

REVISTA DE



LEGIS[®]
INFORMACIÓN & SOLUCIONES

LOGÍSTICA[®]

LOGÍSTICA | EMPAQUE | ALMACENAMIENTO | TRANSPORTE & DISTRIBUCIÓN | TECNOLOGÍA | SERVICIOS

ISSN 2011-3102

Las TIC siguen impulsando
el crecimiento del país

CORABASTOS, la logística
detrás del mercado

La Línea, túnel que
parece no tener fin

Ley de Infraestructura:
el plan está en marcha



PRECIO \$15.000 pesos colombianos

ISSN 2011 - 3102



9 772011 310003



00024



Edición

www.revistadelogistica.com

Distribuido por:

Con el apoyo de:

LEGIScomex.com





TENEMOS PARA USTED LA MEJOR BARAJA DE SOLUCIONES

LOGÍSTICA - TRANSPORTE NACIONAL
COMERCIO INTERNACIONAL - GESTIÓN DOCUMENTAL

Juntas o individualmente, las unidades de negocio Suppla
son la partida ganadora para sus necesidades.
Eso solo lo puede lograr un experto.



Visítenos en www.suppla.com
Contáctenos en info@suppla.com

FUNDADORES - ASESORES

Tito Livio Caldas
Alberto Silva
Miguel Enrique Caldas

Presidente (E)
Diego Barrero

Editor
Daniel Polanía Castro
daniel.polania@legis.com.co

Fotografía
©2014 Shutterstock.com
Cortesía: INVIAS, Collins.com.co, Fedex,
DHL, econoticias.com

Foto Portada
Cortesía: Unión Temporal Segundo Centenario

Redacción
Marta Bernal, Stefany Cáceres Duarte,
Camilo Pérez, Luis Daniel Vargas,
Nelson Beltrán, Andrés Magrí G.,
Andrés Mauricio Zambrano y Ken Allen

Corrección de Estilo
Wilber Casallas

Contactos Efectivos de Negocio – CEN

Gerente
David De San Vicente Arango
david.desanvicente@legis.com.co

Gerente Comercial Regionales
Bogotá, Cali, Bucaramanga, Central
y Eje Cafetero
Tomás Enrique Cárdenas
tomas.cardenas@legis.com.co

Gerente Comercial
Medellín - Costa Caribe
David Barros
david.barros@legis.com.co

Gerente de Mercadeo, Circulación y Suscripciones
Oscar Ricardo Becerra
oscar.becerra@legis.com.co

Director de Operaciones
Cristian Chacón Lara
cristian.chacon@legis.com.co

Ventas Publicidad:
Bogotá
Av. Calle 26 No. 82-70
PBX (1) 425 52 55 Exts. 1778 -1312

Medellín
Calle 16A Sur No. 48-193
Tel. (4) 360 53 00

Cali
Cl. 19 Norte 2N-29 Of. 34-01B Ed. Torre de Cali
PBX (2) 608 18 00

Costa Caribe – BARRANQUILLA
Cra. 46 No. 67-60
PBX (5) 369 62 00

Eje Cafetero – PEREIRA
Centro Comercial Alcides Arévalo
Calle 19 No. 6-48 Local 106
PBX (6) 316 70 70 - 335 78 01

Planner de Producción
Pedro C. Gutiérrez J.

Tráfico de Materiales
José Ernesto Roa

Diseño, Diagramación y Portada
Angélica Gómez Batista

Suscripciones
Línea Gratuita Nacional: 01 8000 510 888
En Bogotá (1) 425 52 01
E-mail: suscripciones@publicacioneslegis.com
Código Postal 111071

De venta en almacenes de cadena y principales papelerías del país

Preprensa e Impresión

Año 7 No. 24 - Febrero - Abril 2014

LOGÍSTICA



- 7 Las TIC siguen impulsando el crecimiento del país
- 14 Bogotá y su nueva encrucijada institucional
- 22 Colombia: balance 2013 y perspectivas 2014
- 26 Ley de Infraestructura: el plan está en marcha
- 32 Importaciones colombianas vía marítima
- 34 La Línea, túnel que parece no tener fin
- 40 Logística social, en pro de la protección animal
- 44 La logística después de la logística
- 50 Ampliando las fronteras
- 54 Corabastos, la logística detrás del mercado
- 60 Los cambios en el comercio minorista y su impacto en la logística
- 62 Seis recomendaciones para exportar

EMPAQUE



- 66 Un vestido bien especial

ALMACENAMIENTO



- 70 Diez elementos claves en el diseño logístico de un CEDI
- 76 Gestión de inventarios: ya llegó la automatización
- 82 Sistemas de seguridad, prioridad para una logística efectiva

TRANSPORTE & DISTRIBUCIÓN



- 89 Transporte vs. regulación, el dilema de la logística en Bogotá
- 96 El ABC de las 'Concesiones 4G'
- 102 SINIEV: un centro inteligente de control de tránsito y transporte que beneficiará a todo el país
- 106 Indicadores de eficiencia y nivel de servicio portuario

TECNOLOGÍA



- 112 Subiendo a la nube

SERVICIOS



- 116 Siete lecciones de negocios que se pueden aprender del Manchester United
- 120 Calendario de eventos
- 121 Notilogística

CATÁLOGO DE FICHAS TÉCNICAS

ÍNDICE DE ANUNCIANTES

- 123
- 129



Balances y perspectivas logísticas

A pesar de las problemáticas de orden público que generaron los diferentes paros, como el agrario y el educativo, junto con los malestares causados por la reforma pensional y la reforma a la salud, y el flojo arranque que tuvo la economía nacional a comienzo de año, podemos decir que el 2013 fue positivo para el país. Algunos hechos que lo sustentan son el crecimiento del 5,1%, cifra superior a la mostrada por sus socios de la Alianza del Pacífico, y la firma de TLC con la Unión Europea, Israel y Corea del Sur.

Fueron varios los avances que tuvo el país durante el año anterior. En materia de logística e infraestructura, se concluyó la remodelación del Aeropuerto El Dorado y se modernizaron varios aeropuertos regionales. Las mejoras se centraron principalmente en el área de transporte de carga, para dinamizar el movimiento de mercancía por este medio. También se adelantó en la multimodalidad por el Río Magdalena, pues carreteras y vías férreas entraron a reforzar esta importante arteria del país.

Un punto aparte merece la Ley de Infraestructura, legislación que hace viable temas ambientales y de compra de tierras, así como la posibilidad de que las comunidades prioricen sus proyectos. Esto constituye un avance en la descentralización de las obras de infraestructura, con lo que se espera dar un impulso al progreso de aquellas regiones que por décadas han sufrido el olvido gubernamental.

Estos aspectos mencionados hacen pensar, contrario a lo que se presupuestaba, que el 2014 puede ser otro gran año para Colombia en materia de progreso económico. Además, organismos como la CEPAL y el Fondo Monetario proyectan un incremento del PIB entre 4,2 y 4,5%, y el Gobierno dice que podría llegar hasta el 5%.

El presupuesto para el año 2014 es de 203 billones de pesos, de los cuales cerca de 40 billones corresponden a la inversión en infraestructura, en especial para las vías de cuarta generación; esto hace pensar que el sector de la construcción seguirá jalonando fuertemente la economía. También se espera que las exportaciones colombianas lleguen a los 63.000 millones de dólares, cifra que sería histórica para la economía nacional, y la cual se lograría según datos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, gracias a la entrada en vigencia de los diferentes TLC firmados el año anterior.

Para terminar, los dejo con esta cifra: en Colombia, entre los años 2002 y 2010, se invirtieron 52.400 millones de pesos en nueve proyectos; en 2013 se ejecutaron 114 proyectos, con un costo de inversión de 320.000 millones de pesos.

DANIEL FERNANDO POLANÍA

Comunicador Social y Magíster en Historia

Editor Revista de Logística

daniel.polania@legis.com.co

Danielpolania.wordpress.com

 @danielfpolania



Sección Logística

- 7 Las TIC siguen impulsando el crecimiento del país
- 14 Bogotá y su nueva encrucijada institucional
- 22 Colombia: balance 2013 y perspectivas 2014
- 26 Ley de Infraestructura: el plan está en marcha
- 32 Importaciones colombianas vía marítima
- 34 La Línea, túnel que parece no tener fin
- 40 Logística social, en pro de la protección animal
- 44 La logística después de la logística
- 50 Ampliando las fronteras
- 54 Corabastos, la logística detrás del mercado
- 60 Los cambios en el comercio minorista y su impacto en la logística
- 62 Seis recomendaciones para exportar

www.revistadelogistica.com

VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Grupo

Bancolombia

le estamos poniendo el alma



La diferencia entre tener apoyo y contar con un aliado

es la misma que existe entre hacer las cosas
y hacerlas con el alma



A través de leasing y arrendamiento operativo, su empresa puede acceder a los activos productivos que necesita para continuar creciendo.

Consulte toda la información de sus obligaciones, derechos, tasas, tarifas, trámites, requisitos y características de todos nuestros productos y servicios a través de **www.leasingbancolombia.com** / Centro de Atención al Cliente **01 8000 515 556**. Productos de leasing y arrendamiento operativo ofrecidos por Leasing Bancolombia S.A. Compañía de Financiamiento.



Grupo
Bancolombia
le estamos poniendo el alma

Las TIC siguen impulsando el crecimiento del país

Pág. 7

Por: Camilo Pérez García
 @pgcamilo

Aunque las TIC en Colombia se consolidan como motor de crecimiento económico, al igual que en otros países, hace falta mucho en materia de infraestructura. Este aspecto es clave para multiplicar la cantidad y calidad de servicios del sector.



Pág. 8

A parte de los sectores de vivienda e infraestructura de transporte, el de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) es uno de los que mayor impulso le inyectará a la economía colombiana durante los próximos años.

Según un estudio realizado por Fedesarrollo y la Cámara Colombiana de Informática y Telecomunicaciones (CCIT)*, durante la última década el país creció aproximadamente un 10%, algo que no ha sucedido con otros sectores.

Asimismo se han registrado grandes avances en materia de acceso y penetración de tecnología, los cuales se explican por “la conjunción de un sector privado dinámico con un sano apetito inversor y el acompañamiento de un sector público que garantiza su desarrollo”, se afirma en el estudio.



Según cifras de Fedesarrollo, por cada peso de valor agregado generado en el sector de las telecomunicaciones, la economía genera 2,8 pesos adicionales. Por eso, ya se habla del sector TIC como “la nueva locomotora de la economía colombiana”. Cifras aportadas por la CCIT indican que los ingresos provenientes del sector representaron el 6% del PIB nacional. Además, “el crecimiento anual promedio del sector como un todo ha sido del orden de 9,9% nominal durante la última década, pasando de 14 billones de pesos en el año 2002 a 36 billones en 2012 (5,4% del PIB nominal)”, según el estudio.

En cuanto a ingresos por segmentos, en 2012 los de telecomunicaciones ascendieron a 25 billones de pesos, mien-

tras que los del sector de TI (Tecnologías de la Información), a \$ 11 billones.

Esta ganancia de participación en el mercado que han logrado sectores como telecomunicaciones y tecnologías de la información, refleja el enorme potencial del sector TIC y su crecimiento sostenido.

Pero la dinámica del sector no solo ha impactado en el desarrollo económico del país, según la cartera de las TIC, en 2013 el país tuvo avances significativos en temas de infraestructura, aplicaciones, servicios y usuarios.

Según el MinTIC, 2013 fue un año histórico para la consolidación de las TIC en el país. Dentro de los logros más significativos dados a conocer por esta cartera se destaca la adjudicación de dos

**Por cada peso de valor agregado
generado en el sector de las
telecomunicaciones, la economía genera
2,8 pesos adicionales. Fedesarrollo**



licitaciones por 1 billón de pesos que permitirán la cobertura total de Internet, así como la ampliación del plan de fibra óptica, que en 2013 permitió conectar a 777 municipios.

De acuerdo con cifras del Ministerio**, durante 2013 hubo un acelerado crecimiento en las conexiones a Internet de banda ancha. Durante los últimos tres años, el número de estas conexiones se cuadruplicó al pasar de 2,2 millones a más de 7,6 millones. Como se sabe, la meta del Gobierno es llegar a 8,8 millones de conexiones antes de finalizar el cuatrienio, y como van las cosas esta meta seguramente será rebasada.

En cuanto a infraestructura, vale la pena mencionar que el año pasado el país ingresó a una nueva era de telecomunicaciones con la adjudicación de la tecnología de cuarta generación (4G o LTE), que permite la transmisión de datos y voz a una velocidad 10 veces mayor. En otras palabras, banda ancha inalámbrica.

Con el despliegue de redes 4G se espera la masificación del servicio en todo el territorio colombiano por parte del sector privado, bajo la regulación del Gobierno.

El espectro para ofrecer servicios de 4G en el país se adjudicó mediante una subasta, con la cual el Gobierno recaudó 770 mil millones de pesos. Seis operadores fueron habilitados para ofrecer servicios 4G en el país: Claro, Movistar, DirecTV, Avantel, ETB y Tigo.

Por otro lado, se inició la construcción de cuatro cables submarinos para conectividad internacional, los cuales se suman a los cinco ya existentes. También comenzaron a operar los kioscos Vive Digital. Según MinTIC, actualmente están funcionando 1.144 y están en proceso de instalación 6.477, además se instalaron diez



Asesorías Empresariales Eximport Services S.A.S es una empresa de consultoría con amplia experiencia en el análisis y aplicación de los reglamentos técnicos (RETILAP, RETIE, JUGUETES, entre otros), así como en la interpretación, aplicación y correcto uso de los modelos de Certificación de Producto y demás herramientas de la infraestructura de calidad del país.

Nuestro portafolio incluye evaluaciones de cumplimiento de reglamentos técnicos, apoyo, evaluación, consultoría y asesoría, para la obtención de los certificados de conformidad que sean necesarios para el cumplimiento de los reglamentos técnicos de sus productos.

• Reglamentos técnicos y certificación:

Asesoramos y evaluamos el cumplimiento de reglamentos técnicos.

• Protección al consumidor:

Acompañamiento en procesos administrativos, atención de denuncias, solución de controversias jurisdiccionales y administrativas en protección del consumidor.

• Atención de solicitudes y requerimientos: (Procesos administrativos):

Representamos, asesoramos y acompañamos en posibles requerimientos y visitas de las autoridades de control o denuncias de usuarios y consumidores.

• Metrología legal:

Verificaciones preventivas de instrumentos de medición, evaluaciones de cumplimiento y evaluaciones de riesgos.

Cra. 53 No. 103B - 42 Of. 709

Bogotá D.C.- Colombia

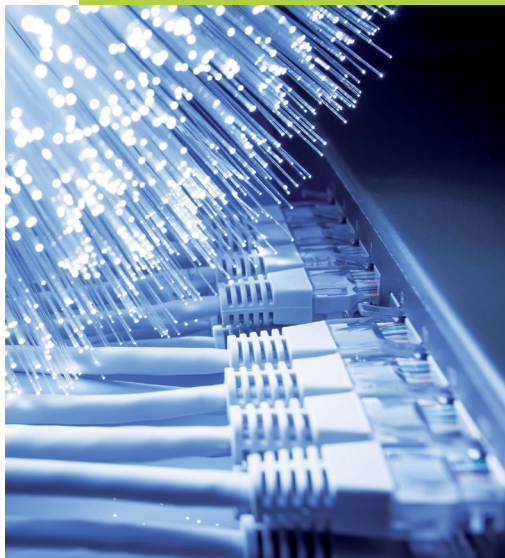
Tels. (571) 635 50 57 - 236 06 20

Cel. 317 639 91 48

E-mail: asesor.cert@eximportservice.com

conozca nuestro portafolio completo en:

www.eximportservice.com



**Los ingresos
provenientes
del sector TIC
en Colombia
representan
el 6% del PIB
nacional. CCIT**

10 Pág. puntos ViveLab: centros comunitarios donde las personas de bajos recursos se capacitan y usan Internet.

Como si fuera poco, antes de que finalizara el año, el Ministerio adjudicó la licitación de la red de alta velocidad que llevará Internet a municipios y corregimientos de la Amazonía, Orinoquía y Pacífico (Chocó). El proyecto tendrá una inversión de \$ 373.992.683.355 millones, durante diez años, y tras su puesta en funcionamiento en 2015, Colombia será el primer país de Latinoamérica con cobertura de Internet de alta velocidad en todos los municipios.

En materia de bienes y servicios, el Gobierno entregó más de 21 mil tabletas y cerca de 240 mil computadores portátiles y de escritorio en escuelas públicas de diferentes regiones del país.



En materia de televisión, MinTIC hizo alianzas con las casas productoras de televisión más grandes del mundo, como Discovery, Plaza Sésamo, Disney y FOX; esto con el fin de mejorar los contenidos audiovisuales de la televisión pública colombiana. Según cifras del Gobierno, durante 2013 se invirtieron más de \$ 7.500 millones en coproducciones para la televisión pública.

También hubo grandes avances en el fortalecimiento de la industria TI a través de planes de capacitación y financiación a emprendimientos digitales. Cifras del Gobierno señalan que en la actualidad 4.709 personas estudian carreras TI de forma gratuita; 9.000 se están certificando en plataformas de desarrollo web y móvil, 3.400 en desarrollo de apps y 278 en calidad. Asimismo y a través del programa Apps.co, se ha brindado apoyo a 35.000 colombianos para la creación de nuevos negocios TIC.

NO TODO ES COLOR DE ROSAS

Si bien durante los últimos años el país viene avanzado de manera significativa en algunos aspectos, aún falta mucho

El Plan Vive Digital ****

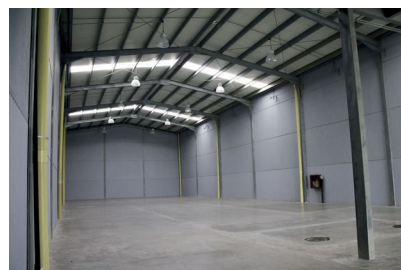
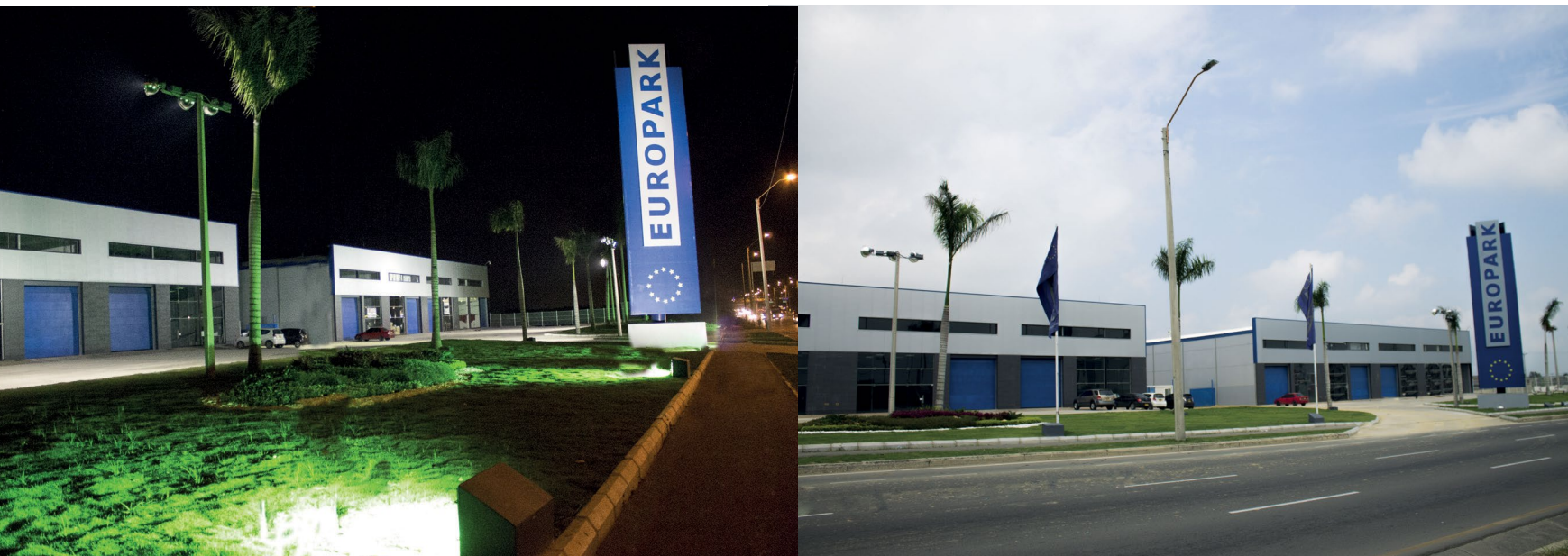
Mediante este plan el Gobierno busca impulsar la masificación del uso de Internet, de la apropiación de tecnología, de la creación de empleos TIC directos e indirectos, con el fin de reducir el desempleo, la pobreza y aumentar la competitividad del país.

El Gobierno se fijó las siguientes metas concretas para 2014:

- Triplicar el número de municipios conectados a la red de fibra óptica nacional.
- Conectar a Internet al 50% de las mipymes y al 50% de los hogares.
- Multiplicar por cuatro el número de conexiones a Internet. La meta es alcanzar los 8,8 millones de conexiones a Internet en 2014.



Parque Industrial Comercial



Construido con estándares europeos. Excelente ubicación: a **20 minutos** del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, a **20 minutos** de las entidades estatales y del centro de la ciudad y a **15 minutos** de la zona industrial de Barranquilla. Cercano a los puertos de Santa Marta y de Cartagena (103 km), a **139 km** del Carmen de Bolívar –punto de conexión con el interior del país– y a **20 minutos** de la Ruta del Sol que interconecta a toda **Colombia**.

- Áreas verdes de **5.000 M²** que nos separan de la carretera principal
- Acceso doble de ingreso y de salida – **15 metros** de ancho
- Circuito cerrado de TV, control de acceso y vigilancia privada
- Zona de comidas
- Parqueadero interno de tractomulas y parqueadero para propios y visitantes

INFORMACIÓN Y VENTAS

TELÉFONO: 385 43 15

CELS. (300) 538 17 39 – (300) 538 19 47

E-MAIL: ventas@atlanticapital.com.co

www.europark.com.co

Fiduciaria Bogotá





en cuanto a desarrollo de infraestructura, así como el uso y apropiación de tecnología por parte de las pequeñas y medianas empresas.

El *Network Readiness Index* (NRI), uno de los indicadores que mejor sintetiza el estado del sector TIC en cada país, muestra que Colombia aún se encuentra rezagada en comparación con los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos por su sigla en inglés OECD. Si bien el país ha mejorado en este índice, esto es básicamente por los avances y uso que ha tenido el sistema de Gobierno en Línea desde 2008, y no tanto por las empresas o los ciudadanos.

Cuando se compara el desempeño del sector TIC en Colombia con el de sus pares alrededor del mundo los resultados dejan de ser espectaculares. En el NRI el país ocupa el puesto 58 en el escalafón mundial de 120 países, seis puestos por encima del puesto 52 en el año 2006.

De ahí el desafío que se planteó el Gobierno con el plan Vive Digital, para lograr la masificación de Internet y el desarrollo del ecosistema digital nacional. El programa tiene como referentes a países como Corea del Sur, Japón, Hong Kong y los países nórdicos, que ya tuvieron éxito en el diseño e implementación de planes de masificación de Internet. En estos países los niveles de penetración son mucho mayores que el promedio mundial.

BARRERAS PARA LA MASIFICACIÓN

La Comisión de Regulación de Comunicaciones (CRC) identificó*** las

siguientes barreras asociadas a la masificación de Internet en el país:

- Elevados costos y complejidades para desarrollar infraestructura, como la geografía del país.
- Recursos públicos limitados para la inversión en infraestructura.
- Insuficiencia en el poder adquisitivo de los ciudadanos.
- La falta de percepción de necesidad de Internet de los ciudadanos y las



¿Qué son los Kioscos Vive Digital?

Son puntos de acceso comunitario a Internet, con los cuales se busca fomentar el uso de las TIC en las zonas rurales y apartadas del país. A través de mejores equipos, mayor velocidad de conexión y talleres innovadores se pretende lograr la inclusión digital de todos los ciudadanos.

¿Qué son los ViveLab?

Son centros de entrenamiento, emprendimiento y conocimiento a los cuales acceden personas con destrezas en el desarrollo de software, aplicaciones y contenidos digitales.

Estos laboratorios cuentan con herramientas especializadas para la creación de animación 3D, 2D, videojuegos, aplicativos para móviles y aplicaciones para las mipymes colombianas. En total serán 17 laboratorios donde se capacitarán a cerca de 15.000 personas.

microempresas, es decir, la falta de apropiación de las TIC.

En todo caso, el sector de las TIC en Colombia sí ha demostrado importantes avances en materia de cobertura, acceso y difusión, respaldado por el músculo financiero del sector privado, bajo el liderazgo de iniciativas gubernamentales que apuntan a acercar la tecnología a un mayor número de colombianos y así disminuir la brecha digital y contribuir con la reducción de la pobreza.

Por algo el ministro de las TIC, Diego Molano Vega, viene asegurando que “el país vive una verdadera revolución digital que aportará múltiples oportunidades a los colombianos, en especial a los más pobres para ampliar sus horizontes y generar riqueza”. 



- * CCIT y Fedesarrollo. “El sector TIC: la nueva locomotora de la economía colombiana”. Junio 2013.
- ** Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Boletín trimestral de las TIC. Cifras del tercer trimestre de 2013. Diciembre de 2013.
- *** Comisión de Regulación de Comunicaciones. “Análisis del sector TIC en Colombia: Evolución y Desafíos”. Diciembre de 2010.
- **** Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Plan Vive Digital. Febrero de 2011.



LENOR COLOMBIA S.A.S. es un Organismo de Certificación de Productos acreditado por el **Organismo Nacional de Acreditación de Colombia ONAC**.

Los certificados de conformidad emitidos son reconocidos por el mercado nacional en la demostración de cumplimiento de los requisitos establecidos en los reglamentos técnicos:

**RETILAP - RETIE - JUGUETES
VAJILLAS - OLLAS A PRESIÓN**

LENOR COLOMBIA S.A.S.

Carrera 47A No.96-41 Of. 204
Edificio Business Point
PBX 296 0737
E-mail: info@lenor.com.co / comercial@lenor.com.co
Bogotá D.C. - Colombia
www.lenor.com.co

ARGENTINA-ASIA-CHILE-COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS

CERTIFICAR SUS PRODUCTOS HACE MÁS COMPETITIVA SU EMPRESA



ACREDITADO ISO / IEC GUIDE 65:1996
11-CPR-005





Bogotá

y su nueva
encrucijada
institucional

Por: Redacción Revista Logística

 @Revistalogistic

Hace un año, Revista Logística realizó un especial sobre los hechos que envolvieron el nuevo modelo de recolección de basuras propuesto por el alcalde Gustavo Petro, allí se trató sobre la complejidad logística que implicaba la entrada de un nuevo operador y las falencias en la inclusión de la población recicladora en el nuevo esquema.

Hoy, más de un año después, la capital vive una fuerte conmoción por causa de la decisión tomada por la Sala Disciplinaria designada por el procurador Alejandro Ordoñez, que determinó la destitución e inhabilidad por 15 años del dirigente capitalino, por la responsabilidad administrativa derivada de lo sucedido los días 18, 19 y 20 de diciembre del 2012.

Tanto la decisión tomada por el Procurador, aunque suspendida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, como la revocatoria del mandato, dos escenarios en los que el gobernante capitalino podría verse obligado a dejar su cargo, han generado varias preguntas relacionadas con el futuro económico y político de Bogotá: ¿qué va pasar con el actual Plan de Desarrollo?

Nunca antes la capital había pasado por un escenario tan complejo y polémico en cuanto a administración pública se trata. Más allá de la resolución que pueda tener la actual conjuntura, los impactos en gestión para varios sectores son innegables.



GRACIAS AL
ESPECIALISTA EN
FINANCIACION
MIS EQUIPOS TIENEN
LA FUERZA QUE MI
TRABAJO NECESITA

Occiequipo

Especialista en Financiación de Equipos Productivos



►►► **CRÉDITO O LEASING** ◀◀◀

LÍNEA DE ATENCIÓN ESPECIALIZADA: 01 8000 514 652 O EN BOGOTÁ 307 70 27 MARCAR OPCIÓN 3 Y LUEGO OPCIÓN 2
www.occiequipo.com.co

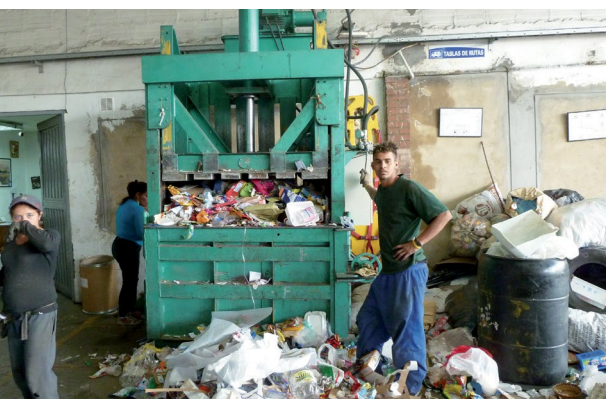


Banco de Occidente

Grupo
AVAL



La Procuraduría comenzó los procesos contra el Alcalde debido a las quejas interpuestas por varias entidades distritales que advirtieron, de manera previa y con posterioridad a los hechos, sobre algunas irregularidades.

Pág. **16**


Finalmente, en vista del inminente problema de acumulación de residuos para los días 24 y 25 de diciembre, en donde la ciudad pasa de producir 6.000 toneladas diarias de basuras a 9.000 toneladas, al Alcalde no le quedó otra alternativa que volver a contratar a los operadores privados.

LO QUE LA PROCURADURÍA SENTENCIÓ Y RATIFICÓ

La Procuraduría comenzó los procesos contra el Alcalde debido a las quejas interpuestas por varias entidades distritales que advirtieron, de manera previa y con posterioridad a los hechos, sobre algunas irregularidades. Entre ellas está la Personería de Bogotá; el Defensor del Pueblo; el representante a la Cámara, Miguel Gómez, líder de la revocatoria del mandato; varios concejales, veedurías distritales y otros sectores.

Según el documento expedido por la Sala Disciplinaria, son tres las razones que originaron la destitución de Gustavo Petro:

1 Por haber tomado la decisión de que empresas del Distrito de Bogotá asumieran la prestación del servicio público de aseo, sin que contaran con la más mínima experiencia y capacidad requerida.

2 Por la expedición del Decreto 564 del 10 de diciembre de 2012, que violó el principio constitucional de libertad de empresa, al impedir que otras empresas, distintas a las entidades del Distrito de Bogotá, prestaran el servicio público de aseo en la ciudad capital.

3 Por la expedición del Decreto 570 del 14 de diciembre de 2012, mediante el cual autorizó el uso de vehículos tipo volquetas. Según la Procuraduría, en dicha autorización se violaron disposiciones constitucionales y legales referentes a la protección del medio ambiente.

Aunque la defensa del Alcalde Mayor argumentó que actuó bajo las disposiciones dadas por la Corte Constitucional, que exigía la participación de los recicladores en el modelo de aseo, para la Sala Disciplinaria: "Lo dispuesto por la Corte no condicionó un nuevo modelo de aseo, ni mucho menos que ese modelo estuviera por fuera de la ley. No era indispensable que para cumplir con órdenes de la Corte se asignara el servicio de aseo a empresas del Distrito y menos cuando eran incapaces de asumirlo".

Otro de los elementos sobre el que se apoyaron varios argumentos de la Sala Disciplinaria fue el documento elaborado por Julio César Pulido, funcionario de la Secretaría Distrital de Ambiente, en donde se determinó que gran parte de los hechos sucedidos los días 18, 19 y 20 de diciembre de 2012, había obedecido a las fallas logísticas del nuevo operador público, en clara correspondencia con la falta de vehículos compactadores. Este informe estableció que durante la recolección de los residuos domiciliarios, 3.000 toneladas dejaron de recogerse el día 18 de diciembre de 2012, por causa de las "dificultades logísticas de Aguas Bogotá" al utilizar volquetas, ya que este automotor "recogía 2,7 toneladas de residuos, frente a las 10 toneladas que en promedio recogía un vehículo compactador".

ZONA FRANCA
OPERADA CON



ZONA FRANCA PARQUE CENTRAL

¡Una zona franca con CALIDAD y SEGURIDAD!



CERTIFICADO DE CALIDAD
CO-SC-CER285135



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

CERTIFICADO BASC
COLCTG00120-1-1

¡Iniciamos el 2014 con buenas noticias!

Zona Franca Parque Central recibe la certificación de calidad ISO 9001:2008 por parte de ICONTEC Internacional y el certificado BASC por la World BASC Organization, entidades que acreditan la excelencia en la prestación de los servicios de dirección, administración, supervisión, promoción y desarrollo, y en la gestión del control y seguridad interna y de comercio internacional del parque industrial.



¡Lotes, Bodegas y Patios disponibles **con precios 2013!**



PBX [+57 5] 660 2270 - 660 8194
Móvil: 310 634 3412
E-mail: ventas@central.com.co



PBX [+57 5] 660 1190
Móvil: 317 428 4918
E-mail: proyectos@araujoysegovia.com

Variante Cartagena Turbaco. Calle 1 No. 2 – 5. Sector Aguas Prietas. Teléfonos: [+57 5] 645 5280 al 88 / Fax [+57 5] 645 5289 / Código Postal: 130010

www.zonafrancapc.co | info@zonafrancapc.co | [@ZonaFrancaPC](https://twitter.com/ZonaFrancaPC)

Cartagena de Indias, Colombia

Con el respaldo de:



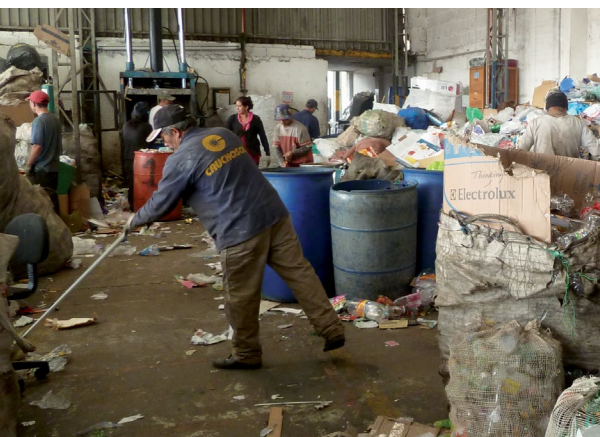
ARAÚJO IBARRA
CONSULTORES EN NEGOCIOS INTERNACIONALES





Este informe estableció que durante la recolección de los residuos domiciliarios, 3.000 toneladas dejaron de recogerse el día 18 de diciembre de 2012.

Pág. **18**



LO QUE LA ADMINISTRACIÓN DEFIENDE

Según la defensa de Petro, el nuevo modelo era necesario y beneficioso para la ciudad, por:

- **La inclusión de los recicladores.** La Administración Distrital consiguió el pago mensual por el peso total del material recopilado, lo que líderes recicladores vieron como un avance y aceptaron.
- **Los sobrecostos por parte de los operadores privados.** La defensa argumentó que “la Contraloría General de la República logró evidenciar la captación exorbitante e irregular de dineros de los usuarios pagados a través de las tarifas contractuales fijadas por la UAESP. Añadió que ese cálculo era de cerca de 500.000 millones pagados en exceso”.
- **La fortaleza demostrada por el operador público.** Según la defensa, el crecimiento de los últimos seis meses de la operación por parte de Aguas de Bogotá, llegando hasta el 50% de la ciudad, son una muestra de la capacidad económica y la experiencia operativa de la EAAB, contrario a lo expuesto en el pliego de cargos.

Frente a los cargos relacionados con la falta de libre competencia, se argu-

mentó que el Decreto 564 de 2012 no buscaba eliminar la libre competencia ni mucho menos imponer un monopolio público, por el contrario, se orientaba hacia una participación amplia de los privados en el servicio, pero con un carácter democrático, pues se daba especial énfasis no a grandes empresas privadas, sino a los recicladores.

El incumplimiento irregular de la cláusula de reversión de la flota vehicular es uno de los aspectos que mayor controversia ha generado. Actualmente, la Contraloría investiga por qué razón los camiones compactadores no han sido regresados al Distrito, tal como lo establece la ley de contratación.

Finalmente, la defensa también sostuvo que los operadores privados dejaron de recoger miles de toneladas de basura desde el día 13 de diciembre de 2012, como estaba plenamente demostrado por los registros de entrada y pesaje en el relleno sanitario de Doña Juana. Este hecho elevó la cantidad de residuos a recoger de manera exorbitante.

LA INSEGURIDAD ADMINISTRATIVA

El conocido “choque de trenes” entre la Procuraduría y el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, sumado

MOVEMOS CON SOLUCIONES LOGÍSTICAS LOS NEGOCIOS QUE MUEVEN A COLOMBIA



www.coordinadora.com

MERCANCÍA • PAQUETEO • CARGA AÉREA • CARGA MASIVA • CONTENEDORES

¡LLÁMENOS! 01 8000 520555
O EN SU LÍNEA LOCAL DE RECOGIDAS

COORDINADORA



a la herencia dejada por el llamado “Carrusel de la contratación”, conocido como el mayor escándalo de corrupción por el que haya pasado la ciudad y del que aún hoy no se siente haber salido del todo, han profundizado el deterioro administrativo de la capital.

Obras tan importantes como la ampliación de las estaciones de Transmilenio, la construcción del metro pesado, las dos líneas de cables aéreos en Ciudad Bolívar y San Cristóbal, el futuro de la carrera 7.^a, los terrenos necesarios para la ampliación y remodelación del Centro Administrativo Nacional (CAN) o la urgente necesidad logística de la Avenida Longitudinal Occidental, son solo algunas de las tareas sobre las cuales, mientras no sea resuelta la permanencia del Alcalde, se genera un alto grado de incertidumbre.

Paralelo a esto, también está pendiente la implementación total del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), el cobro del impuesto de valorización, las modificaciones del Pico y Placa, el ingreso de los recicladores al nuevo esquema de recolección, la ejecución presupuestal del 2014, la ejecución de los \$3,03 billones incluidos en el cupo de endeudamiento y el futuro del operador público Aguas de Bogotá.

Petro ha tenido que afrontar una gran oposición en el Concejo de Bogotá, de algunas entidades de control, instituciones de orden nacional y de otros sectores, que han puesto varias trabas burocráticas.

EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, LA CAMISA DE FUERZA

El actual decreto goza de presunción de legalidad, pese a las demandas de nulidad que enfrenta, y tendrá carácter de obligatoriedad mientras la Justicia no diga lo contrario. En caso de que Gustavo Petro no siga, el nuevo alcalde tendrá que plegarse al actual POT, cuya vigencia está aprobada para cuatro años. Aun si no lo comparte, su única opción sería reordenar las prioridades.

Hasta el día de hoy, algunos entes gremiales, el Ministerio de Vivienda, concejales y algunos otros grupos de ciudadanos han manifestado la ilegalidad e inconveniencia del nuevo POT, lo que supone una batalla jurídica sobre su legalidad y viabilidad.

LA POCA ARMONÍA INSTITUCIONAL

Petro ha tenido varios tropiezos desde el momento en que comenzó a dirigir la ciudad. Por un lado, la inestabilidad de funcionarios en el gabinete ha demorado aún más la aplicación del Plan de Desarrollo Distrital. Por otra parte, ha tenido que afrontar una gran oposición en el Concejo de Bogotá, de algunas entidades de control, instituciones de orden nacional y de otros sectores, que han puesto varias trabas burocráticas en varias de sus iniciativas.

Todo esto ha dejado a la ciudad con una imagen poco favorable para invertir. De acuerdo con la ANDI, si no se soluciona pronto el futuro político de la capital los inversionistas se verán obligados a buscar otros mercados regionales.

Ahora, después de varias tutelas interpuestas en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, la decisión de la Procuraduría ha quedado suspendida y se abren las puertas a la revocatoria. La Registraduría ya avanza en la preparación de esta atípica jornada electoral, programada para el 2 de marzo, a la cual deben acudir un mínimo de 1.234.214 ciudadanos, de los cuales, la mitad más uno debe decirle sí o no a la revocatoria del mandato.

No obstante, la realidad es que la capital no ha podido ser administrada de forma adecuada y completa durante los últimos tres años. Esto ha producido un retraso en la gestión institucional.

Al término de esta edición no se conocía el resultado de la revocatoria del mandato.

Todo lo que usted necesita para la optimización
de sus operaciones de Comercio Exterior.
Somos la tercera parte en logística integral de su empresa.

“Minimizamos los costos en cada operación”



Logística integral
Consultoría en Comercio Exterior
Seguridad y control de la carga



Línea Gratuita

01 8000 510 508



WWW.IMEXCO3PL.COM



Síguenos:



imexcogcsa@hotmail.com



(PANAMÁ)

Tels. 507 399 6834 - 507 669 91658



Carrera 20 No. 13-40 (Cali - Colombia)

Tels. 57 321 802 8220 - 57 320 699 6856

572 518 8088



Colombia: balance 2013 y perspectivas 2014

La situación del campo, la reforma a la salud, el sistema pensional y la inversión en infraestructura son el centro del análisis que tres profesores de la Universidad Nacional realizaron para Revista Logística.

Por: Redacción Revista Logística

 @Revistalogistic

Para hacer un balance de 2013 y analizar los retos y desafíos que se vislumbran para el país en 2014, citamos a tres profesores expertos de la Universidad Nacional.

INFRAESTRUCTURA

José Stalin Rojas – Director del Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID)

El balance de la infraestructura y la logística en Colombia en 2013 es, en términos generales, positivo. Se destacan noticias como la inversión de las asociaciones público-privadas que fortalecerán la navegabilidad por el Río Magdalena, el modo férreo y las carreteras; lo que ayudará a disminuir los costos logísticos en el mediano plazo. Otra noticia es el fortalecimiento del aeropuerto El Dorado y de otros aeropuertos regionales, que aumentará la capacidad de carga y la conectividad.

En la misma dirección, apareció la Ley de Infraestructura que ayuda a establecer protocolos para consulta en comunidades, licencias ambientales y compra de tierras. En su conjunto, estos avances hacen que el sector cree las condiciones para reducir costos, aumentar la velocidad y establecer la intermodalidad; que los agentes económicos como los operadores, las empresas transportistas y los generadores de carga realicen acuerdos que favorezcan la logística en Colombia y disminuyan el rezago del país en esta materia.

También se ha ido fortaleciendo la institucionalidad en el sector. La Superintendencia de Transporte, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y demás agencias trabajan ahora de forma coordinada; este ajuste institucional hace que el sector de infraestructura y transporte sea, de cierta manera, consistente. Falta realizar mucho trabajo desde las empresas (los generadores de carga, los transportadores y los receptores de carga), para que entre ellas, con ayuda del Estado, se forme un *clúster* que contribuya a la competitividad.

Por otra parte, es necesario mencionar que existen algunas incertidumbres, como la anunciada venta de ISAGEN y la inversión de los recursos de esa transacción en la mejora de la infraestructura en el país, y las concesiones de cuarta generación. Estas últimas ofrecen un marco donde el Estado y los privados ganan, pues están enfocadas en fortalecer las Autopistas de la Prosperidad, pero no se tiene claro cómo se van a fortalecer las vías secundarias y terciarias.



SECTOR AGROPECUARIO

Carlos Suescún – Profesor de la Facultad de Ciencias Económicas

El año anterior, a pesar de las protestas en el campo, según algunos pronósticos del DANE, se ve la recuperación de algunos rubros agropecuarios. No obstante, hay que recordar que el agro fue el sector más golpeado por la ola invernal de 2011 y aún se encuentra en una fase de recuperación, que ha sido lenta debido a los paros y al impacto negativo de la entrada en vigor de los TLC.

Otro factor, además de la propiedad, es el macrosector de la minería. Según el Ministerio de Agricultura, existe un conflicto en el uso de la tierra, pues al revisar el mapa nacional gran parte de la tierra con vocación agrícola y pecuaria está llena de títulos mineros. Eso, en un proceso de posconflicto, es una gran paradoja, y no veo en lo negociado hasta el momento nada relevante sobre ese aspecto.

Durante el 2014 se podrá evidenciar la capacidad del Gobierno para responder a todo lo que significó el paro agrario en Colombia, ya se escuchan voces de líderes sobre incumplimientos en los acuerdos o de que en el pacto no están todos articulados. Esto es grave, pues ese pacto fue el que presentó el Gobierno para ser financiado con el Presupuesto General de la Nación; si los recursos están 'amarrados' a ese texto aprobado, pero los directamente afectados no están de acuerdo, será difícil que se cumplan las prerrogativas de estos sectores.

Cabe recordar que no solo fueron factores estructurales los determinantes de las protestas que se vivieron en el 2013 en el campo, también influyeron temas como la comercialización, los TLC, la tasa de cambio, los insumos, la infraestructura y la forma en que se pueda garantizar una competencia justa; esto ha chocado con la óptica que se tiene del desarrollo en el país y hará difícil que se limen las asperezas con el Gobierno, más allá de lo que suceda en La Habana.



Se evidencia que la deuda de las EPS con los hospitales asciende a los 4,3 billones de pesos.

REFORMA A LA SALUD Y SISTEMA PENSIONAL

Óscar Rodríguez – Director del Observatorio de Protección Social del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID)

La situación de la salud en 2013 se puede ver desde dos ángulos: la profundización de la crisis y los intentos del Gobierno para poder salir de esa situación. Con respecto a la crisis, el Gobierno reconoció que el sistema tiene graves problemas de corrupción y financieros, y que se ha convertido en una fuente de poder de carácter clientelista.

Algunos indicadores de la crisis del sistema son la cantidad de colombianos que deben acudir a las tutelas, para poder recibir un servicio oportuno y de calidad; también se evidencia en la deuda de las EPS con los hospitales, que la Asociación de Clínicas y Hospitales calcula en 4,3 billones de pesos, como el caso tétrico de Bogotá donde hay un déficit en los hospitales de \$ 435.000 millones.

El Gobierno trató de solucionar esto con medidas de carácter legislativo. Recordemos que el 2013 comenzó

con una reforma tributaria que le quitó a las empresas de gran capital los aportes parafiscales, reemplazándolos por un nuevo impuesto sobre la renta (el CREE).

También se presentó una reforma estatutaria en donde se enuncia que la salud será un derecho fundamental, visto como un elemento de equidad. Sin embargo, si uno articula esa reforma estatutaria con la ley fiscal existe una paradoja, porque el objetivo de tener unas finanzas públicas 'estables' choca con las tutelas y la posibilidad de muchos de tener acceso a un sistema de salud digno.

En el tema específico de la reforma a la salud que presentó el ministerio del área, hay que anotar que ha tenido una gran oposición por parte de las sociedades científicas, las universidades, los gremios y los usuarios, porque no parece garantizar la salud como un derecho y el acceso a él en condiciones de igualdad y calidad.



La situación de la salud en 2013 se puede ver desde dos ángulos: la profundización de la crisis y los intentos del Gobierno para salir de esa situación.

PENSIONES

Pág. 24

El sistema pensional sigue siendo bastante deficiente en términos de cobertura de protección y de afiliación. Por la primera, se entiende al número de colombianos mayores de 60 años que tienen derecho a una pensión (menos del 18%); y la segunda hace referencia a las personas que están trabajando y cotizando (menos del 30% de la población trabajadora). Con estas cifras, podemos decir que estamos ante una preocupante situación en donde el futuro va a estar marcado por una gran cantidad de viejos pobres.

En este campo, el Gobierno ha intentado avanzar en un elemento positivo como la pensión familiar, que consiste en que una pareja (matrimonio o unión de hecho), que cumpla con la edad para pensionarse, pero no tenga la cantidad de semanas cotizadas, pueda unirlos para completar las semanas requeridas y recibir una sola pensión para el núcleo familiar.



Cabe anotar que una preocupación con respecto a la reforma que presentó el ministro de Trabajo, Rafael Pardo, es el fortalecimiento a los fondos privados, pues recordemos que cuando hay caídas en la rentabilidad quien lleva el problema es el afiliado, porque la masa de ahorro disminuye al igual que sus pensiones. Otro tema importante de discusión es que solo tres fondos privados monopolizan el 70% del ahorro pensional, esto es un indicador preocupante para la concepción democrática de los recursos económicos de un país. 🍷

1^{er} encuentro de
LOGÍSTICA
y gestión de **activos**



**EXPO
OFICINA**
SOLUCIONES Y EQUIPAMIENTO EMPRESARIAL



27, 28 y 29
de Marzo 2014

**MÁS ACCIONES
INTELIGENTES**

El evento técnico, académico y comercial que reúne durante 3 días a expertos en temas de Logística y Optimización de Activos, junto con más de 150 empresas regionales y nacionales, proveedoras de equipos y soluciones integrales para las necesidades de las oficinas.

Dirigido a empresarios, propietarios y compradores en cargos gerenciales y directivos de la región santandereana; personas tomadoras de decisiones para adquirir suministros y contratar servicios para diferentes áreas de las compañías.

**¡DÉ A CONOCER SU EMPRESA
A LA COMUNIDAD DIRECTIVA DE SANTANDER!**

**RECIBA UN 10% DE DESCUENTO EN
LA COMPRA DE SU STAND**

Promoción válida hasta el 28 de Febrero de 2014

INFORMES Y VENTAS

Mónica Domínguez

310 551 85 03

monica.dominguez@cenfer.com

Andrea Jácome

316 461 85 15

andrea.jacoma@cenfer.com

Teléfono: . (577) 682 22 22 **Exts.** 1523 - 1616



www.facebook.com/
logisticaygestion



twitter.com/CenferSA
CenferSA

1^{er} encuentro de
LOGÍSTICA
y gestión de **activos**



www.logistica-gestion.com

**EXPO
OFICINA**
SOLUCIONES Y EQUIPAMIENTO EMPRESARIAL

www.expo-oficina.com.co

INFORMES Y VENTAS

Magdalena Blanco

311 560 05 98-312 457 81 83

magdalena.blanco@cenfer.com

Giovanna González

315 372 72 41-300 426 52 02

giovanna.gonzalez@cenfer.com

Teléfono: (577) 682 2222 **Exts.** 1618 - 1619 - 1009 - 1012



www.facebook.com/
expo.oficina.cenfer



twitter.com/CenferSA
CenferSA

Organiza

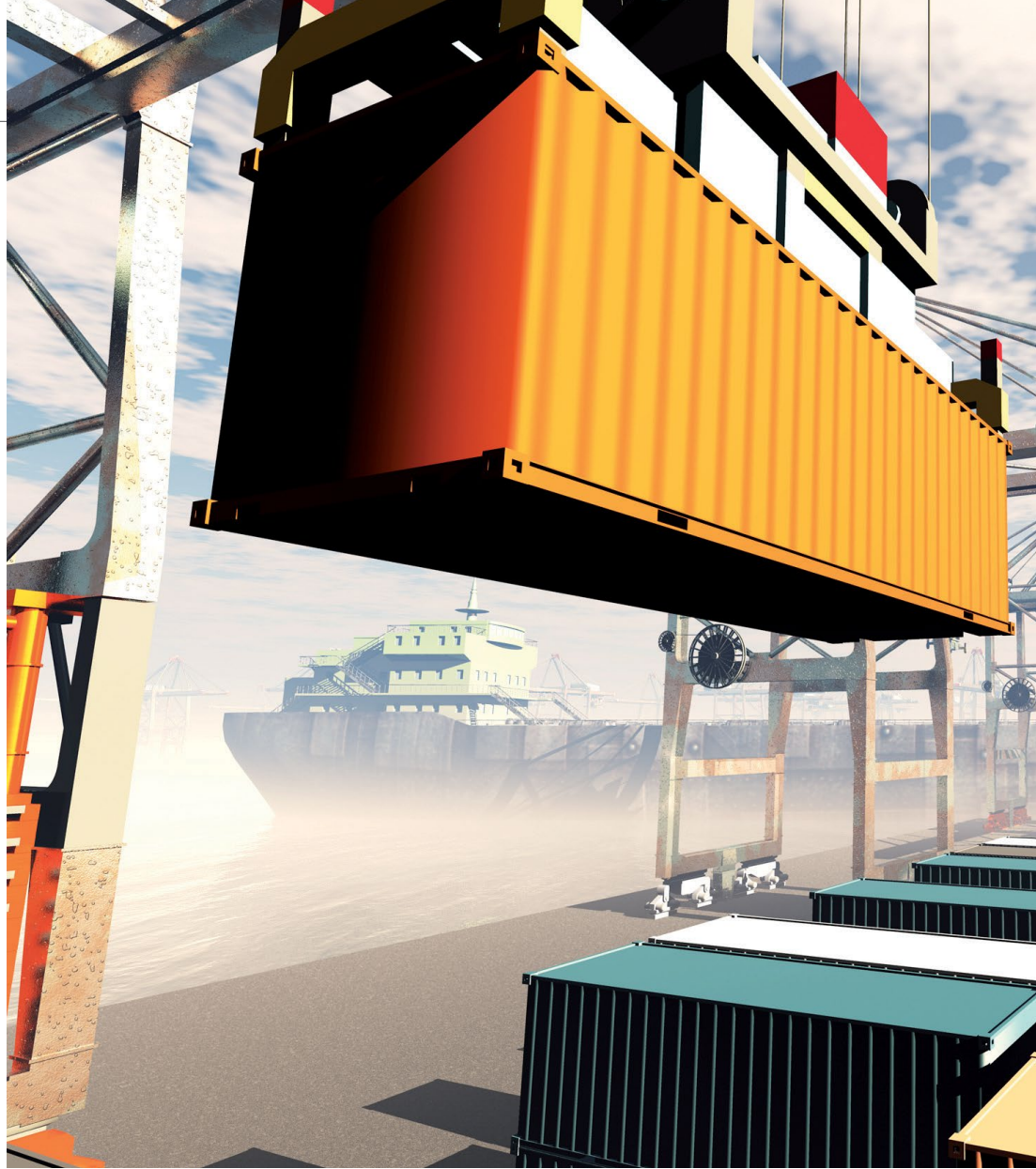
Apoyan





Realizar proyectos por sobre todas las cosas, pareciera ser el lema de la nueva Ley, y aunque le faltan algunos detalles, ordena la infraestructura de Colombia de una forma muy completa y organizada. Para rematar con avances, a finales de 2013 también se sancionó la ley que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Por: Marta Bernal González
@bernalissima



Pág. 26

Ley de Infraestructura: el plan está en marcha



De la Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013, el aspecto que más sensación causó dentro de diferentes sectores del país, tiene que ver con los mecanismos para facilitar procesos de expropiación de predios, movimiento de redes y licencias ambientales.

La ausencia de obstáculos que generan sobrecostos y de líos judiciales interminables es lo que José Stalin Rojas, director del Observatorio de Logística y Movilidad del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID) de la Universidad



Nacional de Colombia, califica como: "Un avance que facilita la ejecución de los proyectos y le da cabida a que las divergencias se solucionen de forma técnica con expertos, sin pasar por los despachos judiciales". También resalta que aún falta incluir la consulta a las comunidades, aspecto que también crea preocupación entre inversionistas, debido a los diversos intereses oscuros que interfieren con el desarrollo de obras.

Por otra parte, Yerly Mozo, gerente de la firma constructora de vías Gering Construcciones, cree que "existen varios puntos en los que se le ha dado un tiempo de hasta 120 días a las entidades, para que a través de manuales se legalicen procedimientos, que a mi parecer deberían haber sido debatidos por el Congreso directamente y no dejarlo a la discrecionalidad de algunos funcionarios".

"A grosso modo, esta intención es buena porque el país requiere con urgencia vías que brinden a los distintos sectores productivos garantías para competir en el mercado, aún más cuando nuestro país tiene encima varios tratados de libre comercio y en los que sin lugar a dudas los sectores productivos están en desventaja", afirma José Nilson Lectamo Silva de la Organización Indígena de Antioquia. Y, como pocas veces, muchos sectores están de acuerdo.



Si es carga, OPERCAR se encarga.

Más de 20 años

Somos operadores portuarios y logísticos con más de 20 años de experiencia en el manejo de carga en las zonas francas, empresas y puertos privados y públicos del país; capaces de satisfacer eficientemente los requerimientos y necesidades logísticas de nuestros clientes, cumpliendo con los lineamientos de nuestro sistema de gestión integral HSEQ.

Ofrecemos servicios de:

- Cargue y descargue de buques
- Porteo y urbano
- Cargue a camión
- Movilización para aforo y antinarcóticos
- Almacenamiento de contenedores y carga general y de proyecto
- Alquiler de montacargas, Reach Stacker y aparejos certificados
- Suministro de personal
- Transporte de carga extradimensionada
- Otros servicios complementarios de la actividad portuaria y logística



Barranquilla

Vía 40 No. 73-290 Edif. Mix Vía 40 Torre 2 Of. 414
Tels. (575) 319 76 00 - 360 72 92 Fax (575) 319 76 01
Cel. (312) 681 04 44 E-mail: info@opercar.com

Cartagena

Km 6 Vía Mamonal Inst. ParquiAmerica Manz. K Lote 10
Tels. (575) 660 56 18 - 660 99 94
Cel. (321) 517 62 45 E-mail: admctg@opercar.com

Santa Marta

Cra. 5 No. 4-37 Vía Alterna al Puerto
Tel. (575) 421 30 14 Fax (575) 421 30 14
Cel. (312) 681 06 86 E-mail: admsrm@opercar.com

www.opercar.com



TODO JUEGA

Entre los conceptos que maneja la Ley figura el de multimodalidad, incluso llega a tener en cuenta la construcción de cables urbanos, la infraestructura urbana y nodos logísticos. También la intervención en caso de emergencias, la accesibilidad y la seguridad quedaron registradas dentro de sus artículos.

Por otro lado, aunque aún faltan ajustes, esta Ley contempla procedimientos tanto para proyectos que se están realizando como para los nuevos a desarrollar. “Algunos han mencionado que la citada Ley está hecha para los actuales proyectos de infraestructura del transporte y no mira más allá. Esta percepción es equivocada, por cuanto se soporta en una reglamentación que propone soluciones a los problemas actuales, pero al mismo

tiempo crea un marco estratégico sin mucha burocracia que abre oportunidades de inversión en espacios donde no los había”, asegura José Stalin Rojas, y resalta que: “A diferencia de los proyectos actuales, induce a que la dimensión ambiental esté en todas las fases del proyecto de infraestructura (prefactibilidad y factibilidad). Un cambio positivo, puesto que desde los términos de referencia se deben incluir requisitos ambientales y conocidos por parte del privado, para que los pueda cumplir, y no aparezcan otros que no tenía contemplados o no conocía. Ello requerirá una armonización y coordinación entre la autoridad del transporte y la autoridad ambiental. Un elemento adicional al aspecto ambiental es la eliminación de la licencia ambiental para los proyectos de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento”.

Pág. 28

TRÁMITES	PLAZO	ART.
Respuesta de autoridad ambiental cuando se requiera pronunciamiento sobre si se necesita o no licencia ambiental, para el caso de una intervención de emergencia.	Inmediato	Art. 43
Ejecutoriedad del acto expropiatorio.	Inmediato	Art. 31
Actualización de cabida y linderos: notificación al registro de instrumentos públicos.	5 días	Art. 26
Revisión de avalúos comerciales	10 días	Art. 24
Impugnación de revisión de avalúos comerciales	10 días	Art. 24
En caso de no haberse pactado el permiso de intervención voluntario del inmueble se procede a diligencia de desalojo.	15 días	Art. 27
Para resolver limitaciones, afectación, gravamen o medida cautelar.	15 días hábiles	Art. 22
Solicitud de modificación de licencia ambiental exclusiva para la inclusión de nuevas fuentes de materiales.	30 días	Art. 42
Acuerdo entre las partes de proyectos de infraestructura y minero.	30 días	Art. 59
Entrega anticipada por orden judicial.	30 días calendario	Art. 28
Entrega anticipada de bienes en proceso de extinción de dominio.	30 días calendario	Art. 29
Etapas de negociación directa, para imponer servidumbres.	30 días calendario	Art. 38
Reubicación o traslado de activos y redes: respuesta del operador.	30 días calendario	Art. 48
Información sobre redes de servicios públicos, patrimonio, áreas protegidas, comunidades étnicas, títulos mineros y análisis de predios.	30 días calendario	Art. 7
Modificación de contratos y aspectos laborales.	30 días calendario	Art. 17
Si no se llega a un acuerdo, a partir de la entrega de los diseños la entidad pública responsable del proyecto podrá realizar la protección, el traslado o reubicación de las redes y/o activos bajo su propia cuenta.	45 días	Art. 48
Actualización de cabida y linderos.	2 meses	Art. 26
Reubicación o traslado de activos y redes: para proteger o reubicar la red por parte del operador.	2 meses	Art. 48
Si no hay acuerdo con las autoridades, la entidad responsable del proyecto a cargo de la nación continuará con el proyecto.	90 días	Art. 10
Actualización de cabida y linderos, si la actualización no coincide.	4 meses	Art. 26

Tareas pendientes

60 días calendario a partir de la promulgación de la Ley (enero 2014):

- Términos de referencia integrales, manuales y guías para proyectos de infraestructura de transporte (Art. 39) y para la inclusión de nuevas fuentes de materiales en las licencias ambientales (Art. 42).
- Reglamentar la capacidad residual de contratación para contratos (Art. 72).

90 días calendario a partir de la promulgación de la Ley (febrero 2014):

- Reglamentación del listado de cambios en licencias ambientales para proyectos de infraestructura de transporte (Art. 41 y 44).

120 días calendario siguientes (marzo 2014):

- Reglamentación sobre la multimodalidad, intermodalidad, articulación e integración de los proyectos de infraestructura (Art. 9).
- Reglamentación sobre las intervenciones en la infraestructura derivada de eventos de fuerza mayor o caso fortuito (Art. 12).
- Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales (Art. 12).
- Establecer condiciones para el otorgamiento de permisos (Art. 15).
- Reglamentación de las autorizaciones temporales para la utilización de materiales de construcción (Art. 58).
- Establecer las condiciones para la modificación de contratos de concesión portuaria de servicio privado existentes (Art. 61).
- Reglamentar la forma en que podrán establecerse en proyectos de asociación público-privada, unidades funcionales de tramos de túneles, en virtud de las cuales se predicará únicamente disponibilidad parcial y estándar de calidad para efectos de la retribución (Art. 71).

Tres meses

- Establecer el procedimiento sobre el trámite de cabida y/o linderos (Art. 26).

Seis meses

Se otorgaron facultades extraordinarias al Presidente de la República (Art. 66) para:

- Crear la Unidad de Planeación del sector de infraestructura.
- Crear la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte.



Su aliado estratégico,
nuestro principal compromiso es
la creación de valor



ASL ofrece servicios de
logística integral en
almacenamiento, empaque
y despacho, dentro y fuera
de las instalaciones de sus
clientes, garantizando
seguridad y cuidado de la
mercancía.



ASOCIACIÓN
DE EMPRESAS
SEGURAS



www.grupoasl.com

Carrera 35B No. 16-120
Teléfono: (2) 382 84 30
info@grupoasl.com

Acopi - Yumbo
Colombia



**Antes de la entrada
en vigencia
de la Ley de
Infraestructura
del Transporte,
las concesiones
mineras no
contemplan el
acceso de terceros
para construir
infraestructura.**

Pág. **30**

Por otra parte, “antes de la entrada en vigencia de la Ley de Infraestructura del Transporte, las concesiones mineras no contemplan el acceso de terceros para construir infraestructura, esta Ley propone otorgarles esta oportunidad a los privados, lo que generaría un nuevo campo de inversión en transporte”, opina Rojas.

Por ahora, todos los colombianos están a la expectativa. Finalmente, el éxito de la Ley dependerá de la adecuada reglamentación que está pendiente y la coordinación entre las entidades del Estado. ~

Hablan los expertos

José Stalin Rojas Amaya, director del Observatorio de Logística y Movilidad del Centro de Investigaciones para el Desarrollo (CID) de la Universidad Nacional de Colombia.

“Un elemento a tener en cuenta, al cual se debe poner especial cuidado, es la libertad que le daría el Estado a los privados para construir infraestructura del transporte en vías y corredores secundarios, sin recursos públicos. Esta posibilidad abre un interrogante: ¿Cómo los privados recuperarían la inversión si el proyecto no le otorga al particular un derecho exclusivo ni preferente sobre la propiedad, uso o usufructo de la infraestructura que construye? Una respuesta que no está completa del todo. La Ley de Infraestructura del Transporte propone un marco institucional para superar los rezagos históricos y cumplir en el menor tiempo posible los requisitos legales y ambientales requeridos en la ejecución de los proyectos”.

Yerly Mozo, gerente de Gering Construcciones.

“Aunque aparentemente beneficia a las empresas constructoras veo con preocupación los efectos sociales, tales como: ¿Qué va a pasar cuando, por ejemplo, a una comunidad indígena se le expropie un predio o se autorice explotación minera en un título minero, con la implementación de la Ley de Infraestructura? ¿Cuáles serán los problemas de orden público que deberá enfrentar el constructor? Económicamente ¿quién asumirá estos riesgos, el Estado o el contratista?

Lo más importante es la creación de un marco jurídico para los contratistas y el Estado que permita agilizar los proyectos en ejecución y que se están proyectando, pero más allá de esto, es algo que equilibra el bien general sobre el particular en beneficio del país”.

José Nilson Lectamo Silva. Organización Indígena de Antioquia.

“La lectura que hacemos de esta Ley es favorable, puesto que busca garantizar en gran medida el mejoramiento de la infraestructura de transporte y con ello propiciar la competitividad, y eso es bueno para el país. La preocupación para los pueblos indígenas sería el cumplimiento de lo que en la Ley se establece; por ejemplo, para los pueblos étnicos es fundamental lo expresado someramente en el artículo 7, literal E. Aunque se menciona explícitamente, concibe la consulta previa, libre e informada de los pueblos indígenas; entonces se hace indispensable que antes de realizar intervenciones o proyecciones de infraestructura en territorios indígenas se surta este proceso, que es un derecho fundamental y que además está establecido jurídicamente en el convenio 169 de la OIT, y que Colombia ratificó mediante la Ley 21 de 1991”.

Roberto Sáenz. Concejal ambientalista de Bogotá

“Es preocupante que la Ley estipule unos plazos tan cortos para el licenciamiento, sin contemplar cómo se fortalecería la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, para que pueda cumplir cabalmente con la protección de los ecosistemas que se verían afectados por las obras de infraestructura. Pareciera que para el legislador la ANLA fuera un obstáculo al que se le impondrían sanciones por ‘demorar’ las licencias.

La locomotora de la infraestructura se pondrá al servicio principalmente de la locomotora minera. Y aunque la Ley contempla algunas consideraciones a propósito de las vías secundarias y terciarias, está claro que la preocupación del legislador ni siquiera es por el desarrollo industrial, ni mucho menos por la economía campesina, aunque eventualmente pudieran verse beneficiados”.

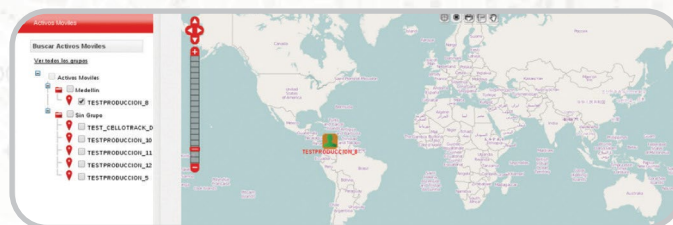


Soluciones integrales en logística & seguridad



Integraciones a la medida, telemetría, desarrollo y hosting de software

ULTRACK ha direccionado sus esfuerzos a la integración de tecnología y desarrollo de aplicaciones a la medida de las necesidades de nuestros clientes, apoyándonos en un equipo humano altamente capacitado y comprometido.



Plataforma web de administración y rastreo satelital

Nuestro desarrollo de software propietario se basa en una aplicación WEB que cuenta con una variedad de reportes y herramientas disponibles para realizar la administración, monitoreo y control sobre una flota de vehículos, contenedores, personas, etc.



Sistemas satelitales de seguimiento y gestión

Ofrecemos soluciones de seguridad, monitoreo y control de variables de la operación de las flotas de vehículos, maquinaria industrial, tráileres, contenedores, entre otros. El objetivo principal es la optimización de los recursos y la operación logística de transporte de una empresa, incrementando la eficiencia y productividad del negocio.



Equipos portátiles de rastreo satelital GPS

Nuestros sistemas para el control y seguimiento de carga permiten obtener información valiosa en tiempo real sobre el estado de la carga; mediante equipos inalámbricos GPS/GPRS ofrecidos, nuestros clientes pueden tener control en tiempo real sobre la ubicación y trazabilidad de su flota y mercancía.



Importaciones colombianas vía marítima

Entre enero y noviembre del 2013, las importaciones de Colombia vía marítima en carga contenedorizada fueron de 716.280 TEUs, donde China fue el principal proveedor con una participación del 25%, seguido por EE. UU. con el 18%; México con el 10%; Chile con el 7%, y Brasil con el 6%.

La categoría de producto que ingresó en mayor volumen al país fue carga consolidada con un 18%. Le siguieron, partes y accesorios de vehículos automotores de las partidas 87.01 a 87.05 con un 4%, polímeros de etileno en formas primarias con un 3%, y neumáticos (llantas neumáticas) con un 2%. Adicionalmente, entre las empresas que concentraron este flujo de mercancías se encontraron Blue Cargo S.A.S. con un 5%; Kuehne Nagel S.A. con un 4%, y DHL Global Forwarding Ltda. con un 3%, entre otras.

Por: **LEGIScomex**.com
Twitter: @Legiscomexcom



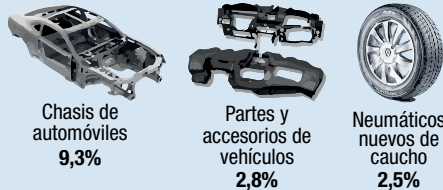
Top 10 de navieras

1		TEUS 130.233 Participación 18,2%	2		TEUS 102.385 Participación 14,3%
	Maersk Line - Sealand			HAMBURG-SÜD	
3		TEUS 64.648 Participación 9,0%	4		TEUS 61.345 Participación 8,6
	CMA CGM - CIA Generale Maritime			Cia. Sudamericana de Vapores S.A.	
5		TEUS 58.021 Participación 8,1%	6		TEUS 53.778 Participación 7,5%
	Mediterranean Shipping Co. S.A.			Evergreen Marine Corp.	
7		TEUS 49.419 Participación 6,9%	8		TEUS 34.094 Participación 4,8%
	Hapag Lloyd AG			Seaboard Marine Ltd.	
9		TEUS 23.100 Participación 3,2%	10		TEUS 22.726 Participación 3,2%
	American President Line Ltd.			Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. (CCNI)	

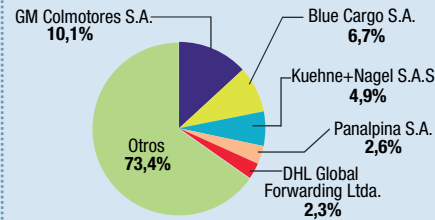
Detalle del ingreso de carga



Principales productos importados

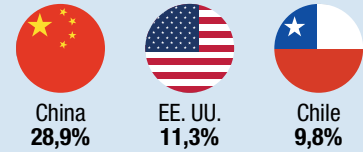


Principales empresas importadoras

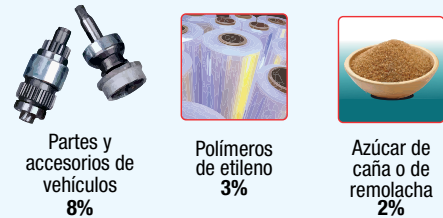


Fuente: Legiscomex.com, con información de las Navieras y Proexport

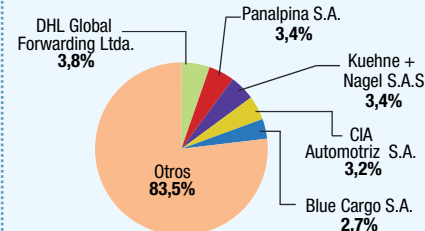
Principales países de origen



Principales productos importados



Principales empresas importadoras



Fuente: Legiscomex.com, con información de las Navieras y Proexport

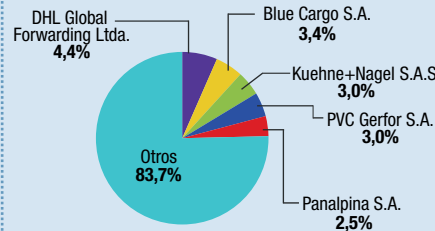
Principales países de origen



Principales productos importados

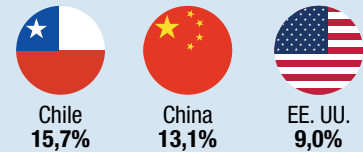


Principales empresas importadoras



Fuente: Legiscomex.com, con información de las Navieras y Proexport

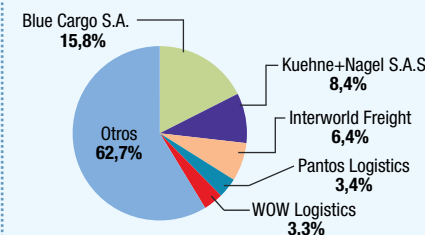
Principales países de origen



Principales productos importados



Principales empresas importadoras



Fuente: Legiscomex.com, con información de las Navieras y Proexport

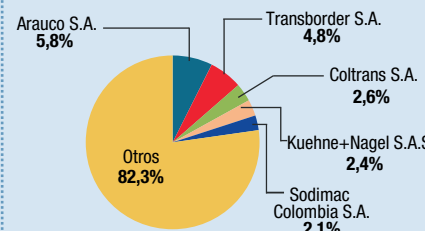
Principales países de origen



Principales productos importados

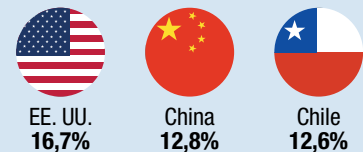


Principales empresas importadoras



Fuente: Legiscomex.com, con información de las Navieras y Proexport

Principales países de origen





La Línea, túnel que parece no tener fin

La megaestructura, que debió estar lista para diciembre del 2013, no pudo ser entregada a tiempo. La falta de permisos ambientales retrasó de nuevo la obra, que comenzó a construirse en el 2004.



Por: Redacción Revista Logística
@Revistalogistic

Este año se cumplirá una década del inicio de la construcción del Túnel de La Línea, una megaobra cuyo objetivo es disminuir el tramo que hay entre el interior del país y la Costa Pacífica colombiana. Se esperaba que para diciembre de 2013 se pusiera en funcionamiento, pero un nuevo inconveniente atrasó su construcción definitiva.

El Túnel está ubicado entre los municipios de Cajamarca (Tolima) y Calarcá (Quindío), y atravesará el famoso alto que hace parte de la Cordillera Central. Una vez concluido será catalogado como el más largo de Latinoamérica, con una longitud de 8.651,55 m. La construcción empezó con el túnel piloto en septiembre del 2004 y la perforación del mismo finalizó cuatro años después, en agosto.

En el 2007, el Ministerio de Transporte abrió la licitación pública para el proceso de finalización del mismo, así como de sus vías de acceso. Sin embargo, múltiples han sido los inconvenientes que no han permitido llevar a feliz término la construcción del túnel. El último se generó en diciembre pasado, cuando la Corporación Autónoma Regional del Quindío (CRQ) encontró que los permisos aprobados a INVIAS, para la realización de las obras externas, no estaban en regla. "Hemos advertido de manera seria, objetiva y respetuosa que hay muchos temas ambientales que no han tenido total cumplimiento por parte de las diferentes instancias", indicó Sandra Gómez, directora de la Corporación Autónoma Regional del Quindío a la emisora Caracol Radio, el 9 de diciembre de 2013.

El problema empezó a detectarse cuando el sistema de acueducto de Calarcá presentó contaminación en sus aguas, producto



Túnel de la línea quindío



EL OPERADOR LOGÍSTICO OLASAS OFRECE LOS SIGUIENTES SERVICIOS:

✓ **SUPPLY CHAIN MANAGEMENT:** Almacenamiento, administración y manejo de inventarios; preparación de pedidos; cross docking.

✓ **ALMACENAMIENTO, MANEJO Y TRANSPORTE DE CARGA DE PROYECTOS, ALMACENAMIENTO, MANEJO Y TRANSPORTE DE VEHÍCULOS:** Automóviles, camiones, maquinaria pesada, construcción, agrícola y equipos especiales.

✓ **SERVICIOS A CONTENEDORES VACÍOS DE 20" Y 40" Y A CONTENEDORES TANQUE DE 20" Y 40":** Inspección, reparación, limpieza, almacenamiento y transporte.

✓ **SERVICIO A CONTENEDORES REEFER (REFRIGERADOS):** Almacenamiento, transbordo de mercancías refrigeradas (SORTICONTAINER), protección de la cadena de frío, conexión y desconexión, genset, monitoreo, subestación eléctrica con tomas de 440 V.

CUENTA CON INSTALACIONES Y EQUIPOS PROPIOS: REACHSTCKER DE 99.000 LBS, EQUIPOS DE 25.000 LBS, EQUIPOS DE 10.000 LBS Y EQUIPOS DE 7.000 LBS. ESPACIOS DE 18.900 M2 EN PATIO Y 3.500 M2 EN BODEGA, VIGILADOS 24 HORAS CON CÁMARAS DE VIDEO, VIGILANCIA PRIVADA, UBICADOS EN PARQUIAMÉRICA. SOFTWARE ESPECIALIZADO PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS Y CONTENEDORES VACÍOS EN BUEN ESTADO.

Parque Industrial Parquiamérica Mamonal km 6
Tels. (5) 694 01 63 - 693 32 45
www.olasas.com
Cartagena - Colombia

Foto tomada de www.collins.com.co

En noviembre pasado, una falla geológica en el túnel piloto alcanzó mayores proporciones de las reportadas con anterioridad.

Pág. **36**



de los vertimientos de quebradas como La Gata y El Salado, ambas ubicadas en la zona rural de Calarcá.

Por eso, el Consejo de Estado ordenó a la CRQ y a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) imponer sanciones no solo al INVIAS, sino también a los consorcios encargados del proyecto, lo cual afecta directamente a la Unión Temporal Segundo Centenario y el Consorcio DIS S.A. - EDL Ltda., por los perjuicios ambientales sufridos en las quebradas ya mencionadas.

Pero este no ha sido el único inconveniente que ha tenido la infraestructura vial más importante y esperada del país. En noviembre pasado, una falla geológica en el túnel piloto alcanzó mayores proporciones de las reportadas con anterioridad.

“Tenemos dificultades porque la zona de inestabilidad geológica encontrada es mayor de lo que se había reportado en el túnel piloto, por eso las obras del túnel estarían hasta noviembre, mientras las obras a cielo abierto, las dobles calzadas en Cajamarca y Calarcá sí estarían para julio”, aclaró Leónidas Narváez, director del INVIAS en una entrevista suministrada a Portafolio.com el 18 de noviembre de 2013.

La obra cuenta con dos túneles principales de 8,8 y 8,6 km, respectivamente, además de 21 túneles cortos y 29 viaductos que suman 6,8 km. El primer túnel principal debería estar listo en el segundo trimestre de 2014.

LA NATURALEZA: EL GRAN PROBLEMA

En el Tolima, la carretera pasa a seis km del volcán Machín, uno de los más peligrosos del país, que ha hecho seis o siete erupciones en 10.000 años, la más reciente hace unos 800.

El Servicio Geológico Colombiano (SGC) hizo en 1998 el primer mapa de amenaza volcánica del Machín, que amplió en los años 1999, 2000 y, por última vez, en 2003. Allí recomienda tener en cuenta la amenaza a la hora de decidir sobre temas estratégicos, como los planes viales de mediano y largo plazo.

Hay 15 km en línea recta entre La Línea y el Machín. Si este hace erupción, “el túnel se va a quedar sin carretera”, aseguró Marta Calvache, directora de la Agencia Internacional de Noticias IPS.

Más de 100 estaciones de monitoreo controlan este volcán las 24 horas. En 2008 se emitió una alerta amarilla permanente.

En las erupciones del Machín se producen grandes flujos piroclásticos (una mezcla de gases volcánicos y materiales sólidos calientes); nadie sobrevive a un flujo de estos, además la cuenca sería totalmente cambiada.

El tramo que recortará en 11 km la ruta entre Cajamarca y Calarcá debió posponerse, aunque la licitación de obras como la carretera y los viaductos hacia el departamento del Quindío se adjudicarán en enero del 2014, (al cierre de esta edición aún no se había hecho la licitación).

Según Carlos Collins, quien hace parte de la Unión Temporal Segundo Centenario, firma constructora del túnel y de las segundas calzadas, la excavación está en un 90% (7.700 m) y las segundas calzadas (Tolima 8,8 km y Quindío 9,3 km) van en un 65%. “En su momento, un concepto del Ministe-

rio del Medio Ambiente indicó que si los impactos eran menores a los del diseño original licenciado, no había necesidad de hacer la modificación. Pero la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) dijo que sí había que pedirla. Cambiamos el diseño por túneles y viaductos, en vez de una vía por la ladera, atendiendo el tema de cambio climático. Con ello se redujo el trayecto en casi 6 km”, comentó Carlos Collins al diario La República, el 7 junio de 2013.

Según señaló el representante legal de la firma constructora, el cambio de diseño de las segundas calzadas, aumentando los viaductos y túneles, implicó un costo adicional a la ejecución establecida en el contrato (\$ 629.000 millones) cercano a \$ 200.000 millones. “Esas estructuras son más costosas que las vías normales. Mientras hacer un kilómetro de estas vale \$ 6.000 millones,



LAS MEJORES CONDICIONES LOGÍSTICAS DE LA REGIÓN CARIBE

- Servicios integrales desde Palermo Sociedad Portuaria, terminal multipropósito.
- Corredores viales y fluviales que comunican con todo el país.
- Clústers productivos.



Render del clúster de servicios que el Grupo Coremar desarrolla en Palermo (Sitio Nuevo, Magdalena).

OFRECEMOS LOS **MEJORES** INCENTIVOS **TRIBUTARIOS** Y **ADUANEROS** PARA LA INDUSTRIA NACIONAL Y PARA PROYECTOS DE **INVERSIÓN EXTRANJERA**



Km 1.5 Barranquilla – Ciénaga, Ribera
Oriental del Río Magdalena
PBX (57 5) 367 80 00 L
PBX (57 1) 623 60 11 EXT. 1172

www.zonafrancapalermo.com
info@zonafrancapalermo.com

www.palermosociedadportuaria.com
comercialpsp@coremar.com



en túneles y viaductos el costo de ese kilómetro es ya de \$ 60.000 millones”, señaló Collins.

ESTARÍA LISTO PARA EL 2014

Los inconvenientes mencionados modificaron obligatoriamente los cronogramas de la obra. Sin embargo, el propio director de INVIAS afirmó que durante el primer trimestre del 2014 se entregarán obras como las dobles calzadas y el túnel con el revestimiento completo. Para el 2015, las obras anexas permitirán comunicar al Portal Quindío con el Intercambiador de las Américas.

“En este momento se están ejecutando los trabajos de obra y con respecto al túnel tenemos un 98% de avance en excavación. Esta es una meta que viene desde hace varios meses recuperándose, porque estamos en este momento atravesando la falla de La Soledad que afecta la estabilidad del túnel”, y añadió: “Estamos tomando planes de contingencia con el contratista para resolver la problemática de la falla geológica del túnel, que es lo que nos ha atrasado en el desarrollo de las obras. Tan pronto tengamos vía

libre, vamos a arrancar con las obras anexas; sin embargo, confiamos tener listo todo antes de que finalice el primer semestre del año”, aseguró Leónidas Narváez a Caracol Radio, el 27 de noviembre de 2013.

Pero no todo es negativo para la megaestructura. Ya finalizada, el túnel tendrá beneficios como tiempos de viaje más cortos, la reducción en el número de accidentes, pero aumentará la velocidad del tráfico, el cual pasará del 18,2 km/h a 60 km/h. Para los vehículos pesados, el tiempo de viaje se reducirá en 80 minutos, para vehículos ligeros se estima en unos 40 minutos.

El Túnel de La Línea impulsará el crecimiento del comercio desde Buenaventura hacia el centro del país, creando mejoras significativas en materia de transporte terrestre. Aparte de la reducción de tiempo de viaje también se conseguirá disminuir el costo de fletes, combustible y desgaste de los vehículos que diariamente deben afrontar la difícil Ruta Nacional 40.

A la obra aún le faltan trabajos electromecánicos y la carretera a Calarcá, que es la salida del subterráneo. 

No todo lo que brilla es oro

En la construcción total, además del trabajo de perforación, figuran las obras electromecánicas: ventiladores y equipos de iluminación, los cuales aún no han sido contratados por INVIAS y cuya licitación e instalación tardaría al menos un año más.

“Podría darse el caso de que terminara el túnel y no se pudiera poner en servicio porque faltan las obras anexas”, dice el ingeniero Carlos Collins, representante legal de Unión Temporal Segundo Centenario, concesionario encargado de las obras civiles.

La instalación de los ventiladores, luces y plantas eléctricas empezará una vez esté concluida la construcción del túnel.

Sobre las obras anexas, el director saliente de INVIAS, Carlos Rosado Zúñiga, explicó que es un corredor de 2,5 km que tendrá túneles y viaductos. Agregó que la Universidad del Valle, mediante un convenio suscrito en septiembre de 2011 por 7.000 millones de pesos, está trabajando en los diseños definitivos que deben ser entregados en los próximos días.

“Las obras empezarían en abril del 2013, mientras se termina el túnel y se instalan los equipos, de forma que el sistema pueda entrar a operar”, y señaló que, al finalizar el año, adicionalmente se pondrán en funcionamiento cerca de cinco kilómetros de doble calzada entre Cajamarca y el Portal Tolima. “Si lo construye otro contratista se demora cuatro años y no porque yo sea más berraco sino porque puedo trabajar en más frentes, aprovechando las galerías del túnel principal que estoy construyendo”, acotó Zúñiga a Portafolio, el 4 de octubre de 2013.



**Nos movemos hacia
donde su empresa
lo necesita.**

*Somos expertos en el diseño de soluciones
logísticas integrales hechas a la medida de
su empresa, con el propósito de crear un
enlace perfecto para cada cliente.*

- **Centros de Distribución** • **Contenedores**
- **Acondicionamiento** • **Cargo**



Contáctenos en: www.ccl.com.co

**llamando a nuestra Línea Gratuita Nacional 01 8000 524 443
o en Bogotá al (1) 423 88 00.**





Logística social, en pro de **la protección animal**

A pesar de que actualmente existe la Declaración Universal de los Derechos de los Animales, proclamada el 15 de octubre de 1978 y aprobada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y posteriormente por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y la Lista Roja de Especies Amenazadas, creada por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, la amenaza de extinción de algunos animales salvajes ha alcanzado la alerta roja, por causa del uso indiscriminado de sus pieles, la intrusión del hombre en reservas naturales o por la caza que algunos osan llamar “deporte”.

Día a día, alrededor del mundo, muchas voces piden y trabajan por la protección de todos los animales. Varias organizaciones se han movilizado y han realizado acciones para evitar la pérdida de las más asediadas o afectadas por la mano del hombre. Una de estas acciones consiste en mantener especies bajo observación profesional, para cuidarlas y velar por su reproducción, y luego regresarlas a su hábitat natural. Esta tarea requiere de un plan logístico a gran escala.

Antes de decidir transportar un animal salvaje se debe realizar una planeación donde se analicen todos los pros y contras de la operación, empezando por los medios de transporte, los sitios de origen y destino, los horarios, previendo la afectación que estos pueden tener en la ruta de transporte, y hasta el comportamiento del animal.

Por: Stefany Cáceres Duarte
@Schtefy

El transporte de animales salvajes es una labor que hoy en día es llevada a cabo con el objetivo de preservar especies en peligro de extinción; osos pandas y gorilas de espalda plateada están en la lista roja. Por eso, empresas como FedEx y DHL han desplegado todos sus esfuerzos logísticos para contribuir en la preservación de especies animales.





TRANSPORTE EN BLANCO Y NEGRO

Durante el año 2013 se realizó el transporte de varios animales por diversas razones, con un mismo fin: la protección de las especies. En el mes de marzo, FedEx llevó al Zoológico de Toronto en Canadá la pareja de osos pandas, Er Shun (hembra) y Da Mao (macho), desde Chengdu, China.

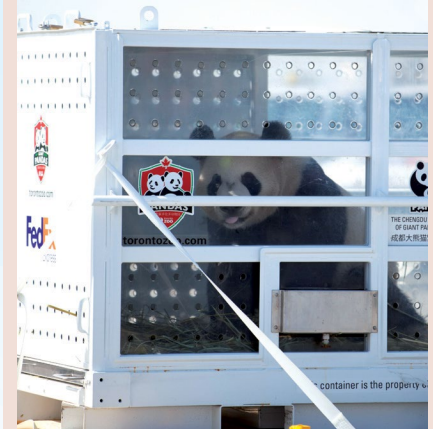
“FedEx acondicionó el avión MD-11F para que se convirtiera en el ‘FedEx Panda Express’, reservado exclusivamente al vuelo de los osos pandas, Er Shun y Da Mao, que viajaron en dos contenedores de transporte expresamente fabricados para ellos. El vuelo duró 18 horas”, comenta Eduardo Berrizbeitia, gerente general de FedEx Colombia.

Durante la trayectoria del vuelo, personal del Zoológico de Toronto y del Centro de Investigación de Chengdu de Crianza de Pandas Gigantes estuvieron presentes, para asegurar que se cumplirían con los requerimientos exigidos para el transporte de esta pareja de pandas.

Previamente al viaje la compañía acondicionó unos contenedores especiales para desplazar con facilidad en el avión a Er Shun y Da Mao. “Los pandas fueron capaces de moverse, comer y jugar con sus juguetes con total comodidad. FedEx proporcionó fondos para dos contenedores de transporte contruidos para albergar a los osos pandas y su ‘equipaje’”, asegura Berrizbeitia.

Durante la trayectoria del vuelo y debido a la cantidad de horas que se requirió para el traslado, los pandas fueron sedados levemente bajo estrictas medidas de seguridad.

Tenga en cuenta



Estas son algunas recomendaciones que organizaciones en pro de los derechos de los animales hacen, para tener en cuenta al momento de planificar operaciones logísticas para el transporte de animales.

- Los animales deben familiarizarse previamente con el sitio donde van a ser transportados, para que el día del viaje sus niveles de estrés no se eleven.
- Al momento de subir el animal al medio de transporte no debe ser empujado, tampoco debe ser amarrado con ningún objeto, ya que esto puede alterarlo y hacer que el viaje se retrase o se cancele.
- En el caso de llevar más de un animal no es conveniente juntarlos. No se recomienda mezclar animales, pues cada uno maneja una temperatura diferente y se debe evitar ocasionarles golpes de frío o calor.



El viaje de los gorilas que empezó en Inglaterra y concluyó en el Parque Nacional Batéké Plateau, en la República de Gabón, duró más de 24 horas.

Pág. **42**

Al llegar a Toronto, dos camiones de la compañía estaban esperando para hacer el traslado al zoológico. En cada uno iba un panda acompañado de personal del zoológico y del Centro de Investigación. Al llegar a su destino, los dos animales fueron llevados a un sitio adecuado, para una cuarentena que debieron cumplir mientras se adaptaban a su nuevo hogar. Durante los cinco años que los pandas estarán en Toronto, FedEx hará el traslado de



Eduardo Berrizbeitia

dos a tres veces por semana de bambú desde el Zoológico de Memphis. Actualmente Er Shun y Da Mao hacen parte de un programa mundial que busca proteger a la población de pandas gigantes en peligro de extinción.

DE NUEVO EN CASA

Trasladar a un animal de un lugar a otro es un trabajo que requiere muchos esfuerzos, pero trasladar a una familia de gorilas de espalda plateada, conformada por nueve integrantes, fue una tarea bastante pesada, un reto logístico que incluyó dentro de su plan de acción transporte por aire, tierra y mar.

Esta especie de animales también se encuentra en peligro de extinción, por eso The Aspinall Foundation junto con DHL llevaron a cabo la iniciativa ("Back to the Wild", en español "De vuelta a la naturaleza") de transportar desde el Port Lympne Wild Animal Park, en Kent, Reino Unido, hasta el Parque Nacional Batéké Plateau, en la República de Gabón en el oeste de África Central, a la familia de primates.

"La iniciativa 'Back to the Wild' de The Aspinall Foundation es única y comprende lo que seguramente es el más ambicioso proyecto de reintegración de especies en peligro de extinción

a la naturaleza, jamás realizado en cualquier parte del mundo. Estamos complacidos de que DHL se haya convertido en nuestro socio de una forma tan generosa en este importante y emocionante proyecto de repatriación", acota Damian Aspinall, pionero en el campo de la conservación y presidente de The Aspinall Foundation.

Los nueve animales, con un peso total de 620 kg, fueron trasladados junto a un equipo de veterinarios especializados con 1.200 kg de comida desde Reino Unido a Bruselas. De allí en un Boeing 767 viajaron hasta Lagos (Nigeria) y después a Franceville (Gabón) en el helicóptero presidencial. Luego tomaron un barco hasta el parque nacional. Esta actividad se realizó en conjunto con las autoridades del país africano.

"Al trabajar en estrecha colaboración para preparar el traslado con The Aspinall Foundation, una organización benéfica de conservación líder en el mundo, nos aseguramos de que el viaje fuera lo más delicado posible para los gorilas", agrega Phil Couchman, director ejecutivo de DHL Express del Reino Unido e Irlanda.

Durante el proceso de organización del viaje se tuvieron que hacer ajustes en el itinerario, ya que DHL tuvo que desviar dos aviones de su horario habitual y para la operación hizo una reconfiguración temporal de la flota de la red mundial, para disminuir el tiempo de transporte y así garantizar la entrega de los gorilas en el menor tiempo posible.

"No es una tarea fácil trasladar a una familia de nueve gorilas hasta el otro lado del mundo. Esta es una causa extremadamente importante y una gran labor de logística emprendida por DHL. Nuestra prioridad durante toda la operación ha sido la seguridad y el bienestar de los animales", asegura Couchman. 



SERVIENTREGA

Centro de Soluciones

AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL

Operador de Transporte Multimodal



Desarrollamos soluciones integrales de acuerdo a la necesidad de cada cliente en transporte y logística, nacional e internacional, desde y hacia cualquier parte del mundo.

www.servientrega.com

Línea de servicio al cliente (571) 770 02 00

Síguenos
en:

Fanpage Oficial

@Servientregacs





La **logística** después de la **logística**

Logística inversa, retro logística o logística de la recuperación son algunas denominaciones que recibe el proceso de pensar en los productos una vez han llegado al final de su vida útil, algo que no solo puede ayudar al medio ambiente, sino también a la productividad de una empresa.

Pág. **44**



Por: Luis Daniel Vargas Morales
 @Vamoluda

Tradicionalmente, la logística había sido pensada como un proceso unidireccional que concluía en el momento en que un producto llegaba a manos de su consumidor o cliente final. Así la define el Council of Logistics Management: "Proceso de planear, implementar y controlar eficientemente el flujo de materiales, inventario en proceso, productos terminados e información relevante desde el punto de origen al punto de consumo, para los propósitos de atender los requerimientos del cliente".

Sin embargo, y pese a la elocuencia de esta definición, el contexto económico, político y ambiental del mundo de



las últimas décadas ha hecho que esta concepción sea redefinida, o por lo menos ampliada, tanto en su concepto como en el quehacer mismo de la logística.

La necesidad de las empresas de ser cada vez más competitivas y productivas, a la vez que fidelizan clientes y cumplen con las crecientes normativas acerca del cuidado del medio ambiente, entre otros factores, han tenido repercusión en la manera de concebir la vida "útil" de los productos.

Hoy en día, si bien el ciclo de consumo de un producto termina en la medida en que la tarea para la que fue diseñado y producido deja de ser cumplida, esto no impide que las partes que lo componen puedan ser aprovechadas en beneficio de la industria o de alguno de los actores implícitos en la cadena.

Bajo esta mirada o filosofía, la logística y sus procesos deben ser repensados, ya que no solo basta con llevar el producto hasta el cliente final, también deben idearse formas costo-eficientes y efectivas de retornarlo a su lugar de origen como parte de una actividad productiva que suma valor de cara al cliente, al medio ambiente y a la empresa.

Esta tarea, que puede parecer algo engorrosa, se ha convertido en una tendencia creciente, adoptada cada vez más por diferentes empresas alrededor del mundo, como una estrategia productiva y de responsabilidad social orientada en la búsqueda del equilibrio económico y social.

RETRO LOGÍSTICA

Replantear los procesos logísticos y su misión de manera inversa implica ver el valor de las cosas de otra forma. Para ello, se deben modificar los conceptos preestablecidos sobre lo que se entiende por logística, o por lo menos, replantearlos para poder ser vistos desde otra orilla.



"PROFESIONALISMO Y EFICACIA POR SUS INTERESES"



- Servicio de intermediación aduanera en importaciones, exportaciones y tránsito aduanero nacional.
- Asesorías en el buen manejo de las normas colombianas vigentes y tratamientos preferenciales para la reducción de costos.
- Coordinación logística desde el recibo de la mercancía en puerto y aeropuerto hasta la entrega a su consignatario final.
- Elaboración de documentos públicos.
- Relaciones públicas en entidades estatales.
- Distribución de la documentación correspondiente a las importaciones y exportaciones, ante las autoridades.
- Asesorías constantes para el despacho de mercancías por seguridad y control.
- Alianza estratégica con el agente de carga internacional TRANSMAR. Logística de Colombia S.A.S. con el propósito de brindar un servicio integral en las operaciones.



OFICINA PRINCIPAL

Cartagena – Bolívar:

Barrio Manga, Cuarta Avenida, Calle 29 Edificio ImportExport No. 27-20
E-mail: adimporexport@adimporexport.com
Teléfonos: 660 19 65 - 664 66 26 - 664 67 67 Fax 664 59 91

SUCURSALES

Bogotá, D.C. – Cundinamarca: Calle 85A No. 49-56
Tel. 744 19 08 Cel. (313) 503 88 81

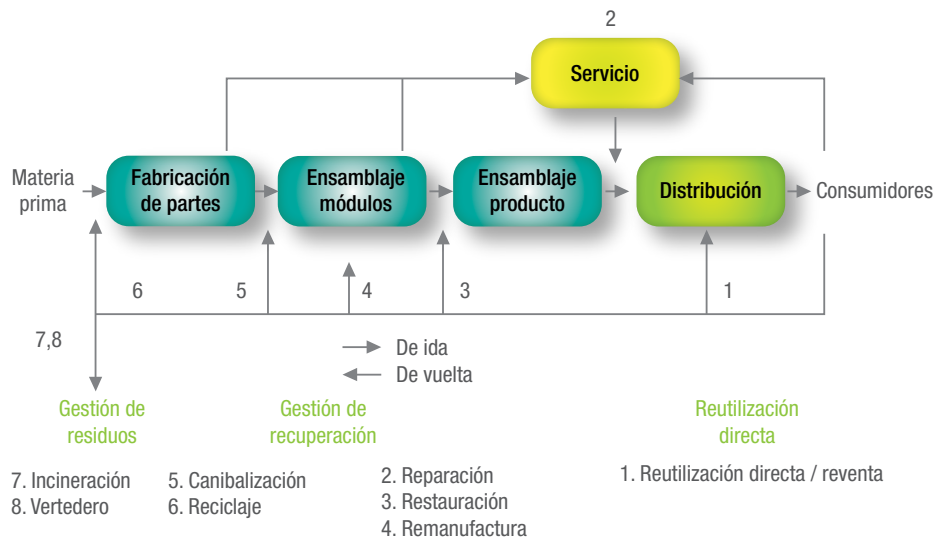
Rionegro – Antioquia: Zona Franca, Bodega 49 Vereda Chachafruto
Teléfono: 562 85 90 Cel. (321) 540 27 74

Santa Marta – Magdalena: Barrio Los Almendros, Calle 11 No. 19-106

Buenaventura – Valle del Cauca: Carrera 3 No. 3-26 Oficina 208-2
Edificio Atlantis Teléfono: 241 38 30 Cel. (314) 516 70 30

www.adimporexport.com

Posibilidades de recuperación de los productos



Bajo esta mirada existen muchos elementos comunes, sin embargo, los de no convergencia son los de mayor relevancia. Al hablar de recuperar valor, se hace evidente la búsqueda de productividad que reviste a los procesos de logística inversa, los cuales, además de contribuir al correcto manejo de los materiales desechados, también generan ganancias a las organizaciones que los ponen en práctica.

De igual manera, mantener un control y proceso eficiente sobre las devoluciones que generan los clientes establece estándares de servicio que agregan valor y fidelizan consumidores; esta práctica también permite abrir mercados de productos remanufacturados.

LA RETRO LOGÍSTICA Y SUS FINES

Un producto puede ser regresado a su punto de origen por diversas razones, sin embargo, las más comunes son el uso de su opción de garantía y el final de su vida útil. Bajo esta lupa, existen varias alternativas desde las cuales se puede pensar la logística inversa y para las que puede ser empleada.

Reutilización. Cuando un producto es recuperado para ser reutilizado, lo que se busca es darle un nuevo uso. De esta manera, un producto retorna a su punto de origen con la idea de emplearlo en un nuevo contexto con utilidades diferentes (en ocasiones inferiores) para las que fue concebido.

Reparación, restauración, remanufactura y canibalización. Las tres primeras alternativas de recuperación implican el reacondicionamiento y mejoramiento de la calidad del producto retornado. Las tres opciones se diferencian entre sí por el mayor esfuerzo e inversión de recursos que implica cada una de ellas; la reparación es la de menor empeño y la remanufactura, la de mayor. Por su parte, la canibalización consiste en la recuperación de algunos componentes

La necesidad de las empresas de ser cada vez más competitivas ha tenido repercusión en la manera de concebir la vida útil de los productos.

La retro logística o logística inversa no es necesariamente un proceso totalmente contrario al conocido normalmente, es más bien un complemento en donde se amplía el espectro y el ciclo ya no se cierra en el consumidor, sino en el retorno al punto de producción.

De hecho, es difícil pensar en estrategias de logística inversa sin haber antes valorado el proceso tradicional, que conlleva dar valor a una materia prima hasta convertirla en un producto terminado y ponerlo en las manos del consumidor final.

Debido a esto y a la estrecha relación entre uno y otro proceso, en muchas de las definiciones de retro logística intervienen elementos comunes dentro de la concepción de la logística tradicional unidireccional.

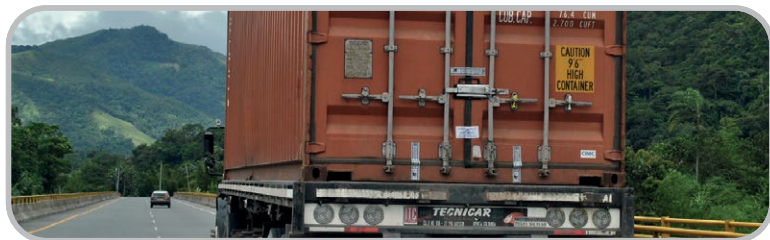
Muestra de ello es la definición dada por el Consejo Ejecutivo de Logística Inversa de Estados Unidos, según la cual la retro logística: "Es el proceso de planificación, implantación y control eficiente del flujo efectivo de costes y almacenaje de materiales, inventarios en curso y productos terminados, así como de la información relacionada, desde el punto de consumo al punto de origen, con el fin de recuperar valor o asegurar su correcta eliminación".



¿Sabe usted dónde está su mercancía en estos momentos?



Si usted no cuenta con información oportuna, confiable e imparcial de su mercancía en tránsito, nosotros en **SATLOCK** le ofrecemos un servicio de **LOGÍSTICA CON SEGURIDAD**. Información completa en tiempo real y acompañamiento de su carga, disminuyendo la siniestralidad e incrementando la eficiencia en la cadena logística de suministro, desde su origen hasta el destino final.



Ventajas y Beneficios

- Total control y trazabilidad de la carga desde el momento en que el contenedor se descarga en puerto hasta la planta o bodegas del cliente independientemente del vehículo que la transporte.
- Total visibilidad de la operación y los inventarios en tránsito gracias a información en tiempo real de cada contenedor (En Puerto / En Ruta / En Planta).
- Información estadística completa sobre la realidad de la operación, análisis de tiempos en puerto y en ruta, tiempos muertos y costos ocultos.
- Información relevante y precisa para el desarrollo de investigaciones en siniestros, reconstrucción de eventos y material probatorio ante aseguradoras y autoridades competentes.



Características Principales de Nuestro Sello Electrónico

- Autonomía de batería de 1 a 36 meses sin recarga.
- Detección de apertura de puertas del contenedor.
- Detección de movimiento por acelerómetro 3D.
- Detección de paradas no autorizadas.
- Transmisión de eventos en tiempo real a través de la red GSM/GPRS.
- Fabricación en acero inoxidable y diseño patentado a prueba de manipulación y vandalismo.



Un producto puede ser regresado a su punto de origen por diversas razones, sin embargo, las más comunes son el uso de su opción de garantía y el final de su vida útil.

Pág. 48



www.econoticias.com



que pueden ser empleados en la construcción de nuevos productos como, por ejemplo, piezas de recambio.

Reciclaje. Este proceso consiste en recuperar las partes del producto que así lo permitan para ser nuevamente usadas, pero como nueva materia prima en un nuevo proceso de fabricación. Esta alternativa, por lo general, produce pérdida de materiales por causa de la necesidad de emplear procedimientos en la separación de estos, lo cual implica incurrir en gastos adicionales.

Recuperación de energía. Esta opción consiste en extraer, por efecto de procesos de combustión, el contenido energético de las partes de los productos que así lo permitan.

Vertido. A pesar de no constituir una alternativa que suponga un aumento en la productividad de la empresa, sí es la que mayor impacto tiene en el medio ambiente. Consiste en garantizar que los productos que llegan al final de la vida útil sean desechados de forma adecuada y con el menor impacto posible a la naturaleza y a los ecosistemas.

INICIATIVAS DE LOGÍSTICA INVERSA

Existen varios ejemplos de procesos exitosos de retro logística alrededor del mundo. Xerox, la famosa compañía de productos relacionados con impresión digital, gestión documental e impresoras, proporciona a sus clientes empaques con portes pregrabados para que sean devueltos junto con sus cartuchos usados, de manera gratuita.

Esta práctica representa para la compañía un ahorro entre el 40% y el 65% de los costos de producción y manufactura gracias a la reutilización de partes y materiales.

Otro ejemplo de procesos de logística inversa exitosos lo aporta la firma de cámaras fotográficas Kodak. En Estados Unidos esta marca es popular por sus cámaras desechables, las cuales tienen un periodo de vida útil relativamente corto. Kodak recibe todo el producto desechado y lo usa en la construcción de nuevas cámaras. Se estima que cerca del 76% del peso de los aparatos fotográficos es reusado en la producción de uno nuevo, una cifra bastante alta



teniendo en cuenta que tan solo el 24% del peso restante será reemplazado con elementos completamente nuevos.

En Colombia recientemente Motorola, que tiene experiencia en procesos de logística inversa en pro de la conservación del medio ambiente, lanzó un programa de recolección y reciclaje de baterías de radiocomunicaciones; una iniciativa de retro logística que busca mitigar los efectos de estos componentes en la naturaleza.

Bajo el nombre de "Programa ARBAM" (aprobado según la Resolución 0480 de junio de 2012 por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA), esta iniciativa es una continuación lógica en la preocupación que ha demostrado anteriormente la marca por el correcto manejo y desecho de las baterías de los equipos que comercializa.

Si bien existen distintos programas de recolección de baterías de uso diario para electrodomésticos sencillos, según los representantes de Motorola: "Hacía falta un programa para la recolección de baterías de equipos de telecomunicaciones; específicamente de radiocomunicaciones y periféricos". Es así como surge la idea de crear un equipo de trabajo, conformado por Motorola Solutions y sus socios de negocios, con el propósito de integrar buenas prácticas de recolección y reciclaje de sus equipos al modelo de comercialización de la compañía. Esta práctica se enmarca dentro de los procesos de logística inversa que desarrolla la empresa.

Como estos, son muchos los esfuerzos que permanentemente se generan en torno a este tipo de procesos, que tienen como principal objetivo lograr una perspectiva diferente sobre los procesos logísticos, para así hacerlos más productivos, rentables y amigables con el medio ambiente. 🍀



INTERMAR SHIPPING LTDA.
AGENCIAMIENTO MARÍTIMO - ASESORÍAS Y REPRESENTACIONES

INTERMARSHIPPING LTDA. Fundada en el año 1993, es una agencia marítima colombiana con más de 20 años de experiencia en la actividad marítima, portuaria y de comercio exterior.



Somos especialistas en la atención de todo tipo de buques, porta-contenedores, bulk carrier, tanqueros, gaseros, quimiqueros, pesqueros y demás, ejerciendo la representación de la nave ante las autoridades locales. De igual manera, agregamos a la cadena de comercio internacional nuestros servicios integrales, como son asesorías y representaciones.

La empresa cuenta con un departamento de operaciones con personal idóneo y debidamente capacitado, con el fin de poder brindar a nuestros representados una inmediata y oportuna información sobre las diferentes actividades que realizan las naves en puerto.

SERVICIOS

- ✓ AGENTE MARÍTIMO PARA TIPO DE BARCOS
- ✓ AGENTE PROTECTOR
- ✓ SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE
- ✓ SUMINISTRO DE PROVISIONES
- ✓ TRÁMITE DE REPUESTOS EN TRÁNSITO
- ✓ ESPECIALISTAS EN LA ATENCIÓN DE BUQUES EN REPARACIÓN (DIQUE)
- ✓ SERVICIOS MÉDICOS GENERALES
- ✓ TRÁMITES MIGRATORIOS PARA TRIPULACIONES

CARTAGENA

Dirección: Centro Plaza de la Aduana Edificio Andian Piso 2 oficina 210.

Teléfonos: (575) 664 2395 - 664 3468 - 664 2188

Fax (575) 664 3468 - 664 2236

Móvil: (57) (310) 657 1160 / (315) 724 7592 / (316) 319 7211 /

(315) 744 0058 / VHF Canal 16
Teléfono en Miami: 305-8900666

BARRANQUILLA

Dirección: Cra. 47 No. 81-55

Móvil: (57) (310) 350 9240 / (310) 657 1160

E-mail: gerencia@intermarshipping.com

www.intermarshipping.com



Ampliando las fronteras



Cada vez es más común que diversas empresas decidan buscar nuevos horizontes, para exportar sus productos e importar otros, a fin de ser más competitivas en el mercado local. Lo importante es saber cómo hacerlo.





Por: Luis Daniel Vargas Morales
@Vamoluda

Con la creciente competencia que obliga a los empresarios a diversificar tanto sus productos como los mercados a los que apuntan, es cada vez más normal que diferentes compañías fijen su mirada más allá de las fronteras nacionales, para buscar nuevas oportunidades de negocio.

Actualmente, gracias a la creciente integración de los mercados, existen varios convenios comerciales que les permiten a los empresarios nacionales aspirar a introducir sus productos en economías sumamente atractivas. Esto, además de presentar grandes retos, constituye un conjunto de oportunidades de gran valor para el crecimiento y expansión del negocio.

Los acuerdos comerciales brindan también la posibilidad de introducir nuevos productos al creciente mercado nacional. Las importaciones de diversos productos son una alternativa atractiva para los empresarios que buscan ampliar las posibilidades de su actividad económica.

No obstante, es importante tener en cuenta que este tipo de proyectos (exportar e importar) son de gran cuidado y que deben ser valorados al detalle, para minimizar los riesgos y evitar que se conviertan en esfuerzos de impacto negativo.

PARA TENER EN CUENTA

Comenzar un proyecto de importación o exportación exige conocer previamente algunos conceptos básicos, para conseguir 'llegar a buen puerto'.

De acuerdo con Proexport, entidad encargada de la promoción del turismo internacional, la inversión extranjera y las exportaciones no tradicionales en Colombia, existen cuatro puntos básicos que deben ser tenidos en cuenta al momento de dar comienzo a un proyecto de exportación; sin embargo, estos mismos principios pueden ser aplicados al proceso de importación.

Antes de preocuparse por impuestos, puertos, transporte, distribución y otros elementos propios de este tipo de iniciativas, es recomendable que piense detenidamente las siguientes preguntas:

1 ¿Qué razones tengo para emprender este proyecto?

Es muy importante tener claridad en torno a las razones por las que se decide mirar fuera de las fronteras nacionales, para vender o comprar algún producto.

Las motivaciones de carácter personal o subjetivo no deben conformar la respuesta a esta pregunta. Razones como "un último intento por revivir la empresa" o "cantidades sobrantes de producto" no tienen el peso necesario para constituirse en una motivación válida.



Por el contrario, las razones que apunten a, por ejemplo, disminuir los riesgos que implica tener presencia en un solo mercado o aprovechar las ventajas comparativas y las oportunidades de mercados ampliados, a través de acuerdos comerciales, pueden ser un buen punto de partida para el proyecto.

2 ¿Qué quiero y puedo exportar o importar?

Según Proexport, se deben identificar los productos a exportar teniendo en cuenta que gocen de al menos una de las siguientes ventajas: volúmenes disponibles para el mercado externo; abastecimiento del producto o materias primas (ventajas en precio, volumen, calidad y disponibilidad); características de calidad del producto superiores a las de la competencia, y consistencia de estas en el tiempo.

De igual forma, si lo que se busca es importar, el producto escogido debe cumplir con al menos una de estas características, teniendo siempre en cuenta que para este caso el mercado de referencia será el interno.



3 ¿Conozco el mercado al que pretendo llegar?

Para mitigar los riesgos de ingresar a un mercado con pocas posibilidades, es necesario efectuar un estudio de mercado que permita identificar las oportunidades reales que el segmento escogido brinda al producto que se quiere importar o exportar.

Lo recomendable es realizar una preselección de los mercados, para poder establecer puntos de comparación entre uno y otro. Una vez se conozcan las particularidades de cada uno de los mercados escogidos se debe seleccionar el de mayor atractivo y posibilidades.

Finalmente, se debe poner a prueba el producto en el mercado seleccionado, para ver su comportamiento y constatar las expectativas que se tienen con él.

4 ¿Qué trámites y documentos se requieren?

Una vez esclarecidas las razones y las posibilidades que brinda el proyecto de exportar o importar un producto determinado, es el momento de indagar acerca de los procedimientos

legales necesarios para llevar a cabo esta iniciativa.

Es importante tener presente que para exportar e importar, la naturaleza del producto y las particularidades del mercado de origen y de destino modifican los trámites y la documentación necesaria. Si se habla, por ejemplo, de productos alimenticios o agropecuarios, los permisos son diferentes a los que se deben tramitar al hablar de productos de la industria metalmecánica.

LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS

Ante las dudas y temores que puede traer consigo emprender un proceso de ingresar o sacar un producto desde el mercado nacional, se puede acudir a empresas dedicadas a prestar asesoría en torno a estos temas.

En nuestro país existen numerosas organizaciones dedicadas a prestar este tipo de servicios, como Logicol, una empresa de consultoría especializada en comercio internacional y aduanas.

De acuerdo con voceros de esta compañía, existen ciertos procesos de gran relevancia a la hora de llevar a cabo un

proyecto de importación o exportación, los cuales deben ser hechos con gran responsabilidad y contar con el acompañamiento de un experto en el tema.

Algunas de estas actividades son:

- Costeo previo de importaciones y determinación del factor costo de la operación.
- Clasificación arancelaria, elaboración de registros y licencias de importación, obtención de vistos buenos y autorizaciones de organismos competentes (INVIMA, ICA, MinAmbiente, etc.).
- Coordinación para la liberación de documentos de transporte.
- Nacionalización y/o presentación de las mercancías, para ser declaradas en cualquier modalidad con el cabal cumplimiento de las normas aduaneras.
- Coordinación en la contratación del transporte interno posterior al levante de las mercancías.
- Contratación del seguro internacional de las mercancías para el trayecto externo e interno.
- Aplicación de Sistemas Especiales de Importación y Exportación (Plan Vallejo), y operaciones en zonas francas.

Quien esté interesado en exportar debe prestar atención a otras actividades adicionales, ya que de ellas depende en gran medida su nivel de productividad. Según Logicol, son las siguientes:

- Operaciones de zona franca y programas especiales de exportación.
- Reintegros por pagos de exportación.
- Logística de exportación para participar en ferias y eventos internacionales, con el apoyo de Proexport.

Si el interés es importar algún producto o sacarlo del país para comercializarlo, siempre es importante valorar todas aquellas variables que influyen de forma directa o indirecta, para mantener un control sobre el proyecto y garantizar así su éxito.



MARENTUS

Centro Empresarial y Logístico
B D BARRANQUILLA

¡TODO EN UN SOLO LUGAR!

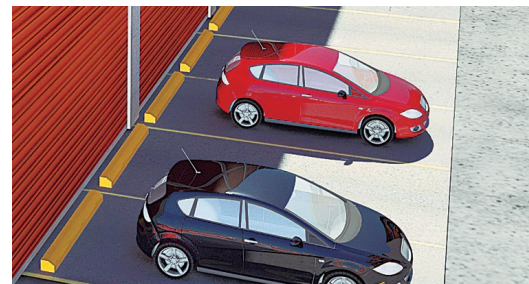
BODEGAS | HOTEL | OFICINAS | PARQUEADEROS

VENTA Y ARRIENDO DE BODEGAS DESDE 690 m²



MARENTUS está diseñado para responder a los requerimientos de almacenamiento y carga que usted y su negocio necesitan, sin importar las diferentes características de sus productos o servicios. Marentus es el lugar que **usted** esperaba.

- 51.680 m² área construida de bodegas.
- Altura 10,5 m laterales y 12,5m en el centro.
- 100 plazas de parqueo.



UN PROYECTO DE

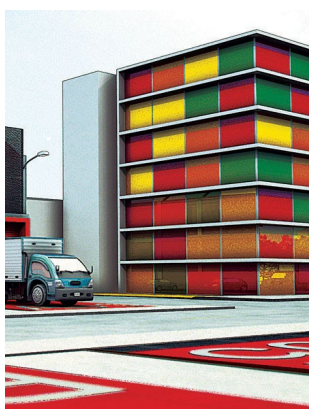
BD PROMOTORES
COLOMBIA

UBICACIÓN

Vía Juan Mina

Carretera Barranquilla - Tubará
entre los **Km 7-8**.

A **45 minutos** del
Aeropuerto Ernesto Cortissoz.



SALA DE VENTAS

Bogotá | Cra.11 No. 93A - 21

Barranquilla | Vía Juan Mina
Carretera Barranquilla - Tubará
entre Km 7 - 8

CONTÁCTENOS

Bogotá +57(1) 636 00 90
Barranquilla +57 (5) 316 10 50
318 306 58 95
info@marentus.com.co
www.marentus.com.co



CORABASTOS,

En Corabastos, la central de abastos más grande de Colombia, los horarios, zonas de trabajo y los procedimientos de carga y descarga están milimétricamente planificados, lo que hace que la experiencia de comercialización de productos sea más amigable y organizada.

Pág. **54**

Por: Marta Bernal González
 @bernalissima

Los camiones llegan programados para pernoctar en la zona llamada "el martillo", mientras tienen vía libre para descargar, lo que sucederá después de las 10 de la mañana hasta la medianoche. Pues durante toda la madrugada y buena parte de la mañana, los compradores visitarán las diversas bodegas y podrán moverse libremente para realizar sus compras, sin que bultos ni pesadas cargas obstaculicen los pasillos.

Productos como la naranja se distribuyen para tenderos y autoservicios pequeños. "Actualmente la de tipo valencia es la más vendida, debido al poder adquisitivo de los compradores", afirma la dueña de uno de los negocios ubicados en esta central de abastos.

En el caso de los pescados, según lo relatado por un comerciante a Revista Logística, se tiene acceso a los que llegan del pacífico de lugares como Vietnam, Chile y Canadá, mojarra del Huila y del Llano. Desde Vietnam, en un barco que tiene capacidad de 500 contenedores, el viaje demora mes y medio. El traslado desde los puertos al interior del país se realiza por carretera en *Thermo King*. Todo el proceso se lleva a cabo teniendo en cuenta que no se rompa la cadena de frío. La venta del contenido se realiza en máximo dos meses.

Los días de mayor actividad comercial son los jueves y viernes. En estos días se intercambia productos con otras centrales de abastos y se distri-

buye para las regiones que tienen sus mercados los fines de semana.

Los 6.500 comerciantes que tienen sus bodegas y puntos de venta en esta central comienzan su jornada a las cuatro de la madrugada. Ellos previamente han hecho los contactos determinados para tener un *stock* de productos y poder suplir las necesidades de sus compradores, ya sean tenderos, cadenas, hoteles, restaurantes o amas de casa.

Los productos llegan de todas partes del país aunque Cundinamarca es el mayor oferente de alimentos perecederos, especialmente hortalizas, frutas y verduras.

ALGO DE HISTORIA

Héctor Sanabria, comerciante y uno de los fundadores de Corabastos, afirma que tiene su negocio hace 50 años y recuerda la época en que su comercio se ubicaba arriba de la carrera décima, donde actualmente se encuentra el Parque Tercer Milenio.

"Aquí llevamos 42 años y arriba (en la carrera décima) duramos dos años para podernos organizar, comprar las acciones y tener este negocio. Éramos 350 personas y antes de pasarnos aquí



Fotos: cortesía Corabastos

la logística detrás del mercado

estábamos en la Plaza España”, afirma Sanabria.

Recuerda que ese proceso lo comenzó el entonces alcalde de Bogotá Emilio Urrea, en el gobierno de Carlos Lleras Restrepo, y que el terreno era de la Compañía de Jesús.

En esa época, los mercados estaban desorganizados y no existía control de precios, por lo cual, era importante crear una infraestructura para que los productos pudieran llegar a los consumidores de manera oportuna y con precios coordinados.

Corabastos, como un nuevo modelo que constituiría un abastecimiento de productos organizado en Bogotá, comenzó con la asesoría de la Universidad de Michigan y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura – FAO.

La Promotora de la Gran Central de Abastos de Bogotá Ltda., encargada de organizar el sistema de mercadeo de alimentos y centralizar y racionalizar su distribución, fue constituida el 6 de marzo de 1970. Es una entidad de economía mixta con nexos entre el Ministerio de Agricultura, la Gobernación

de Cundinamarca y la Alcaldía de Bogotá. El sector oficial tiene un 47,92% de acciones y los comerciantes cuentan con el 52,08%.

Uno de sus más importantes objetivos se cumple día a día, cuando los encargados de prensa difunden por medio de emisoras y para medios de diversa índole los precios de los principales productos agrícolas. Para Luis Hernando Ríos, jefe de prensa de Corabastos, esta es una labor de orientación y de orgullo en su ejercicio profesional.

INFRAESTRUCTURA

De 420 mil metros cuadrados, 137 mil corresponden a parte comercial. El mercado está organizado en bodegas. Por ejemplo, en las numeradas de 1 a 10 se encuentran los granos y procesados, 13 a 15 es distribución de papa, 26 hortalizas y 29 a 30 frutas. Igualmente, tiene un sector que cuenta con red de fríos y es el que maneja todo lo que tiene que ver con lácteos y productos cárnicos.

Un punto de almacenamiento o comercialización puede ir entre los 50 a los 400 metros y el arrendamiento depende del sector en que se encuentre.



“Llevamos la mitad de nuestra vida en este negocio, desde hace 42 años que existe Corabastos” (Héctor Sanabria)



“Se puede pagar un millón y medio, para el caso de un punto de venta normal o más de 5 millones para el caso de una bodega”, asegura Luis Hernando Ríos.

Cuenta con nueve puertas de acceso vehicular y peatonal con restricciones de horarios dependiendo de la actividad que se realice. Tres de ellas tienen acceso vehicular las 24 horas y cuatro, acceso peatonal durante el mismo tiempo. Actualmente se está realizando una labor de pavimentación especial debido al tráfico de vehículos de alto tonelaje, la cual estará lista para 2015 y servirá de ejemplo para obras de alto tráfico como las de Transmilenio.

En Corabastos solo hay descanso tres días al año: viernes santo, 25 de diciembre y primero de enero. Se tienen identificados dos horarios de servicio, uno de abastecimiento en que los productores llegan y descargan, desde el mediodía hasta la medianoche, y otro después de medianoche, cuando los clientes llegan para adquirir los productos con los cuales surtir sus negocios.

La administración de esta central de abastos está a cargo de 250 personas, distribuidas en área logística (infraestructura, mantenimiento de vías y servicios públicos), mercadeo, seguridad y recursos humanos.

CONTROLES

Para lograr la efectiva comercialización y tratamiento de productos de consumo humano y animal es necesario tener controles en diversos ámbitos y acatar toda la normatividad existente. Para ello, Corabastos tiene alianzas con diversos organismos distritales como la Secretaría de Salud, policía, bomberos y empresas de aseo.

La Secretaría de Salud de Bogotá tiene una oficina que hace periódicamente análisis y recorrido por la central, para darle recomendaciones a los comerciantes y exigirle a la administración que se acometa determinada labor para evitar problemas sanitarios.

Las fumigaciones son de responsabilidad de los comerciantes en sus recintos de ejercicio y de Corabastos, en los puntos comunes del lugar.

En el caso de aseo, la entidad cuenta con una empresa que durante doce horas hace permanente barrido por las bodegas, con el fin de recolectar la basura y desperdicios orgánicos que se presentan en el proceso de selección del producto. Aunque diariamente se generan de 60 a 100 toneladas de residuos que terminan en el botadero de la ciudad, “residuos como hojas de mazorca y cáscara de arveja se regalan para alimentación de animales en fincas”, comenta Ríos.

Servicios comerciales

- 57 bodegas para venta y almacenaje de los productos alimenticios.
- Red de fríos para conservación y almacenaje de frutas; tres cámaras de congelación, tres de refrigeración y un túnel de congelación rápida.
- Operadores logísticos internos.
- Plazoleta de eventos.
- Página web.
- Sonido interno (emisora).
- Calendario agrológico de cosechas.
- Información de precios para diversos medios.
- Información de volúmenes y procedencias.
- Programas de capacitación.
- Eventos empresariales.
- Alquiler de espacios publicitarios.
- Espacios para subastas y ruedas de negocios.
- Asistencia técnica.



Foto: Marta Bernal

Hay comité paritario de salud, se realizan periódicamente simulacros para casos de emergencias y verificar que el sistema de alarma, la red de comunicaciones y el personal encargado de ello en cada bodega esté debidamente orientado para atender los casos que se presenten.

SFA

Sistema de
Formación Avanzada

POSTGRADOS CIENCIAS ESTRATÉGICAS

Doctorado

Gestión de la Tecnología y la Innovación

Medellín 102159

Maestrías

MBA

Medellín 20808 / Montería 101298 / Armenia 102523

Pasantía Internacional / Inmersión en Silicon Valley / Convenio UPB -
Universidad de San Francisco

Mercados

Medellín 101457 / Bogotá 101882

Énfasis: Análisis de Mercados / Promocional

Especializaciones

- **Gerencia**
Medellín 15340 / Armenia 54365 / Bucaramanga 11257 / Palmira 9257
- **Gerencia para Ingenieros**
Medellín 5265 / Armenia 10979
- **Gerencia Pública**
Medellín 7225 / Montería 10959 / Palmira 54550
- **Gerencia de Marketing**
Medellín 12702 / Armenia 54366 / Palmira 54553 / Montería 7242
- **Gerencia de Mercadeo: Enfoque Promocional**
Medellín 10224
- **Gerencia de Sistemas y Tecnología**
Medellín 8720 / Armenia 101587
- **Gerencia Internacional**
Medellín 101544
- **Gerencia de Proyectos**
Medellín 8179 / Armenia 54364 / Montería 9341 / Palmira 101541

- **Gerencia Financiera**
Medellín 12705 / Palmira 9258 / Montería 12703
- **Finanzas**
Medellín 102506
- **Inteligencia de Negocios (Business Intelligence)**
Medellín 91061 / Bogotá 101562
- **Negocios Internacionales**
Medellín 1222
- **Estrategia Gerencial y Prospectiva**
Medellín 12106
- **Gerencia del Talento Humano**
Medellín 9490 / Armenia 54367 / Montería 11264 / Palmira 13675
- **Gestión Humana:
Enfoque a la Psicología y a las Organizaciones Saludables**
Medellín 8718
- **Administración de la Seguridad**
Programa de la Universidad Militar Nueva Granada en convenio con la UPB
Medellín 19935
- **Mercadeo Internacional**
Bucaramanga 53020
- **Sistemas Integrados de Gestión**
Medellín 101790 / Bucaramanga 52757

Edificio de Formación Avanzada // UPB Campus Laureles (Medellín)



INFORMES:

Campus Laureles
Circular 1ra No. 70-01
Medellín, Colombia

Sistema de Formación Avanzada
Bloque 9, Oficina 102
Teléfono: (574) 4488388 Exts. 13337-13341
formacion.avanzada@upb.edu.co

Mercadeo y Promoción Universitaria
Bloque 2, Oficina 108
Teléfono: (574) 3544592 / 3218030064
upb.contacto@upb.edu.co

Formación integral para
la transformación social y humana
www.upb.edu.co



“La Secretaría de Salud tiene ambulancia interna y en caso de una emergencia hay posibilidades de traslado a los hospitales de Kennedy, Bosa o al Cami de Patio Bonito”, afirma el encargado de prensa de la central de abastos.

Sobre la seguridad, existe un esquema bien definido que se trabaja en cooperación con la Policía Nacional. Existen dos CAI, una estación de policía y oficina de la Dijin. Recientemente se dotó a la Corporación de dos CAI móviles, motocicletas y tecnología avanzada para operar exclusivamente dentro de las instalaciones.

Existe una red de más de 350 personas que reportan periódicamente cómo se ejerce la actividad comercial en las bodegas, con el apoyo de más de 40 cámaras de seguridad que son de monitoreo constante. Un cliente de la central de abastos también cuenta con acompañamiento por parte de la policía en caso de manejar gran cantidad de efectivo, aunque en la actualidad muchas de las transacciones se llevan a cabo vía Internet o por transferencia bancaria.

Por el lado del transporte, existen asociaciones encargadas de la organización del tránsito interno de los 12 mil vehículos que ingresan, de los cuales el 40% corresponden a particulares. Estos últimos cuentan con parqueaderos debidamente distribuidos dentro de la central de abastos.

Otros asuntos como el control de población de animales callejeros o de indigencia son tratados por autoridades competentes.

CAMPAÑAS

Corabastos participa en la labor del banco de alimentos de la Arquidiócesis de Bogotá, al cual se hacen donaciones de alimentos, especialmente cuando hay alta producción y se quiere evitar el desperdicio.



Una de las ventajas de trabajar 24 horas en este sitio es que si se presenta una emergencia es controlada de inmediato.

Por otra parte, esta entidad realiza campañas educativas. Actualmente se lleva a cabo la denominada “Come bien, vive mejor”, en la cual el personaje llamado “Supermansano” pretende incentivar un mayor consumo de frutas y verduras por parte de la ciudadanía.

Esta campaña está dirigida a madres de casa, con el fin de que fortalezcan la lonchera de sus hijos con “un paquete menos y una fruta más”. La difusión se

realiza en colegios, universidades y ciclovías de Bogotá.

La campaña nació luego de revisar las cifras en las que según la FAO, la lonchera de un niño colombiano y latinoamericano está conformada por un paquete de papas y una Coca-Cola.

Según reporte de autoridades competentes, en Colombia se produce buena alimentación, pero no se consume. “Muchos visitantes de otros países quedan asombrados de la gama de productos y de la diversidad de la oferta en la central de abastos. Es uno de los países que se da el lujo de tener cuatro o cinco variedades de un solo producto” afirma Ríos.

ASESORÍA

La Corporación cuenta con una oficina de empleo del Servicio Nacional de Aprendizaje y, en conjunto con esta, periódicamente dicta cursos de empaques, contabilidad, entre otros, dirigido al personal administrativo y trabajadores de bodegas. Para estudiantes de ingeniería de alimentos y zootecnia se realizan jornadas de asesoría, con el fin de que conozcan de cerca el proceso que allí se realiza.

Corabastos sirve de puente para que los comerciantes puedan exportar sus productos, ya sea dándolos conocer a las visitas de comerciantes de diversos lugares del mundo u orientando al productor para realizar trámites con la Corporación Colombia Internacional.



INDICADORES

Comerciantes	6.500
Ingreso diario de alimentos (toneladas)	14.000
Número diario de visitantes	200.000
Cobertura de consumidor (millones)	12
Ingreso diario de vehículos	12.500
Área (metros cuadrados)	420.000
Área comercial de bodegas (metros cuadrados)	137.000
Ventas diarias (millones de pesos)	24.000

Fuente: Corabastos



LOGISTICA EN MENSAJERIA Y TRANSPORTE

Mensajeros motorizados

Transporte especializado para laboratorios clínicos,
hospitales, transporte de discapacitados y
mercancías de toda clase. Monitoreo y seguimiento.

PBX 7498822

Cra. 94 i No. 81-15 Bogotá, D.C.
Tels. (571) 749 88 22 - 749 88 23
Cel.3108778899 Fax (571) 749 88 24
E-mail: a.comercial@messengerdecolombia.com

Servicio de camioneta



www.messengerdecolombia.com

www.msnsuministros.co

PBX 7498822



**SN SUMINISTROS
INSTITUCIONALES LTDA.**

100%
Colombiano!!

Aseo: productos industriales y de uso diario

Papelería: escritorio y papelería

Cafetería: productos para consumo tipo oficina

Médico-quirúrgicos: botiquines, medicamentos y elementos de seguridad para el trabajo.

Cra. 94 i No. 81-15 Bogotá, D.C.

Tels. (571) 749 88 22 - 749 88 23

Cel.3108778899 Fax (571) 749 88 24

E-mail: jefelogistico@msnsuministros.co

Suministros de Oficina

CAFETERÍA

PAPELERÍA

BOTIQUINES





Los cambios en el comercio minorista y su impacto en la logística

La velocidad con que los cambios se están dando en el mundo es cada vez mayor y eso ha hecho que las empresas redefinan la forma como están llevando a cabo sus negocios. La industria de comercio minorista o retail, como se conoce en inglés, no es ajena a esa tendencia y hoy enfrenta, entre otros, tres grandes cambios que transformarán la forma de hacer negocios.

Por: Nelson Beltrán
Gerente Senior y Líder de los Servicios de Supply Chain
EY Colombia

Pág. **60**

1 SOSTENIBILIDAD

Nunca antes habíamos escuchado esa palabra repetirse tantas veces y en tan diferentes contextos como sucede hoy en día en el mundo. Empresas, proveedores, distribuidores, gobiernos y la gente en general están demandando cada día más productos que se encuentren alineados con procesos y políticas sostenibles y amigables con el medio ambiente.

Las crecientes regulaciones que están apareciendo a lo largo y ancho del mundo, en relación con la protección del medio ambiente, han llevado incluso a proponer, tal como ha sucedido en algunos países de Europa, un costo

por las emisiones de carbono que se excedan lo que las entidades reguladoras establecen. Ya es común que la industria colombiana realice mediciones de su huella de carbono, es decir, de la cantidad de emisiones que generan sus procesos, productos o la cadena completa de abastecimiento. Sin embargo, no es tan común que las empresas adopten proyectos en línea con las oportunidades identificadas. En temas relacionados con logística, las compañías tienen una buena posibilidad de optimizar las rutas de distribución, para reducir las emisiones de carbono asociadas con los diferentes mecanismos de transporte utilizados, o cambiar el tipo de transporte usado de tal forma

que el consumo de combustible sea menor y, por ende, la contaminación generada en este proceso.

De otro lado, está la comercialización de productos amigables con el medio ambiente. Dentro de los productos con mayor y creciente demanda están los que demuestran que son amigables con el medio ambiente. Desde detergentes, pasando por vehículos y hasta alimentos, publicitan su “sello verde” y buscan nichos de mercado específicos. Es así como los profesionales de la cadena de abastecimiento empiezan a jugar un papel fundamental en la identificación de nuevas materias primas y sistemas de producción en línea, junto con las estrategias de mercadeo.



2 INTEGRACIÓN MULTICANAL

Las nuevas tecnologías han permitido la conceptualización de las nuevas formas de conectarse con los clientes. Los canales tradicionales, como los almacenes, el catálogo y los teléfonos, se han expandido para incluir servicios en línea, kioscos, señalización digital, móviles, tiendas *express* y redes sociales. Esto ha hecho necesario una estrategia concreta multicanal, para asegurar una mensajería consistente y directa a través de todos los canales.

Es de esperar que con el tiempo los pedidos en línea establezcan una nueva dimensión a sus opciones de entrega, lo que representa un reto importante para diseñar la logística que pueda satisfacer estas necesidades:

- Entrega a domicilio
- Recoger en tiendas
- Recoger en oficinas de correos
- Recoger a través de un punto de manejo. Algunos puntos de manejo serán camiones en los estacionamientos.

Algunos de los beneficios de las estrategias multicanal son:

- Los clientes multicanal son propensos a comprar más y gastar más en comparación con los clientes de un solo canal.
- El mercadeo multicanal brinda la oportunidad de aumentar el *cross-selling* y el *up-selling*, y mejorar la lealtad del cliente, proporcionando una experiencia de compra sin problemas.
- Una estrategia efectiva e integrada de multicanal reduce costos y facilita el autoservicio.
- Las órdenes online y por teléfonos móviles pueden ayudar a reducir el inventario.

Por otro lado, este tipo de estrategia presenta algunos desafíos en su implementación:

- En algunos casos pueden existir diferencias entre la información sobre los productos que brindan los sitios web y las tiendas.
- Las estrategias multicanal requieren nuevos procesos logísticos, para satisfacer las necesidades de los clientes en los tiempos ofrecidos.

3 TECNOLOGÍA

Esta hace que las compras en línea se incrementen significativamente. A continuación, algunos datos y pronósticos de la industria:

Todo esto va a cambiar la forma en que el modelo logístico de las empresas debe funcionar y, por lo tanto, se requieren grandes inversiones para lograr responder a las necesidades. Las cadenas de abastecimiento deben ser más eficientes y ayudar a reducir los costos totales de la empresa, para poder tener éxito en un mundo tan competitivo como el actual. En esta tarea, la tecnología juega un papel crucial.

Los modelos para el manejo de grandes volúmenes de información y las herramientas analíticas están permitiendo anticiparse a la demanda de los clientes, logrando así tener mayores niveles de respuesta, a la vez que se disminuye la necesidad de inventarios.

El mundo nunca volverá a ser el mismo, y aquel que se prepare mejor para afrontar los retos que las tendencias imponen, será quien surja con mayor fortaleza. 

En el 2015 se espera que el valor de las compras globales en línea sea de US\$827.000 millones, con un crecimiento del 90,3% desde el año 2010.



Seis recomendaciones para exportar

Por: Redacción Revista Logística
@Revistalogistic

Pág. **62**

El país ha alcanzado una destacada participación en materia de exportación, por esto es importante que las empresas nacionales tengan en cuenta una serie de recomendaciones, para sacar el mayor beneficio en medio de esta situación.

La diversificación de los mercados en una economía globalizada, hace necesario que las empresas se interesen por realizar procesos de exportación de sus productos a otros países. Si usted hace parte de esas empresas que desean iniciar procesos de esta naturaleza, reciba estas seis recomendaciones de lo que debe tener en cuenta para comenzar a exportar:

- 1** Realice un estudio de mercado y de factibilidad económica de la exportación analizando, entre otros aspectos, el precio del producto en el mercado internacional, los costos de transporte internacional, de nacionalización y demás.
- 2** Verifique la subpartida arancelaria del producto a exportar, para que a través de esta pueda saber

los tributos aduaneros (gravamen arancelario e impuesto sobre las ventas) y demás requisitos para la exportación.

- 3** Consulte el Arancel de Aduanas para verificar si el producto a exportar está sujeto a vistos buenos e inscripciones previas ante entidades, como ICA, INVIMA, Ministerio de Minas, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, Superintendencia de Industria y Comercio, INGEO-MINAS, entre otras.
- 4** Una vez tenga lista la mercancía contacte a un agente de carga aérea o marítima, para la contratación del transporte internacional.



- Sortimo: líder mundial desde 1.973.
- Tecnología y diseño alemán.
- Proteja sus equipos e instrumentos delicados.
- Almacene y clasifique su carga de forma limpia y segura.
- Carrotaller.
- Servicios domiciliarios.

TRAMIGO™

Localización sin pagos mensuales



- 📍 Con Tramigo inmovilice su vehículo, prevenga robos y viajes no autorizados.
- 📍 Monitoree el estado de su vehículo desde cualquier teléfono móvil.
- 📍 Última tecnología en localización SMS/GPRS.
- 📍 Rastreo autónomo: sin contratos de permanencia.





Según el DANE, en 2013 EE. UU. fue el principal destino de las exportaciones colombianas, con una participación de 34,4% en el valor total exportado.

Pág. **64**



5 Diríjase al aeropuerto y solicite la clave de acceso al sistema informático de la DIAN, para que diligencie la Solicitud de Autorización de Embarque. Este trámite debe hacerse ante la Administración de Aduanas por donde se va a despachar la mercancía, anexando, entre otros, los siguientes documentos: factura comercial, lista de empaque (si se requiere), registros sanitarios o vistos buenos (si lo requiere el producto), documento de transporte y otros documentos exigidos para el producto a exportar.

6 Tenga en cuenta la forma en que su cliente pagará la exportación. Para esto existen diferentes instrumentos de pago internacional como cartas de crédito, letras avaladas, garantías *Standby*, entre otras, que le brindan seguridad en la transacción.

Tener en cuenta los anteriores aspectos le ayudará a hacer más ágil y rápido su proceso de exportación.

BALANCE DE LAS EXPORTACIONES

Es determinante para la economía de un país vincularse al mercado mundial, tanto para establecer vínculos entre las empresas nacionales con sus pares internacionales, como para disminuir el riesgo de depender de un solo mercado.

En esta materia, durante el último año, Colombia ha presentado cifras destacadas que evidencian la vinculación empresarial del país al mercado globalizado:

Las últimas cifras reveladas por el DANE muestran que en 2013 Estados Unidos fue el principal destino de las exportaciones colombianas, con una participación de 34,4% en el valor total exportado; le siguen en su orden, China (7,8%), Panamá (5,6%), India (5,2%), Países Bajos (3,9%) y Venezuela (3,8%).

Además, según un balance publicado por el portal Legiscomex.com, de enero a noviembre de 2013 el país exportó 117.760.034.565 kilos netos, lo que representó ganancias por US\$ 53.473.764.575, unos \$ 99.681.061.241.591. 

Sección Empaque

66 Un vestido
bien especial





Un vestido bien especial

El empaque de productos farmacéuticos está hecho bajo medidas científicas y condiciones legales de índole nacional e internacional, para proteger el medicamento de las condiciones ambientales, así como dar información de este.



Por: Redacción Revista Logística

 @Revistalogistic

Desde que utilizó las pieles de los animales y las hojas de las plantas para envolver y cubrir sus primeros productos hasta hoy (época de los “empaques inteligentes” dotados con códigos de barras, hechos para economizar tiempo en inventarios, recursos materiales y para preservar el medio ambiente), el ser humano siempre ha tenido la noción de proteger los elementos requeridos para su supervivencia.

Quizás con el pasar de los siglos, el hombre de las cavernas jamás imaginó que su comportamiento instintivo evolucionaría al punto de inventar un sistema logístico que, de acuerdo con las exigencias de cada mercado, estuviera regulado por normas que no solo protegieran intereses económicos, industriales y comerciales, sino que también estuvieran inspiradas en la necesidad de conservar su propia especie.

La industria farmacéutica es una de las que más evoluciona, crece e innova dentro del mercado global. En efecto, está posicionada como la industria con mayor inversión en investigación y desarrollo, con un 18,7% sobre un 9,6% de la del software, durante la última década. A lo largo del año 2006, alcanzó los



643 billones de dólares en ventas en el mundo, 42 billones más que en 2005, lo que representa un crecimiento del 7%.

Y mientras los niveles de producción y comercialización aumentan, las exigencias logísticas se multiplican. Con productos destinados especialmente a elevar los índices de vida, la logística no puede quedarse atrás. Temas como el empaque, embalaje y transporte de medicamentos son de tanta importancia como el relacionado con la creación de nuevas moléculas para el tratamiento de enfermedades o para la optimización de procesos terapéuticos.

“Los productos farmacéuticos, dentro de su elaboración y producción, tienen etapas que son fundamentales para su conservación, como la que tiene que ver con los empaques. Estos son importantes porque conservan la estabilidad del medicamento, es decir, que este no se deteriore por tres causas fundamentales: humedad, luz y calor. Nosotros debemos tener todas esas características muy pendientes en el momento de almacenarlos y transportarlos”, explica Gloria Inés Jaramillo Gaviria, docente y coordinadora del Programa de Extensión de la Facultad de Química Farmacéutica de la Universidad de Antioquia.

Los empaques dentro del ámbito farmacéutico tienen como función fundamental, además de contener, proteger y manipular un producto, presentar el medicamento a través de una ficha informativa que suministre datos generales obligatorios y específicos, los cuales varían según la clasificación del producto de acuerdo con su forma farmacéutica: líquidos, semisólidos, sólidos y sistemas terapéuticos, estériles o no estériles.

Las cajas en las cuales vienen los medicamentos tienen una doble connotación o doble importancia. Una es proteger el producto y la otra, contener la información impresa del medicamento: nombre, concentración, laboratorio, fecha de vencimiento y número de lote.

La fecha de vencimiento y el número de lote son informaciones supremamente importantes para los pacientes y para las instituciones que van a utilizar los medicamentos.

CUESTIÓN DE NORMAS

Con la implementación y la exigencia de las Buenas Prácticas de Manufactura por parte del INVIMA, a partir de la década del 90, la industria farmacéutica colombiana entró en una etapa de mayor desarrollo. El primer paso para la competitividad se dio dentro de un mercado que en los años 40 estaba totalmente dominado por los laboratorios extranjeros y que en los 60 ya mostraba las primeras empresas farmacéuticas nacionales, fundadas gracias a lo aprendido de los laboratorios foráneos.

El Decreto 2092 expedido por el Ministerio de Salud como reglamentación para la elaboración, empaque, almacenamiento, transporte y expendio de medicamentos, cosméticos y similares, así como la Guía Técnica de Análisis de Medicamentos del INVIMA, inspirada en las recomendaciones de la Oficina para la Administración de Drogas y Alimentos en Estados Unidos de Norteamérica (FDA) y en el Código Alimentario para Europa (IATA), son en la actualidad el conjunto fundamental de normas que regulan la industria farmacéutica en el país.



En términos de manufactura de medicamentos, Colombia, Chile, Venezuela y Uruguay son considerados productores intermedios en la región y en estado de desarrollo.



La cédula del medicamento

“El ‘número de lote’ es como la cédula de identidad del medicamento. Con ese número de lote usted hace un seguimiento hacia atrás del producto: cuándo se produjo, cómo se produjo, cuáles fueron los pasos que se siguieron en su producción y si hubo algún problema durante la misma, quizás el que pudo generar el problema del paciente en un momento determinado. Para la institución es fundamental tener esa identificación en el momento de la compra y en el momento en que llega el medicamento a su farmacia”, asegura Gloria Inés Jaramillo Gaviria, coordinadora del Programa de Extensión de la Facultad de Química Farmacéutica de la Universidad de Antioquia.



“Aquí la legislación es demasiado laxa en el manejo de medicamentos.

Apenas ahora está haciendo mayor presión sobre ciertas exigencias”,

Gloria Inés Jaramillo Gaviria, coordinadora del Programa de Extensión de la Facultad de Química Farmacéutica de la Universidad de Antioquia.

Pág. 68

Los empaques, clasificados en primario (el que contiene el medicamento), secundario (el que protege y presenta el contenido del primario) y el terciario (que contiene a los anteriores para facilitar su transporte), deben responder a diferentes exigencias, entre las cuales se destacan las relacionadas con la protección del medicamento ante las condiciones físicas exteriores y las atinentes con la presentación de la información del producto.

El material de los envases no puede producir reacciones químicas que alteren la calidad del medicamento; estos deben llevar banda o sello de seguridad en la tapa; los empaques deben tener impresos datos como: fecha de vencimiento, número de lote, nombre del producto, nombre del laboratorio y su ubicación, posología, condiciones especiales de almacenamiento, además de las leyendas *Manténgase fuera del alcance de los niños y Venta bajo fórmula médica*.

Los empaques que por su tamaño no puedan contener esta información deben llevar un anexo, y los productos importados conservarán su presentación original siempre y cuando tengan los datos anteriores. Al menos esto es lo que grosso modo indica el Decreto

2092, que en sus artículos del 29 al 50 ofrece precisiones sobre envases, etiquetas, rótulos y empaques.

Pero fenómenos como la luz, la temperatura y la humedad no solo ponen a prueba el sistema de envase, empaque y embalaje, sino también todo el aparato logístico del mercado farmacéutico, incluyendo el transporte, la manipulación y el almacenamiento de los insumos.

“La conservación de la cadena de frío es uno de los puntos críticos en el transporte de medicamentos, sobre todo para zonas lejanas y en condiciones geográficas de difícil acceso debido al estado de la carretera. Muchas veces, los medicamentos son transportados en ambulancias o en transportes urbanos. Se manda una caja de medicamentos que viaja durante cuatro, cinco o seis horas en unas condiciones extremas de temperatura que podrían alterar o deteriorar las propiedades terapéuticas del medicamento”, asegura la docente Gloria Inés Jaramillo. ~

Empaques de vanguardia

Los nuevos desarrollos buscan:

- Menos peso.
- Más economía.
- Materiales reciclables para mermar el impacto en el medio ambiente.
- Que preserven la calidad del producto.
- Resistentes a diferentes rangos de temperatura, luz y humedad.
- Dotados de código de barras para el control de inventarios y flujos de mercancía.
- Debe primar el valor informativo sin sacrificar la apariencia, lo cual hace del empaque un ‘vendedor pasivo’.

Sección

70 Diez elementos claves en el diseño logístico de un CEDI

76 Gestión de inventarios: ya llegó la automatización

82 Sistemas de seguridad, prioridad para una logística efectiva

Almacenamiento



Diez elementos claves en el diseño logístico de un CEDI

Frente a las distintas prácticas comunes en el diseño de layout y sus frecuentes errores, presentamos una breve reseña con diez elementos claves que deben tenerse en cuenta en el diseño funcional de un CEDI.

Por: Redacción Revista Logística
 @Revistalogistic

Un centro de distribución (CEDI) es un nodo amortiguador de la red logística que permite compensar diferencias entre el flujo de abastecimiento y la demanda, bien sea de producto terminado, materias primas o producto en proceso. Típicamente un CEDI debe administrar diferentes horizontes de tiempo, ventanas horarias, unidades de manejo, volúmenes, tipos de clientes y pedidos en diferentes escalas entre flujos entrantes y salientes; por todo esto es necesario que en el diseño primen las necesidades de flujo y productividad.

A menudo, el diseño de un CEDI es consecuencia de una expansión de planta

o de la saturación de las instalaciones, del incremento en ventas, pero pocas veces hace parte de un diseño estructurado de la red logística. Así mismo, es usual que estos diseños no precisen el perfil, las necesidades, los requerimientos y criterios de diseño logístico que se ajusten a la operación particular; además, el constructor o arquitecto encargado suele enfocarse en temas referentes al diseño civil, espacios generales o ubicación de estanterías, pero desconoce el detalle y la funcionalidad logística y operacional requerida.

A continuación se presentan diez elementos claves de diseño que siempre se deben tener en cuenta:



PERFIL DE DESPACHO

El perfil de despacho permite identificar el número y tipo de vehículos que se cargarán con sus respectivos pedidos; estará definido en función de la demanda y las ventanas de entrega a los diferentes tipos de clientes y destinos. La capacidad de despacho debe considerar la holgura conveniente para atender variaciones de demanda en la ventana de tiempo de preparación. No debería estar configurada al promedio por que sería insuficiente, ni puede estar definida como el máximo observado, porque se generaría exceso de recursos. Como criterio práctico, se puede hacer una proyección que tome como base un percentil del 90-95% de los días y de allí derivar número y altura de muelles requeridos.



PERFIL DE RECOLECCIÓN

El perfil de recolección estima el flujo y movimiento de productos desde las posiciones de almacenamiento o recibo hacia las ubicaciones de despacho (jaulas/zonas de alistamiento), y ello está en función de la cantidad y tipos de pedido. Este flujo se obtiene de tomar las cantidades de pedido para separarlas según la ventana de tiempo de preparación y el flujo de despacho vehicular. Según el perfil de recolección se pueden considerar diferentes tipos de agregación, ya sea por orden, camión u olas de recolección, para obtener el flujo de unidades (cajas, estibas, pacas, litros, etc.) que se deben movilizar, utilizando la combinación entre la modulación de entrega y almacenamiento de los diferentes productos. Así mismo, diferentes tipos de recolección con zonas o recolectores especializados o inclusive con zonas de *picking* de unidades diseñadas de alta productividad. Cada zona de *picking* requiere un diseño específico que debe considerar ergonomía, recorridos, productos, productividad, espacio, tecnología e infraestructura; por ello, su planeación y diseño deben ser realizados por profesionales con amplia experiencia. El diseño de este proceso y la configuración del mismo son claves dentro del *layout*.

2

PERFIL DE ALMACENAMIENTO/INVENTARIO

El perfil de almacenamiento está definido en función de la política de inventario y el perfil de productos, precisando las cantidades a almacenar por familia de producto. Se proyectan necesidades volumétricas que en lo posible se deben validar contra el registro histórico y verificar que estén alineadas con la estrategia de abastecimiento y políticas comerciales. No olvidar un espacio para productos obsoletos, descontinuados, averiados, en proceso y en cuarentena, que pueden llegar a ocupar más del 15-20% de la capacidad de almacenamiento. Otro elemento a considerar es la estimación de la densidad, picos de almacenamiento y el vacío operativo.

Los módulos de almacenamiento y tipos de estantería disponibles son un elemento clave en la definición de capacidad de almacenamiento, productividad en movimientos y *layout* del CEDI, y son parte de esta definición.

3



PERFIL DE RECIBO

El perfil de recibo contempla el flujo y movimiento de productos desde las puertas y muelles de recibo hasta las ubicaciones de almacenamiento. Puede incluir recepción de materias primas, transferencias, productos en proceso, zonas de cuarentena, tránsitos aduaneros, recibos de planta y devoluciones (usualmente subestimado). Además del perfil de descargue, donde las estimaciones se hacen en número de vehículos, el perfil de recibo incluye la estimación de movimientos (cajas, estibas, unidades, bidones, granel) que se requieren almacenar y el tiempo y tipos de muelles requeridos.

4

“El diseño de un CEDI es consecuencia de una expansión de planta o de la saturación de las instalaciones, del incremento en ventas, pero pocas veces hace parte de un diseño estructurado”.



“Los módulos de almacenamiento y tipos de estantería disponibles son un elemento clave en la definición de capacidad de almacenamiento, productividad en movimientos y *layout*”.



PROYECCIONES

El diseño de un *layout* no se realiza esperando cumplir las necesidades actuales sino las necesidades futuras. Por eso, se deben considerar proyecciones separadas para almacenamiento, recibo, despacho y recolección (puede incluir el reabastecimiento de zonas de *picking*), con el nivel necesario de agregación.

Es recomendable utilizar al menos cinco años como horizonte de planeación e identificar los picos operacionales; así se disminuye el riesgo por interrupción de la operación, el impacto de tener una obra civil de gran tamaño y en el caso de las expansiones, una perturbación de las operaciones actuales.

5

ÁREA DISPONIBLE

Este elemento se refiere al espacio físico con el que se cuenta. Es necesario conocer el área física donde se construirá el CEDI o su expansión: espacio en m², edificabilidad permitida, límites físicos (vías, edificaciones fronterizas) y aspectos geográficos como el terreno y sus posibles riesgos de inundación. También es necesario identificar zonas reservadas como zonas de parqueos, oficinas, zonas verdes (restricción mínima de zonas verdes) u otras que por aspectos legales no puedan ser usadas. Cada lote puede producir un diseño de *layout* diferente.

6



CONSIDERACIONES DEL *LAYOUT*

El *layout* es un grupo de diseños que toma en cuenta todos los criterios anteriores y los integra en el área disponible a través de representaciones gráficas en 2D o 3D. El diseño debe considerar no solo la disposición espacial, sino el flujo de productos y espacios adecuados para circulación y maniobra de equipos. La selección del *layout* definitivo se basa en criterios de productividad, costos, inversión, cualitativos y operacionales.

7



Gestión Integral de Estibas: Soluciones a su medida.

Entregamos soluciones a sus necesidades de estibas, por medio del Alquiler, Venta, Reparación y Administración.

En Colestibas estamos comprometidos con el servicio, trabajamos con gente dedicada a buscar soluciones que se adapten a cada circunstancia de nuestros clientes.

Sincronismo y adaptabilidad gracias a la tecnología, el talento humano y la calidad de nuestros productos y servicios.

Alquiler de estibas

La solución inmediata en picos de producción.

Venta de estibas

Disponibilidad y calidad garantizada.

Reparación

Un servicio exclusivo para racionalizar sus costos.

Administración

Gestión integral en logística, control y seguimiento.

Bogotá D.C:

Teléfonos: 268 11 53 - 268 62 49

E-mail: ventas@colestibas.com

Cali: (2) 669 04 79

E-mail: colestibas@emcali.net.co

Medellín: (4) 376 84 02

E-mail: colestibas@une.net.co

Barranquilla: (5) 377 78 18

E-mail: barranquilla@colestibas.com

Línea Única Nacional: 01 8000 113 322



CoLestibas S.A.
Gestión Integral de Estibas

www.colestibas.com



8

OTRAS ÁREAS A CONSIDERAR

Normalmente en el *layout* no se tienen en cuenta las áreas administrativas, las cuales requieren de su zona y limitan el espacio del CEDI. Siempre es recomendable considerar baños, vestidores, *lockers*, oficinas de operación (sala de reuniones, capacitación, comedor) y documentación, cuarto de planta eléctrica, cuarto de bombas, entre otros. Además de otras zonas operacionales como: devoluciones y roturas, estibas vacías, reparación y fábrica de estibas, parqueo de montacargas y carga de baterías, mantenimiento de equipos, material de empaque, sala de espera de conductores, residuos y desperdicios.

Otros aspectos a considerar son las zonas de parqueo y los patios de maniobras, donde deben garantizarse los radios de giro para los diferentes tipos de vehículos grandes, como tractomulas y sencillos. Los aspectos de ingeniería civil son fundamentales, como iluminación, techos, pisos (planicidad, juntas, cargas), redes eléctricas, acueducto, entre otros. Sin embargo, aquí solo se hace énfasis en los aspectos logísticos, los cuales son frecuentemente olvidados.

Considerando todas las áreas y los criterios anteriores se puede generar el *layout*.

PERFIL DE EQUIPOS

Existen diferentes equipos que se pueden comprar o rentar para ser usados en un CEDI, los cuales van a depender de la configuración definida. La solución a los equipos puede variar con base en el tamaño y peso de los SKU a manejar, la altura definida en el diseño, el ancho de pasillo, su confiabilidad y la disponibilidad del proveedor, no solo para suministro, sino mantenimiento.

Balance de carga de la operación

El balance de carga se basa en sopesar las necesidades de recursos con los requerimientos de flujo. Tener menos equipos restaría eficiencia y, por lo tanto, afectaría los niveles de productividad, incurriendo en un menor servicio. No obstante, tener equipos de más generaría sobrecostos al CEDI.



9

TECNOLOGÍA Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN

El manejo de la información permite la eficiencia y rastreo de los flujos físicos a manejar. Todas las zonas que componen el almacén o el CEDI deben permanecer perfectamente identificadas. Una codificación sencilla, como delimitación por colores o carteles, podría funcionar bien para un bajo número de SKU. Sin embargo, si el número de referencias y flujo de producto es muy alto se recomienda el uso de WMS (Sistema de Gestión de Almacenes, o software especializado en la gestión operativa de un almacén). La importancia de estas soluciones avanzadas es que permiten manejar consistentemente la información y su transmisión; de esta manera, se optimizan los flujos de recibo, almacenamiento, despacho y reabastecimiento.

10

“El diseño (*layout*) debe considerar no solo la disposición espacial, sino el flujo de productos y espacios adecuados para circulación y maniobra de equipos”.

Estanterías • Rampas Niveladoras • Mezzanines



TALLERES TECNICOS[®]
COLOMBIANOS LTDA.

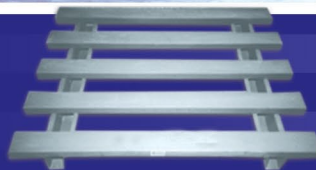
desde 1971

www.tallerestecnicos.com

Estanterías



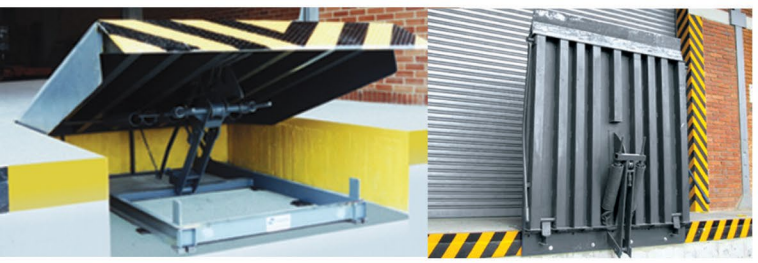
Contenedores Autoapilables



Accesorios



Bodegas Autoportantes, Cerramientos Metálicos y en Malla



Rampas Niveladoras

CARRERA 126A No. 17-90 - INT. 8
PBX (571)418 7890 FAX (571)418 7896
BOGOTÁ, D.C. - COLOMBIA
E-mail: info@ttc.com.co

www.tallerestecnicos.com



ttcltda



ttc ltda



@ttcltda



ttcltdacol



ttc.ltda



ttcltda



ttcltda





Las nuevas tecnologías trajeron cambios que no se han podido asimilar correctamente, los modelos en inventarios requieren ir un paso adelante y mirar otras herramientas complementarias, que unidas pueden brindar un resultado más eficiente.

Gestión de inventarios:

ya llegó
la automatización





Por: Redacción Revista Logística
 @Revistalogistic

Son varios los sectores económicos que aún buscan superar las barreras técnicas que no les permite entrar a una era de comercio exterior tan avanzada como la que actualmente está viviendo el país.

La necesidad de acordar tiempos con el menor costo posible implica tener un control casi que total de las operaciones, lo que podría permitir visibilizar aspectos que entorpecen y disminuyen la productividad.

Una de las mejoras que más requiere atención es el manejo de inventarios, pues son una parte indispensable en la cadena de abastecimiento, convirtiéndose en el mayor activo de las empresas, en algunos casos hasta el 40%. El mejoramiento en su gestión y procedimientos operativos es una exigencia necesaria para competir a nivel internacional. Sin olvidar que en algunos casos, es un capital que se encuentra almacenado a la espera de que la oferta del mercado sea la adecuada.

Si bien no todas las gestiones pueden ser iguales, sí existen variables genéricas y aplicables en todos los modelos.

El éxito en la administración de inventarios comprende un gran número de variables, como los pronósticos de venta, la organización logística interna y los procesos de renovación tecnológica; adicionalmente, se debe tener presente los constantes avances de los sistemas operativos y la renovación en la maquinaria.

STOCKS DE ENTRADA Y SALIDA

Lo último en llegar debería ser lo primero en salir, ese sería lo ideal; sin embargo, esto no se puede aplicar a todas las industrias, pues cada sector tiene una dinámica diferente que determina los tiempos de almacenamiento de los *stocks*.

Es importante que la dirección de compras y suministros de cada compañía determine apropiadamente los pronósticos de ventas, dado que esto tiene un gran impacto en el nivel de los inventarios. Si la demanda llega a exceder lo previsto se producirá una ruptura en el *stock*, es decir, no habrá suficientes artículos o existencias para satisfacer las necesidades; esto traería como consecuencia la pérdida de clientes¹.

La codificación de todos los productos comercializados debe cumplir con normas y estandarización reglamentadas por la Asociación Europea para la Numeración de Artículos (EAN).

Pág. **77**





MODELOS DE STOCK

Como se mencionó anteriormente, no hay un modelo aplicable a todos los sectores, sin embargo, sí se utiliza uno de forma genérica:

Modelo de stock para artículos no perecederos. Este modelo es conocido como *fluctuación con protección*, exige mantener un cierto nivel de stock de seguridad, es decir, por encima del que sería necesario, para prevenir las posibles rupturas.

Así mismo, el stock de fluctuación cuenta con dos métodos:

- **Método de punto de pedido o del inventario permanente**

Consiste en lanzar la orden de pedido de una cantidad siempre constante cada vez que el nivel de stock llegue a un nivel determinado. Requiere un control constante de las existencias para saber el nivel exacto en cada momento. Normalmente se aplica a artículos de importancia estratégica para la empresa o artículos de alta rotación.

- **Método del inventario cíclico**

Consiste en revisar el nivel de stock periódicamente y pedir cada vez la cantidad necesaria, para llegar a un nivel de stock determinado. Al contrario del anterior, aplica para artículos de poca importancia².

COSTOS DEL INVENTARIO

Estos costos se refieren a los gastos en los que incurre la empresa para mantener los artículos en sus almacenes; son proporcionales al volumen de inventarios.

Existe un gran número de variables que se deben tener en cuenta al momento de realizar un balance, algunas de ellas son: costos de compras, costos de lanzamiento de pedidos y de gestión de actividad, costos de transporte, costos de almacenamiento, costos de mantenimiento o de posesión de stock, costos de adquisición y costos de ruptura de stock.



EL REABASTECIMIENTO AUTOMATIZADO YA ES UNA OPCIÓN

La entrada en vigencia de varios (TLC) brinda un gran número de oportunidades, pero también trajo consigo una mayor exigencia en competitividad.

La renovación tecnológica y mecánica son herramientas que cada día se están haciendo más fáciles de adquirir por parte de varios sectores industriales que necesitan potenciar su proceso de reabastecimiento.

Actualmente, cualquier proceso logístico que quiera brindar resultados de inmediatez y precisión necesita disponer de información precisa, por eso ahora existen sistemas que autogestionan los registros de los inventarios, generándolos automáticamente con base en los datos obtenidos en la línea de caja o puntos de venta.

Los costos pueden dividirse en tres categorías

- **Costos de capital.** El dinero que constituye los inventarios no está disponible para otros usos y, por lo tanto, representa un costo de oportunidad.
- **Costos de almacenamiento.** El mantenimiento de inventarios requiere espacio, trabajadores y equipos.
- **Costos de riesgo.** Los riesgos inherentes al mantenimiento de artículos almacenados: obsolescencia, deterioro, pérdidas o depreciación.

LA SOLUCIÓN INTEGRAL PARA SU NEGOCIO

ASESORÍA
VENTA
RENTING
POSVENTA

El portafolio
más completo
del mercado*



MAQUINARIA ESPECIALIZADA • ESTIBADORAS • STACKERS
MONTACARGAS • ORDER PICKERS • TRACTORES DE TIRO
(Más de 470 equipos industriales en alquiler)

RAYMOND
Above. And beyond.®



TOYOTA
EQUIPOS INDUSTRIALES

RED NACIONAL: BOGOTÁ DISTOYOTA: Cra. 65B No. 17 - 80 • Tel. 417 0720 - 417 0713 - 417 0718 - 417 0711 / TOYOTA SERVI: Cra. 43 No. 14 - 31 • Tel. 268 1117 / BUCARAMANGA DISTOYOTA: Cra. 27 No. 53 - 21 • Tel. (7) 657 4857 / IBAGUÉ DISTOYOTA: Zona Industrial El Papayo Km 1 Vía Girardot • Tel. (8) 266 7788 / NEIVA DISTOYOTA: Cra. 5 No. 10 - 42 Sur • Tel. (8) 873 0376 / PASTO DISTOYOTA: Av. Panamericana Cra. 36 No. 14 - 46 • Tel. (2) 722 2158 / MEDELLÍN SOLUCIONES LOGÍSTICAS: Carrera 52 No. 32 - 21 Cel. 310 327 8187 Tel. (4) 444 2689 /** TUYOMOTOR: Av. Industriales Cra. 48 No. 14 - 230 Tel. (4) 381 3000 / CALI AGRÍCOLA AUTOMOTRIZ: Cra. 8 No. 33 - 72 • Tel. (2) 442 2610 / BARRANQUILLA AUTOMERCANTIL DEL CARIBE: Cra. 45 No. 48 - 95 • Tel. (5) 349 0534 / CÚCUTA CÚCUTA MOTOR'S: Av. 1 No. 21 - 34 • Tel. (7) 572 9600 - Cra. 7 No. 10 - 52 Autopista Internacional • Tel. 584 0910

www.DISTOYOTA.com

*Verifique en www.distoyota.com la comercialización de las marcas en cada punto de venta ** Distribuidor de Marcas únicamente BT y TOYOTA

Línea de atención nacional 01 8000 110 606 ó en Bogotá 643 0529.



Hasta el 40%
del capital
invertido de una
empresa podría
encontrarse
almacenado a
la espera de
que la oferta del
mercado sea la
adecuada.

Pág. **80**



6. Nombre del artículo y código.
7. Unidad de medida.
8. Código de inventario.
9. Total acumulado.

La codificación de todos los productos comercializados debe cumplir con normas y estandarización reglamentadas por la Asociación Europea para la Numeración de Artículos (EAN), organización internacional que regula el uso de los códigos de barras en todo el mundo.

Para ir más allá de estas exigencias, es recomendable realizar una interconexión de todos los sistemas para que confluyan en la planta de gestión de inventarios, esto quiere decir, realizar un control más riguroso de *stock* de mercancía, tener un intercambio de datos en formatos digitales estándar, con todos los puntos de venta, y tratar de manejar un mismo sistema digital con los proveedores.

Varias gestiones de inventarios están aprovechando el apoyo tecnológico. Una vez que las cantidades de un *stock* llegan a un nivel determinado, el software automáticamente elaborará una nueva orden de pedido, ayudando a ahorrar tiempos de conteos por unidad y manteniendo el inventario suficiente para satisfacer la demanda. Así mismo, la automatización agiliza otras funciones que también necesitan de un control interno: los faltantes, dar de baja a bienes y materiales inservibles o materiales servibles por devoluciones, los productos por sobrantes de inventario, a la vez que redireccionar al área donde corresponda.

Vale la pena destacar que el uso de estas disposiciones está aumentando a nivel global, o por lo menos en las economías de mayor fluidez, en las que existe un flujo de información inmediato y permanente que permite reducir contratiempos en la cadena de insumos o existencias. 

Hoy en día, uno de los métodos de mayor uso es la implementación de varios prototipos de códigos de barras. Según el *Manual para el manejo de inventarios de bienes de consumo*, realizado por la Universidad La Gran Colombia, los inventarios permanentes en almacenes podrían llevarse por el sistema de tarjetas (kárdex) o mediante registros sistematizados, en los cuales se tomará nota detallada de las entradas o salidas de los bienes y materiales que se originen por cualquier concepto. Las tarjetas o registros contendrán la siguiente información³:

1. Fecha en que entra o sale el elemento o bien.
2. Número del comprobante que da lugar al registro.
3. Número de la factura del proveedor (para las entradas).
4. Procedencia o destino del artículo.
5. Precio unitario de los artículos por renglón.

1. Gestión de inventarios en la empresa Decortextiles. Illescas Tapia. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador. 2007.
2. Gestión de inventarios en la empresa Decortextiles. Illescas Tapia. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador. 2007
3. Manual para manejo de inventarios de bienes de consumo. Galat, Pilar. Universidad La Gran Colombia. 2013.

Bodegas seguras, de gran formato y a bajos costos

Fotos reales Bodegas San Francisco / Madrid - Cundinamarca

Bodegas desde
3.000 m²
¡Listas para ocupar!

 (571) 275 7609
Celular 310 892 6644

Sin cláusulas de permanencia • Ubicación estratégica • Amplia gama de servicios asociados y complementarios a la actividad de bodegaje • Seguridad integral: accesos controlados, vigilancia 24 horas 365 días, circuito cerrado de TV, iluminación de emergencia • Módulos de bodegas independientes con opción de baño privado y oficinas • Casino.

BSF **CENTRO LOGÍSTICO MADRID**
BODEGAS SAN FRANCISCO

Desarrollando Espacios de Confianza



Km 0 + 200 Vía Madrid - Subachoque,
vereda Los Árboles, El Riachuelo.
Municipio de Madrid - Cundinamarca.

www.bsf.co

Un negocio de

 **Constructora Concreto**





La seguridad en los procesos logísticos repercute en la efectividad de la actividad misma, al igual que en el bienestar de los empleados y en la integridad de los productos que se transportan. Por eso, a la hora llevar una carga de un lugar a otro es importante contar con sistemas de sujeción aptos para cada operación.

Por: Redacción Revista Logística

 @Revistalogistic

Sistemas de seguridad, prioridad para una logística efectiva



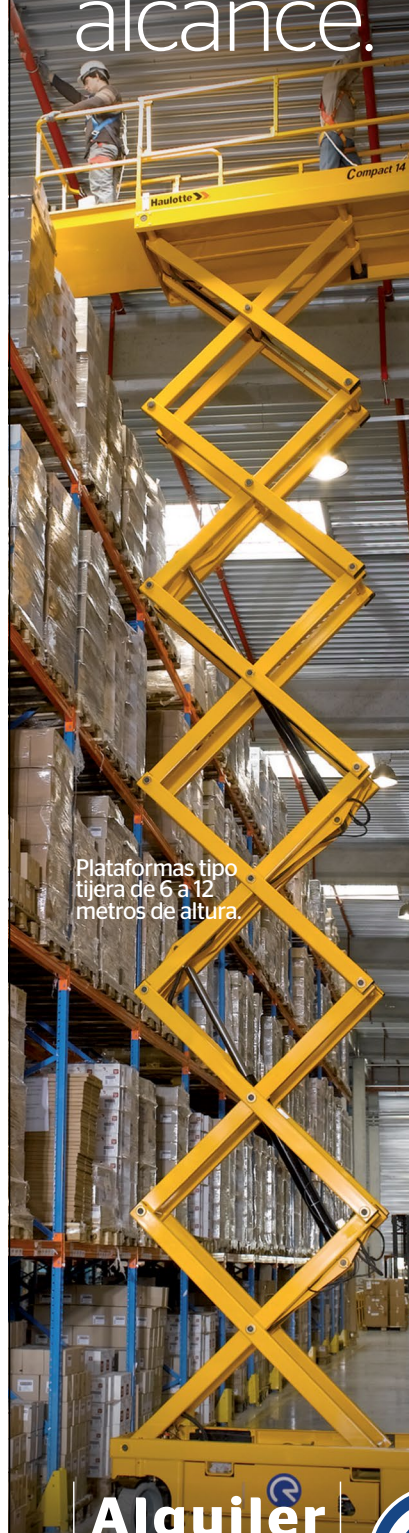
Un sistema de sujeción es un modo de protección que se utiliza en varias industrias e incluso en la práctica de algunos deportes. Consiste, básicamente, en la unión de dos cosas que necesitan permanecer acopladas, sin separarse.

En el sector logístico este tipo de sistemas se utiliza en toda la cadena. Existe una amplia variedad de productos que garantizan la efectividad en los procesos empresariales y la seguridad del personal que los realiza.

Uno de los sistemas más conocido y utilizado es el de sujeción de carga, que son cintas o correas utilizadas para sujetar, sostener o enganchar mercancía, tanto cajas como maquinaria, durante su transporte. En la actualidad se emplean dos materiales en la fabricación de estas correas; uno es el polipropileno, que por su bajo costo se utiliza en correas para sostener cargas bajas, no es muy recomendable como sistema de seguridad. El segundo es el poliéster de alto costo, con el cual se generan correas que sirven como sistema de protección y, por ello, pueden implementarse en diversas actividades.

Para garantizar que este tipo de sistemas funcione debidamente es necesario someterlos a tensión, para evitar su ampliación durante su uso, y pasarlos por un proceso de impregnado, para mejorar su resistencia ante la suciedad y aumentar la densidad.

Lo más alto, lo más pesado, lo más potente... ahora está a su alcance.



Plataformas tipo tijera de 6 a 12 metros de altura.



Manipulador telescópico de 9.9 metros.



Generadores desde 50 a 500 kva.



Montacargas de 3 toneladas de capacidad de carga.



Plataformas articuladas de 13 a 41 metros de altura.

**Alquiler
de equipos y
maquinarias**



Autopista Norte km 20, Chía - Cundinamarca / (571) 592 19 00



Cada cinturón de sujeción debe suministrarse envuelto en un material imputrescible.

Pág. **84**



NORMAS DE SEGURIDAD

Actualmente, existen reglas para la fabricación de los sistemas de sujeción, a fin de controlar los sumisitos que salen al mercado.

Las sujeciones industriales deben pasar por la inspección de las normas DIN 60060, VDI 2701 o EN 12195-2, establecidas por el Comité Europeo de Normalización (CEN). En el caso de Colombia, el artículo 32 de la Ley 769 de 2002 estipula que los contenedores deberán llevar dispositivos especiales de sujeción de transporte, y en la Resolución 9606 de 2003 se establecen los requisitos técnicos de seguridad para los dispositivos de sujeción de contenedores.

A partir del año 2002 se hace indispensable el uso total de estos sistemas para el transporte de carga en el territorio nacional. El Artículo 4.º del Decreto 2053 dispone lo siguiente: “Los vehículos que transporten contenedores, deben estar provistos de dispositivos de fijación, ya sean manuales o automáticos, que no permitan el desplazamiento de estos en ninguna dirección sobre la plataforma del vehículo. Dicho mecanismo debe resistir los esfuerzos producto de frenado, giros, aceleracio-

nes, maniobras intempestivas y vibraciones que se generan por el estado de la vía”.

Igualmente, en el Artículo 5.º de la Resolución 9606 de 2003 se indica lo siguiente por concepto de seguridad: “Los dispositivos de fijación de contenedores deben tener como mínimo los siguientes elementos:

- Una base horizontal capaz de soportar las esquinas inferiores de un contenedor completamente cargado en condiciones normales de transporte.
- Un anillo fijo cuyo diseño permita el acople del dispositivo al orificio de la esquina inferior del contenedor a una altura no menor que el nivel de la superficie interna del acople, que garantice el montaje de diversos contenedores en la plataforma del vehículo.
- Una palanca giratoria de accionamiento sujeta a la superficie que soporta el contenedor.
- Un mecanismo de rotación de la palanca y aseguramiento en la posición deseada del dispositivo, el cual puede ser por ajuste a presión o roscado”.

Y en el Artículo 7.º se dictan los requerimientos que deben cumplir los dispositivos de fijación de contenedores:



Inmobiliaria

Somos una empresa inmobiliaria enfocada en el sector industrial y comercial del área metropolitana de la ciudad de Medellín, especializada en la administración de bodegas, locales y oficinas.

¿Se encuentra en la búsqueda de un inmueble para su negocio?

Consúltenos, nuestra asesoría personalizada marca la diferencia.

"Si tiene su bodega, local u oficina desocupada y quiere arrendarla, llámenos, nosotros le ayudamos"

Nos Respaldan:



- Tel. (4) 444 11 20
- Cel. (317) 371 65 72
- Cra. 48 No. 12 Sur-70 Torre I Of. 601 Medellín
- contacto@aybinmobiliaria.com
- www.aybinmobiliaria.com

Nuestros servicios:

- Administración de arrendamientos (bodegas, locales y oficinas)
- Avalúos
- Corretaje inmobiliario
- Gerencia de proyectos inmobiliarios



En la actualidad se emplean dos materiales en la fabricación de estas correas; uno es el polipropileno, que por su bajo costo se utiliza en correas para sostener cargas bajas, no es muy recomendable como sistema de seguridad.

Pág. **86**



- Los conos superior e inferior deben restringir el contenedor a movimientos verticales.
- El anillo debe restringir los movimientos horizontales del contenedor.
- El orificio en el cono superior identifica la orientación del dispositivo y facilita el manejo del mismo.
- El mecanismo de fijación debe garantizar que el dispositivo permanezca en su lugar durante las operaciones de carga, descarga y transporte.

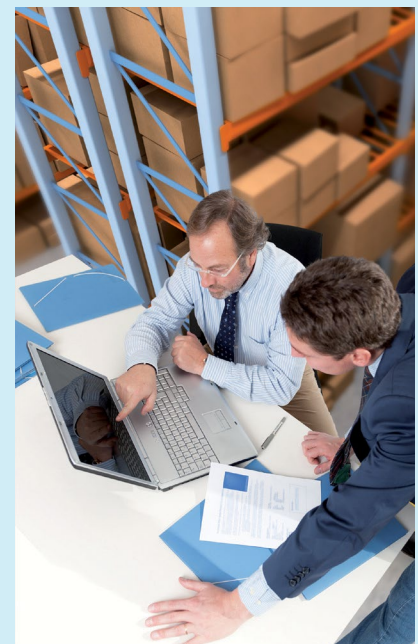
INSTRUCCIONES DE USO

Es importante que al momento de usar los sistemas de sujeción se tengan en cuenta las siguientes indicaciones, desde el momento de su compra hasta cuando son implementados:

- Revisar que tengan el nombre del fabricante para efectos de garantía.
- Que lleven un enunciado donde se especifique su utilización y sus limitaciones de acuerdo al uso que se le vaya a dar.
- Subrayar las advertencias de peligro en caso de que sean implementados indebidamente.
- Contar con las instrucciones de uso, de cómo deben ser posicionados y ajustados.
- Conocer las indicaciones para revisar periódicamente su estado y determinar si es útil para la actividad a realizar o si debe ser remplazado. 🌊

¿Cómo escoger el fijador o sistema de sujeción adecuado?

- Dureza del material base.
- Grosor del material a fijar.
- Decidir si va a ser una fijación permanente o desarmable (uso de clavo o perno).
- Carga de trabajo.
- Recubrimiento (pañete) encima del material base.



Fuente: <http://www.ferreproteccion.com>

Sección

Transporte & distribución

89 Transporte vs. regulación,
el dilema de la logística en Bogotá

96 El ABC de las 'Concesiones 4G'

102 SINIEV: un centro inteligente
de control de tránsito y transporte
que beneficiará a todo el país

106 Indicadores de eficiencia
y nivel de servicio portuario



www.revistadelogistica.com



Por eso Satrack lanza su
nueva SOLUCIÓN INTEGRAL
**PARA MONITOREO
DE COMBUSTIBLE**



Para más información:

Ingresa desde su **Smartphone** a través de este **código QR**,
consulte a **nuestros asesores** o ingrese a
www.satrack.com/combustible

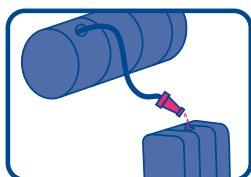
A NINGÚN empresario le gusta PERDER DINERO



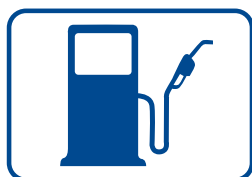
Por eso Satrack lanza su nueva SOLUCIÓN INTEGRAL PARA MONITOREO DE COMBUSTIBLE

SENSOR DE COMBUSTIBLE

Permite el **control en tiempo real** de los niveles de combustible de sus vehículos, **georreferenciando y alertando** con fiabilidad las caídas y abastecimientos no planeados que pueden asociarse con extracciones o hurto de combustible.



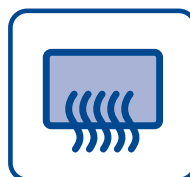
EXTRACCIONES



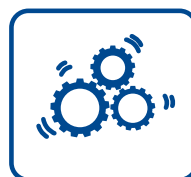
TANQUEOS

MÓDULO DE OPERACIÓN DEL MOTOR

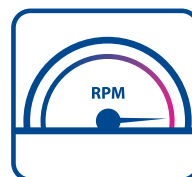
Brinda **información sobre los usos que se le dan al motor** desde la conducción del vehículo y **determina los excesos en consumo de combustible** debido a prácticas inadecuadas de manejo como: Excesos en PTO, Ralentí y Fuera de Zona Verde.



PTO



RALENTÍ



ZONA VERDE

Permiten conocer el consumo y rendimiento de combustible por ruta para **gestionar sus costos de operación**.

Identifica las caídas de nivel permitiéndole tomar acciones para **reducir pérdidas**.

Brinda información de los galones en aumento de nivel para **evidenciar y comprobar tanqueos**.

Compara entre la flota los galones en caídas de nivel, aumentos y rendimientos, para una **fácil gestión de aspectos críticos**.

Enseña dónde se producen los excesos en el consumo permitiéndole **optimizar mejorando la conducción**.

Permite autorizar y registrar tanqueos, para una fácil **legalización de las facturas**.

Compara entre conductores y vehículos, los excesos de combustible cuantificados en galones y en dinero, permitiéndole **priorizar mejoras en hábitos de conducción**.



Para más información:

Ingresa desde su **Smartphone** a través de este **código QR**, consulte a **nuestros asesores** o ingrese a www.satrack.com/combustible

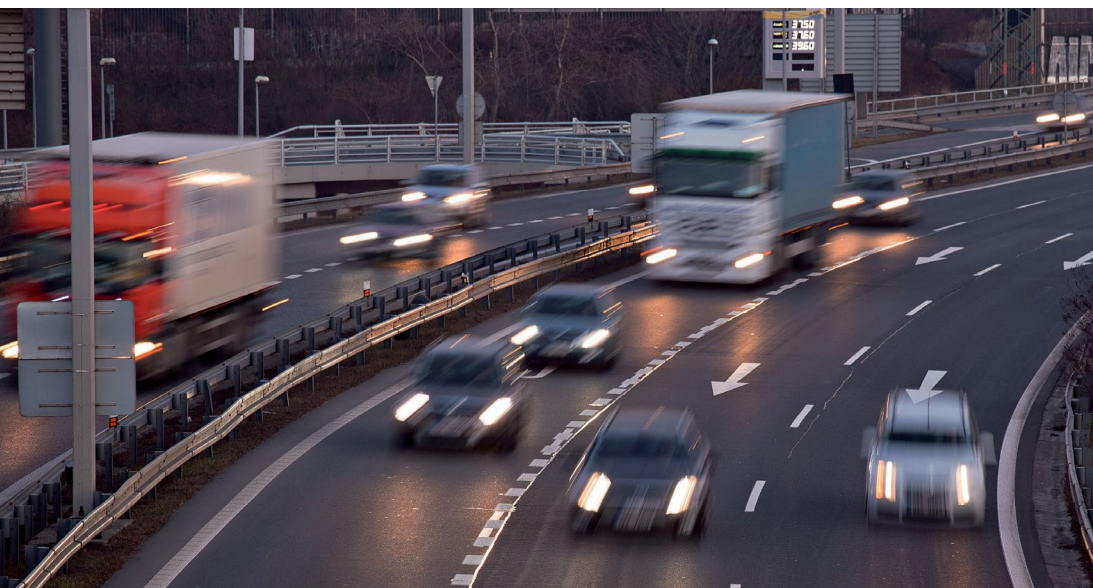




Transporte vs. regulación, el dilema de la logística en Bogotá

Pág. 89

El año pasado, exactamente el 13 de noviembre, el alcalde Gustavo Petro firmó el decreto 520: "Por el cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital". La norma, en palabras más palabras menos, establece la implementación del Pico y Placa para este tipo de vehículos.



Por: Stefany Cáceres Duarte
 @Schtefy

Luego de la firma del Decreto 520 de 2013, por parte del alcalde Petro, se han escuchado voces en contra de la medida, la cual busca descongestionar los corredores viales en horas pico, por donde actualmente se movilizan aproximadamente más de siete millones de personas.

LA NORMA

El decreto contiene cuatro capítulos, compuestos por 20 artículos, que regulan el tránsito de los vehículos de carga dentro del perímetro urbano y algunas zonas aledañas a Bogotá. Este se divide en tres zonas:

En los artículos dos y tres se establece la medida para la primera zona, esta es la única en la que se permite la libre circulación de los vehículos, es decir, no tiene restricción en cuanto al horario de circulación:

Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ): Zona Franca, Granjas de Techo, Fontibón, San Pablo, Capellanía y Aeropuerto El Dorado. Por la Avenida Boyacá, entre la Calle 13 y la Avenida Calle 26, se permite la libre circulación, para el acceso a la UPZ Capellanía y la UPZ Aeropuerto El Dorado.

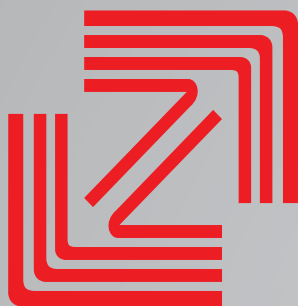
Montevideo, Puente Aranda, Zona Industrial y Cundinamarca: Avenida Boyacá por la Avenida de la Esperanza – Avenida de la Esperanza al oriente – Avenida de las Américas al oriente, Troncal NQS al sur, Avenida calle 3 al occidente – Avenida carrera 68 al norte – Avenida de las Américas al occidente hasta la Avenida Boyacá.

Paloquemao y Ricaurte: Avenida NQS con calle 23 al oriente, carrera 22 al sur, calle 13 al occidente, carrera 24 al sur, Avenida Sexta al occidente hasta la Troncal NQS.

En la segunda zona, regulada por el artículo cuarto, se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga, con capacidad de carga superior a siete toneladas, de lunes a viernes (inicialmente la norma iba desde las 6:00 a.m. hasta las 8:30 a.m., pero luego de una reunión entre la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Secretaría Distrital de Movilidad y representantes del gremio de transporte, el Pico y Placa empieza a regir desde las 6:30 a.m.). En las horas de la tarde la limitación va desde las 5:00 p.m. hasta las 7:30 p.m. en los siguientes perímetros:

- Por el norte: Avenida Calle 170.
- Por el occidente: Avenida Boyacá o carrera 72.
- Por el sur: Avenida Primero de Mayo o calle 22 sur.

“Con el decreto se dejan de movilizar más de 37 mil toneladas en las horas de restricción por día y más de 3 mil personas entre conductores y auxiliares dejarán de laborar en este lapso”.
COLFECAR



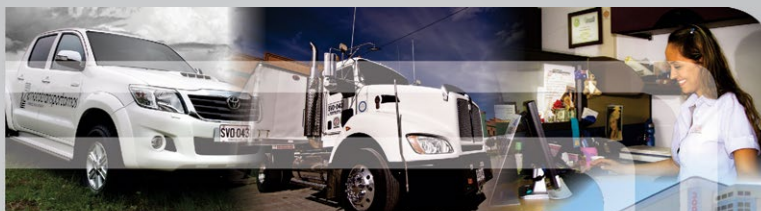
MOTOTRANSPORTAR

SAS

Un Mundo en Transporte y Logística



**En el
2014**
Su mejor alternativa en:



VIGILADO SUPERTRANSPORTE
Resolución 0163 del 12 de febrero de 2001

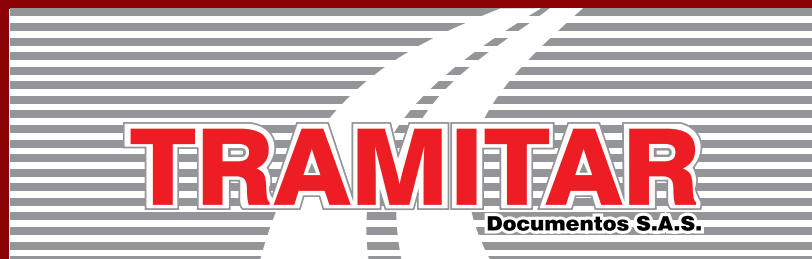
Transporte de Carga
Seca y Refrigerada
Alquiler de Contenedores
Servicios Especiales

ITAGÜÍ: Cra. 42 No. 67A-191 C. Cial. Capricentro L-101

BOGOTÁ: Parque Industrial La Argelia km. 3 vía Funza

BARRANCA DE UPÍA: Calle 11 No. 1-48 Barrio Centro

PBX (4) 444 54 99
www.mototransportar.com.co



PBX (4) 285 28 24

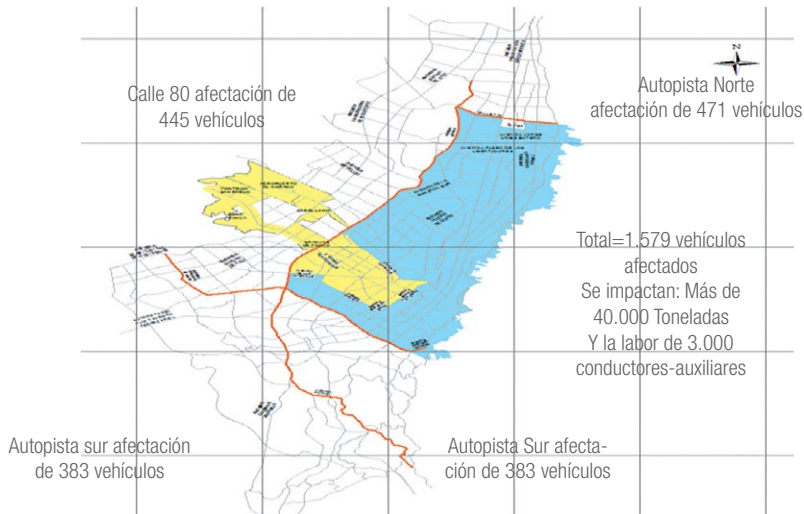
gerencia@tramitardocumentos.com

Todo al día, Todos los días

Ahora en nuestra Sede Principal encontrará todos los servicios relacionados con el Ministerio de Transporte.

Licencias de conducción en todas las categorías, chatarrización.

Zonas de regulación transporte de carga



Fuente: Colfecar

Esta medida representa sobrecostos para el sector estimados en unos 224.000 millones de pesos en el año.

- Por el oriente: Límite oriental de la ciudad.

Dentro de dicho artículo se instauraron los siguientes párrafos:

Parágrafo 1: La zona dos no incluye las vías que la delimitan, ya que por estas vías mencionadas podrán circular los vehículos de transporte de carga hasta designación dos (dos ejes), con un máximo peso bruto de 17,425 toneladas.

El **Parágrafo 2** estipula que: Se exceptúa de la zona dos, el sector de Toberín, delimitado por la: Calle 170, la carrera 16 al sur, la calle 164, la carrera 20 al norte y la Calle 170.

El **Parágrafo 3** anexa que: Estarán exceptuados de las restricciones establecidas en la zona dos, los siguientes

vehículos de transporte de carga, los cuales deberán portar los dispositivos y documentos correspondientes que acrediten las condiciones que dan origen a la excepción:

- Los de emergencia.
- Los de valores, los de alimentos perecederos, animales vivos y gases medicinales.
- Los operativos de las empresas de servicios públicos domiciliarios en servicio.
- Los de transporte de materiales y maquinaria para obras públicas que se encuentren en servicio, siempre y cuando la obra asociada a la actividad cuente con el Plan de Manejo de Tránsito (PMT) aprobado y vigente de acuerdo con los lineamientos definidos en el respectivo concepto técnico.
- Igualmente, quedaron incluidos los vehículos de transporte de flores por ser consideradas bienes perecederos. (Luego de una reunión concertada a finales de diciembre de 2013).

Por último, en la zona tres estipulada en el artículo quinto, se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con designación tres (tres ejes) en adelante, de lunes a viernes entre las 6:30 a.m. y las 8:30 a.m. y

entre las 5:00 p.m. y las 7:30 p.m. Esta zona corresponde al área urbana de la ciudad, exceptuando la zona uno, descrita anteriormente.

Al igual que el artículo cuarto, con la delimitación de la zona dos, el artículo quinto plantea los siguientes tres párrafos:

Parágrafo 1: La zona tres incluye el sector de Toberín, delimitado por la Calle 170, carrera 16 al sur, calle 164, carrera 20 al norte, Calle 170. (Incluidas las vías que lo delimitan).

En el **Parágrafo 2:** Estarán exceptuados de la restricción establecida en la zona tres los mismos vehículos del párrafo tres de la zona dos.

Y por último, en el **Parágrafo 3:** Los vehículos de carga extradimensionada y extrapesada estarán sujetos a las disposiciones nacionales y distritales específicas, dictadas para los mismos, cumpliendo los horarios de circulación contemplados en el presente Decreto.

RESTRICCIONES EN CARGUE Y DESCARGUE

En el capítulo tercero del Decreto se estipulan las restricciones que se impusieron frente al cargue y descargue de mercancías, de la siguiente forma:

En el Artículo 13 – Cargue y Descargue Sobre Vías Arterias: No podrán efectuarse maniobras de cargue o descargue sobre vías arterias o sobre los accesos, salidas y/o conectantes a estas, en ninguna zona del Distrito Capital.

Parágrafo 1: Cuando el vehículo tenga como punto de destino un predio situado sobre malla vial arterial, deberá ingresar al mismo, o efectuar el cargue o descargue desde un estacionamiento fuera de vía, o desde la vía intermedia o local más cercana, siempre que los vehículos de transporte de carga no excedan la designación 2 (dos ejes), y atendiendo en todo caso las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre sobre estacionamiento.

Cargue y descargue en malla vial no arterial

En las vías intermedias y locales podrán realizar esta actividad los vehículos de transporte de carga que no excedan la designación 2 (dos ejes) de las 8:30 horas a las 17:00 horas y entre las 19:30 horas y las 06:00 horas, atendiendo simplemente las previsiones sobre estacionamiento en vía, señaladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las condiciones de señalización implementadas en las vías por la autoridad de tránsito. (Ver tabla Restricción de Cargue y Descargue según la sección vial).

Medidas especiales para el cargue y descargue

Se restringe el cargue y descargue de lunes a viernes, entre las 6:00 y las 22:00 horas, y los días sábados entre las 11:00 y las 16:00 horas, en las siguientes vías (Ver tabla Restricción de Cargue y Descargue según la sección vial):

- En el tramo vial (en la cuadra) donde se ubique una zona destinada para el ascenso y descenso de pasajeros (paradero) de vehículos de servicio público masivo (rutas alimentadoras, rutas del SITP) y colectivo.
- Vías de doble sentido de circulación, con un carril por sentido que estén clasificados como circuitos de movilidad.

VOCES EN CONTRA DE LA MEDIDA

Luego de darse a conocer la noticia de la entrada en vigencia de la norma (inicialmente, el 15 de diciembre de 2013, pero luego aplazada para el día 30 del mismo mes), varias asociaciones manifestaron su preocupación por la medida adoptada por la Administración en cabeza del alcalde Gustavo Petro y del secretario distrital de movilidad Rafael Eduardo Rodríguez Zambrano.

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) fue una de las primeras agremiaciones en entrar a cuestionar los lineamientos del Decreto 520, ya que

se pone en riesgo el abastecimiento en la capital, afectando la competitividad de la ciudad. “Bogotá tiene cien mil tiendas pequeñas, si estas hacen su pedido a Coca-Cola vía Internet, tendrán que llevarse físicamente, pero solamente lo podrán llevar de noche, de 10:00 de la noche a 5:00 de la mañana. Cuál carro de alimentos se acerca a los barrios colaterales de Bogotá a esas horas”, argumentó Edgar Higuera, gerente de logística, transporte e infraestructura de la ANDI.

Asimismo, el experto manifestó que: “Suponiendo que la seguridad sea muy buena y entonces se termina de hacer la distribución al amanecer a las 3:00 a.m, ¿en qué transporte masivo se van los obreros que están haciendo las entregas? Lo otro es que la norma dice, ‘prohibido parar en las vías para entregar’, uno entiende que no se debe parar, pero entonces las zonas, las bahías de descarga dónde están, a todas les pusieron bolardos y las cerraron”.



Por su parte, el presidente de COLFECAR Jaime Sorzano manifestó en su momento que la medida afecta el 42% del tiempo útil de la jornada laboral: “Ninguna autoridad explicó ni respondió inquietudes relativas de los sitios donde habrán de parquearse los vehículos durante el tiempo de restricción, tanto en la ciudad como en sus ingresos por el norte,

RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN SEGÚN LA SECCIÓN VIAL

SECCIONES VIALES POT (DESCRIPCIÓN)			DESIGNACIÓN POR TIPO DE EJE	PESO BRUTO VEHICULAR (Toneladas)
			HORA VALLE (De las 8:30 horas a las 17:00 horas y entre las 19:30 horas y las 06:00 horas)	
Vía V-0:	100 metros	Malla Arterial Principal y Malla Arterial Complementaria	Se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de todas las designaciones, atendiendo las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización implementada	Todos, de acuerdo con las Resoluciones: 4100 de 2004 y 001782 de 2009-Mintransporte
Vía V-1:	60 metros			
Vía V-2:	40 metros			
Vía V-3:	30 metros (en sectores sin desarrollar)			
	28 metros (en sectores desarrollados)			
Vía V-3E:	25 metros	Malla Vial Intermedia		
Vía V-4:	22 metros			
Vía V-4R:	22 metros (en zonas rurales)	Malla Vial Intermedia		
Vía V-5:	18 metros (para zonas industriales y acceso a barrios)			
Vía V-6:	16 metros (local principal en zonas residenciales)	Malla Vial Intermedia		
Vía V-7:	13 metros (local secundaria en zonas residenciales)	Malla Vial Local	Se permite la circulación de vehículos de transporte de carga hasta la designación 2 (máximo 2 ejes)	Menor o igual a 17425
Vía V-8:	10 metros (pública, peatonal, vehicular restringida)	Malla Vial Local	No se permite	No aplica
Vía V-9:	8 metros (peatonal)	Malla Vial Local	No se permite	No aplica

Fuente: SDM con base en información del POT



sur y oriente, ya que el único corredor habilitado para el ingreso será la Calle 13. Es innegable que la ciudad se verá desbordada en relación con la necesidades propias del servicio”, sostuvo.

Otra de las preocupaciones es la gran congestión que se creará en la Calle 13, avenida donde no hay restricción de movilidad para ningún vehículo y además actualmente circulan uno 14.500 camiones diariamente. Según varios expertos, esta arteria vial se congestionará aún más, dificultando no solo la logística, sino el desplazamiento de las personas que a diario la transitan.

Igualmente, el tema de la inseguridad es uno de los puntos claves por los cuales el gremio de transportadores pide una revisión de la norma. Según un estudio realizado en el año 2010 por la firma Steer Davies Gleave, actualmente entran a Bogotá 20 mil vehículos y salen 19 mil en días hábiles, y no hay suficientes agentes de policía para velar por la seguridad de todos estos transportadores.

EL ACUERDO A ÚLTIMA HORA

El 26 de diciembre, a unos días de la entrada en vigencia de la norma, el Al-

calde, la Secretaría Distrital de Movilidad y el gremio de transportadores realizaron una reunión, donde estuvieron presentes representantes de COLFECAR, CAMACOL, ANDI, FENALCO, ACECARGA, DEFENCARGA, al igual que miembros de la comunidad que habita en el sector de la Calle 13 – Fontibón, donde se alcanzaron los siguientes acuerdos: “Un primer acuerdo es coincidir en que son necesarias las medidas, que la ciudad hoy por hoy tiene unas características y unas condiciones de movilidad y que todos los actores de la movilidad debemos aportar para mejorarla”, manifestó María Constanza García, subsecretaria de política sectorial de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Los gremios solicitaron además ampliar el periodo de los comparendos pedagógicos, que inicialmente iban hasta el 10 de enero. Se acordó extenderlo hasta el 30 de enero.

Otro de los pactos entre la Alcaldía y los representantes fue el de hacer un seguimiento a la medida, con la toma de registros e información de campo, que determine qué tan efectiva o problemática puede ser la norma para la logística

de los transportadores y las empresas en las que laboran, al igual que para la movilidad y la seguridad.

“La Administración reconoce que hay que monitorear el comportamiento de la medida, y que si es necesario hacer ajustes se van a hacer. Es una posición que siempre ha mantenido la Secretaría Distrital de Movilidad frente al Decreto. Entonces, ya a los últimos días de enero vamos a empezar, con los gremios y en el marco del Observatorio de Carga, a monitorear los resultados de la medida que nos permitan identificar posibles ajustes”, acotó en su momento María Constanza.

Además, en esta reunión se acordó correr 30 minutos el inicio del Pico y Placa: “Los gremios comentaban que les da el tiempo de adelantar sus operaciones, para alcanzar entrar a Bogotá y poder llegar a sus sitios de destino”, afirmó la subsecretaria de política sectorial de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Al cierre de esta edición, no se obtuvo información sobre el desarrollo del Decreto durante el mes de enero ni de los posibles comparendos pedagógicos impuestos a los transportadores. 🌿

RESTRICCIÓN DE CARGUE Y DESCARGUE SEGÚN LA SECCIÓN VIAL

SECCIONES VIALES POT (DESCRIPCIÓN)			CARGUE Y DESCARGUE	
			REGULACIÓN/ RESTRICCIÓN POR DESIGNACIÓN	REGULACIÓN POR FUNCIONALIDAD Y OPERACIÓN VIAL
Vía V-0:	100 metros	Malla Arterial Principal y Malla Arterial Complementaria	Horario permitido para cargue y descargue: De las 22:00 a las 06:00 horas	“Restringir el cargue y descargue de Lunes a Viernes, entre las 06:00 y las 22:00 horas y, los días sábados entre las 11:00 y las 16:00 horas, en las siguientes vías: - En el tramo vial (en la cuadra) donde se ubique una zona destinada para estacionamiento de vehículos de servicio público masivo (Rutas alimentadoras, Rutas del SITP) y colectivo - Vías de doble sentido de circulación, con un carril por sentido que estén clasificados como circuitos de movilidad.”
Vía V-1:	60 metros			
Vía V-2:	40 metros			
Vía V-3:	30 metros (en sectores sin desarrollar)			
	28 metros (en sectores desarrollados)			
Vía V-3E:	25 metros	Malla Vial Intermedia	Siempre permite el cargue y descargue con vehículos de transporte de carga hasta designación 2 (máximo 2 ejes), de las 8:30 horas a las 17:00 horas y entre las 19:30 horas y las 06:00 horas, atendiendo las previsiones del CNT.	
Vía V-4:	22 metros			
Vía V-4R:	22 metros (en zonas rurales)	Malla Vial Intermedia		
Vía V-5:	18 metros (para zonas industriales y acceso a barrios)			
Vía V-6:	16 metros (local principal en zonas residenciales)	Malla Vial Intermedia		
Vía V-7:	13 metros (local secundaria en zonas residenciales)	Malla Vial Local		
Vía V-8:	10 metros (pública, peatonal, vehicular restringida)	Malla Vial Local	No se permite	No se permite
Vía V-9:	8 metros (peatonal)	Malla Vial Local	No se permite	No se permite

DIC
DIRECTORIO
INDUSTRIAL
Y COMERCIAL®

YA ESTÁ EN PRODUCCIÓN
LA MAYOR HERRAMIENTA
DE CONSULTA
Y SU EMPRESA NO DEBE
QUEDAR POR FUERA

ÚLTIMOS
ESPACIOS



ORDENE YA SU AVISO
47 AÑOS
COMO NO. 1 EN EL MERCADO

Para mayor información
Comuníquese al **425 52 01** en Bogotá
suscripciones@publicacioneslegis.com
www.dic.com.co

OTRO PRODUCTO
LEGIS
INFORMACIÓN & SOLUCIONES



Con la promesa de una gigantesca revolución en materia de vías, Colombia entró en la Cuarta Generación de Concesiones, plan que permitirá llevar a cabo más de 40 obras que dinamizarán la economía. 3.200 kilómetros de doble calzada, tiempos de movilización hasta un 50% más rápidos y carreteras en perfecto estado son algunas de las metas trazadas.

Por: Andrés Magri G.
 @AndresMagri



El ABC de las 'Concesiones 4G'





Actualmente, Colombia ocupa el deshonroso puesto 126 a nivel mundial en calidad de vías, según el Informe de Competitividad Global 2012-2013 del Foro Económico Mundial.

Pág. **97**

// Este es, sin dudas, el plan de infraestructura más ambicioso de toda nuestra historia". Con esta contundente frase, el presidente Juan Manuel Santos concluyó la presentación de la Cuarta Generación de Concesiones (4G), estrategia que le permitirá al país tener 47 nuevos proyectos viales, que, como su nombre lo indica, funcionan bajo la fórmula de concesión a empresas privadas. Ese mismo día, 18 de septiembre de 2012, el Presidente de la República aseguró que las primeras obras deberán ser ejecutadas en un plazo no mayor a seis años: "Esta tarea debemos hacerla bien, con mucha calidad, pero también con mucha celeridad".

Actualmente, Colombia ocupa el deshonroso puesto 126 a nivel mundial en calidad de vías, según el Informe de Competitividad Global 2012-2013 del Foro Económico Mundial. Este terrible

atraso en materia de carreteras y conexiones terrestres obligó al actual Gobierno a concretar una serie de obras que desatoren las diversas problemáticas que dicho rezago ha generado para los sectores agrícola, industrial, logístico, comercial y, en general, a la economía del país.

De hecho, las consecuencias del 'cuello de botella', como ha llamado

La frase

«En el 2019 la tractomula que hoy se demora 15 horas para ir de Medellín a Cali —solo para poner un ejemplo— se demorará apenas 8 horas, prácticamente la mitad. En 2019 estarán operando gran parte de las concesiones de cuarta generación que hemos lanzado y en general, todos los colombianos veremos disminuir los tiempos de movilización en las carreteras del país entre un 25 y hasta en un 50% en algunos casos».

Juan Manuel Santos, presidente de Colombia



Las concesiones son un modelo de negocio de vieja data, en la actualidad son impulsadas por Hernando José Gómez Cardona desde Planeación Nacional, Germán MinTransporte y Juan Carlos Echeverry desde MinHacienda.

Pág. 98

Santos el atraso del país en su red de carreteras, las tradujo en cifras la Cámara Colombiana de la Infraestructura, al estimar que el costo de transportar un contenedor por tierra desde Bogotá hasta el puerto de Cartagena –ciudades separadas por mil kilómetros– es de 3.200 dólares (unos 6 millones de pesos), mientras que llevarlo de Cartagena a Shanghái, ubicada al otro lado del mundo y a una distancia de 15 mil kilómetros, cuesta apenas la tercera parte de dicho valor.

Es por esto que el Gobierno Nacional y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) han definido 47 nuevos proyectos que deberán ser llevados a cabo en el transcurso de los próximos ocho años y cuyo valor total se aproxima a los 47 billones de pesos.

El primer proyecto en salir a licitación fue el Corredor Perimetral de Oriente, el cual inicia en el municipio de Briceño, conecta con la actual doble calzada Briceño - Tunja - Sogamoso y finaliza a la altura del municipio de Cáqueza, con una longitud total estimada de 106,9 km. Posteriormente, el Gobierno lanzó la puja por las vías de Girardot - Puerto Salgar; Mulaló - Loboguerrero y el corredor vial Cartagena - Barranquilla.

¿MODELO EXITOSO?

Las concesiones son un modelo de negocio de vieja data en el que se crea una asociación público-privada. El Gobierno, a través de entes encargados como la Agencia Nacional de Infraestructura, delimita cuáles son las necesidades viales, es decir, los tramos que requieren ser construidos. Los contratistas se encargan de elaborar los diseños de las vías, reciben las licencias ambientales correspondientes para poder hacer su trabajo y cuando la obra está lista, la administran mediante el cobro de peajes, que es en donde el negocio se completa.

Actualmente, en Colombia se habla de una ‘Cuarta Generación’ porque en efecto hubo tres anteriores. El programa de concesiones viales inició en 1994 con la licitación de la carretera Bogotá - Villavicencio. A partir de ese momento, se otorgaron quince contratos más por concesión, de los cuales trece pertenecieron a la llamada ‘Primera Generación de Concesiones’, y fueron adjudicados a lo largo de dos años (hasta 1996). El costo total de estos proyectos fue de 1 billón de pesos y comprendía en su mayoría, labores de rehabilitación, ampliación y mantenimiento de 2.476 km de vías.

Según un estudio realizado por la Corporación Financiera del Valle, once de esos proyectos cuentan a la fecha con cierre financiero, aunque se estipula que hubo muchas deficiencias durante la operación de los mismos: no se disponía de los predios necesarios para la

IMPACTO DE LA 4G EN LA ECONOMÍA COLOMBIANA					
EFECTO MULTIPLICADOR					
EFFECTOS	2015	2016	2017	2018	2019
Directos en el PIB	1,02%	1,36%	1,17%	0,76%	0,55%
Indirectos en el PIB	0,61%	0,82%	0,70%	0,46%	0,33%
Efecto total en el PIB	1,63%	2,18%	1,87%	1,22%	0,88%

Fuente: DNP (Departamento Nacional de Planeación)

construcción de las vías, no existían acuerdos con las comunidades para la instalación de casetas de peaje ni para el aumento de las tarifas, el Gobierno estructuró los proyectos sin asesoría de bancas de inversión, no se contaba con diseños definitivos (Fase III) y los contratos se adjudicaron con base en diseños preliminares (Fase I). Tampoco se contaba con licencias ambientales y hubo muchas falencias más, propias de la inexperiencia que había en este tipo de programas.

Estas situaciones generaron demoras en las obras por la falta de disponibilidad de los predios y sobre costos en la construcción, como consecuencia de los cambios que se vieron obligados a realizar en los diseños inicialmente previstos.

Entre el último trimestre de 1997 y comienzos de 1999 se firmaron los contratos de la 'Segunda Generación' de concesiones viales, en las cuales el Gobierno intentó minimizar los errores. Con el aprendizaje de las experiencias pasadas, se contó con diseños definitivos (Fase III) y mejores estudios de tráfico, se redactaron contratos más detallados y se avanzó en la definición y adquisición de los predios necesarios, así como en el trámite de las licencias ambientales, aunque no todo fue perfecto, pues hubo dificultad en la financiación de los proyectos. A esta generación de concesiones pertenecen dos proyectos, El Vino - Tobia Grande - Puerto Salgar y la malla vial del Cauca y Valle del Cauca, los cuales tuvieron una inversión superior a 1 billón de pesos en 1998.

Finalmente, entre 1999 y el año 2000 se desarrolló la 'Tercera Generación' de concesiones, con ocho contratos que generaban la construcción de unos 700 km de nuevas vías y la rehabilitación de al menos 2.200 km, con una inversión cercana a los \$4,2 billones. Entre las obras concesionadas se destaca el corredor: Buenaventura - Bogotá, la Troncal del Llano, el corredor Zipaquirá - Ye de Ciénaga y a la conexión vial Briceño - Tunja - Sogamoso.

Las rutas de la 4G

Troncal de Occidente

- Rumichaca - Pasto
- Chachagüí - Popayán
- Popayán - Santander de Quilichao
- La Virginia y La Manuela - La Pintada (Autopista Conexión Pacífico 3)
- Bolombolo - La Pintada - Primavera (Autopista Conexión Pacífico 2)
- Túnel de Occidente y Bolombolo - Cañasgordas (Autopista al Mar 1)
- Cañasgordas - El Tigre (Autopista al Mar 2)

Troncal Medellín - Barranquilla

- Don Matías - Cauca
- Remedios - Zaragoza - Cauca (Autopista Conexión Norte)
- Cauca - Planeta Rica - La Ye
- Ciénaga de Oro - La Ye; Sahagún - Sampués; Corozal - Puerta de Hierro; Cruz del Viso - Arjona
- Puerta de Hierro - Carreto - Palmar de Varela; Carreto - Cruz del Viso

Troncal del Magdalena

- Santana - Mocoa - Neiva
- Neiva - Girardot
- Girardot - Honda - Puerto Salgar

Troncal Cordillera Oriental

- Bogotá - Bucaramanga
- Bucaramanga - Pamplona
- Pamplona - Cúcuta - Frontera con Venezuela
- Duitama - Pamplona

Transversal Buenaventura - Bogotá

- Buenaventura - Buga
- Loboguerrero - Mulaló
- La Paila - Cajamarca
- Túnel No. 2 de La Línea
- Cajamarca - Ibagué

Transversal Occidente Magdalena

- Manizales - Mariquita
- Honda - Villeta
- Bolombolo - Camilo Cé - Ancón Sur (Autopista Conexión Pacífico 1)
- Porcesito - San José del Nus - Alto de Dolores (Autopista al Río Magdalena 1)
- Remedios - Alto de Dolores - Puerto Berrío - Conexión RDS2 (Autopista al Río Magdalena 2)

Transversal del Caribe

- Cereté - Loricá - Toluviéjo - Cruz del Viso
- Cartagena - Barranquilla; Circunvalar de la Prosperidad
- Barranquilla - Santa Marta

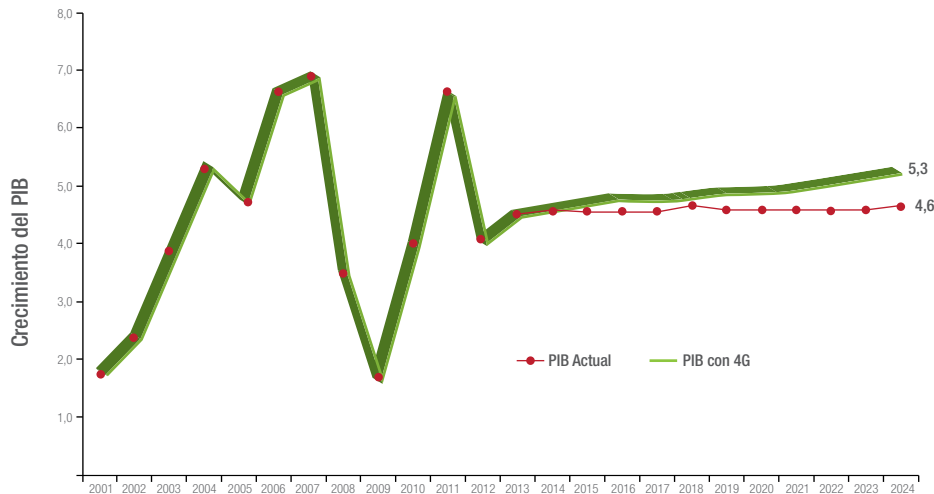
Transversal Magdalena - Cordillera Oriental

- Puerto Boyacá - Chiquinquirá - Tunja
- Puerto Araujo - Barbosa - Tunja
- Yondó - Barrancabermeja - Bucaramanga
- Gamarra - Ocaña
- Ocaña - Cúcuta
- La Mata - Convención - Tibú
- San Roque - Paraguachón

Transversal Cordillera Oriental - Llanos Orientales

- Bogotá - Villavicencio (Sector 1)
- Bogotá - Villavicencio (Sector 3)
- Perimetral de Oriente
- Malla vial del Meta
- Sisga - El Secreto
- Villavicencio - Yopal
- Yopal - Arauca
- Sogamoso - Aguazul - Puerto Gaitán

Efecto potencial de crecimiento en la economía con la infraestructura 4G



Fuente: DNP - DEE

“Estas inversiones contribuirán a mantener el crecimiento económico en condiciones adversas de reducción de precios de los ‘commodities’ y de la normalización monetaria en Estados Unidos”.
Mauricio Cárdenas, Ministro de Hacienda y Crédito Público.

APUESTA EN GRANDE

Con base en las experiencias, los errores del pasado y la necesidad imperiosa de dar un salto de calidad en materia de infraestructura que hiciera crecer la economía del país, en 2012 el Gobierno Nacional abrió la puerta a la ‘Cuarta Generación’ de concesiones, la cual llegó para revolucionar el país en diferentes ámbitos. En palabras del ministro de Hacienda y Crédito Público, Mauricio Cárdenas, es ‘la joya de la corona’ toda vez que se calcula que los proyectos que saldrán a licitación tendrán un impacto favorable sobre el Producto Interno Bruto (PIB) estimado en 1,56% anual a partir de 2015.

“Estas inversiones contribuirán a mantener el crecimiento económico en condiciones adversas de reducción de precios de los ‘commodities’ y de la normalización monetaria en Estados Unidos”, augura Cárdenas, quien además, apoyado en las proyecciones del Gobierno, dice que la tasa de desempleo puede mantener la tendencia descendente y ubicarse por debajo del 8% en los próximos años gracias a las concesiones de 4G, ya que permitirá la creación de 180 mil y 450 mil nuevos puestos de trabajo, a lo largo de los próximos ocho años.



Por su parte, Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI, develó a la prestigiosa revista londinense *World Finance* que el país ha invertido una gran suma de dinero en la preparación de los proyectos, para reducir riesgos y atraer inversionistas extranjeros: “Hemos gastado 100 millones de dólares en estudios de viabilidad, ingeniería, medio ambiente y estudios financieros (...) Hemos analizado el modelo de negocio con nuestro asesor financiero Bonus, para asegurarnos de que sin duda fuera atractivo para el sector privado. Establecimos un objetivo de tasa de retorno sobre el capital, el cual quedó en una proporción del 13% más la inflación, que creemos es una tasa atractiva para los inversionistas extranjeros. También se definieron proyectos a 25 años, en los que tenemos la garantía de ingresos totales durante la vida del contrato. Si el consorcio desarrollador no es capaz de obtener los ingresos que espera, se tienen años adicionales, y si no, un pago único por parte del Gobierno. Esto reduce el riesgo de manera muy significativa”, aseguró Andrade.

LOS ‘ROUNDS’

Un total de 78 consorcios presentaron su ‘manifestación de interés’ por los primeros cuatro proyectos (victorias tempranas) de la ‘Cuarta Generación’. Hubo 22 candidatos a la obra Cartage-



na - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad (152 km), 21 para el Corredor Perimetral de Oriente (164 km), 16 para la vía Mulaló - Loboguerrero (90 km) y 19 para la obra Girardot - Puerto Salgar (205 km). Entre estos participantes habilitados se realizó un sorteo mediante balotas y así quedaron escogidos los diez 'precalificados' que tuvieron derecho a presentarse en el proceso de licitación. Cada uno realizó una oferta y la ANI se encargará de escoger al ganador. Este mecanismo será aplicado en todos los proyectos del programa 4G.

Adicionalmente, hubo 135 manifestaciones de interés por siete proyectos viales más que serán adjudicados en el primer trimestre del 2014 y cuyo costo es de \$ 9 billones. Entre estos están los corredores Neiva - Girardot, que tuvo 22 consorcios candidatos, Villavicencio - Yopal y Puerta del Hierro - Palmar de Varela - Cruz del Viso (21 manifestaciones); Rumichaca - Pasto (19); El Tablón - Bogotá, en la vía Bogotá - Villavicencio (19) y Santa Ana - Neiva - Mocoa (16), entre otros.

Las empresas colombianas que más se presentaron a los procesos fueron: Latinoamericana de Construcciones; Concay; SAINC Ingenieros Constructores; Infraestructura Concesionada; ALCA Ingeniería; Pavimentos Colombia; Procopal; Explanan; SP Ingenieros; Construcciones e Inversiones Beta; Intervial Colombia; Construvicol; y Benton SAS. En la pugna también participaron varias compañías extranjeras, como las españolas FCC Construcción S.A., Cointer Concesiones y Sacyr Concesiones; la mexicana Controladora de Operaciones de Infraestructura S.A, la brasileña Constructora Andrade Gutiérrez y las chilenas Acciona Concesiones y OHL Concesiones. También hubo propuestas de empresas peruanas, chinas, indias y suizas, entre muchas otras. 🌱



Marco conduce un camión
con 18 ruedas
y una familia
con 2 hijos.

En TDM sabemos

que cuando contamos con las mejores personas podemos ofrecerle a usted los mejores resultados.

A eso le llamamos humanizar la logística. Brindamos las mejores condiciones a cada uno de nuestros colaboradores, para entregarle a usted satisfacción total en cada uno de nuestros servicios.



www.tdm.com.co

Medellín Of. principal Tel. (574) 605 00 66 Fax (574) 605 00 66

Cartagena Tel. (575) 657 10 22 Fax (575) 668 61 58

Bogotá Tel. (571) 742 91 18 Fax (571) 742 08 96

Cali Tel. (572) 695 70 01

Buenaventura Tel. (572) 241 91 34 - 241 69 34 Fax (572) 241 91 34

Barranquilla Tel. (575) 377 30 73



Rafal Olechowski / Shutterstock.com

SINIEV:

Pág.

102

un centro inteligente de control de tránsito y transporte que beneficiará a todo el país

Por: Redacción Revista Logística
 @Revistalogistic

Colombia está próxima a implementar un Sistema Nacional de Identificación Electrónica Vehicular. Es necesario entender sus funcionalidades, su objetivo y los beneficios que traerá a múltiples actores.

Hablar hoy del Sistema Nacional de Identificación Electrónica Vehicular – SINIEV, significa hablar de una realidad que esperamos se dé en el corto plazo. Son muchos los beneficios que traería este sistema para el país, pero para dimensionar la importancia de esta iniciativa –liderada por el Ministerio de Transporte– es necesario entender primero qué busca este sistema, sus funcionalidades, por qué varios países del mundo y la región lo han implementado ya, y cuál es el panorama actual para su implementación en Colombia.

Después de un proceso de estudios técnicos, consulta y socialización, el Ministerio de Transporte acordó hace algunos meses el borrador del decreto que estipula la tecnología, estándares y protocolos que definirán el desarrollo de la arquitectura nacional de identificación vehicular; esta es, la tecnología basada en el estándar ISO 18000-6C.

El Ministerio optó por una tecnología que permita la planeación, control, regulación y vigilancia del transporte y las actividades vinculadas; es decir, un Centro Inteligente de Control de Tránsito



y Transporte que beneficiará a todo el país. Mucho se ha hablado de la tecnología seleccionada, y aunque el tema de recaudo automático de peajes es el más visible ante la opinión pública, esta es tan solo una de las funcionalidades que persigue el SINIEV.

Las dos tecnologías que se han evaluado para implementar el sistema a nivel nacional, la CEN 278 (tecnología activa) y la ISO 18000-6C (tecnología pasiva) funcionan muy bien para el recaudo automático de peajes. Sin embargo, teniendo en cuenta el objetivo del SINIEV la tecnología basada en el estándar ISO 18000-6C se convierte en la mejor opción para nuestro país.

Debemos entender que el Gobierno no está buscando una tecnología simplemente para recaudo de peajes, quiere una tecnología para identificación vehicular que permita tener más control sobre los vehículos que se mueven por el territorio nacional.

UNA SOLUCIÓN QUE SE AJUSTE A LAS NECESIDADES Y A LA REALIDAD DEL PAÍS

La tecnología pasiva ha evolucionado y mostrado mayor rendimiento igualando las capacidades que ofrece la tecnología activa, pero a un menor costo. Hace algunos años, Internet no estaba tan desarrollado y toda la información del vehí-

culo estaba en el tag o dispositivo. Hoy, la funcionalidad del dispositivo electrónico a bordo del vehículo no es almacenar información sino ofrecer al Gobierno, y demás agentes de control y vigilancia involucrados en el SINIEV, un número de identificación que le permita acceder a las bases de datos e información almacenada en la red, con la cual ya cuenta el país gracias a sistemas como el RUNT.

Si miramos casos cercanos, varios países de la región se han movido hacia la tecnología pasiva por su modelo de costos y para identificación vehicular, las iniciativas fueron desarrolladas bajo el estándar ISO 18000-6C, el mismo que hoy busca implementar el Gobierno. Es el caso de las rutas Montevideo-Punta del Este (Uruguay); Ciudad de México-Toluca (México); Río Grande-Porto Alegre en Brasil, siendo la implementación más grande de Latinoamérica (130 lectores y 20.000 vehículos identificados); y en Colombia, Concesión de Peajes DEVIMED (Ruta Medellín-Bogotá) y Concesión de Peajes de Cartagena.

En el caso específico de DEVIMED, desde mediados de 2009 está haciendo uso del estándar ISO 18000-6C por las confiabilidades que mostraba la tecnología y el gran potencial de sus desarrollos. Esta decisión se tomó en compañía de FLYTECH como proveedor de sistemas de control, auditoría y administración de peajes, y operador de la plataforma FLYPASS.

Varios países de la región se han movido hacia la tecnología pasiva por su modelo de costos y para identificación vehicular, las iniciativas fueron desarrolladas bajo el estándar ISO 18000-6C, el mismo que hoy busca implementar el Gobierno.

Según Juan Manuel Vicente, gerente de FLYTECH, Argentina, Brasil y USA fueron algunos de los países que se evaluaron. “La evolución de sus sistemas de peajes y los medios de identificación marcaron una tendencia al reemplazo de los dispositivos activos. La tecnología CEN 278 (o tag activo) cumplía muy bien su función, pero sus costos de inversión inicial, el reemplazo de baterías y la posibilidad de intercambio entre vehículos abrieron las puertas para mejorar los sistemas con tecnología pasiva, facilitando así la masificación del uso”, señala Vicente.

Brasil es un país ejemplo que está próximo a la implementación de un sistema nacional de identificación. Por varios años evaluaron las diferentes características de los dispositivos y



Con un sistema nacional de identificación vehicular, las empresas podrían conocer la ubicación y obtener registros actualizados de los vehículos que transportan carga.

Pág. **104**



maiejzka / Shutterstock.com

montaron pilotos con la mayoría de sistemas conocidos a nivel mundial; se compararon resultados para finalmente tomar la decisión del estándar ISO 18000-6C, con unas modificaciones adicionales.

Al 30 de julio de 2012, con 33 meses de operación y cuatro estaciones habilitadas, el sistema FLYPASS de la Concesión DEVIMED en Antioquia ha registrado 3.237.042 transacciones (tránsitos) por un valor de \$ 31.382.280.200. Los dispositivos son solo de identificación de los vehículos y no manejan saldos internamente (monedero); por esto, no hay posibilidad de realizar recargas fraudulentas, robo de información desde el dispositivo o transferencia de saldos. Toda la información se encuentra en bases de datos en donde se asocian cada vez que un dispositivo es identificado por las antenas lectoras.

La aplicación de esta tecnología en todo el país permitirá un mayor control en las carreteras y apoyará a la seguridad vial. Así mismo, y con una mirada más amplia, la estandarización de un sistema nacional de identificación vehicular traerá otro tipo de ventajas. Los actores beneficiados pueden ser cientos dadas las posibilidades de generar múltiples aplicaciones con el uso de un estándar abierto como el ISO 18000-6C, que garantiza la interoperabilidad, seguridad y confiabilidad, para un uso masivo de la identificación vehicular en distintos sectores y actividades económicas del país, con costos de implementación y riesgos bajos.

OTROS BENEFICIOS

Para Rafael Flórez, director de GS1 Colombia, “estas aplicaciones podrían aumentar la cantidad y mejorar la calidad de la información logística que hay en el país, y esto sin lugar a duda, contribuirá a la competitividad de Colombia”.

Cuando se genera información logística en términos de transporte, las

empresas y el Gobierno pueden tomar mejores decisiones y construir relaciones de colaboración, para lograr cadenas de abastecimiento más eficientes y seguras.

A nivel logístico, con un sistema nacional de identificación vehicular, las empresas podrían conocer la ubicación y obtener registros actualizados de los vehículos que transportan carga; esto facilitaría la labor de los puestos de control y se podrían analizar de una mejor manera indicadores como tiempos de transporte, entregas a tiempo, etc. Para Julián Lasso, consultor de GS1 Colombia, “a futuro, se podrían fomentar iniciativas para permitir al conductor transitar por todos los peajes del país sin tener que portar efectivo, lo que reduciría el riesgo por atracos. Otro tema muy importante para resaltar es que gracias a la información obtenida a través del sistema, se podrían generar procesos de colaboración para analizar el comportamiento de diferentes corredores viales y los actores involucrados (puertos, empresas de transporte, generadores de carga, entre otros), con el propósito de encontrar alternativas que solucionen las ineficiencias del proceso”.

Este sería el tipo de información que se podría obtener a través del sistema:

- Tiempos de espera en puertos.
- Tiempos de transporte (para encontrar aquellos puntos donde más se presenten ineficiencias).
- Cantidad de carga movilizada por corredor y tipo de carga.
- Novedades en los corredores viales.

Países como México, Brasil e India tienen iniciativas similares, pero están aún en curso. De contar con un sistema nacional de identificación vehicular en el corto plazo, y aprovechar sus beneficios para múltiples actores y sectores, Colombia sería uno de los países pioneros a nivel mundial en este tema. ~

constru data Software

**PRODUCTIVIDAD
Y EJECUCION
EN SUS PROYECTOS**

PLANEE

ANALICE

COMERCIALICE

DIRECCIONE

CONTROLE



Otro producto
LEGIS
INFORMACIÓN & SOLUCIONES

Comuníquese al **425 52 01** en Bogotá o al 01 8000 510 888 desde el resto del país
www.construdata.com



Una terminal es un conjunto de instalaciones y recursos especializados en un determinado tipo de tráfico: conjunto de equipos, logística asociada a las cadenas de transporte, disponibilidad y cualificación de los recursos humanos.

Pág. **106**

Por: Ing. Alexander Eslava Sarmiento



Zona Franca de Barranquilla

Indicadores de **eficiencia** y nivel de servicio portuario



Una terminal de graneles sólidos es un eslabón que une el transporte marítimo con la provisión de materias primas.

Una terminal de graneles sólidos es un eslabón que une el transporte marítimo con la provisión de materias primas, principalmente, a una o varias industrias al precio más razonable posible. La evolución y especialización de los buques, que dio lugar a la aparición de los primeros *bulk carriers*, relegando a los emblemáticos buques de carga general, donde se embarcaban locomotoras, muebles o carbón, demandaron terminales apropiadas para estos nuevos buques especializados.

LA EFICIENCIA PORTUARIA

A finales de los 80, un experto portuario (UNCTAD, 1988) realizó la siguiente afirmación que sigue vigente: *"...el número de estudios, informes y conferencias que en los últimos años se han dedicado al examen del rendimiento y la productividad de los puertos ha sido apreciable. En general, sus frutos dejaron a la mayoría de los interesados bastante insatisfechos, cuando no descorazonados. Ese estado de cosas no se puede atribuir únicamente a la incapacidad de los autores por tratar el tema competentemente. La verdad es que quienquiera que desee analizar el rendimiento de los puertos acomete una empresa compleja, de resultados de una serie de factores como los siguientes:*

- *El número mismo de los parámetros que hay que tener en cuenta.*
- *La falta de datos de base real, actuales y fidedignos, reunidos de manera*

aceptada y disponible para ser publicados o divulgados.

- *Las interpretaciones divergentes de los mismos resultados por distintos interesados..."*

Los indicadores de rendimiento portuario pueden ser reclasificados atendiendo al uso u objetivo del correspondiente indicador. Así, cabe diferenciar entre mediciones de rendimiento a corto plazo y mediciones de rendimiento a largo plazo. Las mediciones de eficiencia a corto plazo (básica o individual) son aquellas que caracterizan la calidad de servicio prestado a un buque o vehículo de transporte terrestre concreto. Su seguimiento por parte del control del terminal se realiza en tiempo real. Las mediciones de rendimiento a largo plazo (agregadas o colectivas) son aquellas que caracterizan la calidad del servicio prestado en un periodo de tiempo (mes, año). Su seguimiento y control se realiza con el objetivo de la planificación de acciones a medio y largo plazo.

EL TERMINAL PORTUARIO COMO UN SISTEMA

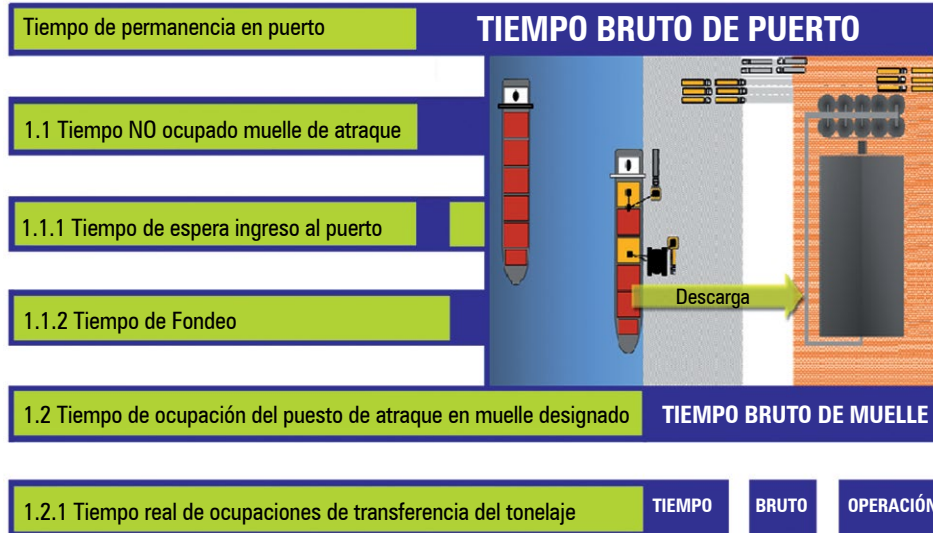
La misión de un terminal portuario es la de proporcionar los medios y la organización necesarios, para que el intercambio de las cargas entre los modos de transporte terrestre y marítimo tenga lugar en las mejores condiciones de eficiencia. Un terminal portuario se contempla compuesto por cinco subsistemas:

- Subsistema atraque
- Subsistema cargue/descargue de buques
- Subsistema transferencia de la carga
- Subsistema almacenamiento
- Subsistema recibo/despacho terrestre

El subsistema atraque corresponde a la interfaz entre el lado mar y el terminal. La operación de este sistema está conformada fundamentalmente por los siguientes procesos: llegada de los buques y selección de la próxima nave a ser servida. El tiempo en el que llega un buque al puerto difiere de su tiempo programado de llegada (este último determinístico) en un cierto margen de error, el cual se ajusta a alguna distribución de probabilidad (Saurí, 2002).

El subsistema de cargue/descargue de buques, también llamado subsistema de línea de atraque, es el encargado de resolver la interfaz marítima del intercambiador modal, la terminal portuaria, con todos los aspectos de ingeniería civil y equipamientos que ello conlleva, tales como muelles, grúas y otros medios de carga y descarga, medios de transporte, etc, y las relaciones de los agentes implicados en esta fase. Se caracteriza por el

El tiempo de permanencia de un buque en un puerto



Los indicadores de rendimiento portuario pueden ser reclasificados atendiendo al uso u objetivo del correspondiente indicador.

predominio del buque, como usuario particular, y las consecuencias que esto implica (Monfort et al, 2001). El transporte marítimo internacional de mercancías es cada vez más intenso, lo que lleva asociado un crecimiento sostenido de las dimensiones y capacidades medias de la flota de buques. Esto implica una serie de problemas, tales como: necesidad de muelles y atraques con longitudes y anchuras cada vez mayores y con calados más profundos; necesidad de adquirir medios de carga y descarga con mayores resistencias, alcances y rapidez de operación; necesidad de altísimas productividades en el embarque y desembarque de mercancías; alta exigencia de las navieras por la

reducción de estadías de los buques en puerto; necesidad de una mano de obra cada vez más capaz y especializada; necesidad de buenos sistemas de comunicación y conexión con el resto de sistemas del terminal, entre otros.

Los indicadores de rendimiento portuario pueden ser reclasificados atendiendo al uso u objetivo del correspondiente indicador.

Actualmente, debido a este enorme crecimiento del tráfico marítimo mundial, muchos puertos afrontan un problema crítico de congestión portuaria, lo que significa que los buques normalmente tienen que esperar antes de atracar porque todos los puestos de atraque ya están ocupados. La eliminación de los tiempos de espera de los buques en fondeo es posible aumentando el número de atraques, lo que conduce algunas veces a una infrautilización de los mismos. Por otro lado, si se maximiza el índice de ocupación de los atraques, habrá un aumento del número de buques en fondeo y consecuentemente aumentará el tiempo medio de espera. Ambos casos conducen a sobrecostos: el primero un mayor costo para el terminal, mientras que el segundo lo es para el buque.

El subsistema de transferencia de mercancía a granel está estrechamente



ligado al proceso de cargue y descargue de los buques, y se podría considerar como no existente en la parte de recogida y entrega. En el caso de tenerse en cuenta, es importante conocer el tipo de mercancía (peso, volumen y densidad), pues esto determinará el rendimiento de las cintas transportadoras.

El subsistema de almacenamiento sirve como pulmón para separar el transporte terrestre del transporte marítimo en ambos sentidos de movimiento. Con esta independencia se logran eliminar las transferencias de eventuales demoras en cualquiera de esos ciclos. El almacenamiento depende de las características del producto, de su resistencia a los agentes climatológicos, así como a sus efectos ambientales. La mercancía puede ser cargada o descargada a cintas, el transporte por cintas debe tratarse como una actividad más del puerto, estudiándose la problemática que presenta y sus alternativas posibles. Los silos son depósitos de diversa geometría utilizados para almacenar material granular.

El subsistema entrega y recepción en un terminal de graneles sólidos se encuentra muy condicionado por la cadena logística, sobre todo por el cliente, quien



marca el calendario de salida de las mercancías de acuerdo a sus necesidades, sin contar con el cuello de botella del terminal portuario.

CAPACIDAD POTUARIA

En ninguno de los subsistemas que conforman el terminal portuario deben producirse cuellos de botella que entorpezcan la operación. Por ello es necesario conocer la capacidad de cada uno de los subsistemas que conforman el terminal. La propiedad fundamental de un terminal portuario es su capacidad, esta se puede definir por el volumen de carga que el terminal es capaz de manipular en un año.

Un terminal portuario debe permitir que se realicen tres funciones básicas: cargue/descargue de la mercancías desde los buques, de manera eficiente y rápida; proveer espacios adecuados para el almacenamiento temporal y a corto plazo de las mercancías que entran y salen del puerto, así como proveer varias conexiones para el movimiento de la carga hacia y desde el puerto.

La capacidad por línea de atraque (capacidad del subsistema de cargue/descargue de buques) resulta de la ca-

racterización del tráfico previsto en términos de:

- Regularidad del tráfico (de las llegadas) de buques por su tipología.
- Tipo de buque y forma de presentación de la mercancía.
- Regularidad en el servicio de cargue/descargue.
- Rendimiento operacional en muelle (productividad en toneladas por horas de estancia).

La capacidad del sistema muelle-buque dependerá fundamentalmente del número de atraques disponibles y de la relación de capacidad de cargue/descargue de mercancías por atraque; esta relación dependerá del tipo de mercancía, de la forma de la estiba de la mercancía, de la cantidad de productos abordados, del tipo de buque, del número de escotillas del buque, de la disponibilidad y dimensión de los de estibadores u operadores portuarios y del grado de mecanización y métodos de manipulación de las mercancías o productos.

El factor humano es muy importante en el desarrollo eficiente de las operaciones portuarias y debe ser estudiado de forma independiente, para conocer cómo trabaja el terminal. La estiba es el compo-

nente más problemático y complejo de los que se engloban en el factor humano, por lo que se ha de estudiar con atención por sus implicaciones en la eficiencia de la operación portuaria.

La capacidad de almacenamiento condiciona la capacidad de un muelle determinado, y a su vez dependerá de la superficie disponible, la naturaleza de la mercancía, el factor de estiba y tiempo medio de estancia. La capacidad del terminal se encuentra condicionada por la infraestructura, las instalaciones, los equipos y recursos humanos participantes en cada una de las fases de la operación portuaria que se desarrollan en el terminal marítimo.

INDICADORES DE EFICIENCIA PORTUARIA

Los indicadores son factores para establecer el logro y el cumplimiento de la misión, objetivos, metas, programas o políticas de un determinado proceso o estrategia portuaria; por esto se puede decir que son ante todo la información que agrega valor y no simplemente un dato.

Es indispensable que las organizaciones portuarias desarrollen habilidades alrededor del manejo de los indicadores de eficiencia portuaria, con el fin de poder utilizar la información resultante de manera oportuna (tomar decisiones). Un principio fundamental de toda solución logística se expresa con el siguiente eslogan: *“Lo que no se mide no se puede controlar, lo que no se controla no se puede medir y lo que no se mide no se puede mejorar”*. (Deming 2001) señala que los indicadores son necesarios para la mejora continua de toda organización. Todo se puede medir y, por tanto, todo se puede controlar; allí radica el éxito de cualquier operación portuaria.

En la etapa de planificación de la operación portuaria se definen



objetivos y metas, así como acciones, actividades y tareas necesarias para alcanzar el cumplimiento de lo planeado en un periodo de tiempo determinado. Aquí la herramienta fundamental, para la toma de decisiones, es la evaluación y seguimiento de los identificadores de eficiencia definidos para monitorear el progreso o avance de los procesos portuarios que ejecutan dichas actividades. De esta manera, se garantiza:

- Aumento de la eficacia mediante resultados que permiten evaluar la buena utilización de los recursos y el cumplimiento de metas en el proceso portuario.
- Aumento del rendimiento en la consecución de los objetivos, al definir mecanismos e indicadores de eficiencia portuaria que faciliten que los objetivos sean alcanzables y comprensibles en la generación de resultados.
- Monitoreo y seguimiento con metas claras y medibles. Gracias al flujo permanente de información y a la adecuada asimilación en la toma de decisiones, se muestra el avance en las operaciones portuarias y el mejoramiento continuo dentro de las mismas.

- En la adecuada construcción del sistema de indicadores de eficiencia portuaria se garantiza la flexibilidad de los mismos, ya que las modificaciones en el tiempo afectarán de alguna manera el proceso portuario. Es entonces indispensable garantizar la trazabilidad de los indicadores.

FUENTE DE DATOS

La fuente de datos para generar los indicadores de eficiencia portuaria es variable dependiendo de si son operativos, técnicos o financieros. En estos últimos se miden actividades que consumen recursos económicos en cada uno de los procesos portuarios. Los operativos pueden presentarse de manera unitaria y agregada, para informar el consumo de recursos de una actividad o proceso en forma de valor total. Estos indicadores miden la eficiencia del uso de los recursos en la operación y son representados en toneladas transferidas por unidad de tiempo.

Los indicadores de tiempo señalan el tiempo que se invierte en una activi-

dad o proceso operativo, considerando los tiempos desde el inicio hasta el fin del proceso portuario o actividad portuaria seleccionada.

TIPOS DE TIEMPOS MEDIBLES EN EL TERMINAL PORTUARIO

Tiempo de espera del buque (fondeo). Es el tiempo de espera de los buques antes del atraque en el muelle designado. Es la diferencia entre el tiempo bruto de puerto y el tiempo bruto de muelle. Los motivos de tiempo de espera del buque pueden ser de diverso origen: recalada tardía, muelle no disponible, espera por personal autorizado para la libre plática, retraso de pilotaje o remolcador, tiempo de mareas, falta de calado de acceso y de atraque, congestión de atraques, baja productividad o baja eficiencia de las operaciones de carga/descarga del buque que se haya previamente atracado (por falta de capacidad de recibo en bodegas y silos, o transporte, para el despacho directo, por congestión de las puertas o de los accesos).

Tiempo bruto de puerto. Es el tiempo total de permanencia de un buque en el puerto. Corresponde al tiempo entre la recalada y el zarpe de la nave.

Tiempo bruto de muelle. El tiempo total en que un buque se encuentra atracado en un muelle. Corresponde al tiempo entre la primera bita de amarre y la última bita en desamarre.

Tiempo bruto de operación. Corresponde al tiempo total desde que el buque inicia las operaciones de estiba y desestiba de la carga (transferencia) hasta cuando estas concluyen. Se define como el tiempo que transcurre desde que se inician hasta que se terminan las faenas de embarque y desembarque. 🌿

Monfort, A., Gómez-Ferrer, R. & Aguilar, J. 2001. La medición del rendimiento portuario como elemento de competitividad: el caso de las terminales de contenedores. Actas del IV Congreso de Ingeniería del Transporte.

UNCTAD. 1988. Medición y evaluación del rendimiento y de la productividad de los puertos. Monografía No. 6. serie de monografías preparadas por la UNCTAD en colaboración con la Asociación Internacional de Puertos (AIP). New York. UNCTAD/SHIP/494(6).

UNCTAD. 1976. Indicadores de rendimiento de los puertos. Informe de la Secretaría de UNCTAD. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo. TD/C.4/131/Supp.1. New York.

Sección Tecnología

112 Subiendo a la nube





Subiendo a la nube

Pág. **112**

Por: Andrés Mauricio Zambrano
 @MaoZambrano91

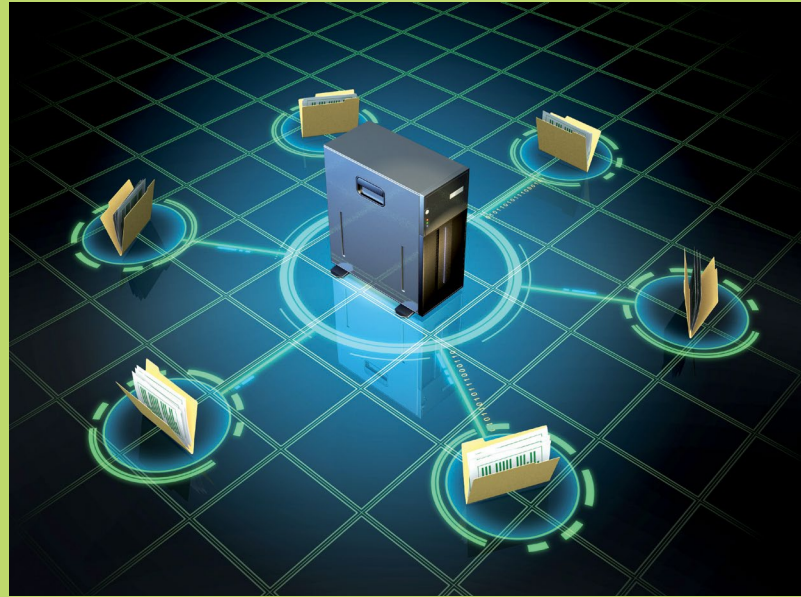
El contexto actual de las tecnologías de la información ofrece una importante variación en cuanto a almacenamiento de datos se refiere; esta es la nube, un servicio innovador que está siendo adoptado por diferentes organizaciones.

Hace poco más de año y medio, los polémicos portavoces del motor de búsqueda de todo tipo de material multimedia, *The Pirate Bay* (La Bahía Pirata), anunciaron a través de su cuenta de Facebook la que sería su nueva modalidad para escabullirse de las autoridades y mantener sus documentos –considerados ilegales– sin el riesgo de que estos se perdieran en una redada policial: “Nos libramos de los servidores. Lenta y establemente estamos deshaciéndonos de nuestra forma terrenal y ascendiendo a la próxima etapa, la nube”, aseguró en su momento *The Pirate Bay*. Su mensaje finalizaba con una tajante sentencia: “Nos volveremos todavía más intocables”.*

Lo anterior es el signo más representativo de una realidad que se extiende: diferentes plataformas logísticas de almacenamiento de datos se están mudando a la nube de computación. Este hecho se basa en la filosofía de innovación para el progreso y la competitividad, que tienen en común diferentes organizaciones de sectores como el educativo y empresarial, quienes buscan a través de esta tecnología una mejor gestión de sus datos digitalizados.

VENTAJAS DE SU UTILIZACIÓN

Los grandes volúmenes de información digitalizada, su sistematización y la necesidad de poder contar con esta



de manera inmediata requieren de un servicio idóneo, capaz de atender los requerimientos de sus usuarios en cualquier momento y lugar, por medio de un dispositivo electrónico con acceso a Internet. Un servicio así permitiría descargar películas y música en un iPad, así como conectarse a través del correo electrónico y ejercer inteligencia sobre los negocios.

La nube ofrece ventajas tales como la eficiencia de los recursos que allí se ubiquen, la accesibilidad a través de una interfaz de navegación estándar, la realización de *backup* o copias de seguridad de la información, lo que representa un avance sustancial, pues impediría su eliminación definitiva.

Sumado a lo anterior, otras características positivas con las que cuenta este sistema son: “La reducción de la complejidad en los procesos de gestión de almacenamiento, mediante la automatización de las tareas de respaldo y recuperación de datos; la disminución de la capacidad requerida de almacenamiento y los costos asociados, mediante la identificación de archivos

duplicados, obsoletos e información inactiva que puede residir en medios menos costosos”. **

BENEFICIOS VS. COSTOS

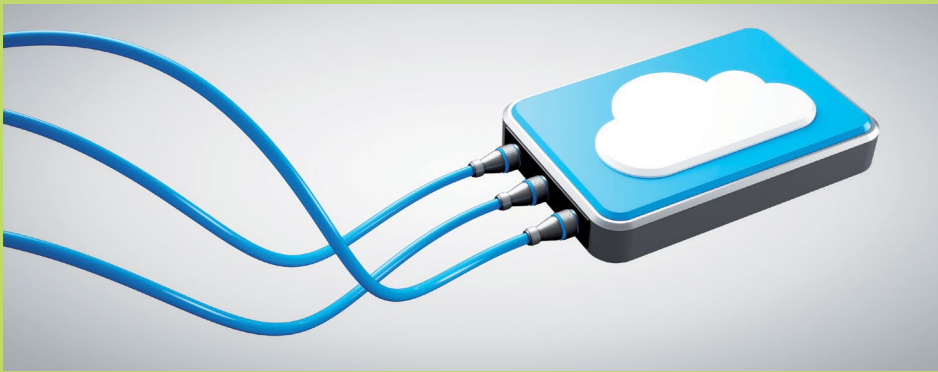
Para las empresas siempre será fundamental hacer una comparación entre los costos requeridos y los beneficios que obtendrían en cualquier implementación de tecnologías para el trabajo, el caso de la nube no es la excepción. Inicialmente, se diría que se pueden disminuir los costos en el gasto de cintas, discos y demás medios físicos de almacenamiento.

Según el informe *Una nube privada implica negocio*, presentado por la firma EMC Consulting, uno de los beneficios que le dan validez a la incursión de una empresa en esta tecnología es la optimización de los recursos para el almacenamiento de información, “debido a que la infraestructura de nube se administra como una unidad, lo que permite obtener la mejor combinación de capacidades, rendimiento y costos, para el negocio”.

Otro aspecto que se debe tener en cuenta es que los pagos por la prestación de este servicio se hacen en función de los recursos utilizados, añadiendo que con la



“Lenta y establemente estamos deshaciéndonos de nuestra forma terrenal y ascendiendo a la próxima etapa, la nube”, aseguró en su momento The Pirate Bay.



nube se puede conseguir la reducción de un 40% en los costos del *data center*, incluida la reducción de un 30% de consumo de energía y de enfriamiento, según el anterior informe.

Paralelamente a estas bondades en cuanto a los costos, se tiene que la migración hacia esta tecnología también puede generar efectos negativos. Así lo expresa ISACA.org en un reporte presentado en el año 2012. Inicialmente plantea que se tendría que regresar a los servicios de almacenamiento convencionales debido a un eventual cambio regulatorio (como leyes de privacidad de datos, más estrictas). A esto se suman los gastos inesperados que atañen a la implementación inicial de los sistemas y los costos que se generan por quedar “atado a un proveedor de nube específico o a un modelo de servicio propietario, que puede desacelerar la futura adopción de servicios basados en estándares abiertos”.

SE “SUBIERON” A LA NUBE

En septiembre de 2013, el portal Libretadeapuntos.com presentó un artículo en el que reseña el caso de la compañía colombiana Saberes.co, una plataforma web que funciona como un servicio de *software* en la nube y que se encarga de mejorar e innovar en los sectores de la educación y gestión humana a través de un sistema en el que se integran

Según un estudio de la compañía especializada en computación en la nube Avanxo, 95% de las 1.000 empresas más grandes y representativas del país ya utilizan la nube. Solo 5% llegará a 2014 sin subirse ella. ***

“soluciones tecnológicas para la educación que incluye libros interactivos, evaluaciones automatizadas, simuladores de pruebas Saber, programas psicosociales y que simultáneamente permiten que el colegio o la universidad gestione tareas, evaluaciones en línea, calendario escolar, matrículas, boletines de calificaciones, correos, circulares y demás tareas administrativas vitales para su funcionamiento”.

También es sabido que desde hace algún tiempo en el ‘mundo musical’, servidores como Amazon y Spotify han sido de gran utilidad para los melómanos, ya que a través de estas plataformas se han podido almacenar y compartir archivos de música. Esto también ha generado importantes cambios en el mercado, pues ahora el usuario tiene la posibilidad de adquirir todo un disco ingresando a Internet y descargando su contenido digital.

Un ejemplo claro de lo anterior es la cantante islandesa Bjork, quien lanzó su álbum *Biophilia* por medio de una aplicación especial para teléfonos inteligentes, para que los usuarios lo descarguen de la Web. La artista reveló que: “Me entusiasma abrazar un vínculo distinto entre el objeto y el sonido”, y agrega: “Parece que cada par de décadas se genera un nuevo salto (tecnológico), y yo disfruto de este descubrimiento”.

También organizaciones no gubernamentales y sin ánimo de lucro han incursionado en esta tecnología. La Arquidiócesis de Bogotá, con el apoyo de Microsoft, ha elaborado una nube con los archivos que les conciernen, a fin de dedicar menos tiempo en el uso de la tecnología de la información y más “a sus misiones dirigidas a atender a la comunidad”, dice un informe de la compañía de *software*. Además, se revela que con este sistema la entidad tiene control sobre la información de 350 parroquias en la ciudad y 550 sacerdotes.

De forma paulatina la tecnología digital está ascendiendo a las alturas tecnológicas, literalmente. La nube representa un cambio en cuanto a la logística de gestión de los datos, y diferentes organizaciones ven en esta una nueva posibilidad de progreso. ➤

Bibliografía

- * The Pirate bay se aloja en la nube y se vuelve “a prueba de allanamientos”. Fayerwayer.com. Tomado de: <http://www.fayerwayer.com/2012/10/the-pirate-bay-se-aloja-en-la-nube-y-se-vuelve-a-prueba-de-allanamientos/>
- ** Una manera inteligente de gestionar sus datos. Tomado de Revista de Logística, edición 13 año 2011
- *** La nube, un lugar al que deben llegar las empresas. Dinero.com. Tomado de: <http://www.dinero.com/edicion-impresta/especial-comercial/articulo/la-nube-lugar-deben-llegar-empresas/177988>
- **** Portal del Diario La Nación de Argentina: La música abandona el CD y se muda a la nube, 2011

Sección Servicios

116 Siete lecciones de negocios que se pueden aprender del Manchester United

120 Calendario de eventos

121 Notilogística





El éxito del equipo inglés sirve de ejemplo a las empresas de logística, para que evalúen el grado de compromiso que logran desarrollar en sus colaboradores.



Por: Ken Allen,
director general de DHL Express



Siete lecciones de negocios que se pueden aprender del Manchester United

Pág. 116





SOLO SE PUEDE SER VERDADERAMENTE GRANDE CUANDO SE LUCHA POR LA EXCELENCIA EN CADA DEPARTAMENTO

El Manchester United es mucho más que un club de fútbol. Es una marca mundial que inspira emotividad e impone respeto. Esto es el resultado de su gran legado futbolístico, pero detrás de ese legado hay años de trabajo intenso y profesionalismo comprometido de su personal de apoyo.

En una conferencia sobre administración tuve el privilegio de compartir, con 1.000 de nuestros principales ejecutivos, una serie de videos de entrevistas a las personas que han contribuido al éxito del Manchester United. Algunas de nuestras entrevistas más inspiradoras fueron con Albert Morgan, el utilero, Tony Sinclair, el jardinero en jefe y Riyaz Patel del equipo de seguridad. Su pasión y compromiso con la calidad en lo que hacen encarna la grandeza del Manchester United. Solo los negocios que pueden generar e integrar este compromiso cultural con la excelencia en cada nivel lograrán la grandeza verdadera.

DESARROLLAR SU PROPIO TALENTO ES CRÍTICO

Muchos han señalado que el ímpetu joven del Manchester United es un factor

clave en el éxito perdurable del club y Ryan Giggs es la viva muestra de eso hoy en día. Sin embargo, quizá tenga la misma importancia la manera en que el club se concentra en las actividades tendientes a la adaptación e integración de los nuevos jugadores que vienen de otros lados. Sin importar su experiencia, los nuevos siempre tienen algo que aprender cuando se integran al Manchester United.

Este intercambio equilibrado, entre las habilidades que aporta cada miembro y la imposición ineludible de un aprendizaje de la cultura interna, puede ayudar a cualquier negocio a lograr un éxito sustentable.

COMPETIR HOY EN DÍA SIGNIFICA APROVECHAR EL POTENCIAL DEL MUNDO

La Academia del Manchester United presume de tener jugadores de todo el Reino Unido y Europa. Muchos de ellos impulsarán el éxito futuro del club. El fútbol es un deporte mundial y los principales clubes emplean talentos de todas partes del mundo.

Lo mismo aplica para los negocios de la actualidad, pues traer talento y experiencia de fuera no está reservado para la elite. Muchos negocios pequeños no reconocen lo fácil que es abrirse al mundo hoy en día, tanto en el suministro de



Jagat Rashidi / Shutterstock.com

Solo los negocios que pueden generar e integrar este compromiso cultural con la excelencia en cada nivel lograrán la grandeza verdadera.



**Los negocios
deben aceptar
los momentos
buenos y malos
que los definen y
usarlos como un
catalizador para
el éxito futuro.**

Pág. **118**


materiales y servicios como en las ventas de sus propios productos. Los mejores negocios de todos los tamaños ya están sacando provecho del 'potencial oculto' de otros mercados.

EL ÉXITO SUSTENTABLE SE CONSTRUYE SOBRE VALORES

El Manchester United es un ejemplo vivo de que el éxito construido sobre valores definidos con claridad tiene más posibilidades de perdurar. En una arena ferozmente competitiva, el club ha podido obtener 13 títulos de campeonato en los 22 años de existencia de la Liga Premier. El Manchester United es un negocio altamente exitoso, pero yo diría que su capacidad para atraer jugadores, su forma de hacer partícipe a una fanática a nivel mundial y lograr el éxito con consistencia a pesar de esta competencia feroz se basan en una marca con valores claros que los demás (DHL incluido) tratan de emular.

ACEPTE LA ADVERSIDAD

Es muy posible que ningún otro club de fútbol haya enfrentado más adversidad que el Manchester United. Pero el

club le debe mucho de su resistencia y sentido de comunidad al legado y a la memoria de tiempos difíciles, en particular al desastre aéreo de Múnich.

La lección es clara, las épocas malas no significan que el fin se acerca, sino que ofrecen una oportunidad de construir algo especial.

LA HISTORIA ES IMPORTANTE, SIN IMPORTAR SU DIRECCIÓN FUTURA

Su pasado define su futuro. Cualquiera que se integre al Manchester United lleva el peso de la orgullosa historia del club en sus hombros. Y eso es lo que saca la garra e ímpetu en los mejores jugadores que han llevado el club al éxito.

Celebrar su pasado es importante también en los negocios. Eso no quiere decir que no se deba evolucionar de forma constante y ver al futuro. Pero los negocios deben aceptar los momentos buenos y malos que los definen y usarlos como un catalizador para el éxito futuro.

SE NECESITAN GRANDES PERSONALIDADES, PERO DEBEN CONTRIBUIR A LA MARCA

No es coincidencia que haya compartido aquí siete lecciones. En un deporte con grandes personalidades y un club sin escasez de leyendas, el número siete es sinónimo de proezas legendarias en el Manchester United. Sin embargo, ni un solo individuo que haya portado la camiseta con el número siete ha sobresalido sin contribuir finalmente de forma positiva al legado del club y a su marca.

Mientras más diverso sea su equipo y mientras reúna más personalidades importantes y excéntricas junto con sus jugadores 'estándar', se generará una mayor inyección de chispa creativa, diferenciación y energía en su negocio. Administrar talentos y personalidades diversas, mientras que asegura que todos aporten valor a la marca, es crucial para que su organización crezca y supere su rendimiento. 🍷

SEM



ANALÍTICA

MARKETING
DIGITAL

Contactos Efectivos de Negocio

SEO

PUBLICIDAD

CREATIVIDAD

DISEÑO



¡ESTRATEGIAS
100%
DIGITALES



200%
EFECTIVAS!

Conecte ya mismo su plan de mercadeo digital con la audiencia que su empresa busca

Tel. 425 52 01 o a la línea nacional 01 8000 510 888

www.cendigital.com.co

Colombia Genera 2014



Dónde: Cartagena, Colombia - Centro de Convenciones de Cartagena de Indias

Cuándo: 13 y 14 de febrero de 2014

Página web: http://www.andi.com.co/pages/proyectos_paginas/proyectos_detail.aspx?pro_id=791&ld=3&clase=8&Tipo=3

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) presenta la tercera versión del evento, donde se promueven los encadenamientos productivos entre el sector minero y de hidrocarburos con las demás empresas del país, y se analizan las perspectivas y la actualidad del sector. Está orientado a aumentar la competitividad de la cadena y el desarrollo económico, social y regional de Colombia.

Logimat 2014: Feria internacional de distribución, manejo de materiales y flujo de información



Dónde: Stuttgart, Alemania - New Stuttgart Trade Fair Centre

Cuándo: del 25 al 27 de febrero de 2014

Página web: <http://www.logimat-messe.de/german/>

En esta edición de la feria se darán a conocer las soluciones más innovadoras, para maximizar la eficacia del flujo de materiales y demás procesos controlados por computadora, desde su puesta en marcha hasta los procesos de producción y distribución.

1er Encuentro de logística y gestión de activos



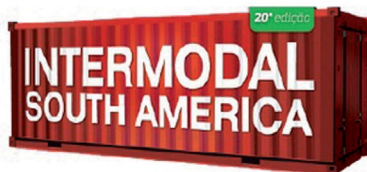
Dónde: Bucaramanga, Santander - CENFER S.A. Centro de Eventos y Exposiciones de Bucaramanga

Cuándo: del 27 al 29 de marzo de 2014

Página web: <http://www.cenfer.co>

Es el evento académico y comercial en logística y gestión de activos más importante del oriente colombiano. Durante tres días reunirá a los empresarios y directivos de las principales compañías del país relacionadas con la efectividad en estas dos importantes áreas.

Intermodal South America 2014



Dónde: São Paulo, Brasil - Transamerica Expo Center

Cuándo: del 1.º al 3 de abril de 2014

Página web: <http://www.intermodal.com.br/en/>

En esta versión de la feria, los asistentes encontrarán tecnologías, servicios, maquinaria y productos, acompañados de innovación y mucha información de gran valor para la industria en la región. Se dictarán aproximadamente 150 charlas durante los tres días del evento.

Noti**logística**

Planta de GM Colmotores, entre las mejores del mundo



GM Colmotores recibe la certificación Built-In Quality (BIQ) nivel III, entregada por General Motors Company, que la cataloga como una de las plantas de GM con mayores niveles de competitividad, estándares de producción y calidad de clase mundial. La certificación fue entregada oficialmente en la planta de GM Colmotores a Jorge Mejía, presidente de GM Colmotores, contó con la presencia del presidente de GM Suramérica, Jaime Ardila, y con la participación de todo el equipo de manufactura. ~

Panorama del gas vehicular en el país



Colombia ocupa el octavo puesto en el mundo en abastecimiento de gas y es el principal exportador de Gas Natural Vehicular (GNV) a Venezuela. Actualmente, se envían entre 150 a 200 millones de pies cúbicos de gas al día a través del gasoducto "Antonio Ricaurte". Las ciudades colombianas que ya usan el GNV son: Medellín y el Metroplús, Cartagena y Trascaripe con 600 buses, y Bogotá con 1.500 y 16.000 vehículos convertidos por mes. ~

Coca-Cola, Coca-Cola Femsa y Enka tienen botella reciclada



Actualmente, en el país se desechan más de 3.000 millones de botellas de plástico al año; por eso, las tres compañías han desarrollado una tecnología para su reutilización en el proceso de producción de nuevos envases. *Bottle to Bottle* es el nombre del proyecto que presenta botellas compuestas hasta con un 25% de material de envases posconsumo, y 100% reciclables. ~

Pág. **121**

El Dorado, primer aeropuerto activo en redes sociales en el país



OPAIN S.A. inició, hace más de un año, la implementación de la estrategia digital del Aeropuerto El Dorado, dándole prioridad a la gestión de sus redes sociales. Actualmente, sus cuentas oficiales tienen más de 55.000 seguidores, quienes constantemente se benefician del contenido informativo, atención, ayuda en línea y de los concursos 2.0, los cuales constituyen un referente en desarrollo de estrategia digital en Colombia y Latinoamérica. ~

Puerto de Santa Marta cerró el 2013 con crecimiento récord

El Puerto de Santa Marta registró un crecimiento récord durante el 2013, producto de un ambicioso plan de inversión que asciende a los USD\$ 127 millones. En cuanto a importaciones, el puerto creció un 13%. Se registró un aumento importante del 40% en la importación de carga suelta, como acero, tubería, equipos de minería e infraestructura vial; y de un 16% en granel sólido proveniente de Estado Unidos y Argentina. ~

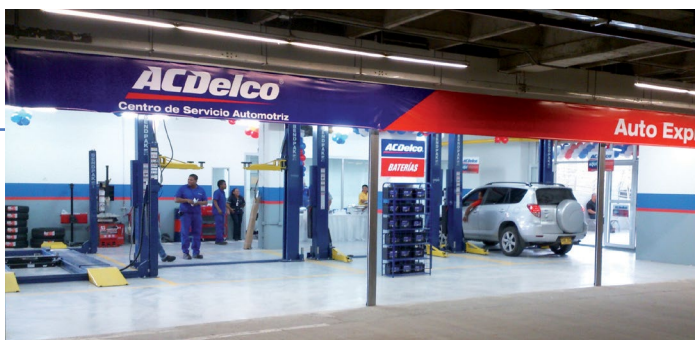


Productores de acero han invertido \$453 mil millones de pesos

Según el Comité Colombiano de Productores de Acero de la ANDI, en los últimos tres años, las empresas productoras de acero en Colombia han aportado \$453 mil millones de pesos en inversiones productivas y en programas de gestión ambiental y responsabilidad social. Esto se refleja en una amplia generación de empleo y renta, principalmente para las poblaciones cercanas a las plantas productoras ubicadas en todo el país. ~

La industria del reciclaje de cobre le juega limpio a Colombia

En la actualidad, Colombia tiene la industria de reciclaje de materiales no ferrosos formalizada más desarrollada de Latinoamérica. Aproximadamente, exporta 50.000 toneladas al año a China, Corea, Brasil y Grecia. Más de 2.000 empleos directos se generan en el país por cuenta de una robusta vocación colombiana hacia el reciclaje y 500.000 familias generan su sustento de esta actividad. ~



ACDelco llega con su Centro de Servicio a Cartagena

Con la apertura de esta sede, la compañía busca seguir su plan de expansión en Sudamérica. Este Centro de Servicio que es el segundo punto que la multinacional instala en el país. En los próximos años, ACDelco proyecta abrir 18 sedes más que tienen la capacidad de atender a más de 1.000 vehículos de todas las marcas. ~

No tires los aparatos eléctricos y electrónicos practica la Minería Urbana en casa:



No los botes, RECICLALOS

Reciclándolos se podrán reaprovechar materiales como el hierro, el cobre o el aluminio. En los hogares colombianos se generan miles de toneladas de basura electrónica doméstica al año.

Llévalos a los puntos de recolección autorizados

Colombia Recicla

Con el apoyo de

ANALDEX

Catálogo de Fichas Técnicas

- 124** Colestibas S.A.
- 125** Deprisa
- 126** Supla S.A.
- 127** Redetrans
- 128** Leasing Bancolombia S.A.

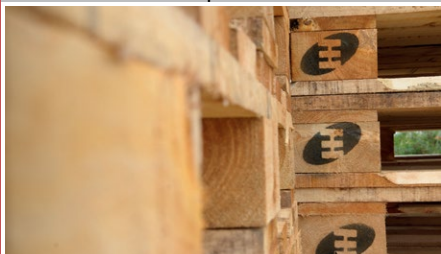




Logística y Almacenamiento



En COLESTIBAS S.A. ofrecemos soluciones a las necesidades de estibas por medio del alquiler, venta, reparación y administración de las mismas. Trabajamos enfocados en la calidad de nuestros procesos y servicios, generando valor e información fiable para nuestros clientes, proveedores, empleados, socios y comunidad en general.

Productos	Descripción	Beneficios
Alquiler 	Suministramos de forma inmediata la cantidad de estibas que requiera por el tiempo que necesite. Estibas intercambiables de madera elaboradas bajo normas técnicas.	• Solución eficiente en picos de almacenamiento. • Mejor aprovechamiento de las áreas de almacenamiento. • Conservación del medio ambiente.
Venta 	Estibas de madera. Estibas plásticas.	• Disponibilidad inmediata. • Calidad garantizada. • Diferentes especificaciones según su uso.
Reparación 	Contamos con la infraestructura adecuada para realizar mantenimiento <i>in situ</i> de su parque de estibas, con el mejor criterio y calidad.	• Utilización del 100% del parque de estibas. • Disminución de costos en compra de estibas nuevas. • Disminución en riesgos de seguridad industrial. • 0% de cementerios de desecho. • Mejor presentación de su planta física.
Administración 	Control y seguimiento de sus inventarios de estibas en circuitos cerrados, mediante tecnología informática.	• Manejo y control eficiente de sus inventarios de estibas en tiempo real. • Trazabilidad a través de los distintos nodos de su operación.

Datos de contacto:

Av. Cl. 6 No. 42-38 - Bogotá, D.C.
 Teléfonos: 268 11 53 - 268 62 49
 E-mail: ventas@colestibas.com

Sucursales:

Cali: (2) 669 04 79 - colestibas@emcali.net.co
 Medellín: (4) 376 84 02 - colestibas@une.net.co
 Barranquilla: (5) 377 78 18 - barranquilla@colestibas.com
 Línea Única Nacional: 01 8000 113 322

Mensajería



Deprisa es: una compañía comprometida con las necesidades logísticas (particulares o comerciales) de envío y recepción de documentos, paquetes o mercaderías. A nivel internacional, la distribución de los envíos se realiza a través de una alianza estratégica con la empresa líder y de logística mundial UPS, permitiéndonos llegar mucho más lejos con todos los paquetes y documentos.

Productos	Descripción	Beneficios
Flota Aérea 	Contamos con la flota aérea nacional más grande del país, con el mayor número de vuelos diarios nacionales e internacionales y todo el respaldo de Avianca.	• Contamos con 70 aeronaves de la más alta tecnología. • Somos la única compañía en Colombia que opera la mayor cantidad de sus servicios vía aérea, garantizando la entrega oportuna.
Flota Terrestre 	Una ágil flota terrestre que se encarga de entregar los envíos a tiempo a su lugar de destino.	• Contamos con 165 camiones a nivel nacional para la recolección y distribución de sus envíos intermunicipales, urbanos e internacionales, con capacidad entre 1 y 5 toneladas. • 370 mensajeros especializados motorizados a nivel nacional que garantizan mayor rapidez en la recolección y distribución de sus envíos. • Flota terrestre con la más alta tecnología, que presenta niveles mínimos de emisión de CO2.
Productos Premium 	Para envíos de mercaderías, ofrecemos la solución de Productos Premium: antes de 24 horas. Deprisa se compromete con sus clientes a entregar sus envíos en una hora específica, menor a 24 horas, con varios productos.	• Portafolio más amplio de Productos Premium en el mercado. Garantizamos la entrega de sus envíos en un solo día a más destinos que cualquier otro operador. • Ofrecemos garantía según políticas del producto.
Equipo Comercial 	Equipo comercial de ejecutivos de cuenta a su disposición, para gestionar el manejo de sus envíos de documentos y mercaderías.	• Equipo capacitado para ofrecer el producto que más se ajuste al cliente. • Servicio personalizado para atender oportunamente los requerimientos y necesidades del cliente.
Internacional 	Envíos internacionales: contamos con el aliado internacional líder en el mundo UPS, y nos enfocamos en ofrecer un servicio de courier integral desde Colombia a cualquiera de los 5 continentes.	• Llegamos a más de 220 países. • Tiempos de entrega de 1-3 días para documentos y de 3-5 días para mercaderías. • Diferentes niveles de servicio según la necesidad del cliente, entregas a horas determinadas. • Importaciones con los tiempos más competitivos del mercado y las tarifas más económicas desde Asia. • Garantía según políticas del producto.

Datos de contacto:

Avenida Calle 26 No. 59-15
Teléfono: 423 70 00 en Bogotá
01 8000 519 393 en todo el país



**Operador Logístico**

Somos la unidad de transporte nacional y urbano del Grupo Logístico Suppla, especializada en soluciones de carga para abastecimiento y última milla.

Productos	Descripción	Beneficios
Ingeniería en Transporte 	Ponemos a su disposición nuestro servicio de ingeniería en transporte para clientes corporativos; un grupo de ingenieros a su disposición para desarrollar simulaciones de distribución para el éxito de sus proyectos.	Soluciones logísticas de distribución y abastecimiento a la medida del cliente.
Entregas Online 	Entregas domiciliarias para compras realizadas por los consumidores de nuestros clientes a través de Internet.	Distribuimos sus ventas online con cubrimiento nacional, atendiendo las necesidades del cliente final.
Carga Consolidada 	Entregas domiciliarias por consolidación con cubrimiento nacional.	Optimización de carga generando economías de escala para beneficios mutuos.
Entregas Express 	Servicio de transporte aéreo para despachos sensibles al tiempo.	Entregas el mismo día o en 24 horas.
Entregas Domiciliarias 	Servicio de transporte para entregas domiciliarias con origen desde el productor o desde grandes superficies hasta el consumidor del producto.	Cubrimiento nacional, atendiendo las necesidades del cliente final.
Abastecimiento Urbano 	Transporte de abastecimiento a tiendas o puntos de venta.	Eficiencia y experiencia para el manejo de las mercancías.
Cadena de Frío 	Servicio de transporte de unidades autocontenidas térmicamente a destinos nacionales.	Especialidad en el sector farmacéutico y de diagnóstica.

Datos de contacto:

Carrera 60 No. 15-21
Zona Industrial de Puente Aranda
Tel. (1) 743 34 13
info@suppla.com

Logos Certificaciones:

CÓDIGO: C2012-01-0018



CO 238688



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Outsourcing de Logística



Para la organización REDETRANS es un privilegio ser su socio estratégico en soluciones logísticas, nuestra experiencia de más de 20 años en el mercado aplicando los más altos estándares de calidad, caracterizan nuestros procesos. Esto nos permite garantizar un servicio confiable, ágil y seguro para satisfacer sus necesidades logísticas, lo cual se traduce en entregas oportunas, trazabilidad y control total de sus envíos.

Productos	Descripción
Redecarga 	Servicio dedicado al transporte de mercancías, cajas o paquetes de 6 a 350 kilogramos por unidad de empaque, con aristas máximas de 4m x 2m x 2m.
Mensajería Internacional 	Este servicio se presta a través del operador internacional TNT, con cobertura en más de 200 países, para envío de documentos y mercancías hasta 50 kilos.
Red Diario 	Servicio de sobres y paquetes hasta 20 kilogramos por unidad de empaque, para ser entregados el mismo día según cobertura.
Red Cargo 	Paquetes o cajas de 6 a 50 kilos de peso por unidad de empaque, con tiempos de entrega de 24 horas según cobertura. Este servicio en su totalidad se presta vía aérea.
Radicación Factura 	Servicio dirigido a la entrega de facturas o documentos que requieran retornar copia o documento firmado y sellado por el destinatario como acuse de recibo, y con peso inferior a un kilogramo
Mensajería Expresa 	Servicio de envío de sobres, documentos y paquetes de 1 a 5 kilogramos por unidad de empaque, con cubrimiento Urbano, Regional, Nacional y Trayectos Especiales.

Datos de contacto:

Tr. 6 No. 13-05
Barrio Centro Planadas Mosquera
PBX (1) 578 19 19

Servicios Financieros



El Leasing Financiero y el Arrendamiento Operativo facilitan la adquisición de activos fijos para la industria, teniendo así un impacto positivo en la productividad, crecimiento económico e inversión en el largo plazo. De acuerdo a sus necesidades o las de su empresa, podrá elegir entre los siguientes productos:

Productos	Descripción	Beneficios
Leasing Financiero	El Leasing Financiero es una muy buena alternativa para financiar los activos fijos productivos que usted o su empresa necesita. Mediante un contrato de arrendamiento financiero, Leasing Bancolombia le entrega los activos para su uso, a cambio del pago de un canon periódico durante un plazo establecido. Al finalizar el contrato usted o su empresa tienen derecho a adquirir el(los) activo(s) por un porcentaje pactado desde el inicio de la operación, denominado opción de compra.	- Financiación de diferentes tipos de activos fijos muebles e inmuebles. - Posibilidad de realizar desembolsos de anticipos al proveedor en la etapa de fabricación, construcción o importación de los activos. - Financiación para los activos que usted o su empresa necesita adquirir en el exterior. Leasing Bancolombia se encarga de los trámites de importación y nacionalización. - No utiliza los recursos o líneas de créditos destinados a capital de trabajo, para la inversión en activos fijos, garantizando liquidez y planeando su flujo de caja. - Acceso a las pólizas colectivas para asegurar los activos financiados. - Seguridad en la destinación de sus recursos, dado que la figura de leasing intermedia bienes muebles o inmuebles, y no dinero. - Posibilidad de acceder a las líneas de fomento Bancóldex, Findeter y Finagro, cuando se cumplan las políticas aplicables. - Posibilidad de acceder a beneficios adicionales en la adquisición de sus activos con proveedores con los que tenemos alianzas estratégicas.
Arrendamiento Operativo	El Arrendamiento Operativo es una excelente alternativa que le proporcionamos a su empresa, para que disponga de los activos generadores de renta que necesita. A través del Arrendamiento Operativo, Leasing Bancolombia como compañía arrendadora, le entrega la tenencia de un bien para su uso por un plazo establecido, a cambio de un canon de arrendamiento. Una vez finaliza la operación de Arrendamiento, su empresa tiene las siguientes opciones: rearrendar el activo, comprar el activo por valor comercial o restituir el activo.	- Canon 100% deducible del impuesto de renta. - No se incrementa el patrimonio de la empresa. - Se mejoran los indicadores financieros de la empresa (ROE, ROA, EVA). - La empresa podrá invertir sus recursos en los activos o actividades que generan mayor valor. - Le permite al cliente reducir los riesgos de obsolescencia tecnológica. - No compromete recursos para inversión, capital de trabajo ni liquidez en la adquisición de los activos. - Flujo de caja menos exigente. - A través de la figura del Rentback la empresa libera capital y vuelve a tener nuevamente beneficios tributarios. - Reduce el costo total de operación de los activos.

Datos de contacto:

Centro de atención al cliente
Leasing Bancolombia: 01 8000 515 556



Los productos de Leasing Financiero y Arrendamiento Operativo son ofrecidos por Leasing Bancolombia S.A. Compañía de Financiamiento. El producto de Leasing Financiero es ofrecido también por la Red Bancolombia limitándose única y exclusivamente al correcto cumplimiento de las instrucciones, debidamente impartidas por Leasing Bancolombia, para la prestación del servicio de la red.

Índice de Anunciantes



INTERMAR SHIPPING LTDA.



CLIENTE

Ubicación

- ▶ A&B Inmobiliaria S.A.S. Pág. 85
- ▶ Agencia de Aduanas A.D. ImporExport Asesores S.A.S. Nivel 1 Pág. 45
- ▶ Agencia de Servicios Logísticos Pág. 29
- ▶ Asesorías Empresariales Eximport Services S.A.S. Pág. 9
- ▶ Banco de Occidente - Occiequipo - Vehículos Productivos..... Pág. 15
- ▶ Bodegas San Francisco - Concreto Pág. 81
- ▶ Cenfer S.A. Pág. 25
- ▶ Colestibas S.A. Pág. 73, Ficha Pág. 124
- ▶ Coordinadora Pág. 19
- ▶ Corporación Colombiana de Logística S.A. Pág. 39
- ▶ Deprisa Contraportada, Ficha Pág. 125
- ▶ Distribuidora Toyota S.A.S. Pág. 79
- ▶ Imexco Global Company S.A.S. Pág. 21
- ▶ Ingeniería y Publicidad Online.com S.A.S. Pág. 53
- ▶ Intermar Shipping Ltda. Pág. 49
- ▶ Leasing Bancolombia S.A. Págs. 5,6, Ficha Pág. 128
- ▶ Lenor..... Pág. 13
- ▶ Messenger de Colombia Ltda. Pág. 59

Índice de Anunciantes



CLIENTE

Ubicación

▶ Mototransportar S.A.S.	Pág. 91
▶ MSN Suministros Institucionales Ltda.	Pág. 59
▶ Operador Logístico Agroindustrial S.A.S. - Olasas.....	Pág. 35
▶ Opercar S.A.S.	Pág. 27
▶ Palermo Usuario Operador de Zona Franca S.A.S.	Pág. 37
▶ Parque Industrial Comercial Europark	Pág. 11
▶ Redetrans Ltda.	Contraportada Interior, Ficha Pág. 127
▶ Satlock Logística y Seguridad S.A.S.	Pág. 47
▶ Satrack S.A.S.	Págs. 87, 88
▶ Servientrega	Pág. 43
▶ SKC Rental S.A.S.	Pág. 83
▶ Suppla S.A.	Portada Interior, Ficha Pág. 126
▶ T.D.M. Transportes S.A.S.	Pág. 101
▶ Talleres Técnicos Colombianos Ltda.	Pág. 75
▶ Ultra S.A.	Pág. 31
▶ Universidad Pontificia Bolivariana	Pág. 57
▶ Valentina Auxiliar Carrocera S.A.	Pág. 63
▶ Zona Franca Parque Central S.A.S.	Pág. 17



Paquetes o cajas de 6 a 50 kilos de peso por unidad de empaque, con tiempos de entrega de 24 horas según cobertura. Este servicio en su totalidad se presta vía aérea.

Mensajería expresa

Servicio de envío de sobres, documentos y paquetes de 1 a 5 kilogramos por unidad de empaque, con cubrimiento Urbano, Regional, Nacional y Trayectos Especiales.

Radicación factura

Servicio dirigido a la entrega de facturas o documentos que requieran retornar copia o documento firmado y sellado por el destinatario como acuse de recibo, y con peso inferior a un kilogramo.



Servicio dedicado al transporte de mercancías, cajas o paquetes de 6 a 350 kilogramos por unidad de empaque, con aristas máximas de 4m x 2m x 2m.

Mensajería internacional

Este servicio se presta a través del operador internacional TNT con cobertura en más de 200 países, para envío de documentos y mercancías hasta 50 kilos.



Servicio de sobres y paquetes hasta 20 kilogramos por unidad de empaque, para ser entregados **el mismo día** según cobertura.

Dirección General

Transversal 6 No. 13 - 05 PBX (1) 578 19 19
Barrio Centro Planadas Mosquera
Cundinamarca

SIEMPRE EFICIENTE. SIEMPRE
DEPRISA



**DEPRISA ES
UN ENVÍO GRANDE
O PEQUEÑO
A TIEMPO**

En la nueva Deprisa su **confianza pesa mucho**,
por eso movemos todo para que sus envíos lleguen
cuando usted lo necesita.

deprisa.com

 [deprisa](#)

Avianca 