

LOGÍSTICA EN COLOMBIA

Andrés Enrique Robayo, Sandra Lorena Fino, Nathali Isabel García, Maira Rocio Olaya.

Facultad de Ingeniería Industrial, Universidad ECCI

Bogotá, Colombia

andresebernal@gmail.com / 1018455559

slorena.finog@gmail.com / 1018455459

garciaojeda02@gmail.com / 1014238633

olayamaira@gmail.com / 1074417112

Resumen- La logística se convierte en un factor fundamental para competir tanto en los mercados nacionales como en los internacionales. El buen desempeño logístico comprende un conjunto de variables como infraestructura, competitividad y calidad en servicios de transporte; eficiencia y eficacia en aduanas y puertos; capacidad de seguimiento y localización de mercancías, entre otros, que permiten optimizar los tiempos y costos de transporte, almacenamiento y distribución, desde la fase de suministro hasta el consumidor final. El fin de este paper es dar un diagnóstico de cómo se encuentra en desarrollo logístico Colombia, por medio de encuestas realizadas por entidades del gobierno como lo es el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística), Proexport, Procolombia, entre otros, datos los cuales aportan cifras de los últimos años y que permitirán darle al lector un aproximado en operadores logísticos, exportaciones e importaciones y para algunos casos específicos, participación de ocho empresas colombianas en cada sector.

Palabras clave- Diagnóstico, logística y mercado nacional

Abstract- The logistics becomes a key to compete in both domestic markets and international factor. Good logistics performance includes a set of variables such as infrastructure, competitiveness and quality of transport services; efficiency and effectiveness in customs and ports; ability to track and trace goods, among others, to optimize the time and cost of transport, storage and distribution, from the phase of supply to the consumer. The purpose of this paper is to give an assessment of how logistics development

in Colombia, through surveys conducted by government agencies such as the DANE (National Administrative Department of Statistics), Proexport, ProColombia, among others, data which provide figures for recent years and that will give the reader an approximate in logistics operators, exports and imports and for some specific cases, involving eight Colombian companies in each sector.

Keywords- Diagnosis, logistics and national market

I. INTRODUCCIÓN

Para los países en vía de desarrollo, grupo en el cual se encuentra el nuestro, la evolución de las actividades económicas y su sector industrial como tal, tiene alto grado de dificultad debido a tantos factores externos e internos que entorpecen el correcto desarrollo de los procesos logísticos. “Según el Banco Mundial, Colombia está en el puesto 64 en el índice de desempeño logístico con una calificación en ascenso de 2,87 (la evaluación se hace de 1 a 5)”. Uno de los puntos asociados a el pobre ranking en el que se encuentra nuestro país es la deficiente infraestructura en cuanto a carreteras, puertos y tecnología en comparación a otros países de la zona. El crecimiento de los procesos logísticos realizados en nuestro territorio superó ampliamente el tiempo en el que la infraestructura evoluciona; sin embargo el país se enfrenta hoy a un desafío, todos aquellos acuerdos comerciales que se han firmado con diferentes países.

Otro de los grandes problemas que aqueja a nuestro país en el momento del desarrollo de actividades logísticas pasa por el pobre conocimiento que tienen los empresarios sobre todos los pequeños y medianos porcentaje que pasa a ser más del 80% del total de empresarios colombianos. La falta de conocimiento de normas, términos, estrategias y facilidades que ofrecen ciertos operadores logísticos por parte de las empresas en crecimiento evitan que tengan un mayor desarrollo económico y de esta manera un alto nivel de impacto en el sector industrial. El crecimiento económico mundial y la globalización atropellan hoy en día a un país como el nuestro por la falta de inversión en infraestructura nacional y por el bajo nivel de capacitación para nuestros pequeños y medianos empresarios. Sin contar el bajo porcentaje del uso de Tics y tecnologías con respecto a otros países del continente.

II. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Identificar el desarrollo logístico en Colombia, con base a estadísticas y marco investigativo durante los últimos años.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Estandarizar la información de la investigación con las diferentes fuentes suministradas, sintetizando los conceptos aplicados al desarrollo del paper.

Identificar las estadísticas de las importaciones y exportaciones en Colombia, y así conocer las variaciones que tiene en los diferentes años.

Indagar sobre las inversiones de infraestructura a nivel nacional por parte del gobierno y empresas privadas.

III. ESTADO DEL ARTE

MARCO CONCEPTUAL

A continuación se presenta la definición de algunos conceptos, para la óptima comprensión del presente artículo:

LOGÍSTICA

Función operativa importante que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y su distribución a los clientes (Ferrel, Geoffrey, Ramos, Flores, Mc Graw, & Adriaensens, *Introducción a los Negocios en un Mundo Cambiante*, 2004)

CADENA DE ABASTECIMIENTO

Integración de procesos claves del negocio, que van desde los proveedores hasta el usuario final y proporcionan productos, servicios e información que agrega valor a los clientes y demás implicados (comunidad, accionistas, gobierno, etc.) (Beltran Amador & Burbano Collazos, 2002)

MRP

MRP es un sistema diseñado bajo el enfoque de “empuje” (push) 6 , debido a que su mecánica básica está definida por programas de producción (o compras) que deben ser empujados en la línea de producción (o al proveedor) con base a la demanda de productos terminados. Para el diseño de los sistemas MRP se reconoció que existía una demanda independiente (la que se origina fuera del sistema y que no se puede controlar su variabilidad) y una demanda dependiente (de los componentes que ensamblan los productos finales). (Jimenez & Garcia Hernandez, 2002)

ERP

Un ERP es un conjunto de herramientas informáticas que facilitan la gestión automatizada de las operaciones básicas de una empresa. El carácter integrador de los sistemas ERP conlleva que su implementación es más complicada que otras aplicaciones informáticas tradicionales. Los sistemas ERP integran base de datos, aplicaciones, interfaces y herramientas que hacen posible combinar distintos tipos de información, ya sea financiera, de ventas de recursos humanos y/o de otras áreas de la empresa. (Menguzzato Boulard, 2009)

DRP DISTRIBUTION RESOURCE PLANNING

Es el sistema que se utiliza para programa controlar los requerimientos que tenga el proceso de distribución de una compañía (Avila & Restrepo, 2010)

PLANEACIÓN DE LA PRODUCCIÓN

La planeación es la función administrativa que determina anticipadamente cuáles son los objetivos que deberán alcanzarse y qué debe hacerse para lograrlos de la mejor manera posible. La planeación está volcada hacia la continuidad de la empresa y se centra en el futuro. Su importancia radica en esto: sin la planeación la empresa queda pérdida en el caos. (Administración de la producción chávenato, 1994)

PROGRAMACIÓN DE LA PRODUCCIÓN

En este campo se han desarrollado una serie de técnicas encaminadas a optimizar el uso de los recursos, con el fin de aumentar la productividad y la competitividad de las organizaciones.

Los programas de producción coordinan actividades para aumentar la productividad y minimizar los costos operativos; asimismo, pueden identificar conflictos de recursos, asegurar que las materias primas requeridas sean ordenadas a tiempo, determinar si se pueden cumplir las promesas de envío, e identificar los periodos de tiempo disponibles para mantenimiento preventivo (Herrera Ramirez, revistavirtualpro, 2011)

CONTROL DE LA PRODUCCIÓN

Control es la función administrativa que consiste en medir y corregir el desempeño para asegurar que los planes sean ejecutados de la mejor manera posible. La tarea del control es verificar si todo se hace de conformidad con lo que fue planeado y organización, de acuerdo con las órdenes dadas, para identificar los errores o desviaciones, con el fin de corregirlos y evitar su repetición. (Administración de la producción chávenato, 1994)

STOCKS

Como las existencias de un determinado producto almacenados en una determinada organización. La gestión de stocks comprende la gestión de todos los elementos relacionados con el almacenamiento de productos (inventarios, valoración, etc.) (Asociación Española para la Calidad (AEC), 2015)

COMPRAS

La función de compras, que abarca todas las actividades necesarias para procurarse los abastecimientos de materiales y servicios para la organización, se desarrolla en conjunto con los esfuerzos de la función “de producción para manufacturar o procesar el producto”, con la función “de ventas y distribución, y con todas las otras funciones “de ejecución en el esfuerzo global organizado”. (UTN Departamento de ingeniería industrial)

APROVISIONAMIENTO

Como el conjunto de operaciones orientadas a la adquisición de los materiales necesarios para la actividad de la empresa, así como su almacenaje, a la espera de que arranque el proceso de producción o comercialización. Así, el objetivo del proceso del aprovisionamiento es suministrar al departamento de producción los bienes adecuados y al departamento de ventas los productos finales que comercializará (Pymerang, 2009)

TRANSPORTE DE APROVISIONAMIENTO

La planificación logística tiene como misión marcar la estrategia general de cómo mover los productos a través de los canales de suministro. La planificación logística del aprovisionamiento (e igualmente la de distribución) se puede dividir en cuatro áreas principales: Nivel de servicio, política de inventarios, ubicación de los puntos de origen/ destino y selección del tipo de transporte. La política de aprovisionamiento es establecida por el comprador del producto, la determinación del nivel de servicio requerido está dentro de su ámbito de decisión, a diferencia de lo que sucede en el transporte de distribución donde el

nivel de servicio viene condicionado por la política comercial adoptada.

Uno de los factores que más influyen en el coste total es la ubicación geográfica de los puntos de aprovisionamiento. (Cos & De Navascués y Gasca, 86-87-97)

ALMACENES

El almacén es una unidad de servicio y soporte en la estructura orgánica y funcional de una empresa comercial o industrial con objetivos bien definidos de resguardo, custodia, control y abastecimiento de materiales y productos. Hoy por hoy lo que antes se caracterizaba como un espacio dentro de la organización que tenía el piso de hormigón, es una estructura clave que provee elementos físicos y funcionales capaces de generar valor agregado. (Salazar Lopez, Logística y Abastecimiento)

JIT

Cuando se necesita, con excelente calidad y sin desperdiciar recursos del sistema. El JIT es una metodología de organización de la producción que tiene implicaciones en todo el sistema productivo. Además de proporcionar métodos para la planificación y el control de la producción, incide en muchos otros aspectos de los sistemas de fabricación, como son, entre otros, el diseño de producto, los recursos humanos, el sistema de mantenimiento o la calidad.

Una definición para describir el objetivo de partida de un sistema JIT podría ser: «Producir los elementos que se necesitan, en las cantidades que se necesitan, en el momento en que se necesitan». (Confederación Gran Andina de Empresarios)

CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Calidad es lo bueno o excelente que es un producto. Es la mayor cantidad de características que posee un producto o servicio y se asocia a un mayor precio.

Es lo adecuado que es el producto o servicio para el uso que se le pretende dar. Es decir, que la calidad es la que desea el cliente.

La calidad es aceptable si viene acompañada de un precio adecuado. Es decir, se comparan los productos o servicios en función de su precio y de su calidad.

La empresa recibe productos y servicios de sus proveedores y, por otro, vende y atiende la de sus clientes. Además tiene que tener en cuenta las influencias del entorno, como los aspectos sociales y de respecto al medio ambiente. (San miguel, 2009)

SISTEMA DE PRODUCCIÓN

Proceso encargado de producir bienes y servicios, es decir, parte del empleo de los recursos que entran (inputs) y obtiene otros (outputs). De hecho, la actividad productiva es una de las funciones más importantes de la empresa. (Pymerang)

ORDEN DE PEDIDO

Es el documento que autoriza al proveedor a enviar los bienes solicitados y a cobrar por ellos la suma especificada como precio (Universidad Iberoamericana, 1999)

EMBALAJE Y PALETIZACIÓN

La paletización se refiere a la agrupación de productos en sus respectivos sistemas de empaque y/o embalaje sobre una estiba, debidamente asegurado con esquineros, zunchos, grapas o películas envolventes de tal manera que se puedan manipular, almacenar y transportar de forma segura como una sola “unidad de carga”. (Revista Logistec, 2013)

PEDIDOS

Petición de compra que un cliente hace a un proveedor para que éste suministre los bienes o servicios solicitados (Fuentes de innovación y cualificación, 2003)

DISTRIBUCIÓN

La distribución es el acto de hacer que los productos estén disponibles para los clientes en las cantidades necesarias (FERREL, RAMOS, ADRIAENSENS, FLORES, & HILL, 2004)

Según Jack Fleitman, la distribución comprende las estrategias y los procesos para mover los

productos desde el punto de fabricación hasta el punto de venta (FLEITMAN, 2000)

DEVOLUCIONES

Se dice así cuando los pedidos o parte de ellos pueden devolver de retorno al proveedor que los suministró porque hayan surgido divergencias o desacuerdos con los clientes en las cláusulas contractuales, por motivos económicos, comerciales u otros. Las devoluciones que se producen en la empresa tendrán distintos motivos y distintos procedimientos de gestión, reutilización o reciclado. Dentro de dichos motivos se debe hacer una distinción entre productos nuevos y productos usados.

Existen diferentes plazos para reclamar dependiendo del defecto o cualquier otro motivo para devolver: defectos de cantidad o calidad (4 días siguientes a la entrega de la mercancía), defectos ocultos: (30 días siguientes a la entrega), al proveedor (de una tienda o CEDI al proveedor), al distribuidor (de un mayorista al distribuidor), a la tienda (del consumidor al minorista). Cada devolución se realiza de acuerdo a las políticas de cada empresa. (Carvajal, García de la Cruz, Ormeño, & Valverde, 2014)

CANALES DE DISTRIBUCIÓN

El canal de distribución está constituido por la trayectoria que ha de seguir un bien o servicio desde su punto de origen o producción hasta su consumo, y, además, por el conjunto de personas y/o entidades que permiten la realización de las tareas correspondientes a lo largo de dicha trayectoria.

El ejercicio de las tareas a realizar en los canales de distribución da lugar a una serie de flujos entre los miembros que componen el canal. (Peris, Parra Guerrero, & Ihermie, 2008)

CANTIDAD ECONÓMICA DE PEDIDO (EOQ)

Técnica para equilibrar los costos de compras, pedidos, tener en inventario y quedarse sin inventario, con el propósito de llegar a la cantidad óptima de una orden de compra. Sirve para equilibrar los cuatro costos que implica colocar un pedido y llevar un inventario: los costos de compra (precio de compra más cargo

de entrega menos descuentos); los costos por colocar el pedido (papeleo, seguimiento, inspección cuando llega el artículo y otros costos del proceso); los costos por llevar el inventario (dinero atado al inventario, almacenaje, seguros, impuestos, etcétera), y los costos por quedarse sin inventario (utilidades no obtenidas por los pedidos perdidos, costo por recuperar la preferencia del cliente y otros gastos erogados para acelerar los embarques demorados). Cuando conocemos estos cuatro costos, el modelo identifica el tamaño óptimo del pedido correspondiente a cada compra. (Robbins & De cenzo, 2002)

CIM (COMPUTER INTEGRATED MANUFACTURING)

Es el concepto que supone la aplicación integrada de técnicas de organización y gestión junto con la adopción de nuevas tecnologías de automatización, con el objeto de fabricar y distribuir con calidad total, óptimo nivel de servicio y a los mínimos costes.

CIM debe ser planificado, definido e implementado muy cuidadosamente, según las perspectivas y estrategias de futuro a largo plazo, con el objeto de minimizar riesgos y costes innecesarios.

Existen experiencias de implantación CIM en sectores como: Automoción. Mediante sistemas de fabricación flexible, equipos electromecánicos y electrónicos, alimentación, construcciones mecánicas, material de construcción. (Soret Los Santos)

ANÁLISIS ABC

Douglas T. Hicks dice: Es una técnica de contabilidad de costes que imputa metódicamente todos los costes indirectos de una empresa a las actividades que lo hacen necesarios y luego distribuye los costes de las actividades entre los productos que hacen necesarios las actividades.

Entonces basado en Douglas se dice que: El costo de un objetivo específico, bajo el enfoque ABC, representa los recursos económicos que han sido, deben o deberían sacrificarse para llevar a cabo las actividades necesarias que requiera el objetivo a alcanzar,

independientemente de la forma de medición de los mismos. (Billene)

EOQ ECONOMIC ORDER QUANTITY

El modelo de cantidad económica de pedido, es un modelo determinista que pretende determinar el tamaño del lote a comprar o fabricar. Este modelo se apoya en las siguientes suposiciones: Solo se considera un tipo de artículo o referencia.

La demanda de los diferentes materiales o recambios es totalmente independiente entre sí. Se considera que cada pedido es por una sola referencia y así es entregada, es decir, no se tiene en cuenta la consolidación de pedidos (agrupación de diferentes referencias en un solo pedido para abaratar costes).

La demanda o necesidades de salida de almacén son conocidas y constantes a lo largo del periodo de estudio. Los precios de adquisición (o costes de fabricación) permanecen invariables durante dicho periodo y no existe el descuento por cantidad. No se tienen en cuenta restricciones de espacio físico ni de tipo económico-financiero.

El aprovisionamiento es instantáneo (el material se entrega en su totalidad en instante), o bien el plazo de entrega es totalmente conocido y se mantiene constante. (Barrera Doblado & Casanova Arribas, 2015)

INCOTERMS

Términos de compraventa internacional, son un conjunto de reglas aprobadas por la cámara de comercio internacional de París y permiten una fácil interpretación de los principales términos empleados en los contratos de compraventa internacional.

Cada uno de ellos establece, con claridad, las obligaciones de cada una de las partes en la práctica normal del comercio internacional, es decir, deslinda con precisión las responsabilidades entre los operadores de comercio exterior (exportadores e importadores) (Acosta Roca, 2005)

MPS MASTER PRODUCTION SCHEDULE

Plan maestro detallado de producción, nos dice qué productos finales hay que fabricar y en qué plazos deben tenerse terminados. (Companys Pascual & Fonollosa Guardiet)

MUELLE

Para poder realizar la descarga de un vehículo, será necesario disponer de una zona para hacerlo, es decir, de un muelle, de una playa de carga.

Para optimizar los tiempos de utilización de los muelles, es necesaria una programación previa de las (des) cargas. A cada vehículo se le da unos márgenes de tiempo para realizar dichas (des) cargas, que serán en función de cada vehículo, del número de muelles y los medios disponibles.

Los muelles pueden ser: lateral y trasera del vehículo (combinada), parte trasera del vehículo o lateral. (Cos & De Navascués y Gasca, Manual de logística integral)

OPT OPTIMIZED PRODUCTION TECHNOLOGY

El planteamiento de tecnología de producción optimizada (TPO), aplica objetivos de organización y sentido común al problema de la producción industrial. Diseña el trabajo de fábrica de modo tal que se eviten cuellos de botella o cualesquiera restricciones en la producción. El TPO, se utiliza para identificar los cuellos de botella en la planta y para diseñar el trabajo consecuentemente, con el fin de maximizar la productividad. (Dungan, 1991)

PACKING

Es la operación de colocar los distintos artículos que forman el pedido en un paquete y, en su caso, de embalarlos. Al mismo tiempo se constata con la factura que se entrega al cliente que los artículos coinciden con los solicitados.

Es conveniente que la factura tenga un duplicado (en caso de no disponer del email) para que el cliente pueda quedarse un resguardo y reclamar en caso de que quiera realizar un cambio o devolución. (Alet, 440)

PALETA

Es utilizado para sostener, descargar, transportar y almacenar productos, consideramos imprescindible exponer los conocimientos básicos relacionados.

Se definen como plataformas horizontales utilizadas como base para apilar, almacenar, manipular y transportar cargas en general, mediante el uso de carretillas elevadoras de horquilla, transpaletas o cualquier otro mecanismo elevador adecuado. Permiten que los productos sean manipulados, agrupadamente, por métodos mecánicos. (Cos & De Navascués y Gasca, Manual de logística integral)

PLAN MAESTRO DE PRODUCCIÓN

Consiste en determinar, para cada producto, la cantidad que debe fabricarse en cada periodo del año (mes, semana). El siguiente paso consiste en elaborar un plan detallado de la producción, a partir de la información del plan maestro y de los siguientes datos:

La hoja de ruta de cada producto, o sea la descripción de los procesos de producción que lleva cada uno de los productos, y de los requerimientos de materiales, de herramientas, componentes, equipos, etc.

Los datos de tiempos de producción para cada uno de los procesos de cada uno de los productos.

La capacidad de producción de cada uno de los procesos productivos.

El plan maestro de producción se elabora para todo el periodo (para todo el año), con posibilidades de ser actualizado o modificado si cambian las circunstancias. El plan detallado se enfoca a corto plazo. (Olavarrieta de la torre, 1999)

RACK

Se utiliza este sistema cuando se requiere una máxima compacidad del almacenaje, no pudiéndose utilizar el almacenaje clásico en bloque por la incapacidad de la carga de soportar el apilado. Este sistema consiste en el montaje de una sencilla estructura que soportará

la carga, pudiendo ser desmontado y almacenado con facilidad en caso de necesidad. (Cos & De Navascués y Gasca)

LOGISTICS MIX

Integra 3 niveles importantes: dirección de la empresa, la empresa, el entorno. Contienen conceptos condicionantes llamado logística mix.

Vocablo utilizado en el control y gestión logísticos y que incluye todos los ratios posibles en el circuito, para que puedan compararse periódicamente, determinando el valor positivo o negativo de cada uno de ellos. (Cos & De Navascués y Gasca)

LEAN LOGISTICS

Lean Logistics comenzó como la función de la logística de entrada el apoyo a la manufactura esbelta. Por lo tanto, si usted ha mencionado la logística magras, estaba hablando exclusivamente sobre el proceso de entrada que conecta proveedores para una planta de fabricación de practicar magra. Típicamente, esto significa que la función de entrada se centra en el aumento de la frecuencia de la entrega, la nivelación de flujo, y la reducción de inventarios. Afortunadamente, sin embargo, Lean y Six Sigma comenzó a implementarse en entornos no industriales, donde todavía se podían aplicar los principios y herramientas. Este actuó como catalizador de Lean y Six Sigma para ser integrado en la logística, en un sentido más general. Con este fin, ahora tenemos dos se centra en relación con Lean Six sigma logística. estos son:

Lean Six Sigma logística # 1: La función de la logística de entrada el apoyo a una planta de fabricación magra.

Lean Six Sigma logística # 2: actividades de logística donde la estrategia operativa general se basa en seis principios magras y herramientas sigma. Esto puede incluir el transporte, almacenaje, gestión de pedidos, manejo de materiales y control de inventario. (Goldsby & Martichenko, 2005)

IV. MARCO HISTÓRICO

Con la conquista española se inician tres siglos de recia actividad minera. La necesidad económica europea derivada de la exigencia de oriente de metales preciosos a cambio de materias primas, la ruptura de la cadena de aprovisionamiento español de oro en Sudán debido a la invasión del islam en el norte de África, la abundancia de recursos naturales del continente americano y las características de densidad de los metales, fueron los factores fundamentales para considerar a estos como mercancía de imperiosa explotación.

La economía dorada es descrita históricamente como la economía colonial (1550 – 1820), y es en este periodo donde surgen las primeras rutas de transporte, los primeros caminos labrados y las primeras actividades comerciales portuarias, todas para jalonar un proceso de actividades de extracción y distribución de metales preciosos con destino europeo. La minería no solo impactaba los procesos de explotación, sino que generó el desarrollo de la agricultura y la ganadería, dando paso a la economía de hacienda, para resolver los problemas de alimentación y transporte de la actividad minera.

Este período se caracterizó por desarrollar organizaciones y actividades económicas para fortalecer las labores de explotación, tales como la mita, que era un mecanismo a través del cual los indígenas tributaban por medio de trabajo obligatorio; el resguardo, que eran instituciones que se encargaban de manejar la mano de obra y facilitar el recaudo de tributos; la encomienda, que era un mecanismo de repartición de tierras y tributos a españoles a cambio de protección de los indígenas, y la esclavitud, siendo la colonia un período marcado por la llegada de miles de hombres de raza negra, quienes se convierten en la principal fuente de mano de obra, víctimas del trabajo forzado.

Durante la época del virreinato (1740 – 1810), las actividades comerciales granadinas tuvieron un impulso vital con la llegada a la corona de Carlos III, quien llevó a cabo diferentes reformas económicas enmarcadas en las “reformas borbónicas”, tales reformas atenuaban los modelos conservadores impuestos en la economía colonial, permitiendo la llegada

de actores económicos ajenos al monopolio americano y español.

En Nueva Granada la habilitación de puertos afectaba a Cartagena como puerto mayor, ya que se habilitaban veinte más, entre los que se consideraban los puertos de Riohacha y Santa Marta como puertos auxiliares o menores, seguido de una reducción arancelaria para productos como el algodón y la lana que provenían de España.

Las reformas económicas permitían ahora transportar las mercancías en barcos de propiedad de españoles y americanos, lo que representaba una intensificación del intercambio comercial. La estrategia económica del reino español motivaba grandes cambios estructurales e infraestructurales, ya que para entonces se reemplazaba el parque marítimo, conformado por flotas y galeones, por urcas mercantes o navíos sueltos, lo que reducía los tiempos de los intercambios comerciales, además de eliminar las restricciones de frecuencia de operaciones que representaba la carrera de indias.

La distribución interna se efectuaba a lomo de mula y hombres cargueros, las mediciones de transporte se presentaban en días, semanas, y meses. Cartagena gestionaba una mejor organización capaz de cumplir con los requerimientos comerciales, para lo cual en 1795 fundaba el Tribunal del Consulado del comercio de Cartagena, entidad que recaudaba un tributo del 0.5 % de las exportaciones e importaciones con el fin de administrar las actividades mercantiles entre las que se encontraban el mantenimiento de los caminos de acceso al puerto y la flota de navíos.

En 1819, y dando inicio a la campaña libertadora de la Nueva Granada, se planeaba en la aldea de los Setenta, a la orilla del río Apure, el proyecto de liberación. Tras emprender la marcha hacia el encuentro con las tropas del general Barreiro, una vez superada la población de Pore, surge un cambio de planes en la idea inicial de avanzada, Bolívar decide atravesar con todo el ejército el austero e inhóspito páramo de Pisba, con el objetivo de ganar sorpresa.

Esta estrategia le bastó a Bolívar para en Gámeza batir al ejército realista, obteniendo

días más tarde una ejemplar victoria en el Pantano de Vargas, prerequisite fundamental de la independencia, siendo este el origen de la estrategia de guerra o logística militar en Colombia (el ejército colombiano celebra el día de la logística cada 12 de junio).

Sin embargo, la logística comercial durante el siglo XIX fluctuó en el desarrollo obtenido en el periodo colonial. Nuevas concepciones económicas se planteaban después de la independencia, surgieron quienes luchaban por retomar el progreso colonial en materia de economía nacional, y quienes optaban por destruir cualquier vestigio comercial que permitiera el desarrollo moderno.

El incremento de la exportación de frutos (que pasaba de \$785.000 anuales en 1802 – 1804 a \$849.000 anual en 1835 – 1839 y \$894.000 en 1841 – 1845), que era posible gracias a una apertura hacia el comercio exterior llevada a cabo entre los años 1835 - 1845, era un espejismo frente a la caída de las exportaciones de oro. Analizando en detalle la economía de exportación entre 1835 – 1845, y teniendo en cuenta que la población aumentó en un 80% respecto a la población al iniciar el siglo XIX, las exportaciones habían disminuido en alrededor de un 40% respecto a los niveles obtenidos a finales del periodo colonial.

Si se tratara de asociar la situación que afrontó Colombia en el empalme del siglo XIX y XX con un fenómeno físico, quizá lo más adecuado es recurrir al término “caída libre”. En un Estado que principalmente basaba sus ingresos en el recaudo aduanero, la idea de una disminución del precio de las exportaciones no solamente causaría una depresión del sector externo, sino un conflicto económico generalizado.

Si la caída de los precios de las exportaciones, la precariedad del sistema de transporte, la crisis de una primitiva economía cafetera que constituía el núcleo económico más dinámico de la sociedad, no eran factores suficientes para constituir un caos social, el cuadro se completaba con afrontar una guerra civil. De esta manera el caos se quedaba corto al describir las circunstancias que afrontaba el Estado, porque existía una hecatombe nacional.

Con la victoria del partido conservador y los cimientos productivos ubicados en el occidente colombiano, se inicia un camino reconstructivo basado en un proteccionismo que se hacía eficaz, con muchas vicisitudes en materia logística, dado que se aumentaban los aranceles y de esta manera se ejercía un comercio cerrado que afectaba el intercambio internacional, y por otro lado se brindaban excepciones generales para la compra de maquinaria y materias primas, además de establecer subsidios y garantías sobre el capital para determinadas empresas, brindando también garantías particulares y subvenciones de capital encaminadas a financiar operaciones de exportación de café, tabaco y caucho.

Si dentro de la historia de Colombia hubiese que resaltar un factor como punto de inflexión hacia el desarrollo logístico, seguramente haya concordancia en la apreciación de que ese factor es el café. Sus bonanzas llevaron a la clase dominante del país a determinar políticas económicas y de infraestructura que permitieran el flujo adecuado del mismo, tal como ocurrió en las bonanzas de 1862 y 1872 donde gestionaron la idea de trasladar el transporte de carga de los ríos a las montañas, motivando el uso del sistema férreo, que de no ser por el transporte del grano hubiesen permanecido vacíos. En lo que cabe aclarar, que la expansión cafetera no promovió la creación de la estructura férrea, está ya existía pero sin carga, de hecho la expansión cafetera influyó en su desarrollo, porque una vez se destinó la red de ferrocarriles al transporte del grano su capacidad fue insuficiente, dada la falta de previsión que hubo en su origen.

Al iniciar el siglo XX este producto logra una expansión que transforma el sistema logístico, la economía en general, inclusive el clima político del país, solapando el conflicto interpartidista. El éxito del movimiento de los ejes de producción hacia el occidente colombiano era sustentado por la expansión de la frontera agraria y la compatibilidad de las características productivas con la tipología de los asentamientos occidentales. Sin embargo, el aporte más sustancial de la expansión cafetera al desarrollo logístico colombiano lo generaba la inclusión de nuevas formas de organización social y productiva.

La consistencia de las nuevas formas de organización comercial desarrollada durante el auge cafetero fue el paso de una producción hacendada a una producción parcelaria, la cual se llevaba a cabo en pequeños lotes muy productivos. Esta modalidad de producción era de alto impacto nacional, dado la proporción que representaba el café en el mercado externo, y la inclusión del trabajador a la circulación monetaria que este sistema planteaba, mitigando la remuneración en especie, propia de la economía de hacienda.

El rumbo económico en Latinoamérica a finales de los años sesenta consistió en el modelo de sustitución de las importaciones, la apuesta por incentivar la exclusividad hacia importar insumos para mercancías destinadas a la exportación comenzó a darse en Colombia desde 1959 con la creación del Plan Vallejo, sin embargo la fuerte inestabilidad de la tasa de cambio, la falta de divisas y medidas de protección arancelaria por parte del estado hicieron que se hiciera inviable ese proceso.

El cambio administrativo de la nación en el año de 1966 con el ascenso al poder de Lleras Restrepo fue significativo, a partir de entonces se comenzaron a adoptar una serie de medidas en pro de favorecer la economía de las exportaciones.

La más significativa influencia sobre el escenario exportador que tuvo esta administración consistió en la formulación e implementación del decreto 444 de 1967, por medio del cual se tomaron medidas para eliminar la incertidumbre e inestabilidad generada en torno al comportamiento del dólar, y se crearon mecanismos y organismos de incentivo y subvención a las exportaciones, como lo fueron Proexpo, el Plan Vallejo Junior y los Certificados de Abono Tributario (CAT). (jimdo)

Conociendo brevemente la trayectoria de la logística en Colombia, se da lugar a una lista de tratados de libre comercio y puntos claves que influyen éstos al país:

1. Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Colombia.

Firma: 13 de junio de 1994

Vigencia: 1 de enero de 1995

Denuncia por parte de Venezuela:

22 de mayo de 2006; El Tratado del Grupo de los Tres (TLC-G3), integrado por México, Colombia y Venezuela, se firmó el 13 de junio de 1994 y entró en vigor el 1 de enero de 1995, mediante la Ley de la República de Colombia No. 172 de 1994.

Este Tratado se celebró con el carácter de Acuerdo de Complementación Económica (ACE) de acuerdo con lo dispuesto en el Tratado de Montevideo 1980 y en la Resolución No. 2 del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de las Partes signatarias. El Acuerdo se registró ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) como Acuerdo de Complementación Económica (ACE) No. 33.

El Acuerdo entró en vigor a través de los siguientes instrumentos de cada Parte:

Colombia: Ley 172 del 20 de diciembre de 1994 y Decretos 2900 y 2901 del 31 de diciembre de 1994.

México: Decreto de la Secretaría de Relaciones Exteriores del 31 de diciembre de 1994

Venezuela: Ley Aprobatoria del 29 de diciembre de 1994 - Gaceta Oficial N° 4.833 Extraordinaria.

El TLC-G3 incluyó una importante apertura de mercados para los bienes y servicios y estableció reglas claras y transparentes en materia de comercio e inversión, contemplando un programa de desgravación para la mayoría del universo arancelario en un período de 10 años, quedando excluida la mayor parte del sector agropecuario. Actualmente, el 97% del universo arancelario se encuentra con 0% de arancel.

Venezuela presentó formalmente la denuncia al Acuerdo en mayo de 2006, la cual surtiría efecto a los 180 días de la notificación a las Partes y a la Secretaría General.

En agosto de 2009 y luego de dos años de negociaciones, Colombia y México finalizaron los trabajos de adecuación del TLC y suscribieron cinco decisiones contenidas en un protocolo modificador referidas al acceso a mercados, las adecuaciones a las reglas de origen, el Comité Regional de Insumos, las facultades adicionales a la Comisión Administradora y el cambio de nombre del Tratado. Esta profundización del Acuerdo está vigente desde el 2 de agosto de 2011.

2. Acuerdo de Complementación Económica N° 59 (ACE 59) CAN - Mercosur.

El Acuerdo de Complementación Económica N° 59 (ACE 59) representa para Colombia una oportunidad de acceder a un mercado potencial cercano a 250 millones de personas, con un Producto Interno Bruto de US\$ 2.816 mil millones, lo cual le permite una demanda por productos importados cercana a los US\$ 260 mil millones. La producción nacional ha obtenido acceso preferencial a uno de los mercados más grandes del continente, obteniendo insumos, materias primas y bienes de capital más baratos, permitiendo disminuir costos de producción y mejorar nuestra competitividad.

El ACE 59 se suscribió el 18 de octubre de 2004 y fue aprobado por el Congreso de la República de Colombia mediante la Ley 1000 de 2005, la cual fue declarada exequible por la Corte Constitucional mediante sentencia C-864 del 18 de octubre de 2006. La duración del Acuerdo es indefinida y entró en vigor bilateralmente entre Colombia con Argentina, Brasil y Uruguay el 1 de febrero de 2005, y con Paraguay el 19 de abril de 2005.

Con este Acuerdo se conformó una Zona de Libre Comercio a través de un Programa de Liberación Comercial, que se aplica a los productos originarios y procedentes de los territorios de las Partes Signatarias (por un lado Colombia Ecuador y Venezuela, y por el otro Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay). Dicho programa consiste en desgravaciones bilaterales progresivas y automáticas, aplicables sobre los aranceles vigentes para la importación de terceros países en cada Parte Signataria.

3. Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y los Estados AELC (EFTA).

El Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y los Estados AELC (EFTA), se suscribió el 25 de noviembre de 2008 y fue aprobado mediante Ley 1372 del 7 de enero de 2010.

El primero de julio de 2011 entró en vigor el Acuerdo de Libre Comercio entre Colombia y dos de los países miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio, Suiza ratificó el tratado el 29 de octubre y Liechtenstein el 26 de noviembre de 2009. En el caso de Noruega e Islandia, el Acuerdo entró en vigor el 1 de septiembre de 2014 y 1 de octubre de 2014, respectivamente. Si bien la negociación se desarrolló en conjunto con los cuatro Estados miembros de la AELC (Suiza, Liechtenstein, Noruega e Islandia), la puesta en marcha del Acuerdo exigía la ratificación por parte del Parlamento de cada país.

4. Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y Canadá.

El Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y Canadá, sus cartas adjuntas y sus entendimientos fueron suscritos en Lima, Perú, el 21 de noviembre de 2008, y “el canje de notas que corrige el acuerdo de libre comercio entre Colombia y Canadá” el 18 y 20 de febrero de 2010. El acuerdo fue aprobado mediante la Ley 1363 del 9 de diciembre de 2009 por el Congreso colombiano.

El proceso de incorporación a la legislación interna colombiana se complementó el 24 de julio de 2010, cuando la Corte Constitucional mediante sentencia C-608/10 encontró acorde al ordenamiento constitucional del país a este Acuerdo, así como la Ley 1363 de 2009, aprobatoria del mismo. De igual manera el acuerdo fue aprobado en consenso por el parlamento canadiense el 21 de junio de 2010, y posteriormente firmado por la gobernadora general de este país. El acuerdo entró en vigor el 15 de agosto de 2011.

El 21 de noviembre de 2008 se suscribió el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Canadá, el cual consolida una iniciativa de mayor integración comercial alcanzada tras cinco rondas de negociación que se llevaron a cabo desde julio de 2007. En la misma ceremonia se dio lugar a la firma del Acuerdo de Cooperación Laboral y del Acuerdo de Cooperación Ambiental.

5. Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y Estados Unidos de América.

El Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, sus cartas adjuntas y sus entendimientos fueron suscritos en Washington, el 22 de noviembre de 2006.

El proceso de incorporación a la legislación interna colombiana se surtió mediante la aprobación de la Ley 1143 2007 por el Congreso colombiano, y se complementó mediante Sentencia C-750/08 de la Corte Constitucional mediante la cual el Acuerdo y la citada ley se encontraron acordes al ordenamiento constitucional del país. Con igual suerte corrió el “Protocolo Modificador” del Acuerdo, firmado en Washington el 28 de junio de 2007, y aprobado mediante Ley 1166 de 2007, cuya asequibilidad fue declarada en Sentencia C-751/08.

El 12 de octubre de 2011 el Congreso de los Estados Unidos aprobó el Acuerdo, hecho que fue seguido por la sanción de la ley aprobatoria por parte del presidente Obama el 21 de octubre de 2011. Así se dio inicio a la etapa de implementación normativa del Acuerdo en Colombia, el cual tuvo por objeto verificar que se lleven a cabo los ajustes tendientes a garantizar que el Acuerdo es compatible con nuestro ordenamiento jurídico.

Agotada esta etapa, se hace el canje de notas entre los dos gobiernos, lo que se realizó en la pasada VI Cumbre de las Américas en Cartagena de Indias, en el que se estableció la fecha de entrada en vigencia del TLC.

El proceso culmina con la publicación del Decreto 993 del 15 de mayo de 2012, mediante el cual se promulga el "Acuerdo de promoción comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América", sus "Cartas Adjuntas" y sus "Entendimientos", la Proclama es un requisito necesario para la entrada en vigor del Tratado.

6. Acuerdo de Alcance Parcial de Naturaleza Comercial AAP.C N° 28 entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela.

Introducción

El Acuerdo de Alcance Parcial de naturaleza Comercial fue suscrito el 28 de noviembre de 2011 por los Presidentes de Colombia y Venezuela. Los anexos se suscribieron el 15 de abril de 2012.

El proceso de incorporación del Acuerdo a la legislación interna colombiana se surtió mediante la aprobación del Decreto N° 1860 del 6 de septiembre de 2012 que permite su aplicación provisional, mientras que surte el proceso en el Congreso la aprobación de la Ley, conforme lo establece el Artículo 224 de la Constitución Nacional. Por su parte, el 20 de agosto de 2012 la Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela publicó en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 6.082 del 20 de agosto de 2012 la Ley que aprueba el Acuerdo.

El paso a seguir para la entrada en vigencia del Acuerdo, conforme lo establece el Artículo 11 del Acuerdo, fue la remisión por parte de los países de las comunicaciones a la Secretaría General de la ALADI, notificando el cumplimiento de las disposiciones legales internas para la aplicación del Acuerdo. Colombia realizó el envío el 24 de septiembre

de 2012 y Venezuela lo hizo el 16 de octubre de 2012. Agotada esta etapa, la Secretaría General de la ALADI realizó un acto oficial de Entrega del Acuerdo y su respectivo registro el 19 de octubre de 2012. A dicho instrumento jurídico le correspondió el N° 28 dentro de la categoría de Acuerdo de Alcance Parcial de carácter Comercial, al amparo del Artículo 10 del Tratado de Montevideo 1980. Por lo anterior, las Partes acordaron aplicar la vigencia del Acuerdo a partir del 19 de octubre de 2012.

7. Acuerdo Comercial entre la Unión Europea, Colombia y Perú.

El Acuerdo Comercial entre Colombia y el Perú, por una parte, y la Unión Europea y sus Estados Miembros, por otra, fue firmado en la ciudad de Bruselas, Bélgica, el 26 de junio de 2012.

Por parte de la Unión Europea, el Parlamento Europeo aprobó el Acuerdo el 11 de diciembre de 2012, y posteriormente notificó la culminación de sus trámites internos para la aplicación provisional del Acuerdo el 27 de febrero de 2013.

Por el lado de Colombia, el trámite interno para su aprobación en el Congreso de la República inició en el mes de noviembre de 2012, hasta el 5 de junio de 2013, finalizando con la sanción del Presidente Juan Manuel Santos, mediante la Ley 1669 del 16 de julio de 2013. Sin embargo, el Acuerdo continúa su trámite ante la Corte Constitucional.

El Presidente de la República mediante el Decreto 1513 del 18 de julio de 2013 dio aplicación provisional al Acuerdo Comercial y se notificó a la Unión Europea el cumplimiento de los procedimientos internos requeridos para tal efecto. Adicionalmente, mediante el mismo Decreto se tomó la determinación de dar aplicación provisional al Acuerdo a partir del 1° de agosto de 2013.

El 31 de julio de 2013 mediante el Decreto 1636 se implementan los compromisos de acceso a los mercados adquiridos por Colombia en virtud del Acuerdo Comercial.

El 5 de noviembre de 2014 el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2247 a través del cual se señala que nuestro país continuará aplicando sin solución de continuidad, en los términos señalados en el Decreto 1513 de 2013, el Acuerdo Comercial suscrito con la Unión Europea y sus Estados miembros, luego de haberse cumplido con todos los requisitos internos previstos en nuestra ley para la

aprobación del mismo. (Ministerio de comercio, industria y turismo, 2011)

NUEVAS TENDENCIAS

LOGÍSTICA VERDE

La logística verde debe ser parte integral de todas las acciones que tengan que ver con la logística regular y debe ser aplicada, con el factor añadido de respeto al medio ambiente. A veces, hacer los productos respetuosos del medio ambiente, es también pasa a jugar en las preocupaciones económicas. Por ejemplo, un fabricante de bebidas podría reducir el uso de plásticos, haciendo más delgadas las botellas, lo que se reduce en más gastos de envío. En otros casos, haciendo un producto del medio ambiente pueden costar más, haciendo que entren en conflicto con la logística tradicional. La sociedad también puede ser considerada, porque los consumidores son a veces preocupados por el impacto social de un producto. Por ejemplo, si una empresa de flores crece orgánicamente, pero paga menos a sus trabajadores y se niega a permitir a sindicalizarse, los consumidores pueden boicotear la empresa a pesar de que el proceso de fabricación es "verde". Las Empresas deben promover activamente a los trabajadores y el bienestar de la comunidad para enfatizar que creen en la responsabilidad de la comunidad, así como la responsabilidad ambiental, de modo que sus productos sean más atractivos para los consumidores. Cada etapa de la construcción y entrega de productos se pueden beneficiar de la logística verde, desde el desarrollo de mejores métodos para extraer materias primas para la reducción de los envases de los productos cuando están preparados para su entrega. Los consumidores están a veces dispuestos a pagar más por productos con etiquetado que indica que la empresa matriz ejercicio de la responsabilidad ambiental y social en la elaboración del producto, lo que hace la logística verde se un atractivo desde una perspectiva empresarial, así como una cuestión ética. Algunos ejemplos de la logística verde incluyen: productos de envío juntos, en lugar de en lotes más pequeños, usando vehículos de combustible alternativo para la fabricación y el transporte, la reducción de envases en general, la utilización de materias primas que se cosechan en forma sostenible, construcción de instalaciones para la fabricación y almacenamiento, que son ambientalmente ambiente; y la promoción de programas de reciclaje y reutilización, el 94%2 de la tasa de profesionales de la cadena de suministro dan a la actividad ecológica como una prioridad de negocio, pero ¿cuántos de ellos saben qué medidas tomar al verde de sus cadenas de

suministro? Este tipo de logística debe convertir los objetivos de negocio del medio ambiente en los logros reales de colaboración al proporcionar en todas las áreas del transporte y la logística de la industria puedan reunirse para discutir los temas y hacer planes en firme para su logística verde sea una realidad estratégica. Las empresas deben informar constantemente a la comunidad logística de las últimas tendencias y avances en la logística ecológica, con el fin de educara la industria y facilitar nuevas asociaciones y los esfuerzos de reverdecimiento de colaboración entre socios y competidores. (Naranjo Arango, 2015)

GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL EMPRESARIAL

El desempeño ambiental, además de ser una responsabilidad social de las organizaciones empresariales, es una estrategia de competitividad empresarial si contribuye a la reducción costos y generación ingresos no operaciones y al incremento de la reputación corporativa. Con dicho enfoque, esta propuesta formativa quiere contribuir al:

Fortalecimiento de la gerencia de departamentos ambientales.

Posicionamiento de una cultura ambiental corporativa, compatible con las nuevas tendencias sociales emergentes y la urgencia de consolidar el modelo de desarrollo sostenible.

En la actualidad, variables legales, económicas y éticas están dinamizando la gestión ambiental en el ámbito empresarial. Para el caso colombiano, el nuevo Régimen Sancionatorio Ambiental estipula la obligatoriedad de crear departamentos de gestión ambiental, en el marco del Decreto 1299 de 2.008 y la exigencia de Planes de Manejo a Sustancias Peligrosas, de acuerdo al Decreto 4741 de 2.005. Todo lo anterior, son algunos de los factores moduladores que exigen e introducen cambios en cuanto a la gerencia ambiental.

Por otra parte, el mejoramiento del desempeño ambiental empresarial está representando en las empresas, un requisito para mantener la calidad de los productos y un argumento cada vez más necesario en la actividad comercial, productiva y la competitividad de las organizaciones.

En este sentido, las empresas requieren integrar la gestión ambiental a los interés estratégicos corporativos y liderar procesos de gestión de cambio que fortalezcan la cultura ambiental dentro de las organizaciones.

Las empresas encontrarán en Eco consulta, un aliado en el desarrollo de planes y programas orientados a generar competitividad, desde el

desempeño ambiental, mediante procesos de consultoría. (Ecoconsulta, 2014)

GESTIÓN AMBIENTAL EMPRESARIAL NORMATIVIDAD

Listado de normatividad ambiental vigente en Colombia relacionada con la gestión ambiental empresarial:

Normas de carácter nacional:

1. Decreto 1299 de 2008 - "Por el cual se reglamenta el departamento de gestión ambiental de las empresas a nivel industrial y se dictan otras disposiciones" [DGA] - consultar norma
2. Resolución 0186 de 2012 – "Por la cual se adoptan Metas Ambientales, de que trata el literal j) del artículo 6° del Decreto 2532 de 2001 y el literal e) del artículo 4° del Decreto 3172 de 2003" - consultar norma
3. Resolución 1023 de 2010 - "Por la cual se adopta el protocolo para el monitoreo y seguimiento del Subsistema de Información sobre Uso de Recursos Naturales Renovables – SIUR, para el sector manufacturero y se dictan otras disposiciones" [Registro Único Ambiental - RUA para el sector manufacturero] - consultar norma
4. Resolución 941 de 2009 - "Por la cual se crea el Subsistema de Información sobre Uso de Recursos Naturales Renovables – SIUR, y se adopta el Registro Unico Ambiental – RUA" - consultar norma
- 4.1 Resolución 932 de 2010 - "Por la cual se modifica la Resolución 941 de 2009" – consultar norma. (Estrategia ambiental)

V. PROBLEMA

¿Cuál es el desarrollo logístico que ha tenido Colombia en los últimos años?

¿Cuáles son las variables para medir el desarrollo logístico en Colombia?

¿Cuál es el impacto de los tratados de libre comercio para el desarrollo logístico en Colombia?

VI. APORTES LOGÍSTICOS

1. INFRAESTRUCTURA

Se encuentran múltiples implementaciones, mejoras y aportes a la infraestructura del país. Se muestra a continuación alguna de ellas:

'TOP 10' DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORITARIAS PARA COLOMBIA"

*Por: José Stalin ROJAS
Director - Observatorio de Logística,
Movilidad y Territorio (OLMT)
Universidad Nacional de Colombia*

Bogotá, 03-Feb-2011. La estrategia comercial de Colombia en los últimos años -y seguramente en los próximos años- ha sido la firma de tratados comerciales con diferentes países y bloques del mundo que, aparte de las dinámicas políticas y legislativas, tarde o temprano entrarán en vigencia y ello implicará un incremento considerable del movimiento de carga y, en consecuencia, pensar en obras de infraestructura que permitan soportar el aumento constante de exportaciones e importaciones.

El comercio internacional tiende a movilizar cada vez mayores volúmenes de mercancías a través de mega buques y aviones. Esto exige adecuar la infraestructura del país y centrar la atención en 10 proyectos prioritarios, concebidos para que el país ocupe un lugar destacado en el comercio continental aprovechando sus ventajas geoestratégicas. De lo contrario, el país estará anclado en el atraso.

1. Puertos de Tribugá (Pacífico chocoano) y Tarena (Golfo de Urabá en el Mar Caribe)

El Canal de Panamá, pese a su ampliación, no está en capacidad de recibir los grandes buques que hoy transportan las mercancías. Los puertos de Cartagena y Buenaventura, pese a su modernización tampoco están en capacidad de soportar tales naves. Sin embargo, en Colombia existen dos sitios de aguas profundas naturales (Tribugá y Tarena) que ofrecen condiciones geográficas ideales para unir el Caribe y el Pacífico, y tendrían la capacidad de aguantar 'superbuques' de 8.000 a 10.000 Teus (Postpanamax) en comparación con

Buenaventura y Cartagena que pueden soportar máximo 4.500 Teus. Estos proyectos pondrían a Colombia en primer lugar de transporte de mercancías y activaría el desarrollo regional. Se requiere inversión pública y privada.

2.Red férrea nacional en trocha estándar

Colombia es de los pocos países en el mundo que posee un sistema férreo de trocha angosta, junto con El Salvador, Guatemala, Guyana y otras pocas naciones que la utilizan para el turismo con trenes antiguos. La trocha angosta (914 mm de distancia de riel a riel) solo sirve para trenes de mediados del siglo XX, limitados por su capacidad y potencia. Una modernización férrea permitirá aprovechar mejor del transporte multimodal al sincronizar puertos, aeropuertos y carreteras. Igualmente, la posición geoestratégica de Colombia podría aprovechar el potencial del tren para viajes entre el Pacífico y el Caribe. La construcción de puertos sobre los dos océanos, unidos con nuevas líneas férreas (con especial cuidado por el ambiente) podría permitir a Colombia posicionarse como hub logístico continental.

3.Autopista de las Américas

Este proyecto permitirá unir Venezuela con Panamá, a travessando las principales capitales de la Costa Caribe y activando sectores estratégicos como el turismo y el comercio. Ésta obra de infraestructura se puede integrar con aeropuertos regionales y con la concentración de actividades de distribución logística.

4.Ruta del Sol

Colombia tiene sus grandes centros de consumo en el interior y, por ello, necesita la puesta en marcha de la Ruta del Sol, un proyecto cuya necesidad está ampliamente establecida, pero que ha estado largamente aplazado por líos de contratación. Esta importante obra de infraestructura permitirá agilizar de manera considerable el tránsito de mercancías y pasajeros entre la Costa Caribe y Bogotá - Región.

5.Río Magdalena

La recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena, desde Huila hasta Puerto Salgar y desde este allí hasta Barranquilla, realizando obras de adecuación de puertos fluviales (Puerto Wilches, Puerto Berrío, Barrancabermeja) y dragados, podría disminuir costos de transporte y dinamizar actividades económicas regionales. El río Magdalena al integrarse logísticamente

con los modos de transporte terrestre permitirá disminuir costos logísticos de mercancías entre la Costa Atlántica y el interior del país.

6.Trenes de cercanías

Los trenes de cercanías en Bogotá, Cali y el Valle de Aburrá serán grandes obras para integrar las regiones. Las dos primeras ciudades están en zonas extensas y planas, condiciones que facilitan la adopción de la trocha estándar, este ancho permitirá una articulación con los sistemas integrados de transporte y eventualmente con los sistemas de metro, al poder utilizar la red férrea a través de los derechos de vías.

7.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 esta a tres horas de Villavicencio y esta ruta permitiría en doble vía un incremento de la actividad económica.

8.Aeropuertos regionales (Ocaña, Cúcuta, Bucaramanga, Tunja, Ibagué, Neiva y Villavicencio)

Los aeropuertos regionales apoyan la competitividad de los Departamentos al ofrecer servicios de despacho y recepción de mercancías así como el flujo de turistas, por lo cual requiere una modernización. Las bajas tarifa aéreas de pasajeros incrementan la frecuencias de viaje de la aerolíneas por ello la inversión en la adecuación y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria facilitará esta tendencia.

9.Sistemas integrados de transporte masivo

Por su tendencia de crecimiento demográfico, Cúcuta, Bucaramanga, Neiva e Ibagué ofrecerán una oportunidad para desarrollar infraestructura en torno al desarrollo de sistemas integrados de transporte masivo. Así mismo, permitirá la realización de inversiones de largo plazo, por las ampliaciones de nuevos trayectos, que serán muy atractivas para la inversión público-privada.

10. Metro de Bogotá

Aunque todavía no está definida totalmente el origen y el destino de la primera línea del metro

para Bogotá y de la falta de algunos estudios técnicos, esta obra de infraestructura mejorará la calidad de vida de los habitantes de Bogotá si se complementa con las rutas de transporte público colectivo y Transmilenio. (Stalin Rojas, 2011)

“ASÍ VAN LAS AUTOPISTAS DE CUARTA GENERACIÓN EN COLOMBIA”

De las 28 mega obras 4G que impulsa el Gobierno Nacional: 10 ya cuentan con acta de inicio, 9 se encuentran en proceso de adjudicación y 9 están siendo estructuradas.

Bogotá, 25 de marzo de 2015.

A toda velocidad avanza la locomotora de infraestructura en el país, pues en solo ocho meses desde cuando inició el segundo periodo de Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos, ya son 19 las autopistas de Cuarta Generación (4G) que se encuentran en marcha.

El Vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, entregó un detallado balance sobre las Autopistas 4G previstas para desarrollar en este cuatrienio. “De las 28 autopistas 4G que debemos sacar adelante en el transcurso del Gobierno Santos, 10 proyectos de la Primera Ola ya tienen suscrita el acta de inicio; 9 proyectos de la Segunda Ola se encuentran en proceso de adjudicación y los 9 proyectos de la Tercera Ola están siendo estructurados”, explicó el funcionario.

“Es muy satisfactorio poder decir que hasta el momento hemos cumplido a rajatabla los compromisos adquiridos. Seguiremos trabajando para modernizar la infraestructura vial del país, hacerlo más competitivo y así impulsar el desarrollo económico del país”, manifestó el Vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, quien recordó que su misión y la de su equipo de trabajo es “ejecutar, ejecutar, ejecutar”.

A las Autopistas de Cuarta Generación que están en marcha bajo el esquema de Alianzas Público Privadas (APP) de iniciativa pública, se suman las de iniciativa privada, de las cuales, cinco ya están en proceso de contratación.

A continuación el balance detallado los proyectos viales de la Primera y Segunda Ola 4G:

Primera Ola 4G

Se tiene proyectado que en la Primera Ola se construyan 1.628 km de vías distribuidos en 10

Autopistas, con una inversión cercana a los 12 billones de pesos.

1. Conexión Pacífico 1 (Bolombolo - Ancón Sur)

Inversión: \$1,79 billones
Longitud: 49 kilómetros en doble calzada más 42 puentes y dos túneles doble tubo.
Generación de empleo: 5.600 nuevos puestos anuales durante la etapa de construcción.
Concesionario adjudicatario: Estructura Plural
Proyecto Conexión Pacífico 1
Estado: se firmó acta de inicio el 10 de noviembre de 2014, en trámite de licenciamiento ambiental y compra de predios.

2. Conexión Pacífico 2 (La Pintada - Bolombolo)

Inversión: \$910.000 millones.
Longitud: 98 kilómetros, con 69 puentes y un túnel doble tubo en Mulatos
Generación de empleo: 2.800 nuevos puestos de trabajo.
Concesionario adjudicatario: Consorcio P.S.F.
Concesión La Pintada
Estado: se firmó acta de inicio el 10 de noviembre de 2014, en trámite de licenciamiento ambiental y compra de predios.

3. Conexión Pacífico 3 (La Pintada- La Virginia)

Inversión: \$1,3 billones
Longitud: 146 kilómetros
Generación de empleo: 6.100 nuevos puestos de trabajo
Concesionario adjudicatario: Mario Huertas Cote – Constructora MECO
Estado: se firmó acta de inicio el 10 de noviembre de 2014 – en trámite de licenciamiento ambiental y compra de predios.

4. Conexión Norte (Remedios, Zaragoza y Caucasia)

Inversión: \$1,3 billones
Longitud: 145 kilómetros
Generación de empleo: entre 3.000 y 4.000 nuevos puestos de trabajo
Concesionario adjudicatario: Autopista del Nordeste SPV
Estado: se firmó acta de inicio el 5 de febrero de 2015 – en trámites de licenciamiento ambiental y compra de predios.

5. Magdalena 2 (Remedios, Alto de Dolores, Puerto Berrio, Variante Puerto Berrio, Conexión Ruta del Sol)

Inversión: \$1,37 billones
Longitud: 144 kilómetros
Generación de empleo: 7.000 nuevos puestos de trabajo.
Concesionario adjudicatario: Autopista del Nordeste SPV
Estado: se firmó acta de inicio el 13 de marzo de 2015 – en trámites de licenciamiento ambiental y compra de predios.

6. Girardot - Honda - Puerto Salgar

Inversión: \$920.000 millones
Longitud: 190 kilómetros
Generación de empleo: 5.000 nuevos puestos de trabajo
Concesionario adjudicatario: Mario Huertas Cote – Constructora MECO.
Estado: se firmó acta de inicio el noviembre 10 de 2014 – en trámites de licenciamiento ambiental y compra de predios.

7. Concesión Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad

Inversión: \$960.000 millones
Longitud: 159 kilómetros
Generación de empleo: 6.500 nuevos puestos de trabajo
Concesionario adjudicatario: Mario Huertas Cote – Constructora MECO
Estado: se firmó acta de inicio el noviembre 10 de 2014 – en trámites de licenciamiento ambiental.

8. Corredor Perimetral de Oriente (Pasará por Cundinamarca, los Llanos Orientales, Boyacá y el centro del país)

Inversión: \$1,13 billones
Longitud: 153 kilómetros
Generación de empleo: 7.100 nuevos puestos de trabajo
Concesionario adjudicatario: Estructura Plural Shikun & Binui – Grodco
Estado: se firmó acta de inicio el diciembre 22 de 2014 – en trámite de licenciamiento ambiental y compra de predios.

9. Ocaña – Gamarra – Puerto Capulco (Adición Ruta del Sol – Sector 2)

Inversión: \$1,2 billones
Longitud: 82 kilómetros
Generación de empleo: 1.500 nuevos puestos de trabajo

Concesionario adjudicatario: Odebrecht - Episol - CSS (Carlos Alberto Solarte)
Estado: se firmó acta de inicio el noviembre 21 de 2014 – en trámites de licenciamiento ambiental y compra de predios.

10. Mulaló – Loboguerrero

Inversión: \$1,19 billones
Longitud: 32 kilómetros
Generación de empleo: 4.700 nuevos puestos de trabajo
Concesionario adjudicatario: Concesionaria Vial del Pacífico
Estado: se firmó acta de inicio el marzo 17 de 2015 – en trámites de licenciamiento ambiental y compra de predios.

Segunda Ola 4G

Para el desarrollo de la Segunda Ola de autopistas de Cuarta Generación, el Gobierno Nacional tiene prevista una inversión que ronda los \$ 11,7 billones para la ejecución de 9 proyectos viales que tendrán, aproximadamente, 1.800 km.

Cabe recordar que los recursos estimados para el desarrollo de todas estas mega obras tienen dos componentes: el de inversión, para el proceso de construcción y el de mantenimiento, que se realiza para conservar las vías con excelencia de operatividad, una vez construidas, y durante el tiempo que duran las concesiones respectivas.

1. Autopista Mar 1

Túnel de Occidente - San Jerónimo - Santafé de Antioquia – Bolombolo
Longitud: 110 km de doble calzada
Inversión \$1,56 billones
Apertura de licitación: 05 de febrero de 2015
Entrega propuestas: 22 de mayo de 2015
Adjudicación: 30 de junio de 2015

2. Autopista Mar 2

Cañas Gordas – Uramita – Mutata – El Tigre
Longitud: 17 km en calzada sencilla, mejoramiento y rehabilitación de 118 km
Inversión: \$1,46 billones
Apertura de licitación: 05 de febrero de 2015
Entrega propuestas: 05 de junio de 2015
Adjudicación: 15 de julio de 2015

3. Sisga - El Secreto

Sisga - Guateque - El Secreto. Conecta Cundinamarca con Casanare
Longitud: 137 km de pavimentación y

mantenimiento
Inversión \$491.000 millones, mantenimiento \$437.000 millones. Total \$911.000 millones
Apertura de licitación: 04 de febrero de 2015
Entrega propuestas: 17 de abril de 2015
Adjudicación: 25 de mayo de 2015

4.Santana - Mocoa – Neiva

Neiva - Campoalegre - Gigante - Garzón - San Juan de Villalobos - Mocoa – Santana
Inversión \$1,5 billones, mantenimiento \$1,5 billones. Total \$3 billones
Longitud: 22 km de doble calzada, más 32 km de nueva calzada sencilla y rehabilitación de 422 km
Apertura de licitación: 21 de enero de 2015
Entrega propuestas: 30 de abril de 2015
Adjudicación: 9 de junio de 2015

5.Puerta de Hierro - Cruz del Vizo - Palmar de Varela

Puerta de Hierro (Sucre) – Carreto (Magdalena) - Palmar de Varela (Atlántico); Carreto - Cruz del Vizo (Bolívar).
Longitud: mejoramiento de 175 km de vía
Inversión \$448.000 millones, mantenimiento \$792.000 millones. Total \$1,2 billones.
Apertura de licitación: 16 de enero de 2015
Entrega propuestas: 10 de abril 2015
Adjudicación: 19 de mayo de 2015

6.Santander de Quilichao – Popayán

Longitud: 76 km de doble calzada y mejoramiento
Inversión \$1,1 billones, mantenimiento \$511.000 millones. Total \$1,6 billones.
Apertura de licitación: 22 de enero de 2015
Entrega propuestas: 08 de mayo de 2015
Adjudicación: 16 de junio de 2015

7.Villavicencio – Yopal

Villavicencio - Conexión Anillo Vial - Cumaral- Paratebuena - Villanueva - Monterrey - Tauramena - Aguazul – Yopal
Longitud: 48 km de doble calzada y mejoramiento y rehabilitación de 212 km
Inversión \$1,8 billones, mantenimiento \$791.000 millones. Total \$2,5 billones
Apertura de licitación: 23 de enero de 2015
Entrega propuestas: 24 de abril de 2015
Adjudicación: 01 de junio de 2015

8.Rumichaca – Pasto

Rumichaca - Tangua – Pasto
Longitud: 80 km de doble calzada
Inversión \$1,6 billones, mantenimiento

\$683.000 millones. Total \$2,2 billones.
Apertura de licitación: 13 de noviembre de 2015
Entrega propuestas: 15 de mayo de 2015
Adjudicación: 22 de junio de 2015

9.Barrancabermeja – Bucaramanga

Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó
Longitud: 66 km de doble calzada, 128 km de calzada sencilla y mejoramiento y rehabilitación de 67 km
Inversión \$1,7 billones, mantenimiento \$1 billón. Total \$2,7 billones.
Apertura de licitación: 27 de febrero de 2015
Entrega propuestas: 29 de mayo de 2015
Adjudicación: 06 de julio de 2015

Alianzas Público Privadas de Iniciativa Privada (App-IP) aprobadas por el Gobierno Nacional

1.Ibagué – Cajamarca

Longitud: 225 km
Inversión: \$1,02 billones
Estado: contratada

2.Malla Vial del Meta

Longitud: 325 km
Inversión: \$1,26 billones
Estado: selección de ofertas
Apertura: 06 de febrero de 2015
Entrega propuestas: 06 de abril de 2015

3.Chirajara – Villavicencio

Longitud: 134 km
Inversión: \$1,9 billones
Estado: selección de ofertas
Apertura: 17 de febrero de 2015
Entrega propuestas: 20 de abril de 2015

4.Cesar - La Guajira

Longitud: 350 km
Inversión: \$370.549 millones
Estado: selección de ofertas
Apertura: 12 de marzo de 2015
Entrega propuestas: 12 de mayo de 2015

5.Cambao – Manizales

Longitud: 256 km
Inversión: \$1,3 billones
Estado: selección de ofertas

Apertura: 18 de marzo de 2015
Entrega propuestas: 19 de mayo de 2015.
(Vicepresidencia, 2015)

“COLOMBIA YA CUENTA CON 100 NUEVAS OBRAS AEROPORTUARIAS”

Con 3 billones de pesos, aeropuertos de 26 ciudades estrenaron terminal, pista o torre de control.

Octubre 29 de 2013 - 10:38 pm

Con la inauguración este viernes de las obras de ampliación y modernización del aeropuerto Yariguíes en Barrancabermeja, el país está muy cerca de completar la entrega de 100 nuevas obras aeroportuarias.

Según la Aeronáutica Civil, 35 fueron intervenciones en pistas, 27 ampliaciones de plataformas, 21 en terminales de pasajeros, 9 torres de control y 8 terminales de carga.

En este cuatrienio, se viene invirtiendo en obras en 26 de los 30 aeropuertos del país, más de 3 billones de pesos.

De este monto casi 2 billones provienen de capital privado, a través de concesiones, y más de 920.000 millones del presupuesto de la Aerocivil.

La entidad aeronáutica se encarga de dotar a las terminales aéreas con radares, equipos, consolas, antenas, sistemas de información e iluminación, entre otras.

Los concesionarios, conformados por ingenieros y contratistas, de las obras en terminales, plataformas y pistas.

Entre las obras terminadas se destacan las obras de modernización en los aeropuertos El Dorado, de Cartagena, Cali, Rionegro, Neiva, Carepa y Florencia.

En el Bonilla Aragón de Cali se entregó la repavimentación de la pista y la adecuación de los locales comerciales y de la nueva sala VIP.

Con la ampliación en plataformas ahora la terminal caleña podrá recibir aeronaves de mayor tamaño, como el Airbus 330 con capacidad para más de 280 pasajeros (dependiendo de la configuración que disponga cada aerolínea).

Cerca de 202.000 millones de pesos serán invertidos en la remodelación del viejo

aeropuerto y en la construcción del nuevo terminal de pasajeros.

A esas intervenciones se suman la modernización de los aeropuertos internacionales de Bucaramanga, Cúcuta, Santa Marta y Riohacha, que se encuentran en ejecución.

Para lo que resta de año, los avances se concentrarán en las ciudades intermedias.

Se construirán nuevas terminales de pasajeros en Ibagué y Yopal.

En la capital tolimense, las obras requerirán inversiones por 39.000 millones de pesos. Esta infraestructura contará con un nuevo terminal, torre de control, cuartel de bomberos, parqueaderos y obras de urbanismo.

Estará listo hasta el 2015.

El aeropuerto de la capital del Casanare también estará terminado ese año.

Las obras, tasadas en 58.000 millones de pesos, quieren convertir a la terminal en una de las más importantes de los Llanos Orientales.

Este año también se concretará la Fase I del nuevo sistema de calles de rodaje del Aeropuerto El Dorado, así como los mejoramientos en pista y plataforma en Neiva, Cúcuta, Mompox, Cartago, Leticia, Santa Marta, Pasto, Popayán, Ocaña y Barranquilla.

Tras la firma de los tratados de libre comercio, la Aerocivil ha avanzado en la modernización de todos los aeropuertos internacionales del país.

Esas inversiones serán de vital importancia para el aprovechamiento comercial de los acuerdos.

Finalmente, y con el fin de aprovechar mejor las posibilidades de conectividad aérea de carga y pasajeros, la Aerocivil, en este cuatrienio, suma 9 nuevos acuerdos aerocomerciales (en los que se incluyen a China, Canadá, Ecuador, Israel y Turquía) y 12 acuerdos revisados (que abarcarán a España, México, Brasil, Emiratos Árabes y Portugal) que permiten mayores opciones para la creación y el aumento de frecuencias aéreas.

Las próximas obras se estarían realizando en los aeropuertos de Neiva, Armenia, Popayán y Barranquilla que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), entidad que manejará de ahora en adelante las concesiones aeroportuarias, quiere entregar a privados.

Recientemente recibió un total de 21 manifestaciones de interés para la

administración, modernización, operación, mantenimiento y explotación comercial, entre otras, de estas terminales.

Entre los interesados hay empresas colombianas y extranjeras provenientes, entre otros, de países como China, México, Francia y España.

Entre las firmas nacionales se encuentran Concreto, Colpatria, Grupo Odinsa, CSS Constructora (Solarte), Mario Huertas, El Cóndor y Episol.

Entre las internacionales se encuentran Vinci de Francia, Sacyr de España, Ferrovial de España, Cintra de España, Tradeco de México y China Harbur.

Los 10 grupos precalificados que se escojan por sorteo tendrán la posibilidad de participar en todas las licitaciones del aeropuerto Ernesto Cortissoz y del grupo del suroccidente.

Vienen más obras para aeropuertos en santanderes y en la costa

El presidente Juan Manuel Santos inaugurará este viernes las obras del aeropuerto de Barrancabermeja.

La terminal santanderena contó con la ampliación de la sala de abordaje, remodelación de las fachadas y el mantenimiento del pavimento.

Se construyeron áreas para la clasificación de equipajes, zonas comerciales, counters de check in, se amplió el área hall general, área comercial y área de servicios sanitarios públicos.

La Concesión Aeropuertos de Oriente S.A.S, encargada de las obras, entregará próximamente los trabajos en Bucaramanga y Cúcuta.

El concesionario es responsable también de la modernización de las terminales de pasajeros de Santa Marta, Valledupar y Riohacha.

Colombia es hoy, gracias a El Dorado, el primer destino para la carga de la región y el tercer para pasajeros. El 90 % de la carga internacional es movilizada los aeropuertos de Bogotá y Rionegro.

Christian Pardo Q.
Economía y Negocios (Portafolio, 2015)

“LOS 20 AEROPUERTOS QUE SERÁN REMODELADOS”

En la ampliación y remodelación de 20 aeropuertos se invertirán 1,5 billones de pesos. Es urgente mejorar la conectividad aérea del país.

En la última década, el número de pasajeros que se transportó vía aérea en Colombia se triplicó, poniendo en jaque la capacidad aeroportuaria del país. Según la Asociación del Transporte Aéreo (Atac), el año pasado, 31 millones de personas tomaron vuelos nacionales e internacionales, lo que significa un crecimiento del 8 por ciento frente a 2013. Se trata de una tasa superior al crecimiento de los viajeros a nivel mundial que fue de 5,7 por ciento.

Adicionalmente, durante 2014 aumentaron las frecuencias o vuelos, lo que llegó a 396.000, representando un 20 por ciento más que un año atrás. El mercado colombiano cuenta hoy con los tres grandes operadores de América Latina (Avianca, LAN y Copa), con compañías de bajo costo y regionales (VivaColombia, Easy Fly, Satena), así como 22 operadores internacionales.

Por eso, para asegurar una mayor conectividad, mejorar la competitividad e incentivar el turismo, es necesario intervenir la infraestructura aeroportuaria. Colombia tiene 590 aeropuertos y campos de aterrizaje, de los cuales 74 son propiedad de la Aeronáutica Civil y los demás pertenecen a los municipios, departamentos y a privados. Pero muchos de ellos tienen infraestructuras obsoletas.

Ante esta realidad, el gobierno emprendió un ambicioso plan para modernizar alrededor de 20 aeropuertos. El objetivo es superar los problemas de estos terminales que tienen viejas e inadecuadas instalaciones, pistas cortas que impiden el aterrizaje de aeronaves grandes y saturación por alta demanda. En este programa se invertirán 1,5 billones de pesos, a través de obras públicas o alianzas público privadas.

Si bien el gobierno dio un primer gran paso con la ampliación y modernización del aeropuerto El Dorado, de Bogotá, en el que invirtió más de 1.000 millones de dólares, el director de la Aeronáutica Civil, Gustavo Lenis, dice que ahora el turno les corresponde a otras ciudades.

Entre los que serán mejorados se encuentran el José María Córdova (Rionegro), Olaya Herrera (Medellín), Ernesto Cortissoz (Barranquilla), Simón Bolívar (Santa Marta), Palonegro (Bucaramanga), Rafael Núñez (Cartagena). Pero también están El Caraño (Quibdó), Las Brujas

(Corozal), Los Garzones (Montería), Antonio Roldán (Carepa), así como intervenciones en los terminales de Armenia, Popayán, Cúcuta, Neiva, Ibagué, Leticia y Pasto, entre otros.

El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) abrieron a finales de 2014 cuatro licitaciones –por 631.892 millones de pesos– para la ampliación y modernización de los aeropuertos Ernesto Cortissoz (Barranquilla), El Edén (Armenia), León Valencia (Popayán) y Benito Salas (Neiva).

El 30 de diciembre se adjudicó, al consorcio integrado por las firmas Valorcon, Equipo Universal e Inversiones Millenium, la primera licitación para el aeropuerto de la capital del Atlántico. Allí se invertirán unos 346.000 millones de pesos para ampliar y remodelar el terminal de pasajeros, hacer una repavimentación total de la pista y las calles de rodaje, construir una vía perimetral, una nueva terminal de carga de 6.400 metros cuadrados y un edificio de mantenimiento de aviones. Con estas obras la tasa aeroportuaria internacional pasará de 71 a 38 dólares.

También serán remodelados otros aeropuertos de la costa Atlántica –que están concesionados– que reciben un alto flujo de turistas. De este grupo hace parte el Rafael Nuñez de Cartagena que moviliza al año 2,5 millones de viajeros. Este terminal fue mejorado hace dos años, pero dado el flujo de visitantes ha necesitado de nuevas inversiones. Recientemente se independizó la aviación comercial de la privada.

A partir de febrero de este año se invertirán 110.000 millones de pesos en el terminal de Santa Marta. La idea es construir nuevas instalaciones y ampliar las zonas de embarque, equipaje y parqueaderos. Estas obras serán realizadas por el consorcio colombo-coreano Aeropuertos de Oriente (del que hacen parte empresas de la familia Char y Korea Airport Corporation). El propósito es que pueda atender 600.000 pasajeros adicionales, para un total de 2,5 millones de viajeros al año.

Este consorcio también realizará ampliaciones de parqueaderos, bodegas y sistemas de climatización en los terminales Camilo Daza (Cúcuta), Alfonso López (Valledupar) y Palonegro (Bucaramanga).

En otros aeropuertos, que están a cargo del concesionario colombo-chino Sociedad Operadora de Aeropuertos se realizaron acuerdos para mejorar, pavimentar y ampliar pistas. Entre estas, la del José María Córdova (Rionegro), la del Olaya Herrera (Medellín), la

de Carepa (Antioquia), Corozal (Sucre) y Montería.

Otro aeropuerto que está pidiendo pista para su ampliación es el de Quibdó. En los últimos cinco años, el número de pasajeros ha pasado de 80.000 a 400.000. Se harán inversiones por 180.000 millones de pesos en un moderno centro de servicios, una biblioteca, un hotel de cinco pisos, locales comerciales, parqueaderos y salas de cine.

Pero lo más importante es la ampliación de la pista, que quedará de 1.800 metros con lo cual pasará de recibir aeronaves con capacidad de 40 a 150 pasajeros. Este proyecto es vital para que Quibdó pueda atender el mayor número de visitantes que se esperan con la realización de los juegos nacionales en noviembre de este año.

En el Alfonso Bonilla, de Cali, se harán inversiones por 120.000 millones de pesos específicamente para el muelle internacional.

En una segunda fase, se intervendrán las pistas de centros turísticos de la Costa Pacífica, a los cuales es muy difícil acceder por vía terrestre como Bahía Solano, Nuquí, Capurganá, entre otros.

El vicepresidente Germán Vargas dice que con estas inversiones el gobierno está revolucionando la infraestructura aérea colombiana. Aunque este plan efectivamente mejorará la conectividad aérea del país, como dice Gilberto Salcedo, presidente ejecutivo de Atac, aún falta mucho para aumentar la competitividad del sector y disminuir los altos costos para las aerolíneas. Por ejemplo, hay cobros desproporcionados en algunos servicios de los concesionarios relacionados con la fijación de cargos por combustibles e incrementos excesivos en los arrendamientos y en algunos servicios en tierra.

Lo importante es que, después de décadas de atraso, el gobierno volvió sus ojos al sector aéreo, uno de los más dinámicos pero también uno de los más rezagados en cuanto a infraestructura.

Más obras en el dorado

En el segundo semestre del año se demolerá la vieja torre de control.

Las obras de modernización de la infraestructura aérea también llegarán al aeropuerto El Dorado, que moviliza el 40 por ciento de los pasajeros nacionales y el 78 por ciento de los internacionales.

En el segundo semestre del año, según Lenis, se construirán seis posiciones de contacto (sitio para el estacionamiento de aviones) una vez se comience a derribar el edificio y la torre de control, construidos en la década de los cincuenta. Para julio se espera la entrega de la nueva torre de control, que ha sido muy controvertido por la demora de más de un año y los sobrecostos.

Adicionalmente, se harán nuevas obras en la pista sur y se estudia la posibilidad de aumentar el número de puertas de salida para el abordaje de aviones. En los próximos meses entrará en operación el Centro de Gestión Aeronáutica, un moderno edificio con tecnología de punta para facilitar las operaciones aéreas. Según Atac estas y otras obras permitirán optimizar el uso de la infraestructura actual de El Dorado, al pasar de 54 operaciones por hora (salida y aterrizaje de aviones) a 90 operaciones en horas pico. (Semana, 2015)

“SE CONSTRUIRÁ UN SEGUNDO AEROPUERTO PARA BOGOTÁ”

El desbordado aumento de viajeros, que llegarán a 40 millones en cinco años, obliga al gobierno a construir un nuevo aeropuerto para Bogotá.

Como en las grandes capitales del mundo que tienen dos y tres aeropuertos, Bogotá tendrá otra terminal aérea. El gobierno anunció la semana pasada que dará vía libre a la construcción de un segundo aeropuerto, El Dorado II, que entrará en operación en el año 2021.

De esta manera se espera darle una solución al lío aéreo del país, con un aeropuerto que está desbordado por el incremento de viajeros, que se triplicaron en menos de una década, al pasar de 10 millones a cerca de 30 millones.

Según las cuentas del gobierno, en cinco años los pasajeros que se movilizarán por la terminal de la capital de la República ascenderán a 40 millones. De este modo quedará totalmente copada su capacidad, a pesar de la reciente ampliación y modernización en la que se invirtieron 1.200 millones de dólares y de una segunda fase de obras que comienzan en febrero, en las que se invertirán 700.000 millones adicionales.

Cabe destacar que El Dorado es el aeropuerto número uno en movilización de carga de América Latina y el tercero en pasajeros. Además, por él transita el 40 % de los pasajeros nacionales y el 78 % de los internacionales.

Pero, con el mayor intercambio comercial

producto de la firma de tratados de libre comercio, con el crecimiento de la economía y el arribo de más turistas se quedó pequeño. Desde que se inauguraron las obras de El Dorado, hace más de dos años, expertos del sector habían advertido que la nueva terminal no daría abasto.

Ante esta realidad, el gobierno decidió esta vez pensar en grande, afrontar en serio el problema y buscar una solución de fondo. Para ello iniciará el proceso para construir un segundo aeropuerto, ubicado entre los municipios de Madrid y Facatativá (Cundinamarca).

El nuevo terminal se construirá sobre un terreno de 1.350 hectáreas, más de las 900 hectáreas que tiene el terminal actual. Allí operarán los vuelos privados así como los comerciales de las grandes aerolíneas. Sin embargo, la operación militar no se trasladará inicialmente y se mantendrá en Catam. La decisión se tomó teniendo en cuenta que salía más costoso e implicaba mayores traumatismos mover esta base.

La actualización del Plan Maestro de El Dorado, realizada por consultores internacionales y cuyos resultados fueron presentados en 2013, recomendaba construir un aeropuerto alterno para trasladar las operaciones militares (Catam) y los vuelos chárter y privados. Dicho terminal tendría solo una pista. Pero ahora, según Gustavo Lenis, director de la Aeronáutica Civil, la propuesta es más ambiciosa porque contempla dos pistas y un aeropuerto que demandaría inversiones cercanas a 5 billones de pesos.

“Con El Dorado II estamos sobrados para atender la mayor demanda aérea por los próximos 25 años”, dice, por su parte, Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Según el funcionario, vale la pena pensar en grande porque con el ritmo de crecimiento de los viajeros se podría atender en los dos terminales hasta 80 millones de pasajeros al año. Es un número similar al que se moviliza en los grandes aeropuertos de Estados Unidos, los países europeos o incluso varias ciudades de América Latina que también han anunciado planes de expandir su sector aéreo. En la región varias capitales cuentan con más de un terminal. Ese es el caso de Buenos Aires, Sao Paulo o Río de Janeiro. Incluso Medellín tiene dos terminales, José María Córdova y el Olaya Herrera.

Para evitar facilitar el desplazamiento entre El Dorado I y El Dorado II, uno de los proyectos alternos es construir un tren ligero que

conectaría los dos terminales en cerca de 15 minutos. El proyecto está en estudio y se analizará con la Gobernación de Cundinamarca que tiene entre sus metas sacar adelante el tren de cercanías o Regiotram.

El vicepresidente, Germán Vargas y la ministra de Transporte, Natalia Abello, dicen que comenzaron a tomar las medidas para que el segundo aeropuerto de Bogotá no se quede en el papel. Se separó el terreno y próximamente comenzará la compra de predios. Además, se realizarán los estudios y diseños y, posteriormente, se realizará una licitación pública. La obra se ejecutará mediante una asociación público privada.

Otra ampliación

Pero como la construcción de este segundo aeropuerto no se iniciará antes de dos años, se requieren medidas urgentes para evitar los cuellos de botella que se presentan en el actual, especialmente en las horas pico. La ANI junto con los concesionarios Opaín y Codac pondrán en marcha una serie de obras que mejorarán la operación en tierra y aire. Estas se desarrollarán en cinco fases y se harán en dos años. Para agilizar la operación aérea se mejorarán pistas, calles de rodaje, se reorganizará el tráfico aéreo y se hará un reentrenamiento de controladores y pilotos. El objetivo es pasar de 50 a 90 operaciones aéreas por hora (despegue y aterrizaje de aviones), con el fin de disminuir la congestión que se ha vuelto recurrente.

Las obras en tierra son las siguientes: Se incrementarán en 70 % las posiciones de contacto de los aviones (sitios de parqueo) que pasarán de 27 a 46. Estas 19 posiciones se harán una vez se derrumben la vieja torre de control y el antiguo edificio, proceso que comenzará en el segundo semestre del año. Además, se utilizarán dos hangares de Avianca así como espacios adicionales en los terminales nacional e internacional. Las plataformas para el estacionamiento de aviones se incrementarán en 27 %. Adicionalmente, se construirán otros 62.000 metros cuadrados en los terminales nacional e internacional para ampliar el comercio y las salas de abordaje, que se sumarán a los 173.000 metros cuadrados que fueron construidos en los últimos años. También está prevista una sala VIP en el muelle nacional. Lo único que no se modificará es el Puente Aéreo.

El presidente Juan Manuel Santos dice que con este paquete de medidas el gobierno se está anticipando a la mayor dinámica económica. El

gran paso es ampliar El Dorado y la construcción de El Dorado II, pero vienen más iniciativas para mejorar la competitividad del sector aéreo colombiano que estaba muy atrasado. En los próximos meses se realizarán obras en 39 aeropuertos en los que se invertirán 2,8 billones de pesos. En la lista están remodelaciones y ampliaciones en los terminales de Cali, Santa Marta, Cúcuta, y Quibdó, entre otros.

Gilberto Salcedo, presidente de la Asociación del Transporte Aéreo en Colombia (Atac), dice que con estas medidas el sector de la aviación queda como una de las principales prioridades en la infraestructura nacional, un tema fundamental para mejorar la competitividad del país. Fabio Villegas, presidente de Avianca, señala que las obras son una condición fundamental para mejorar el servicio y la conectividad del país. Lo cierto es que las expectativas en el sector y entre los viajeros por los nuevos proyectos que se avecinan son elevadas. Ahora hay que esperar que aterricen y que se ejecuten en los plazos prometidos para que la conectividad aérea deje de ser un problema para el país. (Semana, 2015)

2.IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

Las transacciones internacionales, influyen directamente al PIB en Colombia. Por ello se destaca una balanza de exportaciones e importaciones desde el año 1980 hasta el año 2015. (Ver Tabla#1) Donde se compara de acuerdo a los años con los ingresos.

TABLA #1: BALANCE COMERCIAL ANUAL

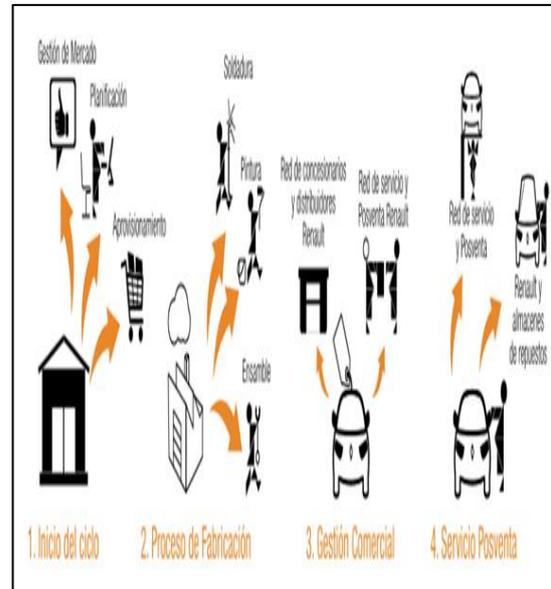
			
Colombia, balanza comercial anual 1980 - 2015*			
Millones de dólares FOB			
Años	Exportaciones	Importaciones	Balanza
1980	3.945	4.152	-207
1981	2.956	4.641	-1.684
1982	3.095	4.906	-1.811
1983	3.081	4.478	-1.397
1984	3.483	4.054	-571
1985	3.552	3.714	-162
1986	5.108	3.446	1.662
1987	5.024	3.810	1.214
1988	5.026	4.535	491
1989	5.739	4.579	1.160
1990	6.765	5.149	1.616
1991	7.244	4.569	2.676
1992	7.065	6.145	920
1993	7.123	9.089	-1.965
1994	8.538	11.094	-2.556
1995	10.201	12.952	-2.751
1996	10.648	12.792	-2.144
1997	11.549	14.369	-2.820
1998	10.866	13.768	-2.902
1999	11.617	9.991	1.626
2000	13.158	10.998	2.160
2001	12.330	11.997	333
2002	11.975	11.897	78
2003	13.129	13.026	103
2004	16.788	15.649	1.140
2005	21.190	19.799	1.392
2006	24.391	24.534	-143
2007	29.991	30.816	-824
2008	37.626	37.152	473
2009	32.846	31.181	1.665
2010	39.713	38.154	1.559
2011	56.915	51.556	5.358
2012	60.125	56.102	4.023
2013	58.824	56.620	2.203
2014	54.795	61.088	-6.293
2015*	16.014	21.945	-5.931

Fuente: DANE

COMPORTAMIENTO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ CON RELACIÓN AL PIB (PRODUCTO INTERNO BRUTO)

Colombia hasta hace tres años contaba con tres ensambladoras de las cuales una cerro en el año 2014 MAZDA sigue comercializando sus productos en el país, este mercado es dominado por los importados con un porcentaje del 67% en contra de un 33% de las ensambladoras nacionales, este fenómeno de importaciones se viene dando desde el trascurso de años.

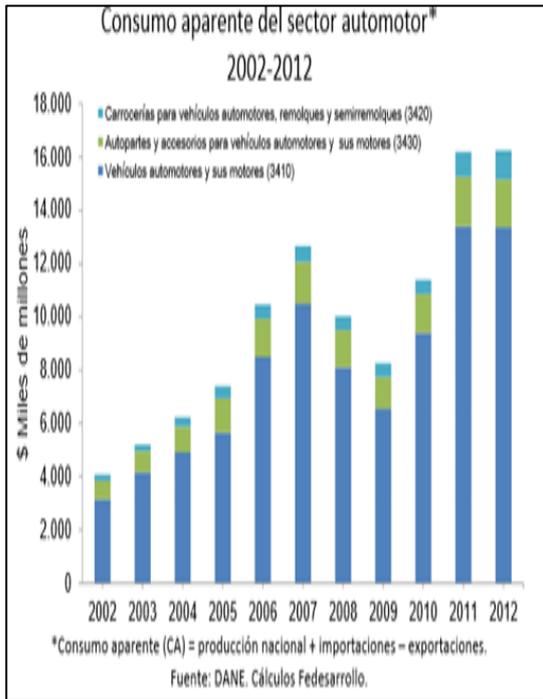
GRÁFICA # 1: CADENA DE ABASTECIMIENTO SECTOR AUTOMOTRIZ



Fuente: Tomado de http://www.undp.org/content/dam/undp/documents/projects/COL/00058568_Estudio%20de%20Perfiles%20Sector%20Automotor_Baja.pdf

Para poder hacer una mejor apertura y análisis en el sector automotor, es conveniente mostrar en la gráfica # 1, la cadena de abastecimiento de este sector y así desglosar cada área con mayor facilidad.

GRÁFICA # 2: CONSUMO APARENTE DEL SECTOR AUTOMOTOR



Fuente: DANE

Estas empresas se localizan en el sector industrial el cual representa porcentajes del 4% del PIB Colombiano, La mayoría de vehículos son importados de otros países principalmente de Corea del Sur, México, India, Japón, Ecuador, China y Estados Unidos; lo cual refleja una participación de 40,5% y diferencias en los últimos.

TABLA # 2: PARTICIPACIÓN DE LA RAMA DE ENSAMBLE EN COLOMBIA

	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011
Ensamble	107.791	101.639	89.275	110.639	131.510
total	253.034	219.498	185.129	253.869	324.570

Fuente: Autor, basado en DANE

En esta tabla #2 se muestra el número de ensamblados que se han dado desde el 2007 al 2011, reflejándose la participación en la gráfica #3.

GRÁFICA # 3 : ENSAMBLE DEL SECTOR AUTOMOTOR



Fuente: Tomado de ProColombia
http://issuu.com/camaracci/docs/bitacoradela_infraestructurajulio201

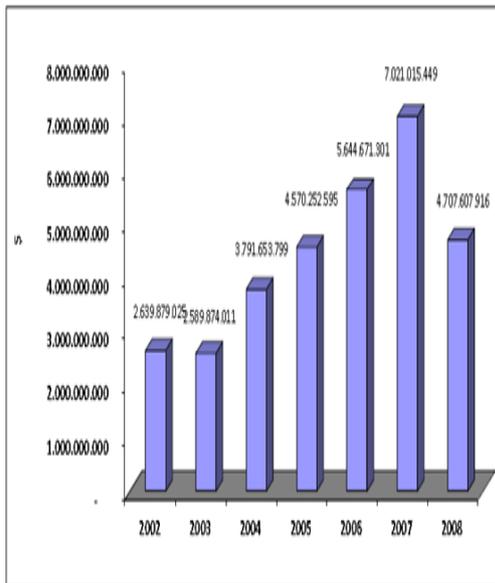
A su vez, en cuanto a las autopartes de este sector automotriz es evidente notar en la gráfica #4 la disminución en los últimos años, en relación a la gráfica #5 donde se muestra los ingresos que se obtuvieron en los diferentes años gracias a la fabricación de autopartes en el país.

GRÁFICA # 4: PARTICIPACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES EN LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL EN EL PAÍS



Fuente: Encuesta Anual Manufacturera (EAM)

GRÁFICA #5: FABRICACIÓN DE AUTOPARTES EN COLOMBIA



Fuente: Encuesta Anual Manufacturera del DANE. Elaboración propia

Fuente: DANE

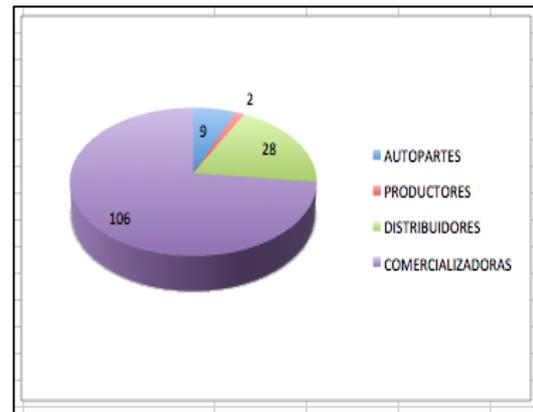
Las empresas de elaboración de autopartes, son organizaciones dinámicas el cual están variando estas se unen a las cadenas de abastecimiento de las principales ensambladoras como lo son SOFASA y GM Colmotores las cuales por el momento se establecen en el mercado con un 49% de participación

Las ventas totales de 328.526 unidades. Durante el 2014 lo cual significó un aumento del 10,8 % del mes anterior el cual Bogotá aportó el 36,8% con 119.967; Antioquia un total de 44.128 carros nuevos matriculados y en tercer lugar el valle de cauca con 33.170 automóviles de los cuales 26.617 son de la ciudad de Cali la expansión de este mercado lo cual influye en la ampliación de infraestructura de las vías del país.

Por último en esta sesión, se muestra en la gráfica # 6 las empresas totales en Colombia que realizan autopartes, son productoras, distribuidoras y comercializadoras.

Para ver el nombre de todas ellas *Ver anexo #1*

GRÁFICA #6: EMPRESAS EN COLOMBIA QUE REALIZAN AUTOPARTES



Fuente: Autor

EJEMPLOS DE EMPRESAS CON SU RESPECTIVA PARTICIPACIÓN EN EL PIB.

(Para ver el desarrollo de las tablas y gráficas ver archivo en excel)

1. PEPSICO COLOMBIA

Misión: Ser la primera empresa mundial de productos de consumo enfocada en alimentos y bebidas preparadas. Buscamos ofrecer un retorno financiero a nuestros inversionistas al mismo tiempo que proporcionamos oportunidades de crecimiento y enriquecimiento para nuestros empleados, socios de negocio y comunidades donde operamos. En todo lo que hacemos, nos esforzamos en actuar con honestidad, justicia e integridad.

Ubicación:

- PEPSICO ALIMENTOS COLOMBIA LTDA., sociedad identificada con NIT 890920304-0, con domicilio en la ciudad de Bogotá en la Calle 110 #9-25 piso 4 y con teléfono 5895111,
- PEPSICO ALIMENTOS ZF LTDA., sociedad identificada con NIT 900189181-1, con domicilio en el municipio de Funza (Cundinamarca), en la Vereda La Florida, corredor industrial Km. 3 vía Funza – Siberia, con teléfono 5932240,
- PEPSI COLA COLOMBIA LTDA., sociedad con NIT 890.301.918-7, con domicilio en la ciudad de Bogotá en la Calle 110 #9-25 piso 4 y con teléfono 5895111, y
- COMERCIALIZADORA NACIONAL SAS LTDA. sociedad con NIT. 830.040.709-5 con domicilio en la ciudad de Bogotá en la Calle 110 #9-25 piso y con teléfono 5895111.

Aporte:

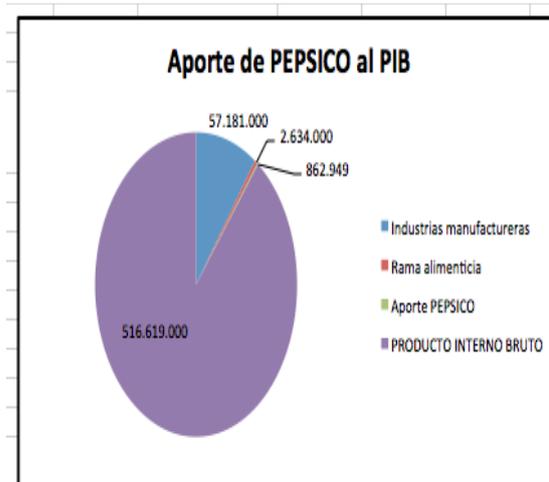
La participación de la empresa PEPSICO dentro del PIB, se relaciona con el sector de industria manufacturera, dentro de ésta la rama alimenticia y a su vez estos con el total en miles de millones de pesos del PIB general y el aporte aproximado de la empresa (ver Tabla#3). Obteniendo así una proporción como lo ilustra la gráfica #7.

TABLA # 3 : PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA PEPSICO AL PIB EN COLOMBIA

Periodo	Industrias manufactureras	Rama alimenticia	Aporte PEPSICO	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014	I	14.376.000	659.000	TOTAL AÑO
	II	14.281.000	661.000	
	III	14.250.000	662.000	
	IV	14.274.000	652.000	
Annual	57.181.000	2.634.000	862.949	516.619.000

Fuente: DANE

GRÁFICA # 7: APOORTE DE PEPSICO AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

2. DEPRISA

Misión: "Transportamos Lo Que Nos Confía para Ganar Su Lealtad".

Ubicación: Se ubica en 46 ciudades de Colombia y 130 oficinas en el país. La sede principal se encuentra en Avenida El Dorado, Terminal de Carga TC 1 Av El Dorado N° 116-87 24 Horas <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-905009>

Aporte:

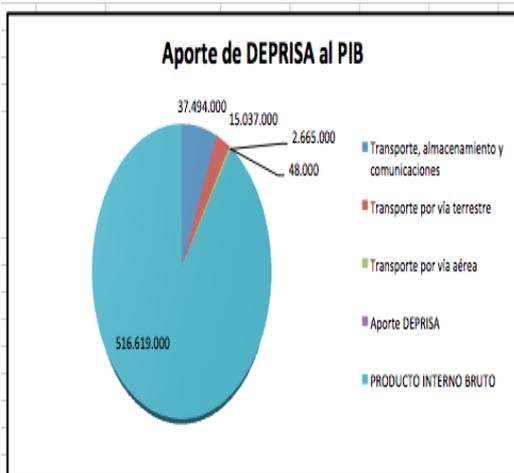
La participación de la empresa DEPRISA dentro del PIB, se relaciona con el sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones, dentro de ésta la rama transporte por vía terrestre y la rama transporte por vía aérea; a su vez tomados éstos, con el total en miles de millones de pesos del PIB general y el aporte aproximado de la empresa (ver Tabla#4). Obteniendo así una proporción como lo ilustra la gráfica #8.

TABLA # 4 : PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA DEPRISA AL PIB EN COLOMBIA

Periodo	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	Transporte por vía terrestre	Transporte por vía aérea	Aporte DEPRISA	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014	I	9.293.000	3.710.000	642.000	TOTAL AÑO
	II	9.322.000	3.772.000	660.000	
	III	9.429.000	3.787.000	676.000	
	IV	9.450.000	3.768.000	687.000	
Anual	37.494.000	15.037.000	2.665.000	48.000	516.619.000

Fuente: DANE

GRÁFICA # 8: APOORTE DE DEPRISA AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

3. LABORATORIOS SYNTHESIS S.A.S.

Misión: Somos un Laboratorio farmacéutico dedicado a la investigación, fabricación y comercialización de medicamentos de uso humano, aportando productos Innovadores con los últimos estándares tecnológicos para el mercado nacional e internacional.

Queremos ser líderes, con nuestros productos, en todos los mercados en los que participamos, llegando a más pacientes con terapias de última generación.

Contamos con un equipo humano competente, comprometido y capacitado, apoyado en infraestructuras y tecnologías en mejoramiento continuo que permite cumplir con las regulaciones y alcanzar altos niveles de innovación, investigación y liderazgo.

Ubicación geográfica: Carrera 44 No. 20C-73, Bogotá D.C

Aporte:

El sector de los productos familiarizados con la química logró una participación creciente en el sector de la industria como nos refleja los datos de la tabla # 5 logrando un aporte 7.383.000 con una variación anual del 3,3 en su porcentaje, laboratorios SYNTHESIS S.A.S se clasifica en esta rama por su adherencia a la fabricación e investigación de medicamentos para el consumo del ser humano.

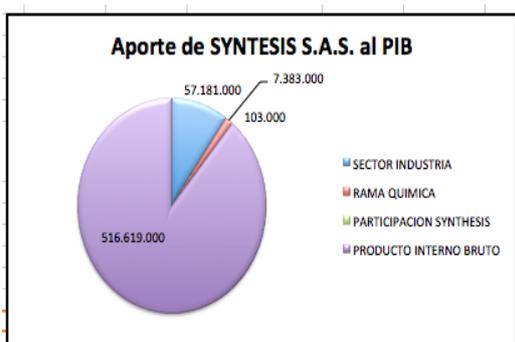
TABLA # 5: PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA SYNTHESIS AL PIB EN COLOMBIA

Periodo	SECTOR INDUSTRIA	RAMA QUIMICA	PARTICIPACION SYNTHESIS	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014	I	14.376.000	1.812.000	TOTAL AÑO
	II	14.281.000	1.807.000	
	III	14.250.000	1.860.000	
	IV	14.274.000	1.904.000	
Anual	57.181.000	7.383.000	103.000	516.619.000

Fuente: DANE

Con un aporte de 103.000.000 millones de pesos (ver gráfica #9) podemos evidenciar que el laboratorio SYNTHESIS S.A.S tiene una participación mínima ante el aporte a la rama de la fabricación de productos químicos por consiguiente ante el sector industrial siendo este solo un 0,018 de este mercado.

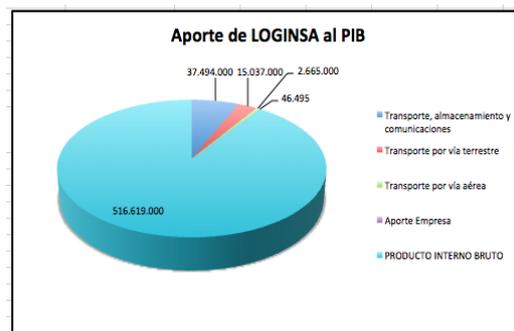
GRÁFICA # 9: APOORTE DE SYNTHESIS AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

Con un aporte de 46.000.000 millones de pesos (ver gráfica #10) podemos evidenciar la participación de esta empresa ante el sector del almacenamiento y transporte, este incurre en ser una organización de administración de mercancías lo cual significa que su aporte es mínimo ante la competencia.

GRÁFICA # 10: APOORTE DE LOGINSA AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

4. LOGINSA SERVICIOS LOGÍSTICOS COLOMBIA SAS

Misión: Empresa dentro de la industria de empresas de almacenaje y depósito en general en Bogotá.

Ubicación geográfica: Carrera 7 # 113 – 43

Aporte:

Los operadores logísticos se definen en diferentes actividades como lo son el almacenamiento, transporte legalización entre otras; estas empresas por las mejoras de infraestructura han logrado un crecimiento lo cual lo vemos en la tabla # 6 siendo este un sector con un aporte porcentual del 4,6 de crecimiento ante el mercado.

TABLA # 6: PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA LOGINSA AL PIB EN COLOMBIA

Periodo	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	Transporte por vía terrestre	Transporte por vía aérea	Aporte Empresa	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014	I	9.293.000	3.710.000	642.000	TOTAL AÑO
	II	9.322.000	3.772.000	660.000	
	III	9.429.000	3.787.000	676.000	
	IV	9.450.000	3.768.000	687.000	
	Anual	37.494.000	15.037.000	2.665.000	

Fuente: DANE

5. BELCORN

Misión: CREEMOS EN LA MUJER

Reconocemos su espíritu emprendedor y fortalecemos su capacidad para transformar su vida y su entorno.

CREAMOS EXPERIENCIAS DE MARCA MEMORABLES

que inspiran y mejoran la vida de nuestros consumidores. Generamos oportunidades de crecimiento y desarrollo para nuestros colaboradores, consultoras y proveedores.

CREEMOS QUE TODOS ASPIRAMOS A NUESTRA REALIZACIÓN

y promovemos el liderazgo como medio para alcanzarla. Buscamos nuevos desafíos para crecer, evolucionar y alcanzar nuestro máximo potencial.

CREEMOS EN EL TRABAJO EN EQUIPO,

en la confianza y en la libertad para explorar, crear, aprender, para lograr retos extraordinarios y contribuir al crecimiento sostenible de la sociedad

Ubicación: Autop Norte Km 22 Vía Central Tocancipá , Parque Industrial Canavita Vereda Canavita Km 22 Tocancipá

Aporte:

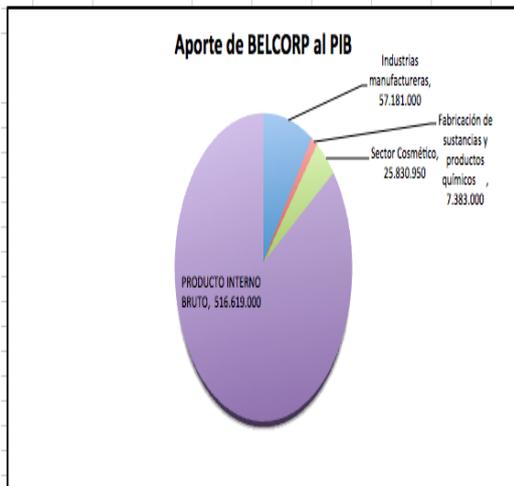
Belcorp se cataloga en el país como una de las principales empresas que manejan sus productos por líneas de catálogo enfatizados en belleza el sector cosmético aporta a la economía empresarial como lo muestra la tabla # 7, siendo para la participación en la industria con gran significancia; esto se ilustra en la gráfica #11.

TABLA # 7: PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA BELCORP AL PIB EN COLOMBIA

Periodo	Industrias manufactureras	Fabricación de sustancias y productos químicos	Sector Cosmético	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014	I	14.376.000	1.812.000	TOTAL AÑO
	II	14.281.000	1.807.000	
	III	14.250.000	1.860.000	
	IV	14.274.000	1.904.000	
	Anual	57.181.000	7.383.000	
				516.619.000

Fuente: DANE

GRÁFICA # 11: APOORTE DE BELORP AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

6.COLMAS

Misión:Satisfacer las necesidades de nuestros clientes con información constante, confiable y veraz de sus cargas y haciendo entrega oportuna y segura de sus documentos y mercancías.

Ubicación:Carrera 98 No. 25G-10 Interior 18, Centro Eldorado

Aporte:

Las agencias de legalización de los productos importados al país han tenido un crecimiento; a medida que las aperturas económicas han tenido auge en el mercado como lo vemos en la Tabla # 8 estas empresas aportaron 7.739.00 al cierre del año 2014 y cada trimestre experimentó variaciones de aumento para tener este comportamiento.

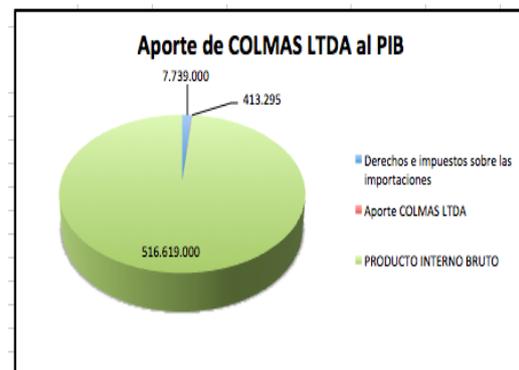
TABLA # 8: PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA COLMAS LTDA AL PIB EN COLOMBIA

Periodo	Derechos e impuestos sobre las importaciones	Aporte COLMAS LTDA	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014	I	1.879.000	TOTAL AÑO
	II	1.937.000	
	III	1.953.000	
	IV	1.970.000	
	Anual	7.739.000	
			516.619.000

Fuente: DANE

En este mercado la empresas no tienen una participación muy amplia por lo que la empresa ante la economía empresarial es muy pequeña lo podemos ver reflejado en la grafica # 12.

GRÁFICA # 12: APOORTE DE COLMAS LTDA AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

7.SERVIAUTECH

Misión: SERVIAUTECH SAS, somos una empresa comercializadora de motocicletas,

repuestos y servicio para las mismas, de las marcas más prestigiosas a nivel nacional, nos caracterizamos desde el año 2007 por vender soluciones de movilidad, ayudar a cumplir sueños, mejorar ingresos y hacer más fácil la vida de muchos Bogotanos.; el servicio es nuestra prioridad por eso procuramos la buena atención y una atención post-venta oportuna y eficiente. En SERVIAUTECH somos conscientes de que un servicio excepcional hace la diferencia y por eso estamos dispuestos a satisfacer todas los requerimientos y necesidades de nuestros clientes, es por esto que en SERVIAUTECH somos más que un buen servicio.

Ubicación: CRA 30 # 17 - 06, BOGOTÁ - COLOMBIA.

Aporte:

El sector del comercio en tiene una participación del 0,11 en la economía nacional referenciada con 61.785.000 millones de pesos, se evidencia el crecimiento de esta rama en la tabla # 9 por trimestres del último año.

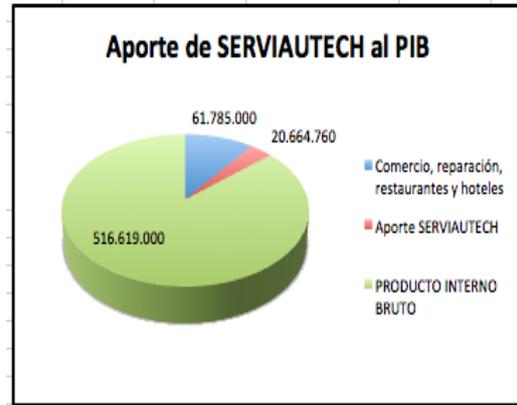
TABLA # 9 : PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA SERVIAUTECH AL PIB EN COLOMBIA

Periodo	Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	Aporte SERVIAUTECH	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014	I	15.182.000	TOTAL AÑO
	II	15.325.000	
	III	15.494.000	
	IV	15.784.000	
	Anual	61.785.000	

Fuente: DANE

SERVIAUTECH SAS como comercializadora tiene un aporte de 0,33 con un valor de 20.664.760 millones de pesos lo cual significa que ante el sector si ha realizado un aporte un poco significativo ante la expansión de este visualizado en el gráfico # 13, donde el total del PIB es de 516.619.000 millones de movimiento en el mercado.

GRÁFICA # 13: APOORTE DE SERVIAUTECH AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

8.MAREAUTO

Misión: Ser líderes en el negocio de alquiler de vehículos a corto y largo plazo, buscando la excelencia en el servicio y forjando una lealtad incomparable de nuestros clientes.

Ubicación: Av 19 # 122 – 79 Local 59

Aporte:

El mercado de alquiler de autos se ve reflejado en los lugares turísticos o comerciales por lo que no tienen mayor participación en la economía, (ver tabla #10), por ello, se toma como el sector de comercio el cual no ha tenido una mayor participación y esta ha tenido una variación es de 4,2 con respecto al año anterior.

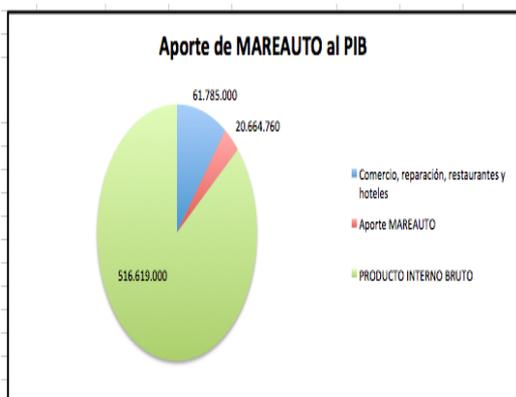
TABLA # 10: PARTICIPACIÓN DE LA EMPRESA MAREAUTO AL PIB EN COLOMBIA

Periodo	Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	Aporte MAREAUTO	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014	I	15.182.000	TOTAL AÑO
	II	15.325.000	
	III	15.494.000	
	IV	15.784.000	
	Anual	61.785.000	

Fuente: DANE

Los aumentos de la participación de empresas de prestaciones de estos servicios no son muy representativos ante el comercio pero en los últimos movimientos ha tenido un mínimo crecimiento lo cual se logra ver en la gráfica # 14.

GRÁFICA # 14: APOORTE DE SERVIAUTECH AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

3.ZONAS FRANCAS

ZONAS FRANCAS EN COLOMBIA INGRESOS TOTALES

Estas son las cifras proporcionadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), de ingresos en miles de dólares por cada una de las zonas francas existentes en el país durante el primer semestre del año 2015, y a su vez la misma información del año 2014 durante el mismo período a manera de comparativo.

TABLA #11: ZONAS FRANCAS EN COLOMBIA INGRESOS TOTALES

Zonas Francas	Enero-junio				
	Miles de dólares CIF				
	2014	2015	Variación (%)	Contribución a la variación	Participación 2015 (%)
Total	12.298.652	10.731.686	-12,7	-	100,0

Zonas Francas Permanentes Especiales 1	2.458.759	1.925.307	-21,7	-4,3	17,9
Zonas Francas Permanentes 2	9.839.893	8.806.379	-10,5	-8,4	82,1
ZFP Barranquilla	1.216.721	698.670	-42,6	-4,2	6,5
ZFP Palmaseca	786.931	601.800	-23,5	-1,5	5,6
ZFP Tayrona	506.978	282.147	-44,3	-1,8	2,6
ZFP Candelaria	633.507	555.759	-12,3	-0,6	5,2
ZFP Intexzona	430.638	482.206	12,0	0,4	4,5
ZFP Santa Marta	92.362	76.474	-17,2	-0,1	0,7
ZFP Cencauca (parque industrial caloto)	276.986	252.977	-8,7	-0,2	2,4
ZFP las Américas	196.817	159.557	-18,9	-0,3	1,5
ZFP Cúcuta	22.730	10.733	-52,8	-0,1	0,1
ZFP Zofrandina	12.494	8.046	-35,6	0,0	0,1
ZFP la Cayena	111.612	94.879	-15,0	-0,1	0,9
ZFP Internacional del	2.947	4.671	58,5	0,0	0,0

Atlántico					
ZFP Cartagena	123.826	172.951	39,7	0,4	1,6
ZFP Santander	25.317	24.241	-4,3	0,0	0,2
ZFP de Urabá	11.823	18.095	53,1	0,1	0,2
ZFP de Tocancipá	12.855	15.311	19,1	0,0	0,1
ZFP Eje Cafetero	60.153	63.136	5,0	0,0	0,6
ZFP Rionegro	337.644	316.738	-6,2	-0,2	3,0
ZFP Centro Logístico del Pacífico CELPA	196	3.202	*	0,0	0,0
ZFP Conjunto Industrial Parque Sur	103.793	130.908	26,1	0,2	1,2
ZFP de Occidente	177.228	214.338	20,9	0,3	2,0
ZFP Internacional de Pereira	10.907	54.088	395,9	0,4	0,5
ZFP Metropolitana	128.478	244.734	90,5	0,9	2,3
ZFP Parque Industrial FEMSA	0	79.830	**	0,6	0,7

ZFP Pacífico	672.723	989.176	47,0	2,6	9,2
ZFP Bogotá	3.694.598	3.127.049	-15,4	-4,6	29,1
Demás Zonas Francas Permanentes	189.631	124.662	-34,3	-0,5	1,2

Fuente: Zonas Francas. Cálculos DANE

ZONAS FRANCAS POR TONELADAS MÉTRICAS

Estas son las cifras proporcionadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), de ingresos en toneladas métricas por cada una de las zonas francas existentes en el país durante el primer semestre del año 2015, y a su vez la misma información del año 2014 durante el mismo período a manera de comparativo.

TABLA # 12: ZONAS FRANCAS POR TONELADAS MÉTRICAS

Zonas Francas	Enero- Junio				
	Toneladas métricas				
	2014	2015	Variación (%)	Contribución a la variación	Participación 2015 (%)
Total	8.520.754	9.678.408	13,6	13,6	100,0
Zonas Francas Permanentes Especiales 1	5.064.801	6.855.429	35,4	21,0	70,8
Zonas Francas Permanentes 2	3.455.953	2.822.978	-18,3	-7,4	29,2
ZFP Barranquilla	1.443.937	958.717	-33,6	-5,7	9,9

ZFP la Cayena	213.381	183.573	-14,0	-0,3	1,9
ZFP Zofrandina	81.695	33.346	-59,2	-0,6	0,3
ZFP Santa Marta	128.651	92.012	-28,5	-0,4	1,0
ZFP Pacífico	141.513	132.943	-6,1	-0,1	1,4
ZFP Candalaria	367.678	270.550	-26,4	-1,1	2,8
ZFP Internacional de Pereira	11.001	7.804	-29,1	0,0	0,1
ZFP Tayrona	92.244	47.293	-48,7	-0,5	0,5
ZFP de Occidente	104.631	40.714	-61,1	-0,8	0,4
ZFP Palmaseca	87.995	71.555	-18,7	-0,2	0,7
ZFP Santander	14.827	4.163	-71,9	-0,1	0,0
ZFP Cúcuta	4.184	2.484	-40,6	0,0	0,0
ZFP de Urabá	1.498	585	-60,9	0,0	0,0
ZFP Intexzona	26.161	31.636	20,9	0,1	0,3
ZFP Eje Cafetero	21.515	23.304	8,3	0,0	0,2
ZFP las Américas	30.122	22.932	-23,9	-0,1	0,2
ZFP Metropolitana	22.352	33.656	50,6	0,1	0,3
ZFP Cartagena	49.111	63.540	29,4	0,2	0,7
ZFP Centro	73	1.355	*	0,0	0,0

Logístico del Pacífico CELPA					
ZFP Rionegro	46.614	47.255	1,4	0,0	0,5
ZFP de Tocancipá	9.162	15.346	67,5	0,1	0,2
ZFP Cencauca (parque industrial caloto)	252.532	165.827	-34,3	-1,0	1,7
ZFP Internacional del Atlántico	12.262	64.244	423,9	0,6	0,7
ZFP Bogotá	149.804	132.487	-11,6	-0,2	1,4
ZFP Conjunto Industrial Parque Sur	67.401	92.575	37,3	0,3	1,0
ZFP Parque Industrial FEMSA	0	92.995	**	1,1	1,0
Demás Zonas Francas Permanentes	75.607	190.086	151,4	1,3	2,0

Fuente: Zonas Francas. Cálculos DANE

SALIDAS TOTALES SEGÚN ZONAS FRANCAS

Estas son las cifras proporcionadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), de salidas en miles de dólares por cada una de las zonas francas existentes en el país durante el primer semestre del año 2015, y a su vez la misma información del año 2014 durante el mismo período a manera de comparativo.

TABLA #13: SALIDAS TOTALES SEGÚN ZONAS FRANCAS

Zonas Francas	Enero- junio				
	Miles de dólares FOB				
	2014	2015	Variación (%)	Contribución a la variación	Participación 2015 (%)
Total	13.072,37	10.862,573	-16,5	-16,5	100,0
Zonas Francas Permanentes Especiales 1	2.968,192	1.949,028	-34,3	-7,8	17,9
Zonas Francas Permanentes 2	10.039,045	8.913,545	-11,2	-8,7	82,1
ZFP Bogotá	3.905,000	3.186,867	-18,4	-5,5	29,3
ZFP Parque Industrial FEMSA	0	70,027	**	0,5	0,6
ZFP Metropolitana	108,153	163,870	51,5	0,4	1,5
ZFP Pacífico	734,611	921,167	25,4	1,4	8,5
ZFP Candelaria	721,708	608,931	-15,6	-0,9	5,6
ZFP Conjunto Industrial Parque Sur	118,173	176,729	49,6	0,5	1,6
ZFP de Occidente	188,846	156,688	-17,0	-0,2	1,4
ZFP Internacional de	10,798	35,964	233,1	0,2	0,3

Pereira					
ZFP Centro Logístico del Pacífico CELPA	282	2.883	921,5	0,0	0,0
ZFP Rionegro	347,975	343,500	-1,3	0,0	3,2
ZFP Cencauca (parque industrial caloto)	344,325	323,475	-6,1	-0,2	3,0
ZFP Santander	22,238	17,127	-23,0	0,0	0,2
ZFP de Urabá	7,512	15,577	107,4	0,1	0,1
ZFP Internacional del Atlántico	2,108	5,827	176,4	0,0	0,1
ZFP Zofrandina	65	113	72,6	0,0	0,0
ZFP Eje Cafetero	77,417	56,508	-27,0	-0,2	0,5
ZFP de Tocancipá	3,116	15,713	404,3	0,1	0,1
ZFP Cartagena	145,352	174,154	19,8	0,2	1,6
ZFP la Cayena	113,101	104,310	-7,8	-0,1	1,0
ZFP Cúcuta	27,193	11,021	-59,5	-0,1	0,1
ZFP Santa Marta	91,180	79,838	-12,4	-0,1	0,7
ZFP Tayrona	436,122	210,711	-51,7	-1,7	1,9
ZFP las Américas	150,470	236,553	57,2	0,7	2,2

s					
ZFP Palmaseca	687.225	616.015	-10,4	-0,5	5,7
ZFP Intexzona	353.431	584.935	65,5	1,8	5,4
ZFP Barranquilla	1.290.281	687.937	-46,7	-4,6	6,3
Demás Zonas Francas Permanentes	152.361	107.105	-29,7	-0,3	1,0

Fuente: Zonas Francas. Cálculos DANE

SALIDAS TONELADAS MÉTRICAS SEGÚN ZONAS FRANCAS

Estas son las cifras proporcionadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), de salidas en toneladas métricas por cada una de las zonas francas existentes en el país durante el primer semestre del año 2015, y a su vez la misma información del año 2014 durante el mismo período a manera de comparativo.

TABLA # 14: SALIDAS TONELADAS MÉTRICAS SEGÚN ZONAS FRANCAS

Zonas Francas	Enero- junio				
	Toneladas métricas				
	2014	2015	Variación (%)	Contribución a la variación	Participación 2015 (%)
Total	6.060.858	6.398.104	5,6	5,6	100,0
Zonas Francas Permanentes Especiales 1	3.390.792	3.801.970	12,1	6,8	59,4
Zonas Francas Permanentes	2.670.067	2.596.134	-2,8	-1,2	40,6

entes 2					
ZFP Barranquilla	1.370.848	928.644	-32,3	-7,3	14,5
ZFP la Cayena	176.140	173.312	-1,6	0,0	2,7
ZFP Santa Marta	108.616	110.478	1,7	0,0	1,7
ZFP Tayrona	80.616	35.676	-55,7	-0,7	0,6
ZFP las Américas	22.713	28.760	26,6	0,1	0,4
ZFP Intexzona	24.952	27.697	11,0	0,0	0,4
ZFP Palmaseca	78.461	78.322	-0,2	0,0	1,2
ZFP Cúcuta	4.999	3.119	-37,6	0,0	0,0
ZFP de Urabá	628	416	-33,8	0,0	0,0
ZFP Zofrandina	63	104	64,5	0,0	0,0
ZFP Santander	10.638	2.246	-78,9	-0,1	0,0
ZFP Internacional de Pereira	942	3.256	245,6	0,0	0,1
ZFP de Tocancipá	714	102.178	*	1,7	1,6
ZFP Eje Cafetero	20.804	21.595	3,8	0,0	0,3
ZFP Rionegro	42.652	45.236	6,1	0,0	0,7
ZFP Centro Logístico del Pacífico CELPA	73	1.285	*	0,0	0,0

ZFP de Occidente	37.276	19.112	-48,7	-0,3	0,3
ZFP Cartagena	46.314	53.339	15,2	0,1	0,8
ZFP Pacífico	87.396	95.547	9,3	0,1	1,5
ZFP Metropolitana	13.373	17.285	29,3	0,1	0,3
ZFP Conjunto Industrial Parque Sur	44.154	58.539	32,6	0,2	0,9
ZFP Internacional del Atlántico	8.781	67.743	671,5	1,0	1,1
ZFP Cencuaca (parque industrial caloto)	134.461	154.167	14,7	0,3	2,4
ZFP Bogotá	107.227	130.007	21,2	0,4	2,0
ZFP Candalaria	220.332	288.038	30,7	1,1	4,5
ZFP Parque Industrial FEMSA	0	123.495	**	2,0	1,9
Demás Zonas Francas Permanentes	26.892	26.538	-1,3	0,0	0,4

Fuente: Zonas Francas. Cálculos DANE

4. OPERADORES LOGÍSTICOS EN COLOMBIA

En Colombia existen aproximadamente 145 operadores logísticos (*ver anexo #2*) los cuales son proveedores de servicios, a continuación se

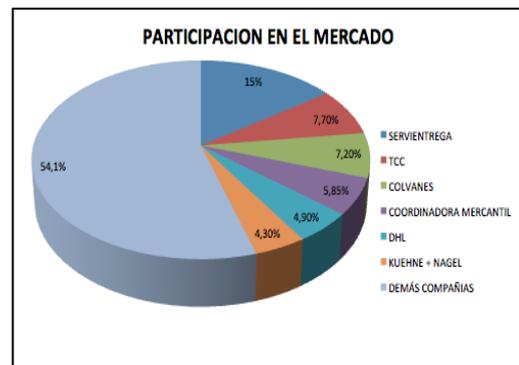
evidenciarán las 10 principales y que mayor aporte hacen al PIB del sector servicios:

Logytech Mobile S.A., TCC S.A., L.E.M. Cargo E.U., Agencia de Aduanas ALC, Servientrega, Cargo Fast S.A.S., Superlogistik S.A.S., Vigía Plus Services S.A., American logistic S.A.S.

PARTICIPACIÓN OPERADORES LOGÍSTICOS EN EL MERCADO

En la gráfica #15 se puede ver la participación en el mercado logístico del año 2010 de los seis principales operadores logísticos del país, los cuales contribuyen con aproximadamente el 50% de la participación total del mercado.

GRÁFICA #15: PARTICIPACIÓN OPERADORES LOGÍSTICOS EN EL MERCADO

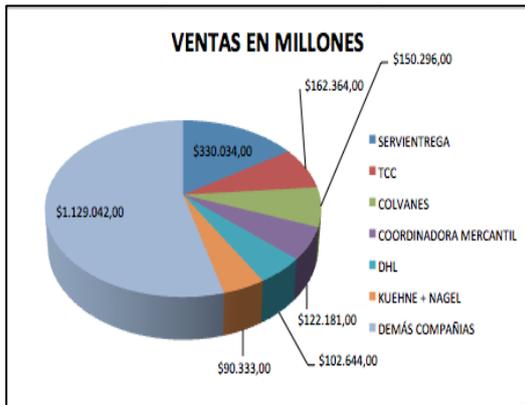


Fuente: Tomado de <http://www.lanotadigital.com/vademecum/memodum/transporte-y-correo/logistica-y-correo>, consultado en Septiembre de 2015

VENTAS EN MILLONES DE OPERADORES LOGÍSTICOS

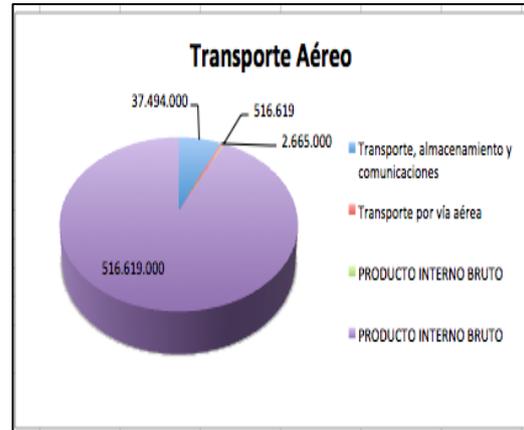
Las ventas en millones de pesos del años 2010 de los seis principales operadores logísticos del país como se nota en la gráfica #16, demuestra que Servientrega es la empresa con mayor ingreso por ventas con más de 330.000 millones de pesos.

GRÁFICA #16: VENTAS EN MILLONES DE OPERADORES LOGÍSTICOS



Fuente: Tomado de <http://www.lanotadigital.com/vademecum/medio/transporte-y-correo/logistica-y-correo>, consultado en Septiembre de 2015

GRÁFICA # 17: APOORTE DE TRANSPORTE AÉREO AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

5. TRANSPORTE DE CARGA

Existen aproximadamente, 118 transportes de carga aérea (*Ver anexo #3*), 416 de carga terrestre (*Ver anexo #4*) y 108 de carga marítima (*Ver anexo #5*).

CARGA AÉREA

La siguiente tabla muestra el aporte que hace el transporte vía aérea al PIB del último año 2014. Representada a su vez en la gráfica #17.

TABLA # 15: TRANSPORTE AÉREO

Periodo	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	Transporte por vía aérea	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014 ^{Pr}	I	9.293.000	642.000
	II	9.322.000	660.000
	III	9.429.000	676.000
	IV	9.450.000	687.000
Anual	37.494.000	2.665.000	516.619.000

Fuente: DANE

CARGA TERRESTRE

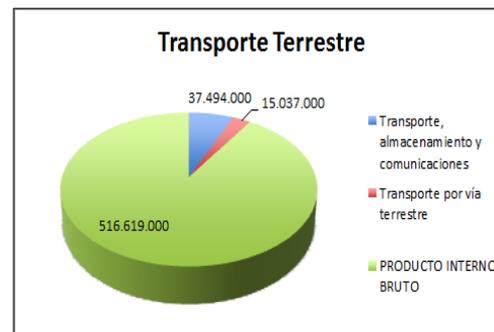
La siguiente tabla muestra el aporte que hace el transporte vía terrestre al PIB del último año 2014. Representada a su vez en la gráfica #18.

TABLA # 16: TRANSPORTE TERRESTRE

Periodo	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	Transporte por vía terrestre	PRODUCTO INTERNO BRUTO
2014 ^{Pr}	I	9.293.000	3.710.000
	II	9.322.000	3.772.000
	III	9.429.000	3.787.000
	IV	9.450.000	3.768.000
Anual	37.494.000	15.037.000	516.619.000

Fuente: DANE

GRÁFICA # 18: APOORTE DE TRANSPORTE TERRESTRE AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

CARGA MARÍTIMA

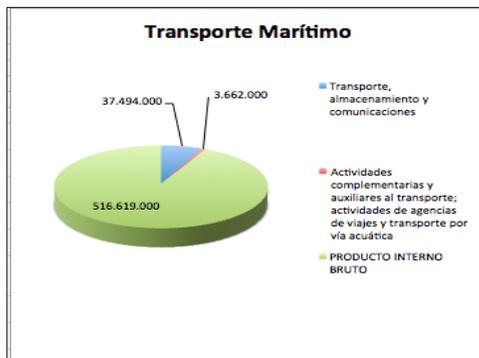
La siguiente tabla muestra el aporte que hace el transporte vía marítima al PIB del último año 2014. Representada a su vez en la gráfica #19.

TABLA # 17: TRANSPORTE MARÍTIMO

Periodo	Actividades complementarias		PRODUCTO INTERNO BRUTO
	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	y auxiliares al transporte; actividades de agencias de viajes y transporte por vía acuática	
2014 ^m	I	9.293.000	899.000
	II	9.322.000	903.000
	III	9.429.000	926.000
	IV	9.450.000	934.000
Anual	37.494.000	3.662.000	516.619.000

Fuente: DANE

GRÁFICA # 19: APOORTE DE TRANSPORTE MARÍTIMO AL PIB EN COLOMBIA



Fuente: Autor

VII. BIBLIOGRAFÍA

Jimenez, J. E., & Garcia Hernandez, S. (2002). *MARCO CONCEPTUAL DE LA CADENA DE SUMINISTRO: UN NUEVO ENFOQUE LOGÍSTICO*. Publicación Técnica .

UTN Departamento de ingeniería industrial. (s.f.). *Gestión de compras y abastecimiento* . Obtenido de http://www.industrial.frba.utn.edu.ar/MATERIAS/proyecto_final/archivos/compras_terlevich.pdf

Confederacion Gran Andina de Empresarios . (s.f.). *CALIDAD Y MEDIO AMBIENTE*. Obtenido de <http://www.cge.es/portalcge/tecnologia/innovacion/4115sistemajust.aspx#concepto>

Universidad Iberoamericana. (1999). *Conceptos generales de productividad, sistemas, normalización y competitividad para la pequeña y mediana empresa*.

Beltran Amador, A., & Burbano Collazos, A. (2002). *Modelo de benchmarking de la cadena de abastecimiento para pymes manufactureras*. Obtenido de [sciELO.org](http://www.scielo.org): http://www.scielo.org/co/scielo.php?pid=S0123-59232002000300001&script=sci_arttext&tlng=en

Avila, F. J., & Restrepo, H. (2010). *UNIVERSIDAD ICES CARACTERIZACION Y PROPUESTA D EMEJORA DE UNA CADENA DE SUMINISTRO*. Obtenido de Biblioteca Digital ICESI: https://bibliotecadigital.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/76594/1/caracterizacion_propuesta_mejoramiento.pdf

Herrera Ramirez, M. M. (2011). *revistavirtualpro*. Obtenido de <http://www.revistavirtualpro.com/revista/programacion-de-la-produccion/3#sthash.fGd6hYYS.dpuf>

Asociación Española para la Calidad (AEC). (2015). *Asociación Española para la Calidad (AEC)*. Obtenido de <http://www.aec.es/web/guest/centro-conocimiento/gestion-de-stocks>

Pymerang. (2009). *CONCEPTOS BASICOS DE LOS SISTEMAS PRODUCTIVOS*. Obtenido de <http://pymerang.com/logistica-y-supply-chain/logistica/planeacion-o-programacion/modelo-productivo/478-conceptos-basicos-de-los-sistemas-productivos>

Salazar Lopez, B. (2006). *Logística y Abastecimiento*. Obtenido de www.logisticayabastecimiento.jimdo.com.

Revista Logistec. (2013). *Revista Logistec*. Obtenido de <http://www.revistalogistec.com/index.php/equipamiento-y-tecnologia/383-packaging-y->

- picking/1318-paletizacion-y-embalaje-factor-clave-en-el-proceso-logistico
- Revista Logistec. (s.f.). *Revista Logistec*. Obtenido de <http://www.revistalogistec.com/index.php/equipamiento-y-tecnologia/383-packaging-y-picking/1318-paletizacion-y-embalaje-factor-clave-en-el-proceso-logistico>
- EMPRESARIOS COLOMBIANOS. (2015). *EL DINERO*. Obtenido de <http://www.dinero.com/pais/articulo/encuesta-colombia-pais-sobre-problemas-logistica/209167>
- Porcolombia. (2011). *Porcolombia*. Obtenido de <http://tlc-eeuu.procolombia.co/>
- Herrera Ramirez, M. M. (2011). *PROGRAMACION DE LA PRODUCCION*. Obtenido de <http://www.revistavirtualpro.com/revista/programacion-de-la-produccion/3#sthash.fGd6hYYS.dpuf>
- Alvarez, C., Pabon, C., & Ortiz, J. F. (2010). *REVISTA ECONOMICA SUPERPUESTOS*.
- DANE. (s.f.). *DANE*. Obtenido de <http://www.dane.gov.co/>
- businesscol. (s.f.). *Businesscol.com; Negociemos con Colombia*. Obtenido de http://www.businesscol.com/comex/exporconv_colombia-mercosur.htm,
- Gomez Villamizar, F. (2007). *EL DINERO*. Obtenido de <http://www.dinero.com/negocios/articulo/logistica-dolor-cabeza-para-competitividad/50229>
- Cano Laverde, C. L. (2014). *Revista Aeronautica*. Obtenido de <https://www.revistaaeronautica.mil.co/desarrollo-de-la-logistica-en-colombia>
- Cos, J. P., & De Navascués y Gasca, R. (86-87-97). *Manual de logística integral*. Madrid, España: Díaz de santos.
- Salazar Lopez, B. (s.f.). *Logística y Abastecimiento*. Obtenido de www.logisticayabastecimiento.jimdo.com
- Pymerang. (s.f.). *Pymerang*. Obtenido de <http://pymerang.com/logistica-y-supply-chain/logistica/planeacion-o-programacion/modelo-productivo/478-conceptos-basicos-de-los-sistemas-productivos>
- Carvajal, L., García de la Cruz, J. M., Ormeño, J., & Valverde, M. Á. (2014). *Preparación de pedidos y venta de productos*. Editex.
- Peris, S. M., Parra Guerrero, F., & Ihermie, C. (2008). *Distribución comercial* (6 ed.). Madrid, España: Esic.
- Robbins, S., & De cenzo, D. (2002). *Fundamentos de administración: Conceptos esenciales y aplicaciones* (3 ed.). México: Pearson prentice hall.
- Soret Los Santos, I. *Logística y operaciones en la empresa*. España, Madrid: Esic.
- Billene, R. *Análisis de costos I, un enfoque conceptual para el análisis y control de costos*. Argentina: Ediciones jurídicas cuyo.
- Barrera Doblado, O., & Casanova Arribas, R. (2015). *Logística y comunicación en un taller de vehñiculos* (2 ed.). España: Paraninfo.
- Acosta Roca, F. (2005). *Incoterms, Términos de compra-venta internacional* (2 ed.). México: Isef.
- Companys Pascual, R., & Fonollosa Guardiet, J. *Nuevas técnicas de gestión de stocks: MRP y JIT*. México: Alfaomega.
- Cos, J. P., & De Navascués y Gasca, R. *Manual de logística integral*. Madrid, España: Díaz de santos.
- Dungan, W. (1991). *Grandes ideas en la dirección de empresas* (2 ed.). Madrid, España: Díaz de Santos.
- Alet, J. (440). *Marketing directo e interactivo*. Madrid, España: Esic.
- Olavarrieta de la torre. (1999). *Conceptos generales de productividad, sistemas,normalización y competitividad para la pequeña y mediana empresa* (1 ed.). México: Universidad Iberoamericana.

- Cos, J. P., & De Navascués y Gasca, R. *Manual de logística integral*. Madrid, España: Díaz de santos.
- Cos, J. P., & De Navascués y Gasca, R. *Manual de logística integral*. Madrid, España: Díaz de santos.
- Goldsby, T., & Martichenko, R. (2005). *Lean six sigma logistics: Strategic Development to operational success*. U.S.A.: J. Ross publishing.
- FERREL, O., RAMOS, L., ADRIAENSENS, M., FLORES, M., & HILL, M. G. (2004). *INTRODUCCION A LOS NEGOCIOS EN UN MUNDO CAMBIANTE 4*.
- FLEITMAN, J. (2000). *NEGOCIOS EXITOSOS*.
- Ferrel, O., Geoffrey, H., Ramos, L., Flores, M. A., & Adriaensens, M. (2004). *Introducción a los Negocios en un Mundo Cambiante*.
- Menguzzato Boulard, M. (2009). *La dirección de empresas ante los retos del siglo XXI*. Valencia: Universitat de Valencia.
- Ferrel, O., Geoffrey, H., Ramos, L., Flores, M. A., Mc Graw, H., & Adriaensens, M. (2004). *Introducción a los Negocios en un Mundo Cambiante*.
- Administración de la producción chía venato. (1994). *Planeación de la producción* (1 ed.). Mac Graw Hil.
- San miguel, P. A. (2009). *Calidad* (1 ed.). Madrid, España: Thomson paraninfo.
- Fuentes de innovacion y cualificacion. (2003). *Técnicas Administrativas de Compra-Venta*. Obtenido de https://books.google.com.co/books?id=VJMqHbf0ejUC&dq=definicion+pedidos&hl=es&source=gbs_navlinks_
- jimdo (Ed.). (s.f.). *Logística en Colombia*. Recuperado el Agosto de 2015, de <http://logisticaencolombia.jimdo.com/historia-de-la-logistica-en-colombia>
- Ministerio de comercio, industria y turismo*. (2011). (i. y. Ministerio de comercio, Productor) Recuperado el Agosto de 2015, de Acuerdos comerciales y de inversión: <http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=11963>
- Naranjo Arango, R. (2015). *Logística Verde*. Recuperado el Agosto de 2015, de http://datateca.unad.edu.co/contenidos/104005/2015-2/LOGISTICA_VERDE.pdf
- Ecoconsulta*. (2014). Obtenido de <http://ecoconsulta.com.co/sitio/consultoria/>
- Estrategia ambiental*. (s.f.). Recuperado el Agosto de 2015, de <http://www.estrategiaambiental.com/normatividad/gestion-ambiental-empresarial/>
- Stalin Rojas, J. (Ed.). (2011). *Universidad Nacional de Colombia*. Recuperado el Agosto de 2015, de <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>
- Vicepresidencia*. (25 de Marzo de 2015). Recuperado el Agosto de 2015, de <http://www.vicepresidencia.gov.co/prensa/2015/Paginas/Asi-van-las-Autopistas-de-Cuarta-Generacion-en-Colombia-150325.aspx>
- Portafolio*. (2015). Recuperado el Agosto de 2015, de <http://www.portafolio.co/economia/obras-aeropuertos-colombia>
- Semana*. (2015). Recuperado el Agosto de 2015, de <http://www.semana.com/economia/articulo/los-20-aeropuertos-que-seran-remodelados/414452-3>
- Semana*. (2015). Recuperado el Agosto de 2015, de <http://www.semana.com/nacion/articulo/se-construira-un-segundo-aeropuerto-para-bogota/415655-3>

ANEXO #1 EMPRESAS EN COLOMBIA QUE REALIZAN AUTOPARTES, SON PRODUCTORES, DISTRIBUIDORES Y COMERCIALIZADORAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

Autopartes	Productores (Ensambladoras)	Distribuidores	Comercializadoras
Aldia Travesa	Colmotores	Audi	A shlan s.a.s.
Amerquip	Sofasa- renault	Bmw	ADROMEDAS MOTORS
Controls Colombia		Chevrolet	afredo izquierdo automoviles
Fanalca S.A		Citroen	AG AUTOS
JB		Daihatsu	alciautos
Mac Johnson		Dodge	almotores (kia)
Sedial		Fiat	andrés rico
Thermoform		Ford	arautos
Umo		Honda	armotor
		Hyundai	asesorias y ventas
		Jeep	auto orion (kia- foton)
		Kia	auto stok
		Mazda	autoexpo
		Mazda	autogalias (chevrolet)
		mercedes benz	autogermana (BMW)
		MG (morris garage)	automarcali (chevrolet)
		Mini	automax
		mitsubishi	automontaña (mazda)
		Nissan	automotores comgro
		Peugeot	automoviles ltda MG
		Porsche	automundo
		Renault	autonal
		Seat	autonorte
		Skoda	autopacifico (chevrolet)
		Ssangyong	autopblitz (volkswagen, seat)
		Subaru	autos
		Toyota	autos country
		volkswagen	autos DACAR
			autos dacar
			autos family
			autos G3 usados
			autos jorge guerrero
			autos robin
			autosell
			bimotor
			business car s.a.
			car franco
			caribe (renault)
			carlos ropero automoviles
			carmax
			casa británica
			casa toro (renault)
			casa toro (volkswagen)
			casa toro calle170
			casa toro chia (ford)
			casa toro chicó
			casa toro puente aranda
			casa toro usados
			civetchi
			cleimanautos
			coautos
			comautomotriz
			comerciautos HG
			credito & leasing
			DANAUTOS MOTORS (hyundai)
			DEALER AUTOS SAS
			demcautos s.a.
			derco - geely- great wall
			Diana Salinasautomoviles
			difer autos
			distoyota
			DO districars
			EURO CAR
			farallones

			find new roads (chevrolet)
			GF motors
			GL autos
			grandes usados
			GT autos
			gustavo martínez
			hernanzautos
			honda bogotá
			honda colombia
			internacional de vehiculos (chevrolet)
			jarlin mosquera
			jorge cortés
			JR concesionario automotriz
			juan h automoviles
			kar am automoviles ltda
			kia plaza usados
			lifan
			los autos la sabana
			los coches
			luis cardenas
			luxury cars
			luzmautos
			lyra motors
			madiautos
			mario mora
			mazco (mazda)
			mediautos
			mercado automotriz
			mis autos M.A.
			p & s motors
			passion automotriz
			praco didacol
			red autos.co
			security car rental
			sobreautos
			superautos colombia s.a.s.
			superbid
			total autos
			ultracar
			usados medina
			vitriautos
			yanaconas motor

Fuente: Autor

ANEXO #2: OPERADORES LOGÍSTICOS EN COLOMBIA

OPERADORES LOGÍSTICOS EN COLOMBIA	
1	Logytech Mobile S.A.
2	TCC S.A.
3	L.E.M. Cargo E.U.
4	Agencia de Aduanas ALC Nivel 1
5	Servientrega
6	Cargo Fast S.A.S.
7	Superlogistik S.A.S.
8	Vigia Plus Services S.A.
9	American Logistic S.A.S.
10	T.L. Eficaz
11	Geodis Wilson Colombia Ltda.
12	Galotrans S.A.
13	B.I. Consultores S.A.S.
14	Anker Logística & Carga Ltda.
15	Transcarga Ltda.
16	Yale Group S.A.
17	Transporte Logístico Ltda.
18	Supercargo Internacional Services S.A.
19	Hertoplas E.U.
20	Rentafrio
21	Operador Logístico El Cortijo S.A.S.
22	Transportes La Fortaleza S.A.S.
23	L & L International de Colombia Ltda.
24	A y F Cargo S.A.S.
25	Capital Cargo Colombia S.A.S.
26	Ruta Colombiana de Logística S.A.S.
27	ABC STORAGE SA
28	AES Cargo Logistics Ltda.
29	Agencia de Aduanas A.D. Imporexport Asesores & Cía. Ltda. Nivel 1
30	Agencia de Aduanas Aduamar de Colombia Y Cía. Ltda Nivel 1
31	Agencia De Aduanas Aduanera Grancolombiana S.A. Nivel 1

32	Agencia de Aduanas Cointer Ltda. Nivel 1
33	Agencia de Aduanas Expomex Ltda. Nivel 2
34	Agencia de Aduanas Exporcomex Ltda. Nivel 2
35	Agencia de Aduanas López Hnos. S.A. Nivel 1
36	Aintercarga S.A.S.
37	Air & Sea Operador Logistico S.A.S.
38	Aldía Logística
39	Alfa Logistics Corp
40	Aliados Logística Integral S.A.S.
41	Almacenes Generales de Deposito Almagrario S.A.
42	Almacén General de Depósito Alpopular S.A.
43	Almagran-Almacenar
44	Amerijet - Asap Soluciones Logísticas Ltda.
45	Andina Logística de Fluidos S.A.S.
46	Andres A. Altamar G. y Cía. Ltda.
47	Aras Ltda.
48	Aselog
49	Aserbuques del Atlántico Ltda.
50	Avianca Deprisa
51	AVIOMAR
52	Awb Logistic
53	BDP Colombia S.A.
54	Best Carrier Ltda.
55	BG Logistics
56	Bil Logistic Ltda.
57	Blink Logistics S.A.
58	C & M LOGISTICS
59	Cargo Care Service
60	CARGO LOG INTERNACIONAL
61	C&C TRADING
62	Celta Trade Park
63	Colfletar Ltda.
64	Dhm International Cargo S.A.S.
65	Enlace Logístico Ltda.
66	Euro Shipping Service S.A.

67	Gama Logistics
68	Get International Solutions
69	GHC Logistic Operator S.A.
70	GOR Grupo de Transporte Ltda.
71	GRANPORTUARIA S. A.
72	Green Cargo de Colombia S.A.
73	Grupo Logístico Petro
74	ICBL Ltda.
75	Icoltrans S.A.S.
76	IM World Cargo
77	Intertrading ZF S.A.S.
78	Interworld Group
79	Intracarga S.A.
80	Inversiones Duqueta
81	JLT Transportes Ltda.
82	Júpiter Logistic de Colombia S.A.
83	JV Logistic S.A.S.
84	Logistic International Ltda.
85	Logistics and Services S.A.
86	Logistics Services Colombia
87	Logística Colombiana Transportadora de Carga Ltda.
88	Logística Integral Sinergia S.A.S.
89	Logística Inversiones Global S.A.
90	Logística Total S.A.
91	Logística y Operaciones S.A. Lopsa
92	Logística Zona Franca S.A.
93	Logistics Enterprises Ltda.
94	Malco Cargo S.A.
95	M&B Logística Integral S.A.S.
96	M.I.T. Logistics Colombia
97	Montacargas Del Norte Ltda.
98	Omc de Colombia Ltda.
99	Omega Internacional Ltda.
100	Operación y Logística S.A.S.
101	Operadora de Servicios Integrales Trademar S.A.

102	Operadores Logísticos de Carga S.A.
103	Opercar S.A.S.
104	Opertrans de Colombia S.A.S.
105	PLUSLOGISTICS
106	Portal Centro Logístico y Empresarial de la Constructora Colpatria
107	Procargo S.A.
108	Proveedor y Sercarga S.A.
109	R & M Aduanas Ltda.
110	Roldan Logística
111	Rutas Internacionales HJ Ltda.
112	Sabanagro S.A.
113	San Andrés Port Society S.A. S.P.S.
114	SCL Schwyn Cargo Logistics S.A.
115	Seabuik Ltda.
116	Serteport S.A.
117	Servicios y Logística S.A.
118	Sion Cargo Forwarder Ltda.
119	Sistemas Logísticos Industriales S.A.S.
120	Sky & Sea Logistics Ltda.
121	Sky Electronics Zona Franca S.A.S.
122	Sánchez Logística Ltda.
123	Solot Colombia S.A.S.
124	Summa Logística S.A.S.
125	Suppla Cargo S.A.
126	System American Cargo Ltda.
127	Technologistics ZF Ltda.
128	TMLI Transmares Logística Integral S.A.
129	Transcontainer S.A.
130	Transportadora Universal
131	Transportar Cargo Logistics S.A.S.
132	Transportes Max Paez S.A.
133	Transportes Multigranel S.A.
134	Transportes Sánchez Polo S.A.
135	Transportes Vigía S.A.S.
136	Transportes y Embalajes S.A.

137	Transportes y Mudanzas Chicó S.A.S.
138	Troll S.A.
139	UPS
140	Valores Logísticos
141	Victoria Line Colombia Ltda.
142	Wavecomm Corporation
143	Wtc Internacional Ltda.
144	Y.E.C. Logística Ltda.
145	ZONA FRANCA DE OCCIDENTE

Fuente: Autor

ANEXO #3: TRANSPORTES DE CARGA AÉREA EN COLOMBIA

	EMPRESA	DIRECCION	CIUDAD	TELEFONO	SITIO WEB
1	L.E.M. Cargo E.U.	Av Cr 103 24 - 88	BOGOTA	57 1 4184778	http://lemcargo.com/web/
2	Agencia de Aduanas ALC Nivel 1	Cr. 106 No. 15 A-25 Manz 8 Bodega 1 Zona Franca	BOGOTA	57 1 6608821	http://www.grupoalc.net/
3	Servientrega	Av (Cl) 6 No. 34 A-11	BOGOTA	57 1 7700410	http://www.servientrega.com/
4	Hora Cero Logística y Transporte S.A.	Cl 25 G 100-56	BOGOTA	57 1 7437100	http://www.horaceroCargo.com/
5	TVG Cargo S.A.S.	Cr103 24-54	BOGOTA	57 1 2679134	http://www.tvgsas.com/
6	Mototransportamos S.A.S.	Cra. 42 N° 67A - 191 C.Cial Capricentro L. 101	ITAGUI / ANTIOQUIA	57 4 4445499	http://www.mototransportar.co/
7	American Logistic S.A.S.	Cr69 F 17-45	BOGOTA	57 1 7437979	http://www.americanlogisticsa.com/
8	Anker Logística & Carga Ltda.	Cr. 74 55-66	BOGOTA	57 1 746 0815	http://ankerlogistica.com/
9	Transcarga Ltda. Vía 40 70-37		BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3048812	http://www.transcarga-ltda.com/
10	Transporte Logístico Ltda.	Cl 25 CBis 99-68	BOGOTA	57 1 2980020	http://www.transportelogistico.com/
11	AEROEXPRESS DEL ECUADOR TRANSAM CIA LTDA	AV EL DORADO 106-81, Bodega DHL	BOGOTA	57 1 7457666	http://www.transamltda.com/
12	Logist Cargo Ltda.	Cl 77 65-37 Of 204	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3682304	http://www.logistcargo.com/
13	Supercargo Internacional Services S.A.	Cl 59 37-42	BOGOTA	57 1 2229998	http://www.supercargo.net.co/
14	L & L International de Colombia Ltda.	Cl 92 57-49 P-1	BOGOTA	57 1 2567998	
15	A y F Cargo S.A.S.	Cl 5 a 43 B-25 Of 304	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 4482421	http://www.ayfcargo.com.co/
16	AAA Planet Freight Ltda.	Av Calle 53 73 A-99 P-2 Normandía	BOGOTA	57 1 4100677	
17	ABE Cargo Express Ltda.	Cl 56 5 N-65 Bdg 5	CALI/ VALLE DEL CAUCA	57 2 4493939	
18	Aerocarga Islas Ltda.	Av El Dorado 100-60	BOGOTA	57 1 4135771	
19	Aerocharter - Carga Ltda	Av El Dorado 100-60	BOGOTA	57 1 4147537	
20	Aerocharter Andina S.A	Cl 3 66-121 Hangar 75	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 3529626	

21	Aerolínea del Caribe S.A	Av El Dorado E-1 Int 187	BOGOTA	57 1 4138211	
22	Aerolíneas Argentinas S.A.	Cl 100 19 A-10 Of 502	BOGOTA	57 1 5921737	
23	Aerosucre S.A.	Aeropuerto El Dorado Terminal de Carga 2	BOGOTA	57 1 4148224	
24	Aerovías De Integración Regional S.A.	Av El Dorado 103-8 E-1 Hangar Aires	BOGOTA	57 1 2940330	
25	Aerovías Del Continente Americano Avianca S.A.	Av El Dorado 59-15	BOGOTA	57 1 5877700	
26	Agil Correos Ltda	Cl 2 B 44 A-48 P-2	BOGOTA	57 1 5602151	
27	Air Cargo Pack	Av El Dorado 103 - 22 E-2 Int 7	BOGOTA	57 1 4138232	
28	Air Cargo Transport Ltda.	Cr83 23-10	BOGOTA		
29	Aladdin Cargo S.A.	Av El Dorado 84 A-55 L 233/234	BOGOTA	57 1 4041919	
30	Alltrans Ltda.	Cr24 38-40	BUCARAMANGA/SANTANDER	57 7 6344424	
31	Alpha Logistics Ltda.	Cr20 39-33 Of 305 Brr Soledad	BOGOTA	57 1 3205292	
32	American Airlines Inc Sucursal Colombiana	Av Eldorado 111-51 Bga de Carga P-2	BOGOTA	57 1 4397681	
33	Aéreo Marítimo Cargo S.A.	Cl 68B 50 - 105 Of A	BARRANQUILLA/ATLANTICO		
34	Aéro Asociados de Carga S.A.	Av El Dorado 103-22 E-2 Int 7	BOGOTA		
35	Assyf S.A.S.	Av Cl 24 95a-80	BOGOTA	57 1 3001412	
36	Aviocesar S.A.S.	Aeropuerto Ernesto Cortissoz E-Mamut Hangar 5	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3348341	
37	BDP Colombia S.A.	Mamonal Km 1 Sector Bellavista No. 7C - 39 Centro Logistico Bloc Port 1 Oficina 23	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6571322 / 57 5 Ext 104	
38	Best International Cargo Ltda.	Av Cl 26 85 A-55 L-Ext. 12	BOGOTA	57 1 4103349	
39	Bruce Duncan Cargo de Colombia S.A.S.	Cr38 25-85	BOGOTA	57 1 7448880	
40	C & M Carga Expressa Colombia S.A	Cr90 A 76 A-74	BOGOTA	57 1 2246480	
41	Cía. Transportadora S.A.	Cr10 28-49 Trr A P-17 Edif Bavaria	BOGOTA	57 1 3275127	
42	Cargolux Airlines International S.A.	Av El Dorado 68C - 61 Of 303	BOGOTA	57 1 4276617	

43	Centurion Air Cargo Colombia	Av El Dorado 106 -39 Of 225	BOGOTA	57 1 2942900	
44	Champion Air Cargo de Colombia Ltda	Tr 93 51-98 Bdg 50 Brr Alamos	BOGOTA	57 1 4135230	
45	Cimpex S.A.S.	Av Eldorado 100-45 Of 401	BOGOTA	57 1 7953250	
46	Coincarga Ltda.	Cl 25D 97-57	BOGOTA	57 1 4132710	
47	COLGRUPAJES	Tr93 51-98 Bga 46	BOGOTA	57 1 4292200	
48	Colombian Air Cargo S.A.	Av El Dorado 103-9 Edif Cisa Bdg 2	BOGOTA	57 1 4135208	
49	Coltrans S.A.	Cr98 25 G-10 Int 18	BOGOTA	57 1 4239300	
50	Columbus International Freight Forwarders Ltda.	Cl 26 85 D-55 Brr Modelia Occidental	BOGOTA	57 1 4139644	
51	Continental Air Cargo Express Ltda.	Cl 7C 78-33 Brr Castilla	BOGOTA	57 1 4135928	
52	Copa Airlines S.A.	Cr9 A 99-02 L-108	BOGOTA	57 1 3209090	
53	Corvel Cargo American Group S.A.S.	Cr71 B 52-81 Brr. Normandia	BOGOTA	57 1 6045894	
54	Desarrollo De Software E Ingenieria De Sistemas S.A.S.	Cr7 32-33 Of 1503	BOGOTA	57 1 5610265	
55	DHL Global Forwarding Colombia Ltda.	Av El Dorado 85 B-9	BOGOTA	57 1 7469696	
56	Dietrans Cargo S.A.	Cr71 A 52-04 Normandia 1 Er Sector	BOGOTA	57 1 4102929	
57	Eagle Freith Group Ltda.	Av El Dorado 85 D-65 L-148 A	BOGOTA	57 1 2950673	
58	EBM Logística	Cr 65 79D -16 P-2	BOGOTA	57 1 4623180	
59	Ecu Line Colombia S.A.	Cr102 A 25 H-45	BOGOTA	57 1 4139640	
60	El Dorado Air Cargo S.A.S.	Cl 51 71 A-39 Brr. Normandia	BOGOTA	57 1 2635644	
61	Embarques Aéreos Marítimos Internacionales Ltda.	Cr 43 A 1 A Sur - 29 Of 414 Edf Colmena	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 2664900	
62	GHI S.A.S.	Cl 24 95 A-80 Of 310	BOGOTA	57 1 7564019	
63	Grupo Aéreo de Carga Internacional	Cr106 15A - 25 Lt 123 Manz 18 Zona Franca Fontibon	BOGOTA	57 1 5712967	
64	Guerra García Ltda.	Cr 16 17 - 74 Conj El Rincón Casa 38	CHIA /CUNDINAMARCA	57 1 8624017	
65	Interandina Internacional Ltda.	Cr13 28-01 Of 402	BOGOTA	57 1 2857206	
66	JB Logistic Ltda.	Cl 21 A 69 B-06 Bdg 27-2	BOGOTA	57 1 4119311	
67	Jet Cargo de Colombia Ltda	Crespo Av3 72-27	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6561714	

68	Jupiter Global de Colombia S.A.	Av El Dorado 98-50 Of 208	BOGOTA	57 1 7043348	
69	Líneas Aéreas Suramericanas S.A.	Av (Cl) 26 103-22 E-2 Int 7	BOGOTA	57 1 4138084	
70	Loexa S.A.	Cr 96b-17-09 Of 401 Brr Fontibon	BOGOTA	57 1 2989970 ext 107	
71	Logfor S.A.S.	Av 11 Norte 54 - 41 P 2 Brr Colinas del Bosque	CALI/ VALLE DEL CAUCA	57 2 5243881	
72	Login Cargo Ltda.	Av 4B Norte 37AN - 46 Of 302	CALI/ VALLE DEL CAUCA	57 2 6652410	
73	Login Cargo Ltda.	Cr106 15 25 Nz-09 Bdg 10	BOGOTA	57 1 4336444	
74	Logistics Supplier Group	Av El Dorado 85 D 65 Of 209	BOGOTA	57 1 6092099	
75	Logística Pasar S.A.	Cr 102 A 25 H-45 Of 206 Edificio Centro Aéreo Internaciona	BOGOTA	57 1 4148000	
76	Lufthansa	Cl 100 8 A-49 Trr B P-7	BOGOTA	57 1 2966333	
77	Lyncargo S.A.S.	Av. la Esperanza 95 A 80 Of. 302	BOGOTA	57 1 7425850	
78	Mahe Neutral Shipping S.A.	Cl 26 85 D-55 Centro Empresarial Dorado Plaza Mod Amarillo Of 254-255	BOGOTA	57 1 4101055	
79	Martinair Cargo	Av El Dorado 111-51 Bdg 5 Muelle de Carga Internacional	BOGOTA	57 1 4222120	
80	Martín Cargo y Cia. Ltda	Cr80 A 63 C-04 Brr. Villaluz	BOGOTA	57 1 2522607	
81	Move Express Ltda.	Cr103 25 A-30	BOGOTA	57 1 4186882	
82	Mudamos Express Ltda.	Cl 172 31 A-27	BOGOTA	57 1 6681500	
83	Mudanzas Mundiales	Cr59 152 B-74 Of 17-403	BOGOTA	57 1 6051307	
84	Mudinter - Exportaciones e Importaciones S.A.S	Calle 32 No. 1ª - 27 B/. Santander	CALI/ VALLE DEL CAUCA	57 2 6843979	
85	Mundicargo Transportes Internacionales Ltda.	Cr97 24-32 Int 14	BOGOTA	57 1 4132039	
86	New Cargo Group Ltda.	Cl 45 B 22-22 Brr. Palermo	BOGOTA	57 1 7046383	
87	Panatlantic Logistics S.A.	Av Eldorado 96J - 03 Of 105	BOGOTA	57 1 4152413	
88	Pasar Express S.A	Av Cr 103 25F - 50 Of. 105	BOGOTA	57 1 2916505	
89	Polycargo International Ltda.	Cl 10 73 B-10 Brr. Villa Alsacia	BOGOTA	57 1 7573809	
90	Ponyexpress Cargo	Cr103 25 BBis-48	BOGOTA	57 1 4159111	
91	Proncargo S.A.S.	Cl 63 A 11-40 Of 201	BOGOTA	57 1 3472797	
92	Quest Logistics Ltda.	Cl 50 12 - 42 Piso 2	CALI/ VALLE DEL CAUCA	57 2 3727700	

93	Royal Cargo de Colombia Ltda.	Cl 39 19 - 15 Of 202	BOGOTA	57 1 2879520	
94	Security International Cargo Ltda.	Cl 51 100-11 Brr El Bogotano	BOGOTA	57 1 4138409	
95	Serv Aéreos Espec en Transportes Petroleros Saep S.A.	Av El Dorado E-1 Int 13	BOGOTA	57 1 4135446	
96	Servicio Aéreo de Capurgana - Searca S.A	Aeropuerto El Dorado E-6 Vía Catam	BOGOTA	57 1 4135626	
97	Speed Transport de Colombia S.A.	Cr97 24 C-23 Bdg 2	BOGOTA	57 1 4263636	
98	S.U. Express Internacional Ltda.	Cl 25 F 84 B-31 Brr. Santa Cecilia Modelia	BOGOTA	57 1 4107427	
99	Tampacargo S.A.	Av El Dorado 106-81	BOGOTA	57 1 4397900	
100	Taurus Logistics Colombia S.A.	Cr13 98-70 Of 401 Edif Ochic	BOGOTA	57 1 5934777	
101	T.C.E. Internacional S.A.S.	Calle 25C 84B - 38 Of 201 Brr Santa Cecilia Modelia	BOGOTA	57 1 5422599	
102	Tecniaéreas de Colombia Ltda.	Autop Norte Km 16 Aeropuerto Privado de Guaymaral E- Aerocivil	BOGOTA	57 1 6760624	
103	T.M.A. Cargo S.A.S.	Av El Dorado 84A - 55 Of 230	BOGOTA	57 1 4103026 / 57 Ext 107	
104	Trans Intercargo Logística Ltda.	Tr80 A 80 26 B-K-01 P-3	BOGOTA	57 1 2766086	
105	Transaéreo S.A.	Cl 100 8 A-49 Tr B P-8	BOGOTA	57 1 2966309	
106	Transimex S.A.S.	Cr 45 53-44 Of 401 Brr Centro	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 2517178	
107	Transpack (Barranquilla) Ltda.	Cl 40 50 - 61	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3709191	
108	Transpack Ltda.	Cl 40 20A - 96	BOGOTA	57 1 2697830	
109	Transporte Aéreo de Colombia S.A.	Aeropuerto El Dorado E-6 Nueva Zona de Aviación Aungar 53	BOGOTA	57 1 4147913	
110	Transportes Montejo Ltda.	Km 37 Autop Norte Tocancipá	TOCANCIPA/CUNDINAMARCA	57 1 5116080	
111	Traslados Internacionales Carga Ltda.	Cl 23G 81 - 95 Barr Modelia	BOGOTA	57 1 4288800	
112	Ultrabox S.A.	Cl 119 14 A-26 Of 408	BOGOTA	57 1 6203052	
113	Uti Transporte Internacional S.A.	Av El Dorado 96 J-3 P-5	BOGOTA	57 1 4222450	
114	Valley Cargo S.A.	Cl 28 N 2 Bis N-67	CALI/ VALLE DEL CAUCA	57 2 6675152	

115	Vías Aéreas Nacionales Viana	Av El Dorado 85 D 65 Of 243 Brr. Modelia Sta Cecilia	BOGOTA	57 1 4299940	
116	VR Carga Internacional S.A.S.	Cr 65 7 - 102 Brr Campoamor	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 3616509	
117	Vuelos Charter de América Ltda.	Aeropuerto El Dorado E-1 Int 27	BOGOTA	57 1 4138617	
118	Zaratrans Ltda.	Cl 114 67 - 57	BOGOTA	57 1 6139001	

Fuente: Autor

ANEXO #4 TRANSPORTES DE CARGA TERRESTRE EN COLOMBIA

ANEXO #5 TRANSPORTES DE CARGA MARÍTIMA EN COLOMBIA

	EMPRESA	DIRECCION	CIUDAD	TELEFONO	SITIO WEB
1	L.E.M. Cargo E.U.	Av Cr 103 24 - 88	BOGOTA	57 1 4184778	http://lemcargo.com/web/
2	Transmultimac Ltda. - Flota La Macarena S.A.	Cl 17 113-26	BOGOTA	57 1 4254900	http://www.flotalamacarena.com
3	TVG Cargo S.A.S.	Cr103 24-54	BOGOTA	57 1 2679134	http://www.tvgsas.com/
4	Mototransportamos S.A.S.	Cra. 42 N° 67A - 191 C.Cial Capricentro L. 101	ITAGUI / ANTIOQUIA	57 4 4445499	http://www.mototransportar.co/
5	Anker Logística & Carga Ltda.	Cr. 74 55-66	BOGOTA	57 1 746 0815	http://ankerlogistica.com/
6	Naviera Central S.A.	Calle 77 B 59	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3602024	http://www.navieracentral.com/
7	Transcarga Ltda	Vía 40 70-37	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3048812	http://www.transcarga-ltda.com/
8	Logist Cargo Ltda.	Cl 77 65-37 Of 204	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3682304	http://www.logistcargo.com/
9	Transportadora Occidental de Carga S.A.S.	Cl 15 32-00 Acopi	YUMBO/VALLE DEL CAUCA	57 2 6906767	http://www.transportadoraoccidentaldecarga.com/
10	Transportes La Fortaleza S.A.S.	Cr36 10-549 L 2	YUMBO/VALLE DEL CAUCA	57 2 6959173	http://www.transporteslafortaleza.com/

11	Transportes Mega S.A.S.	Cl 15 32 A-249	YUMBO/VALLE DEL CAUCA	57 2 6904646	http://www.transportesmega.com/
12	L & L International de Colombia Ltda.	Cl 92 57-49 P-1	BOGOTA	57 1 2567998	
13	A y F Cargo S.A.S.	Cl 5 a 43 B-25 Of 304	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 4482421	http://www.ayfcargo.com.co/
14	Actiport Ltda.	Pie de la Popa Cj Lequerica 29 B-25	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6903523	
15	Actividades Logísticas Ltda.	Manga Cl 29 25-69 Int 7 Av 4	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6609101	
16	AGENCIA DE ADUANAS MAR Y AIRE	Cr103 25 B-48	BOGOTA	57 1 5961666	
17	Agencia de Aduanas Saeta S.A.S. Nivel 1	Cr 56 74-70 P-2 Of 201 Ed. Financar	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3693737	
18	Agencia Marítima Altamar Ltda.	Bgde Cr3 6 A-100 Of 1101 Edif Torre Empresarial Protección	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6640000	
19	Agencia Oceánica Ltda.	Brr Manga Cl 26 19-49 Av Jimenez P-1 Edif Alicante	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6606358	
20	Airmar Cargo S.A.	Av Cl 24 43 A-63	BOGOTA	57 1 4057777	
21	Aisl All In Soluciones Logística S.A.S.	Cr 43 15 Sur - 15 Int 802	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 3268002	
22	Alianza Logística Jc S.A.S.	Av Cl 17 132-18 Brr. Fontibon Int 2 Parque Empresarial Los Urapane	BOGOTA	57 1 7422729	
23	Asiport Ltda.	Cl 4 30-351 F Of 3	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3412045	
24	Aslocol S.A.S.	Cr 64 98-90 C16	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3159289092	

25	Bazav & Cía. Ltda.	Cl 6 5-14 Of 301	BUENAVENTURA/ VALLE DEL CAUCA	57 2 2424836	
26	BMA Bulk Maritime Agencies Ltda.	Cl 77 B 59-61 Of 705	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3586978	
27	Caldicon - Campamentos y Alto Diseño de Contenedores	Planta Km 3.4 Vía Suba-Cota	BOGOTA	57 1 6927521	
28	CARGO MASTER	Av El Dorado 96 J-3 P-3	BOGOTA	57 1 4199444	
29	Caribbsa	Cl 25 24 A-16 Edif Twins Bay	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6649595	
30	Cartagena Maritime Services Ltda.	Cr2 13-81 Edif Angulo Ph	CARTAGENA/BOLIVAR		
31	Cockerill Cargo Ltda.	Cr3 6 A-100 Of 1101	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6650505	
32	Compañía Estibadora Colombiana S.A.S.	Manga Terminal Marítimo Dentro Sociedad Portuaria	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6502428	
33	Consolcarga S.A.	Cl 52 72A - 29 Brr. Normandia 2 Sector	BOGOTA	57 1 2637122	
34	Container Solutions S.A.	Calle 13 20D-50	YUMBO/VALLE DEL CAUCA	57 2 3741903	
35	Container Sudamerica Colombia S.A.S	Cr 14 127-10 Of 303 Ed Piramide Siete Brr La Carolina	BOGOTA	57 1 7020759	
36	Coordinadora Logística de Transporte Refrigerado de Colombia Ltda Coltransfrio Ltda.	Cr82 B 8 A-52 P-2	BOGOTA	57 1 4118086	

37	Cotecmar	Bgde Av San Martín Base Naval Arc Bolívar Gerencia Programa Orión	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6550452	
38	Desacol	Cr10 96-25 Of 303	BOGOTA	57 1 6101885	
39	E.C. Cargo Group S.A.	Cl 95 11A-37 Of 205-206 Brr Chico	BOGOTA	57 1 6220885	
40	Eduardo L. Gerlein S.A.	Cr 10 28-49 P-15	BOGOTA	57 1 3538669	
41	Emprevi Ltda.	Cl 27 Norte 6 N-40 Brr. Santa Mónica	CALI / VALLE DEL CAUCA	57 2 6686138	
42	Glacsa & Cía. S. en C	Cl 74 15 - 80 Int 2 Of 709	BOGOTA	57 1 4008449	
43	Global Shipping Agencies S.A	Cr7 71-21 Trr B Of 601		57 1 4778225	
44	Grúas Maniobras y Montajes Ltda.	Vía 40 53-57	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3790199	
45	Grupo Coremar	Cl 100 8 A-55 Of 1001 Trr C	BOGOTA	57 1 6024530	
46	Grupo Empresarial del Pacífico S.A.	Av 4Norte 6N - 67 Of 209	CALI / VALLE DEL CAUCA	57 2 6614621	
47	Grupo Portuario S.A.	Cr 7 75 - 51 Edf Terpel Of 501	BOGOTA	57 1 3176506 Ext 111	
48	Imex Express Service S.A.	El Campestre Cr56 7 C-531 Km 1	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6672136	
49	Impotarja S.A	Tr33 A 19-100 Brr. Mtz. Martelo	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6810333	
50	Inatlantic S.A.	Cr 7 75-61 Of 501	BOGOTA	57 1 3176506	
51	Integral De Carga Ltda.	Cl 15 B 127-68	BOGOTA	Cl 15 B 127-68	

52	Intermar Shipping Ltda.	Centro Plaza de la Aduana Edif Andian P-2 Of 210	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6643468	
53	Intership Agency S.A.S.	La Matuna Edif Banco Popular Of 1202-1204	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6600844	
54	Intertrans Cargo Ltda.	Cr8 16-88 Of 505	BOGOTA	57 1 2868704	
55	Inversiones Howard Martínez S.A.S.	Cr49 2-112 Brr. Albornoz	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6672138	
56	Isacol S.A.	Bgde Cr3 6 A-100 Of 1001 Edif Torre Empresarial Protección	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6652500	
57	Land Fast S.A.	Cr7 156-80 Of 703	BOGOTA	57 1 6734295	
58	Lbh Colombia Ltda.	Manga Cr17 26-64 Av California	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6604090	
59	Maraduaana Ltda.	Cr 53 76 - 239 Of 310 C.C. Habitat	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3585017	
60	Maritrans S.A.	Cr7 67-02 Of 902	BOGOTA	57 1 3146223	
61	Marítima Providencia Ltda	Av20 de Julio Cr5-9 -85	SAN ANDRES / ISLAS	57 8 5128972	
62	Mediterranean Shipping Company Colombia S.A.	Cl 100 8 A-55 Of 1103 Trr C	BOGOTA	57 1 6288800	
63	Meridian Logistics S.A.	Cr 26 39 - 58	BOGOTA	57 1 2443080	
64	Multiport E.U.	Cl 4 Sur 43 A-195 Of 129		57 4 2681269	
65	Multiservice Logistic P.O. S.A.S.	Cr 3 3 - 26 Edif. Atlantis Ofc. 201	BUENAVENTURA/ VALLE DEL CAUCA	57 2 2418596	
66	Naves S.A.	Cr12 79-32 P-4	BOGOTA	57 1 7051366 Ext 80219	
67	Navesco S.A.	Av Cl 116 7-15 P-17 Trr Cusezar	BOGOTA	57 1 6575868	

68	Naviera Fluvial Colombiana S.A.	Cl 36 46-127	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3401186	
69	Nedtrans S.A.	Cr10 28-49 P-18 Trr A	BOGOTA	57 1 3274040	
70	Nomada Contenedores de Colombia S.A.S.	Cl 19 50-66 Brr. Puente Aranda	BOGOTA	57 1 745 6046	
71	Nordic Tankers (Colombia) Ltda.	Cr7 71-52 Trr A Of 503	BOGOTA	57 1 3172323	
72	Obras & Montajes	Cl 73 72 C-115	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 4214123	
73	Operaciones Técnicas Marinas O.T.M S.A.S.	Cr2 Av San Martín 8-146 C.C. Bgde L-314	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6550378	
74	Palermo Sociedad Portuaria	KM 1.5 Vía Barranquilla Ciénaga Corregimiento de Palermo	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 367800	
75	Pandi Colombia S.A.	Cl 77 B 57-141 Of 1001 Centro Empresarial Las Américas	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3680482	
76	Pilotos Prácticos del Caribe Ltda. Pilcar	Manga Cl 24 19-80	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6604178	
77	Port Trade Ltda	Cl 11 1 C-23 Of 611 Edif Posihueica	SANTA MARTA/ MAGDALENA	57 5 4232837	
78	Portmagdalena S.A.	Cr 30 Av Hamburgo P-2 Edif Administrativo Zona Franca Of 215	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3701211	
79	Posso Ruíz S. de H.	Cl 2 5 B-65 P-1	BUENAVENTURA/ VALLE DEL CAUCA	57 2 2417393	
80	Practical Ltda.	Manga Cl 24 A 20 A-29	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6608220	

81	Promar Ltda.	La Matuna Edif Comodoro P- 12 Of 1205	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6644648	
82	Repair And Services Ltda.	Av Ciudad de Cali 13 A-81	BOGOTA	57 1 4114754	
83	Representación de Navios Armadores y Carga Ltda. Ready Ltda	Cl 1 5 A-34	BUENAVENTURA/ VALLE DEL CAUCA	57 2 2418032	
84	Savino Del Bene Colombia Ltda.	Cr103 25 B-96 Of 301	BOGOTA	57 1 4296069	
85	Seaboard De Colombia S.A.	Cr12 79-43 Of 701	BOGOTA	57 1 3130513	
86	Servicios Marítimos Integrados de Colombia S.A.	Cr12 90-20 Of 203	BOGOTA	57 1 6228380	
87	Servimac S.A.	Dg21 Bis 53- 35 Brr. Bosque	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6621055	
88	Servinaves Ltda.	Cl 25 10 B-70 P-2 Cl Larga	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6645051	
89	Sociedad Portuaria Terminal De Mallorquin S.A.	Cl 77 B 57 - 141 Of 1106	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3689222	
90	Soportuaria S.A.	Cr1 50-02 Muelle Fluvial Antioquia	PUERTO BERRIO / ANTIOQUIA	57 4 8333222	
91	Srl Servicios Refrigerados Logísticos Ltda.	Cl 17 123-28	BOGOTA	57 1 5475000	
92	Super Portuaria Ltda.	Cr1 Vía Boqueron Terminal Maritimo	SANTA MARTA/ MAGDALENA	57 5 4214120	
93	Supervisa S.A	Cr 15 124-17 Edif Jorge Baron Trr B Ofic 307	BOGOTA	57 1 2156367 Ext 108	
94	TBS Shipping Colimbia S.A.S.	Av19 118-30 Of 609	BOGOTA	57 1 6580200	

95	Terminal Especializado de Contenedores de Buenaventura S.A.	Terminal Marítimo Bdg 4 Cobertizo 4	BUENAVENTURA/ VALLE DEL CAUCA	57 2 2418100	
96	Teus Marítima S.A.S.	Cr51 B 76-136 Of 709	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3564525	
97	Transflucol Ltda.	Cl 47 43-107	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3405124	
98	Transmares Ltda.	Cr11 93-53 Of 503	BOGOTA	57 1 6362334	
99	Transpetrol Ltda.	Bosque Dg21 56 A-36	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6694004	
100	Transportes Bahía y Cía. Ltda.	Cr17 30-100 Pie del Cerro	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6662856	
101	Transportes del Mar & Cía. Ltda. Transpormar	Centro Sector La Matuna Edif Banco del Estado Of 801	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6641940	
102	Transportes Ligracar Ltda.	Bellavista Cr56 7 A-30	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6651032	
103	T.S.A. Transportes y Servicios A Flote	C.C. Bocagrande L-303	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6657075	
104	T.S.L. Ltda. Tranding and Shipping Logistics	Bosque Tr47 21-95 P-2 Of 3	CARTAGENA/BOLIVAR	57 5 6437384	
105	Turbaduana Ltda	Cr46 53-15 Trr 46 Of 1301	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 4441166	
106	Wow Logistics Colombia S.A.	Cl 10314 a 53 Of-204	BOGOTA	57 1 6210577	
107	Aéreo Marítimo Cargo S.A	Cl 68B 50 - 105 Of A	BARRANQUILLA/ATLANTICO	57 5 3682079	
108	Embarques Aéreos Marítimos Internacionales Ltda.	Cr 43 A 1 A Sur - 29 Of 414 Edf Colmena	MEDELLIN/ ANTIOQUIA	57 4 2664900	

Fuente: Autor