de los Estados Unidos convirtiendo a Colombia en la plataforma del intercambio comercial andino, Son cerca de 3700 rutas marítimas que zarpan desde los puertos colombianos con servicios directos y de conexión, son más de 32 navieras las que ofrecen servicios logísticos con conexión a 540 puertos permitiendo a Colombia llevar mercancías prácticamente a todo el mundo con facilidad. (Proexport Colombia, 2014).

Colombia cuenta con 12 canales de acceso marítimo entre los que se tiene (San Andrés Isla, Portete, Puerto Bolívar, Dibulla, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena De Indias, Tolú, Turbo, Buenaventura y Tumaco), los cuales son administrados por 5 sociedades portuarias, 3 en el Atlántico que son: Sociedad Portuaria Regional De Cartagena S.A., Barranquilla S.A. Y Santa Marta S.A. y cuya capacidad en materia de muelles da 23 en total 12 grúas en Cartagena, 3 en Barranquilla y 2 en Santa Marta y 2 en sobre la costa del océano pacífico que son: Buenaventura S.A. y Tumaco S.A. y cuentan como 14 muelles y 9 grúas en buenaventura, a 2013 Colombia contaba con 94 barcos para transporte de cargas, es según el ranking Latinoamérica Cartagena es el más importante en Colombia por contenedores medidos en TEUS el cual ocupa el puesto 4 en la región y es seguido por Buenaventura con el puesto 16 hasta el año 2012, en cuanto a movimiento de Carga Colombia se ubica después de Brasil. (Ministerio de Transporte Mintransporte, 2013).

Proyectos Terminados De Infraestructura de Puertos Colombiana Años (2009 A 2013)

Se avanza en materia tecnológica para facilitar el paso por las aduanas, en este sentido Colombia ha desarrollado una serie de inversiones fundamentales que están siendo respaldadas por la OMC (Organización Mundial del Comercio) y la OMA (Organización Mundial de Aduanas), cuyo objetivo fundamental es dinamizar la competitividad y el flujo de mercancías, entre las implementaciones están la aplicación de Horarios 7x24 esto significa atención permanente en puertos, VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior) la cual corresponde a una plataforma tecnológica para adelantar trámites de comercio exterior de forma digital, ágil y segura y finalmente está el OEA (Organizador Económico Autorizado), cuya finalidad es la inspección simultánea con el fin de obtener reducción en costos y mejorar los tiempos en el desarrollo de las operaciones logísticas, (Proexport Colombia, 2014).

Proyectos En Marcha De Infraestructura de puertos en Colombia

Puertos de Tribugá (Pacífico chocoano)

Con el fin de tener un puerto alternativo al Buenaventura para salida y entrada por el Océano Pacífico ese proyecto contempla la construcción del puerto Tribugá sobre la costa Chocoana el cual será de aguas profundas con la disponibilidad de un muelle de 3600 Mt. De longitud que elimine las limitaciones de accesos, fondeo y atraque, para llevar a la realidad el mega-proyecto se deberá disponer de recursos económicos aproximadamente 200 millones de Dólares, y la respuesta de atención por buque sería de tres de forma simultánea. (Cámara de Comercio de Manizales, 2013)

Para determinar los presupuestos de recuperación de inversión y ahorro, se analizaron para este proyecto cifras de referencia, emitidas por el BID, que permitió inferir que los

costó de navegación marítima se disminuirían considerablemente, prácticamente a la mitad, con este nuevo puerto, el cual permitirá tener un mayor acceso a los mercados asiáticos, como el Australiano y el Japonés, de sur américa, como Chileno, de norte américa sería el Canadiense y de Centroamérica incluyendo algunas ciudades del litoral pacífico de Estados Unidos. Observando la siguiente grafica con el estimado de costo y beneficio se puede evidenciar el ahorro, con el nuevo puerto. (Camara de Comercio de Manizales, 2013)

Beneficio en costos frente a otros puertos.

Tabla 14 Beneficio en costos frente a otros puertos.

PUERTO	TEU-MILLA
Flota Mercante Grancolombiana	500 contenedores era de 0,17 dólares
puerto de Buenaventura	1.500 contenedores es de 0,12 dólares
puerto de Tribugá	3.000 contenedores sería de 0,05 dólares.

(Camara de Comercio de Manizales, 2013)

Puertos de Tarena (Golfo de Urabá en el Mar Caribe)

Este puerto es visto como la salida antioqueña respecto del comercio exterior, en busca de aumentar la competitividad de la región, en búsqueda de obtener una disminución en los costos de transporte que son una carga fuerte sobre el precio de los productos, adicional cuenta con una posición geoestratégica de intercomunicación con Europa Centro América y el caribe y un paso alterno Asia hacia el atlántico, por otra parte se aprovecharía el canal de Panamá, otros de los beneficios se tendría en la distancia, obteniendo un ahorro de Aprox. 42 % en costos de transporte al estar más cerca este puerto a tan solo 380 Km,

263 KM más cerca que al de Cartagena, mientras que desde Bogotá se ahorraría en distancia cerca del 35 %. (Taborda R.)

Este puerto sería de aguas profundas de gran calado, con accesos tanto marítimo como fluvial, debe ser construido con amplios patios para el manejo de contenedores, y ejecutado progresivamente por fases según la demanda del puerto, permitiría desarrollo de la región al poder ubicarse en ella parques industriales y zonas francas para la fabricación y posterior exportación, la financiación sería público privada y el costo estimado es de 445.000.000 Millones de Dólares. (Taborda R.)

Deficiencia En La Infraestructura de puertos en Colombia

La infraestructura de puertos sigue siendo un problema serio para Colombia, en términos generales se debe proyectar y superar los retos que presenta el nuevo entorno, hay muchas cosas por hacer, se ubicada en la media de países en materia de Desempeño logístico y sus componentes, puesto 62 de 120 países. Hablando de puertos y carreteras, con unos costos logísticos que representan el 23% del PIB aproximadamente, la fragmentación de la infraestructura es un limitante para conectar los puertos con la red vial principal, que enlace adecuadamente la industria nacional, y la destinación de recursos aun cuando ha aumentado desde el 2009 a hasta el 2013. (World Economic Forum, 2011)

Puerto de Buenaventura y sus problemas; El problema que demanda mayor atención tiene que ver con el represamiento de la carga por congestión, se advierte una serie de limitaciones para responder a las necesidades de los usuarios siendo el mismo puerto un obstáculo en la operación sistémica para las importaciones y las exportaciones, donde se presenta evidentemente un desequilibrio entre el ritmo de entrada de mercancías y el de

salida, en eje del problema radica en la disponibilidad de los patios para el descargue de contenedores, los actuales son insuficientes, la tramitología es densa y genera retraso al no tener una operación más dinámica y sistémica, un buque puede llegar a estar parqueado cerca de 2 días cuando debería movilizarse en cuestión de horas ocasionando grandes pérdidas a los operadores marítimos y sobre costos en fletes para los empresarios, son tiempo muertos para los camiones a la espera de carga y descarga son un problema que genera sobre costos para los empresarios. (Colfecar Jose Rios , 2011)

Puerto de Barranquilla y sus problemas: El principal problema en este puerto radica en la poca profundidad y la gran sedimentación proveniente del rio magdalena que obliga a hacer permanentes trabajos de mantenimiento, sin embargo existe un modelo de control que se ejecuta durante el año para mantener la profundidad requería, ahora bien a nacido un nuevo problema con la creación de diques y la canalización del rio, el mismo ha tomado mucha fuerza, arrojando los sedimentos sobre el lecho marino, como consecuencia ahora se enfrenta un daño ambiental importante, que requiere medidas para mitigar tal problema. Ahora bien el puerto solo tiene una profundidad de 36 (pies de calado) siendo poco competitivo frente al de Cartagena de 45 (pies de calado) o el de Santa Marta de 60 (pies de calado). (Otero, 2012)

Por otra parte el Puerto de Barranquilla tiene dificultades con el paso de la barra suscitado por los huracanes y temas meteorológicos que generan permanentemente encallamiento de embarcaciones y deben recurrir a los Pilotos de la capitanía del puerto para improvisar y utilizar maniobras que permitan el ingreso. (Otero, 2012)

INFRAESTRUCTURA FLUVIAL EN COLOMBIA

Colombia cuenta con una red fluvial la cual se encuentra distribuida en 4 principales Cuencas que son: La del Magdalena, El Atrato, Orinoco y Amazonas, con una longitud navegable en total de 18225 Kilómetros, conecta con 22 poblaciones principales entre otros, las vías Fluviales desde el 2002 y hasta el 2013 no fueron ampliadas conservadas en una constante, Solo la sociedad portuaria de Barranquilla tiene conexión directa con vía fluvial sobre el rio Magdalena, con un cálao operacional de 10.7 MI, y su corredor es usado principalmente para el comercio al por menor y para el transporte de pasajeros, el ingreso de naves mayores por vías fluviales se incrementó en los últimos años pasado de 15.081 en 2009 a 17.072 en 2012, a 2013 existían 98 empresa de pasajeros 8 más que en 2009 y 101 empresas de carga 36 más que en 2009, el total de embarcaciones mayores son 269 remolcadores y 733 botes, (Ministerio de Transporte Mintransporte, 2013)

Proyectos Terminados De Infraestructura Fluvial Colombiana Años (2009 A 2013)

Son los altos costos logísticos, el limitante de crecimiento en esta modalidad de transporte, cuando se analiza de fondo el costos de movimiento de mercancías, se observa que no es alto, pero el mantenimiento de las afluentes y la seguridad son elementos desequilibrantes para cualquier compañía, adicional la baja utilización de las rutas deja en incertidumbre el viaje de la ida y regreso con carga, otro problema a tener en cuenta, es que las vías de conexión con los puertos son precarias y de impacto regional, en esta materia el gobierno nacional no ha aplicado medidas que mitiguen la poca utilización de las vías fluviales, centrándose en la planeación, pero sin ningún resultado concreto presentado a la fecha. (Ministerio de Transporte Mintransporte, 2013)

Proyectos En Marcha De Infraestructura Fluvial Colombiana

El proyecto de reactivación fluvial del río Magdalena es el más ambicioso y al que más importancia se le otorga, no es para menos desde el 2002 hasta el 2011 el movimiento de carga por este corredor se estaba perdiendo y es bueno y práctico para el movimiento de productos como carbón o para la exportación de banano, entre otros, para desarrollar el plan y potenciar la navegabilidad del río Magdalena se abrió proceso licitatorio en el III Trimestre del 2013 con un monto de 2,17 billones de pesos, los objetivos principales son disminuir el tiempo de carga y descarga, la cantidad de viajes vacíos, bajar el precio del ACPM, disminución en los fletes, dragado del río, interconectar las principales vías férreas y carreteras del país que se encuentran próximas al río. (Felfle , 2013)

Deficiencia En La Infraestructura Fluvial Colombiana

No existe formalización de los generadores de carga, entonces los que prestan este servicio suelen ser empresas no habilitadas o quien tenga propiedad sobre el vehículo, con un estimado del 30% no legalizado no hay un control que determine los costos respecto de las entregas y recepción de mercancía no existe un control financiero claro y las moras en los pagos pueden llegar hasta los 90 días, no existe una cultura documental y se suele entregar la incorrecta, el embalaje de la mercancía es deficiente. Por otra parte se presenta bajo mantenimiento de las motonaves, no mantiene las condiciones de habilitación, sistemas comunicación precarios y en mal estado, no existe monitoreo de las operaciones, inclusive llegan a vender el manifiesto de carga exceso de tramitadores e intermediarios que afectan la practicidad del proceso. Otros aspectos son la escasa capacitación que limita el éxito y el control de las operaciones, las estibas son mal fijadas poniendo en riesgo la mercancía, incorporan equipos sin desechar los viejos a pesar de la obsolescencia del parque. (Felfle , 2013)

INFRAESTRUCTURA FÉRREA

Red férrea de Colombia por regiones

Tabla 15 Red férrea de Colombia por regiones

Red Férrea Colombiana		
Red férrea del Atlántico	TRAMO	Km
	Bogotá - Belencito	257
	La Caro - Lenguazaque	76
	Bogotá - La Dorada	195
	La Dorada - Barrancabermeja	244
	Barrancabermeja - Chiriguaná	280
	Chiriguaná - Ciénaga	210
	Ciénaga - Santa Marta	35
	Puerto Berrío - Medellín (Bello)	176
	Bello - Envigado	20
Red férrea del Pacífico	Buenaventura – Cali	174
	Cali – Cartago	173
	Cartago – La Felisa	111
	Zarzal – Tebaida	40
Sistema ferroviario Central	Villavieja – Buenos Aires	154
	Buenos Aires – Mariquita – La Dorada	177
	La Dorada - Chiriguaná	523
	Puerto Berrío - Cabañas	33
	Cabañas - Envigado	169
	La Dorada - Facatativá	162
	TOTAL	3209

(Camara Colombiana de Infraestructura, 2013)

La Tabla No 15, Muestra la línea férrea actual en Colombia pero esta no representa la línea en uso toda vez que varios tramos principalmente en el área central se encuentran sin rehabilitación e inactivas, del total de 3209 Km instalados solo está en uso 1.340 Km es decir menos del 50%. (Camara Colombiana de Infraestructura, 2013).

Proyectos Terminados De Infraestructura Férrea Colombiana Años (2009 A 2013)

Actualmente no se han desarrollado proyectos más allá de los programas de rehabilitación y mantenimiento, entre ellos está, rehabilitación del corredor Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná, con una inversión cercana de 11 Millones de pesos para cada uno de estos corredores, que entraron en operación en 2013, la cual fue motivada principalmente para ser aprovechada por la industria, siendo las cementeras el mayor beneficiado. (Camara Colombiana de Infraestructura, 2013).

Proyectos En Marcha De Infraestructura Férrea Colombiana

Tabla 16 Proyección Operacional de infraestructura férrea Colombiana

AÑO	2014	2018
ACUMULADO (Km)	1340	2340

(Camara Colombiana de Infraestructura, 2013).

La agencia nacional de Infraestructura (ANI) ha diseñado un plan de fortalecimiento de la línea férrea nacional, que se pretenden llevar a cabo mediante concesiones, con el apoyo del sector privado y buscando la creación de nuevos tramos que conecten con las troncales importantes del país, la Tabla No 16, Muestra un incremento de operación para el 2018 de 1000 Km, uno de los hechos importantes es el reconocimiento sobre la dificultad de operación de la línea férrea nacional toda vez que luego de hacer los estudios de viabilidad se encuentran un resultado negativo con las líneas existente por ser Yárdicas y no estándar, que llevan al gobierno nacional a replantearse la estructura y ahora se busca

generar nuevas vías estándar de calidad internacional. (Camara Colombiana de Infraestructura, 2013).

7 iniciativas privadas en estudio para el desarrollo un concesión de las líneas férreas

Tabla 17 Existen 7 iniciativas privadas en estudio para el desarrollo un concesión de las líneas férreas

INICIATIVAS EN EVALUACIÓN SOBRE LA LÍNEA FÉRREA NACIONAL	
TRAMOS	
Puerto Gaitán-Granada-Buenaventura	
Bogotá D.C-Duitama-Belencito	
Potosí y La Taiba-La Dorada- Puerto Berrio-Vizcaína- La Gloria-Chiriguana- Ciénaga y Barranquilla	
Belencito-Duitama-Sta. Sofía-Barbosa-Vizcaína- La Gloria-Chiriguana-Ciénaga	
Zipaquirá - Bogotá D.C	
Ciénaga -Santa Marta	
La dorada-Puerto Berrio-Vizcaína-La Gloria- Chiriguana	
Red Total	3300 Km
Red En Operación	996 Km
Concesiones Actuales (Fenoco, Pacifico, Cerrejón)	3
Mediana Y Largo Plazo	APP Iniciativa Privada

(Camara Colombiana de Infraestructura, 2013).

La Tabla No 17 Presenta algunos de los tramos de línea ferrea nacional las cuales estan siendo estudiadas con miras a encontrar la factibilidad del desarrollo de estas, a traves de coneciones con entidades privadas interesadas en la ampliacion de las vias ferreas nacionales como modalidad de transporte alterno. (Camara Colombiana de Infraestructura, 2013).

Deficiencia En La Infraestructura Férrea Colombiana

Las Red férrea es uno de los instrumentos de movilización de carga eficientes en el mundo, es principalmente usado por la industria pesada y por la capacidad de manejar volúmenes altos, aprovechada adecuadamente y direccionada en tramos eficientes, esta puede llevar a Colombia hacia los dos océanos Pacífico y Atlántico haciendo el país más competitivo frente al Mundo, entre algunas ventajas que presenta frente a otros medios de transporte están; mayor seguridad, un impacto ambiental bajo, excelente control logístico, y menos costos de operación.

Dentro de los principales problemas de la red férrea colombiano se evidencian, unas vías angostas situadas en trochas que dificultan la movilización de grandes volúmenes de carga, son los estándares internacionales altos en vías actuales, los radios de curva son cerrados limita la velocidad y maniobra, y las pendientes son elevadas limitando la tracción de las locomotoras. (Camara Colombiana de Infraestructura, 2013).

El modelo férreo Colombiano está atravesando por serias dificultades de operación que no serán fáciles de superar en el mediano plazo, las razones son principalmente dadas por la obsolescencia de los equipos en el mercado, los altos costos de manipulación para la movilización de carga, las dificultades topográficas y las vías existentes, la demanda del servicio es otro factor que tendrá que trabajarse pues en la industria no es contemplada como una opción. (Colfecar Jose Rios , 2011).

INFRAESTRUCTURA AÉREA

Infraestructura principales aeropuertos internacionales Colombia

Tabla 18 infraestructura principales aeropuertos internacionales Colombia

Infraestructura Aeroportuaria	Aeropuerto Internacional Eldorado	Aeropuerto Internacional José María Córdova Rionegro	Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali)	Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz (Barranquilla)	
TIPO	Concesión	Concesión	Concesión	Concesión	
EXTENSION	700 hectáreas	600 hectáreas	370 hectáreas	317 hectáreas	
PISTAS	CANTIDAD	2	2	1	1
	LONGITUD (MTS)	3800 x 45	3500 X 45	3000	3000
PLATAFORMAS	1	2	1	3	
TERMINAL DE CARGA	Si	Si	Si	Si	
AEROLINEAS	INTERNACIONALES	20	8	4	4
	NACIONALES	7	5	6	6
	CARGA	20	13	6	6
CUARTOS REFRIGERADOS	2.120 MTS	Externos	Externos	Externos	

(Proexport Colombia, 2012)

En la Tabla No 18. Se observa que el aeropuerto internacional el dorado tiene mayor competitividad para el manejo de sus operaciones en vuelos nacionales e internacionales, acaparando la demanda de importaciones y exportaciones que ingresan al país.

Principales aeropuertos de Colombia en cuanto a salida de mercancía

Tabla 19 Los 5 principales aeropuertos de Colombia en cuanto a salida de mercancía

	2009	2010	2011	2012
Bogotá - Eldorado	70,0%	69,9%	71,1%	71,0%
Rionegro - José María Córdova	14.20%	14.80%	14.70%	15.00%
Cali - Alfonso Bonilla Aragón	0.30%	2.80%	3.00%	2.90%
Barranquilla - Ernesto Cortissoz	2.10%	2.20%	2.00%	2.00%
Leticia - Alfredo Vásquez Cobo	1.50%	1.60%	1.70%	1.50%

(Superintendencia de Industria Y comercio, 2013)

Principal aeropuerto de Colombia (El aeropuerto el dorado):

Es el aeropuerto Internacional más importante de Colombia (*El aeropuerto el dorado*), está ubicado cerca del centro de la capital, aproximadamente a 11 km, moviliza en promedio 34 millones de pasajeros al año y 1.5 millones de toneladas de carga, su capacidad es amplia, cuenta con recepción de vuelos provenientes de toda América y de los principales puntos de Europa y su pista de aterrizaje es una de las más grandes del mundo. (Aeropuertos del Mundo, 2014)

Proyectos Terminados De Infraestructura Aérea en Colombiana Años (2009 A 2013)

Tabla 20 Proyectos aeroportuarios entregados

ENTREGA DE PROYECTOS		
PROYECTO	ALCANCE	INVERSIÓN
Modernización Aeropuerto de Florencia	Nueva terminal de pasajeros, torre de control, edificio para el cuartel de bomberos, bodegas de carga y plataforma (\$ 8.966,6 millones).Urbanismo, vías de acceso, parqueadero, zona de maniobra de carga, bodega de carga, construcción plataforma de carga y energización de las edificaciones (\$ 4.400 millones).	13.296 Millones
Modernización Aeropuerto De Neiva	Nueva terminal, torre de control, cuartel de bomberos y construcción de infraestructura complementaria	4.600 Millones
Modernización Aeropuerto de Quibdó	Construcción nueva torre de control	1.800 Millones
Modernización Aeropuerto De Puerto Carreño	Construcción nueva torre de control	1.197 Millones

(Ministerio de Transporte, 2010)

En la Tabla No 20, se observa la mayor inversión, la cual es de 13.296 Millones que se presenta en la modernización del aeropuerto de Florencia en el que se llevan operaciones comerciales de carga y pasajeros así como vuelos militares brindando un mayor acceso al departamento de Caquetá.

Proyectos En Marcha De Infraestructura Aérea Colombiana

Tabla 21 Proyectos de conexión Aeroportuaria

PROYECTOS CON CONEXIÓN AEROPORTUARIA	
Puerto Logístico de las Américas:	Financiación: 100% privada
	En predios privados contiguos a la pista norte del aeropuerto El Dorado. (Bogotá)
	Ampliar capacidad de almacenamiento, transformación, manipulación y movilización de carga.
Centro Logístico Aeroportuario:	Financiación: 100% privada
	Centro logístico de carga en predios públicos del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, bodega de carga y sus servicios. (Barranquilla)

(ANDI, 2013)

En la Tabla No 21 se presentan dos proyectos que se encuentran en estudio y tiene como finalidad fortalecer la capacidad instalada de los aeropuertos con el objetivo de mejorar considerablemente el manejo de carga, por una parte tendrá en cuenta el almacenamiento y transformación y por la manipulación y movilización de la misma. (ANDI, 2013)

Proyectos aeroportuarios

Tabla 22 Proyectos aeroportuarios

PROYECTOS INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA	
PROYECTOS AEROPORTUARIOS	Nueva concesión aeropuerto de Barranquilla 2012
	Obras civiles aeropuerto de Cali 2014
	Construcción aeropuerto de Ipiales 2014
	Mejoramiento de 23 aeropuertos
	Estructuración aeropuerto alternativo de Bogotá
	Estudios aeropuerto Flandes
	Acompañamiento Aerocafé
PROYECTOS AERONAUTICOS	Actualización del sistema de radares
	Implementación de aeronavegación satelital
INVERSION	1 Billón

(ANDI, 2014)

En la Tabla No 22, los proyectos de inversión han sido por un billón, mejorando la seguridad en las operaciones aéreas aumentando la conectividad entre las regiones más apartadas del país y fomentando el turismo de pasajeros nacionales y extranjeros.

Deficiencia En La Infraestructura Aérea Colombiana

Uno de los principales problemas que tendrá que ser abordado por el gobierno nacional esta direccionado al manejo de la carga dado que en los aeropuerto la capacidad instalada y su almacenamiento es deficiente, se han hecho importantes inversiones y se deben ejecutar las citadas anteriormente para lograr los objetivos de competitividad esperados que garantizara la sostenibilidad esperados por el País.

INFRAESTRUCTURA TERRESTRE

El transporte terrestre es la columna vertebral de Colombia, por ella se mueve cerca 5 millones de vehículos de carga al año y es pieza fundamental de movilización para las personas, esta infraestructura es de vital importancia siendo el eje del desarrollo

económico y es que de acuerdo el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y su Departamento de Transporte y Medio Ambiente, el país se sitúa entre las 5 naciones con mayores problemas en esta materia en el continente.

A través de estos corredores viales se desarrolla el comercio exterior en Colombia siendo la vía de comunicación hacia los puertos marítimos, desde y hacia los centros de producción, los pasos fronterizos, en el país se utiliza un sistema de doble calzada en búsqueda de facilitar la conectividad y favorecer la accesibilidad regional. (INVIAS, 2013).

Principales Troncales De Colombia

Tabla 23 Principales Troncales De Colombia

Ruta Nacional	Origen	Destino
Ruta 1	Circunvalación de la Isla de San Andrés (San Andrés y Providencia)	
Ruta 3	Circunvalación de la Isla de Providencia (San Andrés y Providencia)	
Ruta 5	Puente Internacional Río Mataje (Nariño)	Palo de Letras (Chocó)
Ruta 13	Junín (Nariño)	Quibdó (Chocó)
Ruta 17	Chiles (Nariño)	Punto del Océano Pacífico (Cauca)
Ruta 19	Cali (Valle del Cauca)	Loboguerrero (Valle del Cauca)
Ruta 21	Guapá (Córdoba)	Lorica (Córdoba)
Ruta 23	Cali (Valle del Cauca)	El K15 (Córdoba)
Ruta 25	Puente internacional de Rumichaca (Nariño)	Barranquilla (Atlántico)
Ruta 25B	La Pintada (Antioquia)	Puerto Valdivia (Antioquia)
Ruta 27	Plato (Magdalena)	Palermo (Magdalena)
Ruta 29	Armenia (Quindío)	La Felisa (Caldas)
Ruta 31	Santander de Quilichao (Cauca)	Palmira (Valle del Cauca)
Ruta 37	Garzón (Huila)	El Palo (Cauca)
Ruta 43	Paicol (Huila)	Si Dios Quiere (Magdalena)
Ruta 45	Puente Internacional San Miguel (Putumayo)	Ye de Ciénaga (Magdalena)

Ruta 45A	Neiva (Huila)	San Alberto (Cesar)
Ruta 49	San Roque (Cesar)	Riohacha (La Guajira)
Ruta 55	Bogotá (Bogotá)	Puente Internacional Pedro de Hevia (Norte de Santander)
Ruta 65	Villa garzón (Putumayo)	Saravena (Arauca)
Ruta 65A	Río Caguán (Caquetá)	Puerto Caldas (Meta)
Ruta 75	Puerto Leguízamo (Putumayo)	Puerto Gaitán (Meta)
Ruta 85	Leticia (Amazonas)	Mitú (Vaupés)

(INVIAS, 2013)

Proyectos Terminados De Infraestructura Terrestre en Colombiana Años (2009 A 2013)

Dentro de los proyectos que se entregaron a través de la Agencia nacional de Infraestructura están; el grupo Pacífico 1, 2 y 3, Girardot - Puerto Salgar, Cartagena - Barranquilla, y la Perimetral del Oriente, es de destacar que en este proyecto hubo una reducción en los costos que se habían planeado 1(1.87 billones de pesos) y finalmente se utilizaron 7.22 de ese paquete, se están ejecutando varias obras importantes de 4G que transforman las condiciones de infraestructura en Colombia,

Proyectos En Marcha De Infraestructura Terrestre Colombiana

Autopista de las Américas: El proyecto permitirá unir Venezuela con Panamá, a travesando un corredor vial en doble calzada por la Costa Caribe logrando activar el turismo y el comercio. **Ruta del Sol:** Es un proyecto que parte de Bogotá y baja hasta puerto salgar, en el magdalena medio. Cuenta con más de 70 kilómetros construidos, 700 metros de túneles y 45 puentes terminados. Esta obra permitirá agilizar el tránsito de mercancías y pasajeros entre la Costa Caribe y Bogotá.

Arteria del Llano: La construcción de estas vías permitirá enlazar Villavicencio con Yopal y Arauca. Un trayecto que afectara positivamente sectores económicos como el ganadero y algunos productos agropecuarios, disminuyendo los costos de transporte entre los municipios productores y los centros urbanos de consumo. No se debe olvidar que Bogotá está a tres horas de Villavicencio y esta ruta permitiría en doble vía un incremento de la actividad económica. **Sistemas integrados de transporte masivo:** Las principales ciudades del país buscan implementar sistemas integrales para facilitar la movilidad de sus habitantes. Por su crecimiento demográfico, Bucaramanga, Cúcuta, Ibagué y Neiva ofrecerán el desarrollar de los sistemas integrados de transporte masivo. Permitiendo inversiones de largo plazo, ampliaciones de nuevos trayectos, que serán para la inversión público-privada. **Metro de Bogotá:** Es una obra que busca mejorar la movilidad y calidad de vida de las personas. El equipo y al puesta en marcha de los trenes tendrán una inversión de 2,8 millones que aportaría la ciudad. (Rojas, 2011)

Proyectos De Infraestructura Terrestre

Tabla 24 Proyectos De Infraestructura Terrestre principales troncales del país

TERRESTRE	BUENAVENTURA - BOGOTA - CUCUTA	LLANOS ORIENTALES - OCEANO PACIFICO	TRONCAL OCCIDENTE	TRONCAL MAGDALENA
CONSTRUCCIÓN DOBLE CALZADA	Citronela - Loboguerrero, Buga - Mediacanoa, La Paila - Calarcá, Calarcá - Cajamarca, Cajamarca - Ibagué, Pamplona - Cúcuta	Bogotá - Villavicencio	Popayán - Santander de Quilichao - Cartagena - Barranquilla	Barranquilla- Ye de Ciénaga, Neiva - Espinal
CONSTRUCCION	Puente Tienditas, Terminación primer túnel, Construcción	Conexión Valle - Tolima - Huila, Pto. Gaitán - Pto. Carreño,	Mulaló - Loboguerrero	Puente Río Magdalena - Barranquilla

	segundo túnel	Colombia - San Juan de Arama		
MEJORAMIENTO		Cumaral - Arauca, Belén - Socha - Sácama - La Cabuya, Sisga- El Secreto, San Juan de Arama - Villavicencio, El Secreto - Aguacalara	Pasto (Cano) - Popayán, Caucasia - Planeta Rica - La Y, Hatillo - Caucasia, Túnel de Occidente - El Tigre, Bello - Puerto Berrío	Neiva - Garzón- Pitalito, Mocoa - Santa Ana, San Miguel - Santa Ana
KILOMETROS	670	1910	1600	660
INVERSIÓN	2.25 Billones	2.25 Billones	4.2 Billones	0.8 Billones

(ANDI, 2014)

En la Tabla No 21, se evidencia que en los Llanos orientales y el océano pacifico hay una billonaria inversión, en un área de 1910 kilómetros con un valor estimado de 2.25 Billones, logrando acortar la distancia de 52 Kilómetros entre Cali y Buenaventura reduciendo tiempos y costos del transporte de la carga resultando fundamental para la competitividad de los empresarios de esta zona. (ANDI, 2014)

Deficiencia En La Infraestructura Terrestre Colombiana

En Colombia la infraestructura terrestre ha sido importante en el desarrollo económico del país, en el actual gobierno con la locomotora de la infraestructura del presiente Santos se busca traer capital privado a través de los contratos concesionados para el mantenimiento de la red vial. Al mismo tiempo el país no aguanta más que las concesiones saquen provecho a costa de las obras públicas renegociando los contratos y aumentado el tiempo de entrega de las obras, generando un alto porcentaje en costos de transporte influyendo en el comercio nacional e internacional del país. Por esta razón la infraestructura, la construcción y el mantenimiento de las vías son temas relevantes a los cuales se debe hacer seguimientos semestrales por parte del gobierno y las entidades reguladoras. (ANDI, 2013)

CAPITULO III

ANÁLISIS CRÍTICO EN PROCESOS LOGÍSTICOS ADUANEROS

Colombia se ha visto obligado a evolucionar en materia de comercio exterior rápidamente, asumiendo retos a partir de los diferentes tratados comerciales donde se exige un desarrollo en múltiples aspectos, en esta indagación fueron tenidos en cuenta, tras analizar la información, se evidencio empresas logísticas sólidas y recursivas que si han favorecido la competitividad del país pese a los diferentes problemas de fondo existentes.

Los procesos logísticos cuentan con herramientas tecnológicas de última generación que soportan los trámites aduaneros brindando la calidad mínima requerida para facilitar al exportador y al importador los tramites obligatorios en sus modalidades, estos no son distintos de los que otros estados han diseñado e implementado para ejercer control y recaudar tributos o para la lucha antinarcóticos y de seguridad nacional, incluso se puede hablar que Colombia posee una de las herramientas tecnológicas más sofisticas, el problema es por cómo se usan, y no por efectividad de la misma, el empresario se ha visto envuelto en un proceso de educación tecnológica que antes no era aplicada, la cual irrumpió para transformar la forma de hacer las operaciones, en esta materia el gobierno ha invertido y facilitado formadores, que han ayudado a superar esta barrera con mayor aceptación y eficiencia.

ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD A NIVEL DE LAS EMPRESAS LOGISTICAS EN BOGOTÁ Y CUNDINAMARCA.

El centro del país cuenta con el mayor número de compañías logísticas que sirven como intermediarios y facilitadores del comercio exterior Colombiano, son estas empresas

quienes enfrentan los problemas en esta materia a diario y son quienes han tenido que evolucionar para acoplarse a las exigencias del mercado y superar las dificultades que el entorno presenta de una forma rápida. Las empresas logísticas deben responder a las necesidades del mercado, por una parte contar con la capacidad instalada que responda eficazmente con las necesidades del cliente, en esa materia se observa como tres de las grandes empresas con operación en Colombia reúnen características de instalaciones, elementos como contenedores, equipos de trabajo, sistemas electrónicos de punta y navieras, que facilitan la movilización de la carga así a Estados Unidos y desde ese país, entonces este no es un obstáculo competitivo que genere dificultades de crecimiento nacional, con la salvedad de que las empresas grandes son multinacionales y existe poca presencia nacional, sin embargo los precios no difieren del contexto internacional y Colombia se ve favorecida por la ubicación geopolítica.

Otro aspecto que se puede valorar en las empresas logísticas se sitúa en las dificultades de movilización de la carga, resulta un tanto paradójico que la movilización de la misma hecha en plazos programados en condiciones normales, se tenga que enfrentar a pérdida de tiempo por la falta de capacidad de respuesta en puertos y aeropuertos, este sí es un limitante de competitividad grave que debe ser atendido de forma prioritaria, dentro de los problemas que se presentan normalmente se tiene exceso de tramitología no sistematizada, esto indica una falta de estandarización de los puertos y aeropuertos donde persisten temas burocráticos, prelación de clientes, exceso de rotación de personal y una capacidad instalada mal utilizada o deficiente.

El crecimiento de las exportaciones y de las importaciones Colombianas medidas por volumen de carga y por el ingreso y salida de dinero es notorio, desde el 2009 a la fecha se evidencia un crecimiento sostenido de estas, lo cual indica una mayor demanda de servicios logísticos y por consiguiente de las operaciones efectivas, existiendo respuesta por parte de las empresas, esto da a entender que sí están preparadas las compañías para trabajar

mayores volúmenes y responder a los servicios actuales y a los futuros, la mayor dificultad se presenta en los costos de las operaciones, trayendo como consecuencia que el empresario no se arriesgue a nuevos mercados o restrinja sus operaciones a un mercado ya definido y conocido, siendo este un limitante competitivo no asociado a la empresa logística.

ANÁLISIS CRÍTICO EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA FRENTE A LA COMPETITIVIDAD

La infraestructura colombiana está en serios problemas para afrontar la globalización vista más como un precipicio si no se toman medidas que generen cambios de fondo y forma, sin duda es el principal limitante para la competitividad y el desarrollo nacional, esto se evidencia en sobrecostos de operación, las ventajas regionales son preocupantes, en general se debe acelerar los procesos licitatorios en los puertos para la ampliación de los actuales y la puesta en marcha de los proyectos citados en la indagación, las vías de 4G (*generación*) son de vital importancia para ayudar a reducir los tiempos de desplazamiento de los tracto-caminos y la reducción en costos por efectos de combustible ítems que golpean los manejos presupuestales en las operaciones de comercio internacional.

Los elevados costos de transporte y el bajo desempeño logístico son consecuencia de las pocas alternativas de transporte, también La falta de investigación en infraestructura conduce a improvisar contratos y renegociaciones que llevan a realizar cambios en los tiempos de ejecución de obras, postergando los proyectos comprometiendo las inversiones nacionales y limitando el país competitivamente a nivel internacionales.

Algunas recomendaciones para lograr ser competitivos es identificar y priorizar las obras de infraestructura que requiere el país para ser eficientes en el comercio exterior, convertir

el sector de transporte de carga en un sector de talla mundial que involucren cambios normativos, que fortalezcan el capital humano, trabajar para lograr la eficiencia en tramitología de comercio exterior y mejorar las buenas prácticas en los puertos. No es posible decir que Colombia ya es competitiva a nivel internacional, pero es de valorar la recursividad de las empresas para trabajar y los esfuerzos del gobierno nacional que hoy asume el tema como uno de interés nacional, dándole ahora prioridad, si se cumple con lo dispuestos, se podría hablar de un país con proyección internacional en el mediano y largo plazo.

Colombia está ubicada estratégicamente al resto del mundo, se encuentra cerca a EE.UU, y al Canal de Panamá siendo la puerta abierta para unir los dos océanos. Colombia en materia de infraestructura ha sido poco competitiva como se ha demostrado en el capítulo 2 para mejorar a nivel interno la falta de infraestructura, maquinaria, servicios precios elevados, corrupción pública y privada son los factores más destacados para obstaculizar los negocios con Colombia y dentro del contexto mundial del comercio internacional.

En términos de eficiencia y competitividad portuaria Colombia no puede continuar así, se ha mostrado claramente que el país tiene el diagnóstico y las recomendaciones suficientes para mejorar con un plan de ejecución inmediata. Basta con observar toda la red vial de acceso a los puertos la cual debería cumplir con los estándares internacionales, también la infraestructura operativa y administrativa portuaria debe modernizarse con el equipamiento y la tecnología necesaria para estar a la vanguardia.

Desafíos que presentan las navieras como Seaboard, King ocean y Frontier que son las que lideran la industria en el negocio portuario y marítimo en el transporte de carga hacia EE.UU. Estas navieras se han venido fortaleciendo a ritmo acelerado entrando a competir hacia la reducción de costos, unificación de fletes, maximización de movimientos en la manipulación de la carga, seguridad, aplicación de alta tecnología en las comunicaciones necesarias para el rendimiento operativo logístico.

La satisfacción del cliente en las entregas de sus mercancías “Justo a tiempo” a menores costos y con la máxima seguridad, es la tendencia mundial. Excelencia y calidad son los

argumentos de las navieras ubicadas en Bogotá. Los mega-buques de las navieras citadas en el capítulo 1 exigen mega-puertos, están en servicio buques con capacidad superior a los 15.000 contenedores esto obliga a reestructurar y a modificar los puertos actuales, de lo contrario tendrían que seguir utilizando buques alimentadores y de transbordo lo que quita eficiencia y calidad del servicio y aumento en los riesgos de transporte.

RECOMENDACIÓN A PARTIR DE ANÁLISIS CRÍTICOS

Tras analizar los factores determinantes para ser competitivos, se encontró una serie de elementos, que deben ser tenidos en cuenta, por quienes son gerentes o directivos, en diferentes empresas tanto de logística como de la industria y por quienes aspiran a formar empresa, de igual forma por los estudiantes de Comercio Internacional, empleándolos en futuras indagaciones que permitan esclarecer hechos relevantes en la economía colombiana, usando este texto como primera base.

Inicialmente se observa que las compañías colombianas tienen una participación baja en los procesos de intermediación logística, siendo las multinacionales instaladas en el país, quienes monopolizan estos procesos, es recomendable entonces llevar a cabo un análisis situacional, que permita determinar, porque el empresario colombiano no está en el mercado, cuales son los limitantes que tiene, una vez llevado a cabo este análisis, se podrá definir con claridad que ocurre en esta área, los modelos de mejora que se pueden implementar, con el fin de incentivar a los inversionistas nacionales en un mercado tan amplio y constante que no será reemplazable en el tiempo, que otorga dividendos altos.

Es importante que las universidades e instituciones de educación superior, sean parte activa de los procesos de formación integral, esto quiere decir que no es suficiente la cátedra académica, como mecanismo para transmitir conocimiento, es necesario ampliar el proceso a nuevas alternativas como elemento permanente y no como una opción de grado,

se pueden usar aplicativos como, simuladores de sistemas utilizados por los puertos, aeropuertos, pasos fronterizos, al igual que en materia aduanera y cambiaria, esto le permitirá al estudiante tener una base sólida que garantice su idoneidad como profesional o técnico según el área, evitando al máximo la rotación de personal que afecta seriamente los procesos logísticos desde la industria e incluso las entidades de control, se pueden generar convenios de formación y aprendizaje para funcionarios actuales y para futuros profesionales, de esta forma tendrán contacto directo real y una formación de calidad altamente competitiva.

Es la corrupción en Colombia uno de los principales flagelos, son las obras de infraestructura las que evidencian con frecuencia este grave problema, vale la pena desarrollar un futuro análisis sobre las políticas públicas, entes de control, mecanismos legales y aplicabilidad de la ley, frente a la lucha que se debe dar permanentemente en esta materia y determinar cómo se puede mejorar el proceso de contratación estatal y mecanismos de control para que sean eficientes y oportunos.

En materia de infraestructura, este documento abre una puerta para seguir haciendo otras indagaciones complementarias, que establezcan elementos de juicio en temas como viabilidad de las obras en marcha, necesidades de nuevas obras, retorno de la inversión, entre otros aspectos que vale la pena analizar y con ello desarrollar modelos de mejora que favorezcan la competitividad del país sin afectar la inversión social y demás gastos en el fisco nacional.

Regionalmente se tienen varios puntos de referenciación, con los cuales se pueden hacer comparaciones importantes en materia de infraestructura y competitividad, según el Consejo Privado de Competitividad y tomando como partida el informe WEF 2012, Colombia se ubica en el puesto Número 108 de 144 países sometidos a estudio, por debajo de países como, Chile, Brasil y México, sin duda esto envía un mensaje de alerta, estos tres países son los competidores directos en la región, quienes han hecho grandes inversiones en infraestructura, catapultándose en comercio exterior, el ítem con un índice bajo es

“desempeño logístico” con una calificación de 2.9 siendo la media 3.5, de un máximo posible de 5, esto implica que los retos son muchos, para ello vale la pena tomar algunos ejemplos de transformación y aplicación de nuevas tecnologías y métodos, implementando casos de éxito, desarrollando un observatorio logístico e invirtiendo en cambios sostenibles y proyectados adecuadamente así el futuro. (Consejo privado de Competitividad., 2014)

A MANERA DE CONCLUSIONES

La competitividad de las empresas logísticas en Bogotá, es el resultado de múltiples actores que influyen directamente sobre los servicios prestados, siendo estos los encadenadores del éxito y del desarrollo nacional, en razón a esto se puede concluir que:

Las compañías logísticas son de clase mundial y cuentan con capacidad instalada suficiente para atender adecuadamente el mercado y la demanda sobre los servicios logísticos que la económica Bogotana requiere, esto se demostró con bases estadísticas presentadas en el capítulo I, donde se aprecia unas exportaciones e importaciones crecientes desde el 2009 y con respuesta por parte de las compañías a esa demanda de servicios, las empresas están altamente tecnificadas, usan sistemas electrónicos de comunicación de última generación para hacer seguimiento, cuenta con nuevos modelos de refrigeración, adicional poseen los equipos mínimos necesarios como contenedores y navieras, siendo entonces competitivas entre ellas. Sin embargo en su mayoría estas empresas son multinacionales, quienes han acaparado en mercado Colombiano y valdría la pena realizar un estudio posterior para analizar las consecuencias de este fenómeno.

Estados Unidos sigue siendo el socio más importante en materia de comercio para Colombia, el intercambio comercial entre las dos naciones se ha incrementado, incentivado principalmente por el Tratado de Libre Comercio, eso ha generado un incremento en la movilización de carga con éxito, los colombianos han sabido obtener provecho frente a los nuevos proveedores y las empresas logísticas deben utilizar métodos de improvisación o de emergencia para cumplir con las exigencias de sus clientes, entre los métodos que usan está; adelanto de los procesos documentales para agilizar los levantes en puertos y aeropuertos, dejar en espera o parqueados tracto-camiones en tiempos muertos e incluso disponibilidad de los mismos para realizar cambios de rutas para las entregas que inicialmente debían ir a un lugar y repentinamente este cambia por cumplir los tiempos de entrega, esta situación se debe en esencia a una infraestructura Colombiana deficiente.

Las dificultades en materia de competitividad que afrontan las compañías se evidencian a causa de no poder soportar sus servicios en una infraestructura que facilite el comercio y la movilización de mercancía por el territorio nacional, los puertos marítimos no pueden responder en cuestión de horas a los procesos de carga y descarga debido a la poca capacidad instalada, a temas como la corrupción y la burocratización de los procesos, con excesos de tramitología, por su fuera poco una vez se ha superado este procesos, las empresas transportadoras deben movilizar la carga por carreteras deficientes angostas que tiene excesos de circulación vehicular, con trayectos excesivamente largo, el proceso más eficiente en materia de infraestructura se da con el nuevo aeropuerto El Dorado, que tiene los estándares internacionales de calidad y movilización que evidencia una respuesta satisfactoria no solo en carga sino también en pasajeros.

El aprovechamiento de las modalidades de transporte podrían ser la diferencia que competitivamente existe frente a otros estados, esto con miras a la reducción en costos, lograrlo es un tema de voluntad estatal, quienes deberían ejecutar nuevos presupuestos sobre las vías férreas y fluviales, para proporcionar alternativas que no generan impactos económicos a las compañías, que descongestionen las modalidades tradicionales, pero para optimizar estas, se requiere también ejecución en vías 4G, ampliación de puertos existentes y la generación de nuevas salidas marítimas que liberen las actuales, en el mediano y largo plazo es posible obtener avances en esta materia, las concesiones actuales tienen esa finalidad, pero solo hasta la finalización de esos proyectos, se podrá hablar de una infraestructura acorde a las necesidades nacionales, por ahora todo está en un papel y falta mayor agilidad y efectividad de ejecución.

Esta documento tiene una finalidad informativa y crítica, que permite conocer al lector aspectos importantes que influyen en las compañías logísticas, también presenta opiniones en razón de los textos consultados, que ayudan a entender el contexto competitivo nacional y da unos primeros elementos de juicios que se pueden tener en cuenta, según las apreciaciones de cada y el análisis que se dé a la información aquí recopilada.

BIBLIOGRAFÍA

- Consejo privado de Competitividad. (2014). *Informe Nacional de Competitividad 2013-2014*. Bogota D.C: .puntoaparte bookvertising.
- Aeropuertos del Mundo. (2014). *Aeropuerto Eldorado de Bogotá (BOG)*. Recuperado el 14 de 11 de 2014, de <http://www.aeropuertosdelmundo.com.ar/america/sur/colombia/aeropuertos/el-dorado.php>
- Alcaldía Mayor de Bogota . (2014). *www.bogota.gov.co*. Recuperado el 10 de 09 de 2014, de <http://www.bogota.gov.co>
- Alcaldia Mayor de Bogota. (2010). *Diagnostico de la Region Capital Bogota - Cundinamarca*. Bogota D.C: Documento PDF.
- ANDI. (22 de 06 de 2013). *Boletin Gerencia de Logistica Y Transporte*. Recuperado el 14 de 11 de 2014, de informacion del sector No 06-131: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:dt9mbOzyACkJ:www.andi.com.co/Archivos/file/Gerencia%2520LTI/Boletines%2520Informativos/Boletin%2520Semanal/2013/Bolet%25C3%25ADn%2520131%2520-%2520Gerencia%2520LTI.pdf+%&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=co&client=f>
- ANDI. (05 de 01 de 2014). *Infraestructura para la Prosperidad*. Recuperado el 29 de 10 de 2014, de <http://www.andi.com.co/Archivos/file/Transporte/INFRAESTRUCTURA%20PARA%20LA%20PROSPERIDAD.pdf>
- Banco de la republica. (29 de 10 de 2014). Recuperado el 29 de 10 de 2014, de Indicadores de inflación básica y su variación anual: <http://www.banrep.gov.co/es/inflacion-basica>
- Banco Mundial. (2014). *Banco Mundial*. Recuperado el 29 de 10 de 2014, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/IC.EXP.COST.CD>
- Banco Mundial. (03 de 09 de 2014). *Indicadores 2009-2013 Infraestructura* . Recuperado el 03 de 09 de 2014, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>
- Bodgdan, T. S. (1980). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Barcelona: Paidós.
- Camara Colombiana de Infraestructura. (2013). *Seguimiento a proyectos de indraestructura*. Recuperado el 14 de 11 de 2014, de Informe Direccion Tecnica Sistema Ferreo Nacional: <http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/Informe%20ferrocarriles.pdf>
- Camara de Comercio de Manizales. (2013). *Camara de Comercio de Manizales*. Recuperado el 12 de 11 de 2014, de Puerto de Tribuga: <http://www.ccmpe.org.co/ccm/contenidos/32/PUERTO%20DE%20TRIBUGA.pdf>
- Colfecar Jose Rios . (05 de 05 de 2011). *Colfecar Buenaventura un Puerto Competitivo y Prospero*. Recuperado el 12 de 11 de 2014, de file:///C:/Users/Angel/Desktop/14.COLFECAR_20110509_024707.pdf

- Compete Caribbean. (5-7 de 10 de 2011). *La logística Como Motor de la Competitividad en America Latina Y el Caribe*. Recuperado el 15 de 09 de 2014, de Compete Caribbean:
https://www.competecaribbean.org/.../logistics-as.../wppa_download
- Consejo Nacional de Política Económica y Social 3611. (14 de 09 de 2009). *Conpes3611*. Recuperado el 15 de 09 de 2014, de Puertos para la Competitividad y el Desarrollo: [cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/planacion/biblioteca/pordinario/Colombia/Conpes3611-1\(DNP2009\).pdf](http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/planacion/biblioteca/pordinario/Colombia/Conpes3611-1(DNP2009).pdf)
- Consejo Nacional de política Económica y Social Republica de Colombia Direccion Nacional de Planeacion 3527. (23 de 06 de 2008). *Conpes 3527*. Bogota D.C: Documento pdf.
- Departamento Nacional de Planeación. (26 de 07 de 2007). *Aprovechar el territorio marino-costero en forma eficiente y sostenible*. Recuperado el 15 de 09 de 2014, de
https://pwh.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DDTS/Ordenamiento_Desarrollo_Territorial/Territorio_Marino_Costero/MC3_DNP_Subdireccion%20General.pdf
- Dirección de Gestión de Conocimiento Cámara de Comercio de Bogota. (2014). *Posicionamiento competitivo de Bogotá 2014*. Bogota D.C: Documento pdf.
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN. (2013). *Localizar el boletín de comercio exterior a partir de 1988 el comportamiento semanal del comercio exterior del país*. Recuperado el 06 de 10 de 2014, de www.dian.gov.co:
<http://www.dian.gov.co/dian/14cifragestion.nsf/pages/Estadisticas%20comercio%20exterior?opendocument>
- El Foro Económico Mundial. (2014). *The Global Competitiveness Report 2014-2015*. Recuperado el 03 de 09 de 2014, de Rankings de competitividad:
http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf
- Equipo Técnico Junta Directiva Banco de la República. (2013). *Informe sobre Inflación*. Bogota D.C: Nomos. Estrada, J. (01 de 2007). <http://oa.upm.es>. Recuperado el 10 de 09 de 2014, de Universidad Politécnica de Madrid: http://oa.upm.es/535/1/JOSE_LUIS ESTRADA_LLAQUET.pdf
- Fedesarrollo. (05 de 2013). *Tendencia Económica Informe 131 TLC con Estados Unidos un año después*. Recuperado el 06 de 10 de 2014, de www.fedesarrollo.org.co: <http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2012/02/T-E-No-131.pdf>
- Felfle, A. (05 de 2013). *Modelos De Optimización De Costos De Transporte Intermodal En El Rio Magdalena*. Recuperado el 12 de 11 de 2014, de Asoportuaria :
http://www.andi.com.co/Archivos/file/AlimentosBalanceados/2013/ForoGraneles/Memorias/8_Modelo_optimizacion_transporte_intermodal_Magdalena.pdf
- Frontier Liner services. (2008). *Frontier Liner services*. Recuperado el 29 de 10 de 2014, de
<http://www.frontierliner.com/>
- Gobierno de Colombia Ministerio de Relaciones Exteriores. (2014). *Abecé Alianza del Pacífico*. Bogota D.C: Diseño: Catalina Durana, Coordinación de Comunicaciones Interna y Externa .

- Hernández, A. (2013). *Perfil logístico de Colombia; Una visión hacia el mejoramiento estratégico de las operaciones nacionales e internacionales*. Bogotá D.C: Tomado de Formato FIUR- Universidad del Rosario.
- Import Export Database | Importers Exporters | Global Trade* . (28 de 09 de 2014). Recuperado el 2014, de <http://www.sicex.com/>
- INVIAS. (24 de 01 de 2013). *Corredores prioritarios para la Prosperidad*. Recuperado el 14 de 11 de 2014, de <http://www.invias.gov.co/index.php/seguimiento-inversion/subdirecciones-invias/123-seguimiento-a-la-inversion/proyectos-invias/75-corredores-prioritarios-para-la-prosperidad>
- King Ocean Services. (2014). *King Ocean Services*. Recuperado el 29 de 10 de 2014, de <http://www.kingocean.com/>
- Legis Revista de Logística. (2012). *Como vamos Bogotá*. Recuperado el 09 de 09 de 2014, de Revista Logística: <http://www.revistadelogistica.com/trancones-y-mas-trancones-reportaje-a-la-logistica-vial-de-su-ciudad.asp>
- Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. (2014). *Ficha País República de Colombia*. Madrid, España: Javier Hernandez Martin.
- Ministerio de Comercio Industria y turismo. (02 de 05 de 2014). *Viceministra de Comercio Exterior presenta balance del TLC con EE.UU.* . Recuperado el 06 de 10 de 2014, de <http://www.mincit.gov.co>: <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=9634>
- Ministerio de Transporte Mintransporte. (2013). *Transporte en cifras Estadísticas 2013*. Recuperado el 29 de 10 de 2014, de <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=15>
- Ministerio de Transporte. (08 de 08 de 2010). *Infraestructura para la Prosperidad* . Recuperado el 14 de 11 de 2014, de Infraestructura 2014-2021: <http://www.andi.com.co/Archivos/file/Transporte/INFRAESTRUCTURA%20PARA%20LA%20PROSPERIDAD.pdf>
- Otero, A. (06 de 2012). *Revista de economía del caribe n°. 10 El puerto de Barranquilla:* . Recuperado el 12 de 11 de 2014, de Uninorte Revistas Científicas: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/economia/article/viewFile/3866/3016>
- Peña, J. (2010). *dialnet.unirioja.es*. Recuperado el 10 de 09 de 2014, de Universidad de Sevilla (España): <http://fondosdigitales.us.es/tesis/tesis/2250/factores-determinantes-de-la-competitividad-internacional-aplicacion-empirica-en-paises-en-vias-de-desarrollo/#description>
- Porter, M. (03 de 1990). *The Competitive Advantage*. Recuperado el 10 de 09 de 2014, de Harvard Business Review: <http://kkozak.wz.cz/Porter.pdf>
- Proexport Colombia . (04 de 2012). *Guía Comercial a Estados Unidos*. Recuperado el 06 de 10 de 2014, de www.proexport.com.co: www.proexport.com.co/sites/default/files/Guia_Comercial_Estados_Unidos_2012.pdf

- Proexport Colombia . (2014). *Promoción de Turismo, Inversión y Exportaciones*. Recuperado el 03 de 09 de 2014, de www.inviertaencolombia.com.co:
http://www.inviertaencolombia.com.co/images/Adjuntos/Presentacion_Colombia_2014.pdf
- Proexport Colombia. (08 de 2012). *Infraestructura Logística*. Recuperado el 14 de 11 de 2014, de
http://www.proexport.com.co/sites/default/files/infraestructura_logistica.pdf
- Proexport Colombia. (2014). *presentacion Logistica de Colombia Infraestructura y Transporte de Carga*.
 Recuperado el 29 de 10 de 2014, de
http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&ved=0CDQQFjAG&url=http%3A%2F%2Fcolombiatrade.com.co%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2FPerfil%2520Colombia%2520para%2520portal%2520Colombiatrade.pdf&ei=ECRRVJS9HIGfgwT_iIPYAw&usg=AFQjCNFurQDR8CMmQ
- Rodríguez, C. (07 de 2013). *Análisis del Transporte de Carga en Colombia, para Crear Estrategias que Permitan Alcanzar estándares de Competitividad e Infraestructura Internacional*. Recuperado el 03 de 09 de 2014, de Tesis de grado.Universidad de Rosario:
<http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/1015404763-2013.pdf;jsessionid=2221EA73530138E1C655B8FEB9483FF2?sequence=1>
- Rojas, J. S. (2011). *Obras de Infraestructura Prioritarias para Colombia*. Recuperado el 22 de 10 de 2014, de Universidad Nacional de Colombia:
<http://www.cid.unal.edu.co/olmt/index.php/component/content/article/53-blnoticias/893-top-10-de-las-obras-de-infraestructura-prioritarias-para-colombia>
- Seaboard Marine. (2014). *Seaboard Marine*. Recuperado el 29 de 10 de 2014, de
<http://www.seaboardmarine.com/SML/>
- Superintendencia de Industria Y comercio. (2013). *Estudios de Mercado Aeropuertos de Colombia (2010 - 2012)*. Recuperado el 14 de 11 de 2014, de Estudio elaborado por la Delegatura de Protección de la Competencia:
http://www.sic.gov.co/drupal/recursos_user/documentos/promocion_competencia/Estudios_Economicos/Estudios_Economicos/Estudios_Mercado_Aeropuertos.pdf
- Superintendencia de Puertos y Transporte. (03 de 09 de 2014). *Objetivos y Funciones*. Recuperado el 03 de 09 de 2014, de Proceso misional subjetivo: <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/delegadas/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura>
- Taborda R. , B. (s.f.). *El Puerto de Uraba como Polo de Desarrollo para Antioquia*. Recuperado el 12 de 11 de 2014, de Biblioteca virtual EPM: http://www.grupo-epm.com/Portals/1/biblioteca_epm_virtual/tesis/el_puerto_de_uraba_como_polo_de_desarrollo_de_antioquia.pdf
- Universidad Nacional Abierta y a distancia. (01 de 09 de 2014). *Investigación Cualitativa y Cuantitativa*. Recuperado el 01 de 09 de 2014, de Datateca Universidad Nacional Abierta y a distancia:

http://datateca.unad.edu.co/contenidos/100104/100104_EXE/leccin_7_investigacin_cualitativa_y_cuantitativa.html

Universidad del Rosario y Consejo Privado De Competitividad. (2013). *Indice Departamental de Competitividad 2013*. Bogota D.C: Documento Pdf.

World Economic Forum. (2011). *Infraestructura, Transporte y Logistica*. Recuperado el 12 de 11 de 2014, de The Global Competitiveness Report 2011–2012: <http://www.compitem.com.co/site/wp-content/uploads/2012/10/6-Infraestructura-Transporte-y-Logistica.pdf>