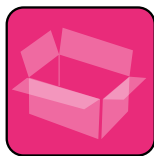


REVISTA DE



LEGIS[®]
INFORMACIÓN & SOLUCIONES

LOGÍSTICA[®]

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

ISSN 2011-3102

LOGÍSTICA DE UN DÓLAR POR LAS NUBES



7 proyectos inconclusos
de la infraestructura colombiana

El precio del petróleo,
de castaño a muy oscuro

Los "pesados"
ganan por livianos

www.revistadelogistica.com



PRECIO \$15.000 pesos colombianos

ISSN 2011 - 3102



Edición

Con el apoyo de:

LEGIScomex.com

Distribuido por:



En Servientrega movemos al mundo,
para que tus negocios se muevan como el viento.



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 atención al cliente: (571) 610 9211

Encuétranos
como: **Servientregacs**





Rumie
CONSTRUCTORA S.A.S



**Proyectos y Desarrollos
Empresariales P.D.E. S.A.S.**

- Bodegas construidas con estándares logísticos internacionales.
- Parque 100% urbanizado
- Bodegas con áreas desde 1.760 m² y 12 mts de altura útil.
- Excelentes áreas de servicio y amplias vías tanto de acceso como internas.
- Ubicadas en la vía circunvalar, en la única zona con doble retorno a menos de 1.2 km.



Teléfono

320 632 9601

asisgerencia@pde.com.co

www.pde.com.co

www.constructorarumie.com

* Los datos publicados pueden variar sin previo aviso.

A tan solo 16 km del puerto



FUNDADORES - ASESORES

Tito Livio Caldas
Alberto Silva
Miguel Enrique Caldas

Presidente (E)
Diego Barrero

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

Fotografía
Cortesía: Universidad Nacional
©2015 Shutterstock.com

Redacción
Daniel Vargas, Stefany Cáceres, Amado Hernández,
Alejandro Pino, Carolina Rojas, Ricardo Gaitán,
Diego Forero, Adriana García, Andrés Magri,
Alexander Eslava, Gustavo Urrea, Daniela Medellín.

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, Medellín, Cali, Bucaramanga,
Central y Eje Cafetero
Tomás Enrique Cárdenas
tomas.cardenas@legis.com.co

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

Gerente de Mercadeo, Circulación y Suscripciones
Óscar 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 y Diagramación
Corine Estefanía Díaz
Carlos Villalobos

Portada
Nelson Díaz

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 8 No. 29 - Mayo 2015 - Julio 2015

LOGÍSTICA



- 9 Logística de un dólar por las nubes
- 20 7 proyectos inconclusos de la infraestructura colombiana
- 30 Biomasa, opción energética a largo plazo
- 38 Una ventanilla al mundo
- 44 La supply chain evoluciona
- 50 El Corredor Franco del Atlántico Medio: la unión de América, Europa y África Occidental
- 52 Claves para importar mercancías a Colombia
- 58 El precio del petróleo, de castaño a muy oscuro
- 62 Aliados estratégicos a su servicio
- 64 El difícil reto de mantener la producción de petróleo

EMPAQUE



- 68 Bolsas de tela, una tendencia en desarrollo
- 72 ¿Cuál es la etiqueta más apropiada para llevar un producto al mercado?

ALMACENAMIENTO



- 76 Cali, la sucursal de la zona franca de servicios más grande del país
- 80 Descargue y almacenamiento de granos importados en puertos marítimos tropicales

TRANSPORTE & DISTRIBUCIÓN



- 87 Colombia tiene el primer furgón para transporte de residuos biológicos
- 94 ¿Un inventario equivale a gasto o inversión?
- 98 La unión hace la fuerza
- 100 Los "pesados" ganan por livianos
- 106 El transporte multimodal, piedra angular del equilibrio económico

TECNOLOGÍA



- 110 Tecnológica: una mirada hacia el futuro

SERVICIOS



- 116 Los 6 sectores mejor pagados de Colombia
- 120 Notilogística
- 124 Calendario de eventos

CATÁLOGO DE FICHAS TÉCNICAS

125

ÍNDICE DE ANUNCIANTES

129



Y GENERE INTELIGENCIA EN SU NEGOCIO



V
Automatisa 2015

automatización sin límites

automatización industrial, instrumentación e inteligencia de planta

Pabellón 11 al 16 del gran salón de Corferias
10 al 12 de junio

**V Congreso de Automatización
y muestra comercial.**

CONTACTOS:

Corferias:

Jenny Quiroga
jquiroga@corferias.com
Tel. 3810000 Ext. 5182

Fernando Montoya
fmontoya@corferias.com
Tel. 3810000 Ext. 5179

Martha C. Garzón S.
soporte@isacolombia.org
Cel. +(57) 311 5386304

**International Society of Automation
- ISA Sección Colombia:**

Envío de propuestas:
Artículos, sesiones especiales y tutorías:
<https://easychair.org/conferences/?conf=automatisa15>
automatisa2015@gmail.com

www.isacolombia.org
Tels. +(571) 623 21 95 - 623 21 86

www.feria-automatisa.com



Corferias



@CorferiasBogota



CorferiasBta



International Society of Automation
Sección Colombia

Organiza:





Bogotá, la ciudad del caos

Gustavo Petro prometió que los vehículos de transporte público serían reemplazados por buses eléctricos o de gas, también dijo que desincentivaría el uso de la moto y el carro, desmontaría gradualmente el pico y placa, y que haría el metro cable, un metro en forma de herradura que llegaría hasta Suba, parques logísticos a las entradas de la ciudad y, finalmente, que no construiría la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO). De todas estas promesas de campaña solo ha cumplido una: no construir la ALO.

La ciudad se ha estancado en el tiempo. De ese comienzo de milenio esperanzador con un sistema de transporte masivo que servía de ejemplo para otras ciudades, se pasó al caos que es hoy Transmilenio, fiel reflejo de la situación generalizada de movilidad de la capital colombiana.

Las tres últimas alcaldías abandonaron Transmilenio: dejaron de construir 275 kilómetros de nuevas troncales. Hoy en día, deberían existir las de la carrera séptima, la Boyacá, la calle 170, la avenida Primero de Mayo y la calle 13, entre otras. La excusa para tal atraso fue la prioridad que debían tener la ampliación de las troncales, la construcción de intersecciones a desnivel (puentes o túneles) en puntos críticos como la avenida Caracas, la adaptación de retornos para facilitar la salida cuando hay accidentes o bloqueos, las ampliaciones de las estaciones más congestionadas... otro sinnúmero de promesas incumplidas.

En la actualidad, el Distrito y el Gobierno nacional se culpan mutuamente. El Gobierno acusa a la administración de Petro por la demora en la aprobación de proyectos como la concesión Devinorte, la cual contempla la ampliación de la carrera séptima a cinco carriles, desde la calle 190 hasta Briceño, y a doble calzada hasta La Caro; la conclusión de la doble calzada Bogotá – Villeta; la construcción de la vía Bogotá – Fontibón – Mosquera; el túnel de la calle 100 y de la calle 170, y la finalización de la ALO.

Por su parte, la Alcaldía, a través del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), argumentó que de los nueve proyectos a los que se refiere el vicepresidente Germán Vargas Lleras, solo dos se han presentado oficialmente al Distrito, los otros siete son intenciones que el ente distrital desconoce a detalle. Pero lo cierto es que la ciudad sigue embotellada, con un metro cada vez más incierto, unas troncales deterioradas y unos ciudadanos indolentes que descargan su frustración contra las instalaciones del sistema, bien sea dañándolas o robándose el pasaje.

Y adicional a esto, a la ciudad continúan llegando miles de personas procedentes de todos los rincones del país, y no se vislumbra de qué manera se podrán satisfacer tantas necesidades. La solución está en planear bien, en terminar de construir lo iniciado y realizar las obras que faltan; pero sobre todo, en pensar en el bien común, en construir entre todos... en no robar.

DANIEL FERNANDO POLANÍA CASTRO
Comunicador Social y Magíster en Historia
Editor Revista de Logística
daniel.polania@legis.com.co
Danielpolania.wordpress.com
 @danielfpolania



Sección Logística

- 9 Logística de un dólar por las nubes
- 20 7 proyectos inconclusos de la infraestructura colombiana
- 30 Biomasa, opción energética a largo plazo
- 38 Una ventanilla al mundo
- 44 La supply chain evoluciona
- 50 El corredor franco del Atlántico Medio: la unión de América, Europa y África Occidental
- 52 Claves para importar mercancías a Colombia
- 58 El precio del petróleo, de castaño a muy oscuro
- 62 Aliados estratégicos a su servicio
- 64 El difícil reto de mantener la producción de petróleo

www.revistadelogistica.com

Leasing

Bancolombia

Compañía de Financiamiento



“Crear espacios que se conviertan en íconos de innovación, generadores de progreso y calidad de vida para una región entera, parecía imposible en el papel, pero contamos con aliados que impulsan nuestro crecimiento y competitividad”.

Luz Minta Díaz Ardila

Directora Administrativa Marval S.A.

LEASING BANCOLOMBIA S.A. Compañía de Financiamiento

VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA



Además de soluciones financieras damos razones para sentir que todo se puede lograr.

En Leasing Bancolombia facilitamos el acceso a los activos productivos que las empresas necesitan para asumir grandes retos.

Leasing

Bancolombia

Compañía de Financiamiento



En lo corrido del año, la devaluación del peso colombiano ha promediado el 11,7% frente al dólar americano, el cual ha llegado a superar los \$2.500, cifra que no se veía desde el año 2009. La preocupación está en la volatilidad y el reto, en reactivar la industria más allá del petróleo.



Logística de un dólar por las nubes

Pág. **9**

Por: Adriana García Ledesma.
 @NanaGarciaL



Entre las causas del incremento del dólar frente al peso colombiano están la caída del precio mundial del petróleo y el alza de las tasas de interés de la Reserva Federal de EE. UU.

El alza en la cotización del dólar frente al peso colombiano ha dado para publicar variedad de perspectivas e informaciones. Sin embargo, para el ciudadano común, los análisis y proyecciones no tienen tanta fuerza como sí lo tiene el impacto directo al bolsillo, por ejemplo, a la hora de comprar artículos de cuidado personal.

La tendencia alcista del precio del dólar, que parece exceder los pronósticos de los analistas, también toca a los empresarios y comerciantes que deben hacer frente a sus deudas y el pago de fletes en dólares, entre muchas más obligaciones adquiridas en esta moneda. Esta situación actual puede llegar a comprometer la salud financiera de la industria y de las empresas, y ocasionar la destrucción de empleos.

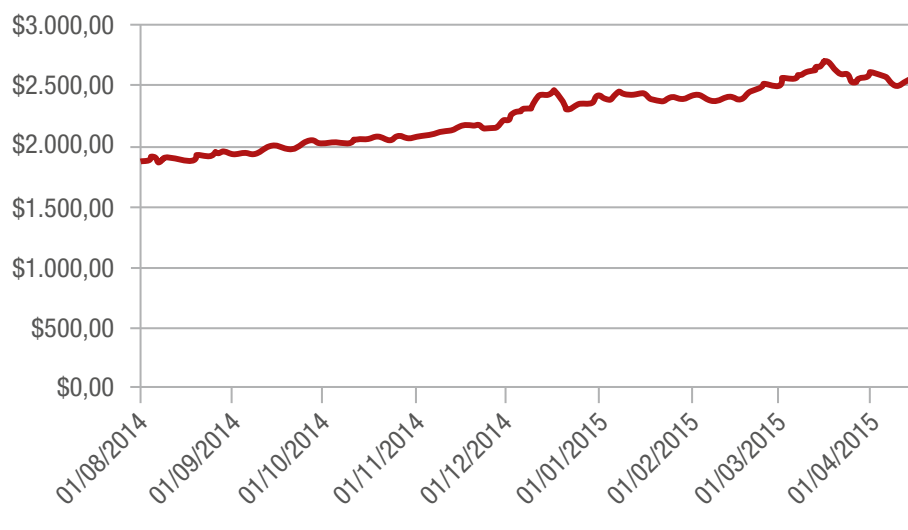
COMPORTAMIENTO VOLÁTIL

A inicios de abril del 2009, cuando la tasa representativa del mercado (TRM) se situó sobre los \$2.534,99, en Colombia no se había vuelto a negociar el dólar a esos niveles, hasta que el 23 de febrero de 2015 se realizó la última transacción por un valor de \$2.500, tope que ya fue superado el 11 de abril cuando el promedio alcanzó los \$2.516,80.

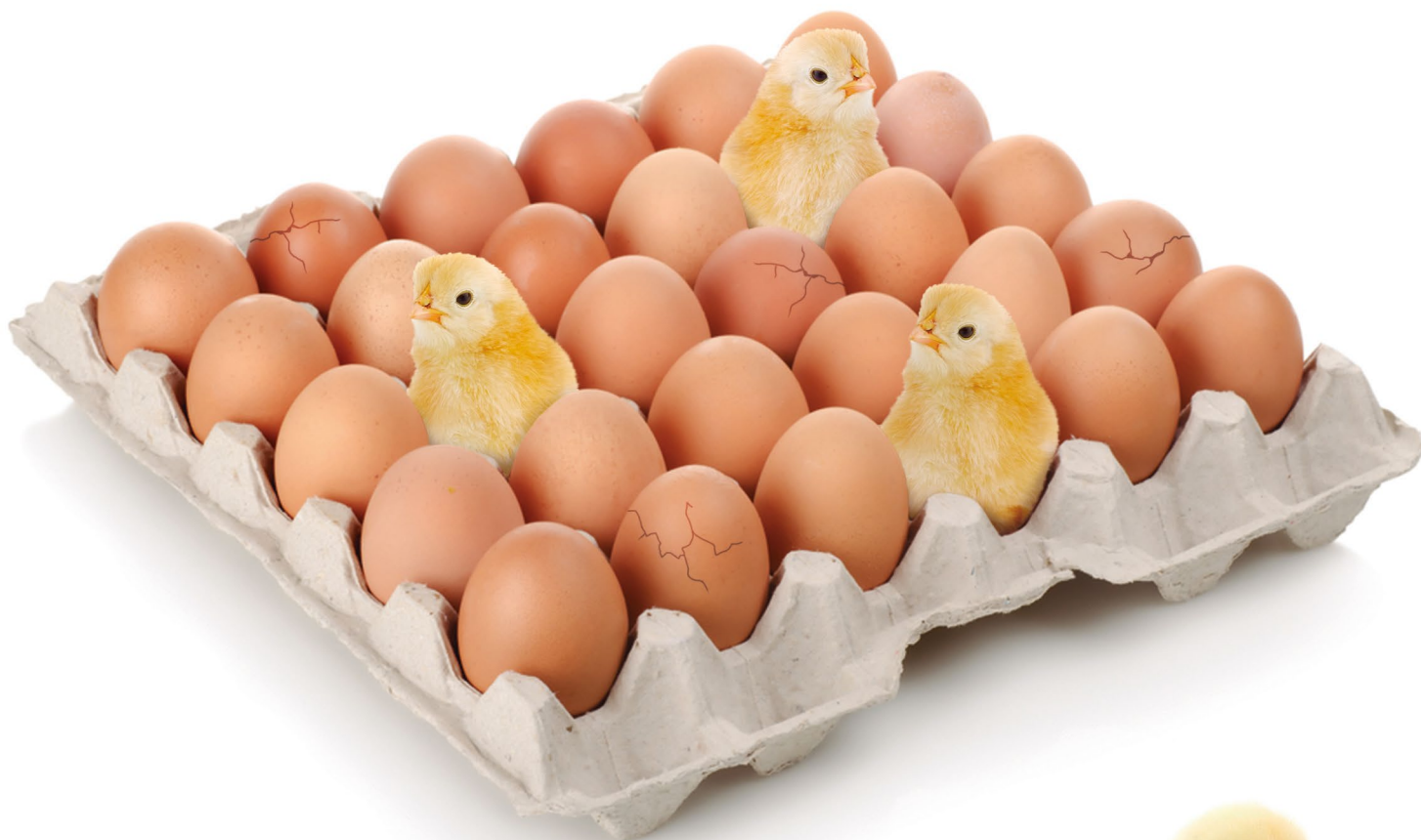
Sin embargo, las primeras señales de recuperación de la moneda norteamericana se comenzaron a evidenciar desde mediados de 2014. El 24 de agosto, un dólar valía \$1.924,40; dos meses después había subido a \$2.055 y cerró el año en los \$2.392. (En la gráfica 'Fluctuación diaria de la TRM' se puede observar el comportamiento de la tasa de cambio del dólar entre mediados del año anterior hasta abril del presente).



Fluctuación diaria de la TRM



Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia.



EN LOGÍSTICA NO PUEDE HABER ERRORES



POR ESO VAYA SEGURO CON CCL, QUE ORGANIZA TODA LA LOGÍSTICA QUE USTED NECESITA, DESDE EL ALMACENAMIENTO HASTA SU DISTRIBUCIÓN.

Por eso confíe en los que saben, **confíe en:**

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



Presencia a nivel nacional: Barranquilla • Bogotá • Buenaventura • Cali • Cartagena • Medellín • Santa Marta

Contáctenos en: www.ccl.com.co

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





A nivel global, los analistas hablan de que las naciones ya se encuentran en guerra de divisas, en las que unas regiones salen mejor paradas y otras no tanto. Por tratarse de una situación monetaria cíclica, Revista Logística consultó a Javier Galán, docente y director del Observatorio Económico, Financiero y Empresarial de la Universidad Sergio Arboleda, y a Diego Andrés Zapata, negociador internacional; además revisó el más reciente informe del Fondo

En Colombia no se negociaba desde 2009 el dólar a niveles de los \$2.500, hasta febrero de 2015.

Monetario Internacional de crecimiento global, entre otros análisis, para revisar y entender el contexto que afecta el precio del dólar en nuestro país.

CAUSAS DE LA ESCALADA

Para Diego Andrés Zapata, las causas del incremento del dólar que está ocasionando la devaluación del peso colombiano obedecen a la caída del precio mundial del petróleo desde finales del 2014 y a las altas expectativas acerca del aumento de las tasas de interés del Banco Central de los Estados Unidos, lo cual ha motivado a muchos inversionistas, en aras de tener una mayor seguridad sobre sus inversiones, a colocar sus recursos a través de títulos del Tesoro americano.

Esto es una muestra de que la devaluación del peso colombiano no obedece a circunstancias internas de Colombia, puesto que no se ha alterado el manejo interno de su economía, concurda el catedrático de la Universidad Sergio Arboleda. "El que ha cambiado es el mundo. Y al compararnos con el dólar americano necesariamente tenemos que mirar lo sucedido en Estados Unidos", explica Galán. A continuación, se mencionan las coyunturas que han debilitado las divisas del mundo, incluyendo el peso colombiano, frente al dólar:

1 Flexibilización cuantitativa. Esta política conocida con el acrónimo QE (Quantitative Easing), fue puesta en marcha por la Reserva Federal para contrarrestar la crisis financiera a inicios del 2008, y consistió en



hacer una emisión monetaria muy alta para no causar efectos en la inflación. Con esto, los ciudadanos norteamericanos mantuvieron la capacidad de gasto y los inversionistas buscaron oportunidades en economías emergentes, para lo cual América Latina fue la región más atractiva en comparación con Europa y Asia. Por esta razón, al *ranking* de países emergentes para la inversión estadounidense entraron Chile, Perú y Colombia.

2 La tensión con Rusia. Al inmiscuirse en el conflicto de Ucrania, el gigante euroasiático no calculó las sanciones políticas y económicas



venideras. Subestimó el poder de Estados Unidos en los ámbitos financiero y político, lo cual acarreó, para empezar, la exclusión de este país de una reunión del G7 y limitaciones en las exportaciones de alta tecnología. Luego, a finales de julio de 2014, Washington y Bruselas decidieron sancionar a importantes empresas rusas, en especial bancos y corporaciones energéticas, cerrando la 'llave' de la financiación. Así las cosas, los costes de generación de energía empezaron a aumentar para Moscú y abrieron la posibilidad de que Rusia se acerque a la recesión.

3 La oferta del petróleo. Ante la negativa de la OPEP de regular la sobreoferta de crudo, se ocasionó el desplome de precio de la referencia del Brent, pasando de los USD 115, a mediados del 2014, a los USD 59 por barril al cierre del mismo año. Esto sumado al efecto de la burbuja *fracking* de Estados Unidos, países como Venezuela, Arabia Saudita y Rusia tuvieron cuantiosas pérdidas. En este panorama de precios, la efímera industria petrolera en Colombia que gozó de una bonanza entre 2008 y 2014 también sufrió un importante golpe al ver como se reducía significativamente el flujo de los petrodólares en el mercado y las arcas nacionales, que llegó a representar el 47% de las divisas al Estado y el 50% en las exportaciones, según estimaciones de Galán.

4 La recuperación económica. Al parecer, la política monetaria QE funcionó para alcanzar las metas de empleo y crecimiento estadounidense. En la actualidad, con el desmonte de dicha

La caída del precio del petróleo generó cuantiosas pérdidas en países como Venezuela, Arabia Saudita y Rusia.



Somos Especialistas en Logística Primaria

Ofrecemos:

-  **Operaciones en plataforma** con certificación de carga
-  **Acomodamiento** en bodega.
-  **Prealistamientos**, picking, packing.
-  **Maquila**

Garantizamos:

-  **Seguridad y Accesibilidad:** Modelo logístico con soporte tecnológico 100% web.
-  **Flexibilidad:** Servicios por horas, días, semanas.
-  **Agilidad:** Respuesta dentro de las siguientes 24 horas.
-  **Tarifas únicas:** Por vehículo, por toneladas, por hora efectiva, por unidad empacada o alistada.
-  **Personal certificado:** Por MinTrabajo, para Trabajo seguro en alturas, manipulación de alimentos, residuos peligrosos y productos farmacéuticos.

Operamos a Nivel Nacional

 Bogotá - Barranquilla - Cali - Cartagena - Medellín
 PBX (57) (1) 8 96 62 13  gerencia@letlogistica.com
 www.letlogistica.com

 /logisticaempresarialtotal  @LETlogistica



medida monetaria, se evidencia en alza de las tasas de interés y la supresión de beneficios. Esto replantea el mapa mundial de inversiones, tanto del sector de hidrocarburos como de otras industrias, así como la posibilidad de que otros países apliquen esta estrategia.

Estas son las razones por las que el dólar está caro y comienza a repercutir en las economías de América Latina, la Unión Europea y Asia. Tampoco hay que perder de vista que en las metas de crecimiento global, fijadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en 3,5% para el año en curso y 3,8% para el 2016, tienen mucho que ver la recuperación de EE. UU. y la reactivación de la zona euro. Asimismo se advierte sobre el crecimiento de los riesgos financieros globales y su rotación desde las economías avanzadas hacia las emergentes y de entidades bancarias a las no bancarias, indicó José Viñals, director del Departamento de Asuntos Monetarios del Fondo, durante la presentación del informe "Estabilidad Financiera Global".

Gracias a este informe es posible identificar cómo se ha impactado el tablero mundial de divisas con el cambio

Economías en el tablero de divisas	
Región/País	Situación
Estados Unidos *	En alza. Durante los últimos seis meses, el dólar se ha apreciado cerca de un 10% respecto a otras monedas como el euro y el yen.
Asia, Japón - Unión Europea *	Aceleran. Gracias a la expansión con nuevos y multimillonarios programas de inyección de liquidez.
América Latina, Argentina, Brasil, Venezuela * Sudáfrica y Nigeria *	En tensión. Debido a los riesgos que representan sus economías, muy dependientes del sector energético, donde confluyen la alta deuda en dólares y la bajada del precio del petróleo, por lo que afrontan tensiones financieras para el reembolso de sus deudas. Lo anterior explica las rápidas y volátiles fluctuaciones de las tasas de cambio e interés desde el cuarto trimestre de 2014.
India y Turquía **	Emergen. Se perfilan como dos de los países mejor valorados por analistas internacionales como destinos de inversión, lo que ha vuelto a asegurarles la entrada de flujos de capital. Esto se debe, en parte, al proceso global de desinflación provocado por la caída del precio del petróleo que ha permitido a sus bancos centrales volver a relajar sus tipos de interés para ayudar a su economía.
México ***	En positivo. Es uno de los países que salen ganando con la cotización del dólar, debido a la correlación del PIB de EE. UU. con este país, la proximidad geográfica y el gran vínculo económico de ambas economías.

*Fuente: Agencia EFE. "FMI: Crecimiento mundial desigual, avanzados al alza y emergentes a la baja".

** Fuente: www.eleconomista.es "La guerra de las divisas cambia el tablero mundial en un año".

***Fuente: www.forbes.com.mx. "Centroamérica: los efectos de un dólar fuerte en la región".

Colombia se encuentra en la obligación de incrementar el volumen de las exportaciones de sus otros sectores para compensar el déficit que deja la baja en el precio del crudo.





de ritmo de las economías de los países más avanzados. (Ver la tabla “Economías en el tablero de divisas”).

CON UN PESO DÉBIL ¿QUÉ PASA EN COLOMBIA?

Este interrogante es válido para todos los países que han visto depreciada su moneda local frente al dólar americano. Tanto Galán como Zapata concuerdan en que el beneficio más importante para los países está en el acceso a los mercados internacionales y para las empresas exportadoras.

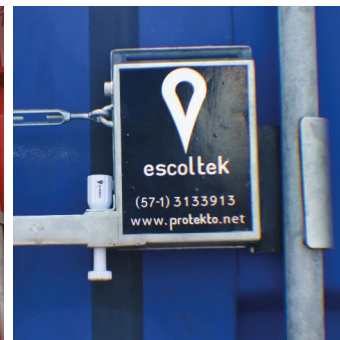
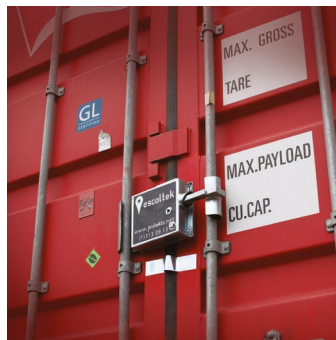
Sin embargo, el experto en negocios internacionales destaca que los exportadores aunque podrán ver más utilidades, estas no necesariamente van a estar ligadas a un mayor volumen de ventas en el corto plazo y en cambio se va a requerir de una mayor gestión comercial por parte de las empresas de logística y los sectores exportadores hacia aquellos países con los que se tengan acuerdos de libre comercio. Esto en algunos casos exigirá incrementar las capacidades de producción debido al aumento de la demanda y el volumen de productos.

“Es importante resaltar que uno de los sectores exportadores con mayores retribuciones será el industrial de confecciones seguido de cerca por el exportador agropecuario”.

Diego Andrés Zapata, negociador internacional



Seguimiento | Trazabilidad | Seguridad



Gestionamos las novedades en ruta y le brindamos información completa y permanente para administrar la logística de sus contenedores y camiones, con seguridad y sin lugar a dudas.

- ♥ Información de logística y seguridad en tiempo real.
- ♥ Resistencia al clima y condiciones extremas.
- ♥ Trazabilidad, Gestión de alertas y Control de temperatura.
- ♥ Solicite una prueba gratis.



Estados Unidos | México | Colombia | Chile | Perú | Ecuador

Sin lugar a dudas

www.protekto.net

PBX 313 3913



En otro nivel, también se beneficiarán las familias que reciben remesas del exterior, al igual que aquellos que hayan invertido, por medio de firmas comisionistas, en acciones de firmas norteamericanas, al ver incrementos positivos al convertir sus remesas y rendimientos a pesos, detalla Zapata y agrega: “Es importante resaltar que uno de los sectores exportadores con mayores retribuciones será el industrial de confecciones seguido de cerca por el exportador agropecuario”.

Por su parte, Javier Galán destaca que el interés estratégico que tiene el Gobierno nacional está encaminado hacia las industrias del caucho, el plástico y la industria gráfica, y el reto para la banca central será mantener bajas las tasas de interés e ir a la par de una política macroeconómica que no permita que la devaluación de la moneda supere los \$80 diarios.

En concordancia con la diversificación de la industria más allá del petróleo, Zapata señala que Colombia se encuentra en la obligación de incrementar el volumen de las exportaciones de sus otros sectores para compensar el déficit que deja la baja en el precio del crudo y su sobrecosto para producirlo, cosa que aunque no sea sencilla, encierra oportunidades para el desarrollo de la industria del país; un efecto esperado en aquellos países que superan la enfermedad holandesa, de acuerdo con Galán.



Hasta aquí el inventario de beneficios. Al dar cuenta de los retos y oportunidades de mejora, Colombia no la tiene tan fácil. La principal paradoja está en que el país no es tan competitivo como los de economías emergentes o Asia, frente a los cuales, pese a estar más cerca de Estados Unidos, resulta más costoso por falta de infraestructura. En este sentido, las empresas de logística están llevando la peor parte al asumir los sobrecostos de transporte para sacar o traer las mercancías, señala el docente universitario a esta publicación.

Otra de las caras de la cotización del dólar frente a la producción nacional se refleja en un mayor precio final de los productos al involucrar insumos importados con un dólar más caro, lo que genera una contracción en la demanda interna. Para contrarrestar esas pérdidas, la industria



El dólar en Suramérica

A 20 de abril, así estaba el precio de un dólar en los países vecinos, incluyendo a Colombia.

Divisa	1 USD
Colombia	2.495,01
Ecuador	24,900
Brasil	3,03884
Perú	3,12
Chile	613,75
Argentina	8,87
México	15,33
Panamá	1,00000
Venezuela	275,68



LA SOLUCIÓN INTEGRAL PARA SU NEGOCIO



TOYOTA
EQUIPOS INDUSTRIALES



BT



RAYMOND

ASESORÍA • VENTA • ARRENDAMIENTO • POSVENTA • REPUESTOS

El portafolio más completo del mercado

**ESTIBADORES • APILADORES • MONTACARGAS • EQUIPOS DE PASILLO ANGOSTO
ORDENADORES DE PEDIDO • TRACTORES DE TIRO**

**Más de 45 años en el mercado comercializando y atendiendo equipos industriales de las marcas Toyota, BT y Raymond.
Contamos con más de 10 centros de servicio • Un equipo humano de más de 100 personas.
Más de 550 equipos industriales en alquiler.**

RED NACIONAL: BOGOTÁ DISTOYOTA: Cra. 65B No. 17 - 80 • Tels. 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 / IBAGÜÉ 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 / PEREIRA VEHICAFÉ: Av. 30 de Agosto No. 100 - 112 • PBX 315 5252



colombiana debe esforzarse en sustituir estas materias primas foráneas por nacionales, según Diego Zapata.

Y aclara el experto: “En nuestro caso, el efecto del incremento del precio del dólar plantea retos importantes a los importadores, los cuales se verán en la necesidad de subir sus precios de venta en el mercado local, tendiendo a reducir el monto del volumen de sus importaciones”.

POSIBLES SOLUCIONES PARA EL SECTOR LOGÍSTICO

Revista Logística pidió a sus entrevistados que plantearan, a manera de recomendaciones, cómo las empresas logísticas, los comerciantes y empresarios pueden aprovechar el alza del dólar y manejar los sobrecostos de transporte por unidad vendida con el objetivo de mantener negocios sostenibles. 



Javier Galán

Aprovechar los rendimientos marginales de escala. El sector logístico debe enfocarse en atender todo el país mediante contratos por buque en lugar de contenedores para sacar los productos colombianos a los mercados internacionales.

Negociaciones logísticas de largo plazo. A partir de la unión de sectores industriales afines para consolidar carga y, de esta manera, negociar mejores precios para todas las empresas y optimizar tiempos de entrega.

Considerar los derivados. Al contar con esta información estratégica, revisando los datos de la Bolsa de Valores de Colombia, se pueden establecer contratos con un acuerdo previo del precio del dólar a futuro.

Diego Zapata

Invertir los excedentes. Los empresarios que obtengan beneficios adicionales a partir de un mejor cambio de pesos por dólares, podrán, en la búsqueda de una mayor productividad, invertir en el incremento de su capacidad instalada y mano de obra de sus empresas para superar sus volúmenes de venta al exterior.

Desarrollar proveedores locales. A favor de la competitividad del país, se requiere encontrar productores nacionales y disminuir la participación de los extranjeros, lo que reviste un desafío para los empresarios en aras de disminuir sus costos.



La enfermedad holandesa, ¿un mal necesario?

En términos prácticos, este mal macroeconómico se evidencia en países cuyas utilidades dependen de un único sector productivo, como suelen ser las generadas por el sector petrolero. Cuando dicho sector está en alza, se reactiva el empleo, las inversiones y se mantienen las divisas, pero si se ve afectado negativamente por variables como el tipo y la tasa de cambio de precios, se impacta el patrimonio nacional, la deuda pública aumenta y muchas empresas entran en riesgo, lo que obliga a todos los actores que participan de esa economía a repensar una nueva dirección para recuperar la industria y reactivarse.



OPERADOR LOGÍSTICO

Conviértase en aliado de sus clientes abriéndoles camino hacia la internacionalización



Optimice los costos de logística, distribución y transporte de sus clientes.
Su mejor opción está en Zona Franca Parque Central

- Disminución de trámites y costos aduaneros a través de los incentivos a las Zonas Francas.
- Privilegiada ubicación cerca al puerto de Cartagena.
- Nacionalizaciones parciales de mercancía, incremento del flujo de caja y reducción de costos financieros.
- Despachos al exterior sin realización de trámites aduaneros.



- Reducción de costos de operación de clasificación de mercancías.
- Reducción de costos de devolución de contenedores gracias a la consolidación y desconsolidación de carga en Zona Franca.
- Reducción de costos de inspección de mercancía.
- Despacho al exterior sin realización de trámites aduaneros.



Gerencia Comercial: Central S.A. Móvil: 310 634 3412
www.zonafrancapc.co || @zonafrancaPC || comercial@central.com.co
Cartagena de Indias, Colombia



7 proyectos inconclusos de la infraestructura colombiana

Pág. **20**

Una comparación del Plan Nacional de Desarrollo del cuatrienio anterior y el presente da cuenta de tareas inconclusas y proyectos sin continuidad en materia de infraestructura. Aquí, un seguimiento a siete proyectos puestos en cuestión.

Por: Arnado Hernández Gaviria

 @poeta70



“¡Bogotá! ¡Bogotá! ¡Bogotá!”. En la entrada a la terminal de transporte de Villavicencio un muchacho grita. Camiseta blanca, pantalón azul. “¡Sale ya! ¡Sale ya!”. Otros como él, pero defendiendo los motores de otras flotas, también compiten en este mercado de alaridos. Las voces se entremezclan. Bajo el sol de las 11 y 38 de la mañana, el piso libera vapor, huele a asfalto recién aplanado y solo un árbol proporciona sombra.

El rubio, de ondulaciones fijadas con gomina y mejillas encendidas por los 34 grados del llano, promete un viaje con aire acondicionado, video y servicio de Wi-Fi. Un cliente, que ya se ganó cinco mil pesos de rebaja en el pasaje por aceptar ser recogido allí, junto al árbol y no adentro de la terminal, le hace la pregunta que todos se hacen: “¿Y cuánto tardaremos?”.

Dedo índice al mentón. No hay cálculos fidedignos para responder. “¡Eso depende, sumercé!”, acota el rubio. Es como si aquel sol dilatara la vía, haciéndola más larga algunas veces. “Dos horas y media”, dice, para tranquilizar. O “tres”, apunta, queriendo evitar juicios posteriores. “Depende de los carrota-

ques”, precisa. El cliente mira su reloj, resta, suma, multiplica y se pregunta: “¿Llegaré con tiempo al aeropuerto?”.

El conductor exige el motor hasta el agotamiento, por eso zumba con afofía mientras hace un sobrepaso en una cuesta. Video del terror. De frente, una mula descende sin que su conductor muestre ánimos de pisar el pedal del freno. Sobrepasar a un cisterna en una doble calzada resultaría elemental, pero en vías de un solo carril es una aventura de muerte. Las dos horas y media entre Villavicencio y Bogotá fueron tres y unos minutos más.

Los cálculos logísticos no son para resolverlos bajo la sombra de un árbol,

así haya olor de asfalto recién regado en el entorno prometiendo “mejores tiempos”. ¿Qué sucede con las arterias de los Llanos, de las Autopistas de la Montaña y de otros proyectos para la movilidad que aparecían en el Plan Nacional de Desarrollo 2011 - 2014 y que hoy, inconclusos, no son citados o son mencionados someramente en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018?

“¡Bogotá! ¡Bogotá! ¡Bogotá!” Sí, en Bogotá, la Subcomisión de Competitividad e Infraestructura del Congreso, encargada de supervisar el nuevo Plan Nacional de Desarrollo (PND), ha llamado la atención del Gobierno, en especial de la Agencia Nacional de Infraestructura

“Es muy satisfactorio poder decir que hasta el momento hemos cumplido a rajatabla los compromisos adquiridos. Seguiremos trabajando... ejecutar, ejecutar, ejecutar”.

Fuente: Germán Vargas Lleras – Vicepresidente de la República – Sala de Prensa de la Vicepresidencia – 26 de marzo de 2015



(ANI) y del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), no solo sobre los proyectos terrestres mencionados, sino también sobre los fluviales, portuarios y ferroviarios que urgen continuidad en este cuatrienio.

SEGUNDO TÚNEL DE LA LÍNEA

Si bien hasta marzo pasado no había una sustentación punto por punto de la ANI y el INVÍAS con respecto a los proyectos cuestionados por esta subcomisión, el Gobierno, de forma fraccionada y a través del vicepresidente Germán Vargas Lleras, se ha manifestado.

A veces desde la entrada a un túnel cuyos constructores tuvieron que pedir prolongación de plazos y “otrosí” para reajustes financieros, lo cual implica “refrigerar” de paso la construcción de su gemelo –Segundo Túnel de La Línea–, para muchos, más importante que el primero, según el flujo de las importaciones, superior al de las exportaciones. O durante un recorrido en lancha por el río Magdalena al que se le han destinado 2,5 billones de pesos para recuperar su navegabilidad en un año, así nadie se “moje” con aguas de otros afluentes, de momento.

O desde el asiento de una locomotora que huele a aceite industrial y pintura fresca, recién adquirida, así no se abaniquen la idea de los rieles antes prometidos hacia nuevas direcciones –el Carare– por las administraciones de Uribe y Santos, en su primer periodo. No obstante, queda el testimonio. Vargas Lleras habla de forma multimodal. Y de “ejecutar, ejecutar y ejecutar”, incluso a “rajatabla”. Miremos.

AUTOPISTAS DE LA PROSPERIDAD

“En menos de un año todas las súper autopistas del grupo de la Primera Ola –4G–, 10 en total, surtieron los trámites de licitación, adjudicación, contratación y firma de acta de inicio sin ningún contratiempo. El gobierno del presidente Santos ha comprometido alrededor de \$12 billones –de los 50 del presupuesto en infraestructura– para el desarrollo de

estas autopistas, que hoy podemos decir que se encuentran en plena marcha”, afirmó Germán Vargas Lleras el pasado 17 de marzo, mientras visitaba el municipio de Mulaló en compañía del director de la ANI, Luis Fernando Andrade.

Y en un informe entregado por la oficina de prensa de la Vicepresidencia de la República, el pasado 26 de marzo, emergían de manera retroactiva algunas de las

respuestas solicitadas desde el Congreso. Sobre las crestas de las “olas” aparecían los trazos de Autopistas de la Prosperidad, o de la Montaña, discriminados así:

Primera Ola: Conexión Pacífico 1 (Bolíbolo – Ancón Sur: \$1,79 billones), Conexión Pacífico 2 (La Pintada – Bolíbolo: \$910.000 millones) y Conexión Pacífico 3 (La Pintada – La Virginia: \$1,3 billones). Con acta de inicio firmada el 10 de noviembre del 2014. El proyecto Ancón Sur – Primavera había sufrido retrasos por el consabido problema de los predios y, además, por la interventoría de los hermanos Nule.

También: Conexión Norte (Remedios, Zaragoza y Caucasia: \$1,3 billones), con acta de inicio del 5 de febrero de 2015, y Magdalena 2 (Remedios, Alto de Dolores, Puerto Berrío, Variante Puerto Berrío, Conexión Ruta del Sol: \$1,37 billones), con inicio el 13 de marzo. Todos estos ramales, en trámites de licenciamiento ambiental y compra de predios.

La red fluvial de Colombia cuenta con 24.725 kilómetros. De estos, 18.225 navegables, a través de los cuales se moviliza el 3% de la carga nacional.





GREENPARK

ATLÁNTICO

**Plataforma Logística
e Industrial**

**La Puerta de Oro
a nuevos mercados**



**Aumente la competitividad de su compañía
en Green Park Atlántico y disfrute los beneficios tributarios
de la Zona Industrial de Galapa.**

- Lotes Industriales
- Ubicado en el Municipio de Galapa
- A 2,7 km de Barranquilla, en el corredor industrial de La Cordialidad
- Cerca de más de 20 puertos marítimos y fluviales
- Fácil acceso al centro del país
- Proyecto amigable con el medio ambiente

INFORMES:

Barranquilla: 310 423 3892
Bogotá: 317 648 7121
Medellín: 313 650 7801
Nacional: 300 223 9848

Fiduciaria

Gerencia y construye

Alianza
Fiduciaria

Encargo Fiduciario para manejo de recursos en la etapa de preventa.
Las obligaciones de Fiduciaria son de medio y no de resultado.

**ARQUITECTURA
& CONCRETO**



En el “segundo oleaje” se incluyen dos tramos más: Autopista Mar 1 (Túnel de Occidente – San Jerónimo – Santa Fe de Antioquia – Bolombolo: \$1,56 billones). La adjudicación, tras la licitación y el análisis de las propuestas, está prevista para el 30 de junio de 2015. Autopista Mar 2 (Cañas Gordas – Uramita – Mutatá – El Tigre: \$1,46 billones). Adjudicación para el 15 de julio. Pendientes Magdalena 1 y Túnel El Toyo, los dos trazos restantes de este mapa compuesto por nueve. Total: 13 billones de pesos, 1.093 kilómetros de rutas sobre las montañas.

Los Llanos Orientales, según este informe, también serán inundados de asfalto. En la Primera Ola: Corredor Perimetral de Oriente (pasará por Cundinamarca, los Llanos Orientales, Boyacá y el centro del país: \$1,13 billones). La tinta para el inicio se puso el 22 de diciembre del 2014. En trámite la licencia ambiental y la compra de predios. Y en la Segunda Ola: Sisga – El Secreto (Conecta a Cundinamarca con Casanare: \$911.000 millones, construcción y mantenimiento). Plazo para las propuestas hasta el 17 de abril del presente año, y adjudicación para el 25 de mayo.

Se suman, además: Santana – Mocoa – Neiva (Neiva – Campoalegre – Gigante – Garzón – San Juan de Villalobos – Mocoa – Santana: \$3 billones, \$1.5 para mantenimiento). El 21 de enero de 2015

fue la apertura de la licitación. Propuestas hasta el 30 de abril y adjudicación el 9 de junio de 2015. Villavicencio – Conexión Anillo Vial – Cumaral – Paratebueno – Villanueva – Monterrey – Tauramena – Aguazul – Yopal (\$1,8 billones, mantenimiento. Total \$2,5 billones). Propuestas hasta el 24 de abril y la adjudicación será el 1.º de junio de 2015.

Desde los claustros de la Universidad del Rosario, durante el reciente foro “El estado de la nación colombiana”, el vicepresidente hizo su cátedra del pavimento. Aseguró que de las últimas cinco megaobras firmadas bajo la fórmula de Alianza Público – Privada (APP), dos corresponden al llano: Malla Vial del Meta (325 kilómetros; \$1,26 billones). Su proceso de licitación arrancó el 6 de febrero. Y Corredor vial Chirajara – Villavicencio (134 kilómetros; \$1,8 billones). En global, 1.473 kilómetros en intervención.

NAVEGABILIDAD DEL MAGDALENA

Una campaña del Ministerio de Transporte rima: “Al embarcar y desembarcar/ así como en el trayecto fluvial / el chaleco es lo principal”. Verso en el muelle ¿romance para el olvido? Si bien al río Magdalena se le recita con frenesí en el PND 2015-2018 y también desde la Constitución del 91, no ocurre igual con otros torrentes: Putumayo, Meta y Caquetá, por ejemplo.

Mientras el hilo del asfalto sirve para coser retazos del país, otras costuras que podrían ser tejidas con “agua” apenas hoy son consideradas. Este 11 de junio las dragas hunden sus palas en el cauce del Magdalena. Y a partir del 11 de diciembre, en el trayecto Barranca-bermeja – Barranquilla (630 kilómetros) navegarán día y noche barcos de carga de 7.200 toneladas, como mínimo, el equivalente a la capacidad de 240 tractomulas en caravana.



Nuevas cargas se transportarán por el río Magdalena: carbón, hidrocarburos y alimentos como el café y el maíz. Una ruta más económica para llegar a los puertos marítimos.



“El río Magdalena, que hoy moviliza 1,5 millones de toneladas de carga al año, podrá en el 2016 transportar seis millones de toneladas y al finalizar el contrato,

que tiene una duración de 13,5 años, la meta es alcanzar los 10 millones de toneladas al año”, explicó el vicepresidente, al firmarse el acta de inicio de obras. Total: \$2,5 billones para una autopista de agua que recorre 908 kilómetros tocando 57 localidades. Según las proyecciones, las reducciones en el costo de transporte de mercancías serían del 25 y 50%.

El maridaje entre sector público y sector privado (APP) tiene lunas de miel. Eso sí, muchas veces luego de noviazgos extenuantes, como el del Magdalena, que duró 30 meses antes de que se firmaran las alianzas con el consorcio Navelena, conformado por la firma brasileña Odebrecht y la colombiana Valorcon.

RÍOS... DE ESTUDIOS

Pero la suerte de las achocolatadas aguas del gran río, con dragados, obras de encauzamiento —en un 70%— y mantenimiento por los siguientes 13 años y medio, no es la misma que la del río Meta, por ejemplo, a pesar de que la ANI alienta al sector privado para que siga el ejemplo del consorcio Navelena y siempre capital en el afluente que serpentea al son del joropo.

De ser navegable el río Magdalena hoy, las petroleras —Ecopetrol y Pacific Rubiales— se ahorrarían hasta 15 dólares por barril en el recorrido Puerto Salgar — Barranquilla.

“Promovemos las alianzas público-privadas y todos los mecanismos para que el sector privado pueda complementar la tarea del Gobierno de crecer en infraestructura”, afirma Andrade, presidente de la ANI.

No obstante, antes de estos “matrimonios”, son necesarios otros cortejos. Un estudio vigente de INVÍAS asume que el Meta demandaría más del doble de la inversión que requiere el Magdalena. Unos \$6 billones para el dragado del canal en tramos críticos, para la construcción de compuertas y también de puertos. Todavía no hay bolígrafos para firmar

¿Y por qué los incumplimientos?

“A pesar de los avances evidentes, tenemos experiencias recientes de dificultades en la construcción de grandes obras. Por citar algunos ejemplos: el carrusel de contratación en Bogotá, los conflictos en el túnel de La Línea y los retrasos en muchas de las concesiones de tercera generación. No podemos permitir que se repitan estos problemas en el futuro. Se generaría una gran ola de frustración e indignación en todo el país... Conscientes de que las interventorías son los ojos y oídos del Estado, estamos trabajando en tres estrategias desde el Gobierno nacional: mejorar el marco normativo, fortalecer los procesos de contratación y promover la adopción de mejores prácticas”.

Fuente: Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI. En: La República, 10 de abril del 2015.





Según sus respectivas administraciones, las zonas portuarias de Buenaventura, Cartagena y Barranquilla profundizarán sus canales de acceso existentes a 16, 17 y 12 metros, respectivamente.

actas de inicio de obras, aunque el Estado da cuenta de tener presente este río.

Sobre el Putumayo se contempla un plan de intervenciones por un valor de \$3.039 millones, enfocados en los trayectos Peña Sara y Puerto Leguizamo – Puerto Alegría. Sin embargo, son tareas al lado de un proyecto concreto para ha-

bilitar de forma integral la navegabilidad de este caudal. En el último cuatrienio, el Gobierno solo ha adelantado “estudios y diseños fase II para la navegabilidad de los ríos Meta, Atrato y Putumayo”, según el PND 2015-2018.

La proliferación de estudios sin fechas puntualizadas sobre el actual cuatrienio hace que la incertidumbre dance sobre las aguas, como se deriva del mismo PND: “De acuerdo con los resultados de los estudios realizados, el INVÍAS estructurará un plan de acción para la recuperación de la navegabilidad del río Meta que tenga en cuenta accesos viales, muelles regionales y obras en el canal navegable, con potencial participación de capital privado en su ejecución, si así lo concluyen los respectivos estudios, evento en el cual se estructurarían las Asociaciones Público-Privadas por parte de la ANI”.

Ríos, costuras logísticas que le evitarían decir al rubio ayudante de buses de la Terminal de Villavicencio aquello de: “Depende, sumercé, de los carro-tanques”. El nexa bimodal, en este caso,

disminuiría el tráfico pesado por tierra. Sin embargo, a la fecha, no hay propuestas de inversión concretas para estos otros afluentes, aunque desde la ribera se clama por ellas. “No solo debería trabajarse con el río Magdalena, sino con otros que también representan una alternativa de desplazamiento”, afirma Javier Díaz Molina, presidente de Analdex, en sus intervenciones públicas.

CANALES DE ACCESO A PUERTOS

Las remociones de tierra hechas en el Canal de Panamá para ampliar sus tallas y el emplazamiento de un nuevo juego de esclusas que permitirá la circulación de barcos Post-Panamx, en cuyo lomo pueden cargar hasta 12 mil contenedores, obligan a que también las dragas empiecen a transpirar en los canales de acceso de los puertos colombianos, para poder ser escala de las migraciones que estos monstruos transoceánicos emprenderán desde el otro mundo, a partir del 2016.

Con una eslora de 366 metros y una manga de 49, para acomodar unas 19

filas de contenedores a lo ancho, estos buques necesitarán de 15 metros de profundidad, como mínimo, para sumergir sus obesas panzas. Los muelles, igual, tendrán que contar con las dimensiones debidas para albergar las sombras que proyectarán estos dinosaurios de metal al instante de soltar sus anclas.

Durante los próximos tres años, hasta el 2018, las entidades privadas encargadas de administrar en concesión las nueve zonas portuarias del país, dispondrán de \$4 billones para estar a la medida de los nuevos visitantes, según información proporcionada por el Ministerio de Transporte. Por su lado, INVÍAS aportará cerca de \$250.000 millones para el dragado de acceso a los puertos.

El Puerto de Buenaventura, administrado por la Sociedad Portuaria de Colombia (SPRBUN), invertirá USD 172 millones entre los años 2015 y 2017. "Todas estas obras van de la mano del esfuerzo del Gobierno nacional de profundizar el canal de acceso", según el presidente de la ANI en declaración al diario La República.

NUEVO PUERTO DE AGUADULCE

La primera etapa del proyecto portuario de Aguadulce continúa su marcha de fatigas, saltando de un presupuesto inicial de USD 400 millones a 450. Luego de recibir los permisos ambientales en diciembre del 2010, y con ello el despegue de las obras, la idea era inaugurarlos en el último trimestre del 2013. Hoy, y sin contar con tinta en el PND 2015-2018, el propósito es que se termine en el 2016. De momento, están listos los 21 kilómetros de asfalto compactado que lo conectan con Buenaventura.

La compañía filipina International Container Terminal Services (ICTSI) y PSA International, de Singapur, constructores y operadores respectivamente, aspiran tener capacidad para movilizar unos 400 mil contenedores gracias a sus 600 metros de muelle, tras la primera fase; y un millón 200 mil en la fase final, al contar con 300 metros más para contenedores. Otros 250 metros más de



meunier / Shutterstock.com



"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, 4.ª Avenida, calle 29 No. 27-20
Tels. 664 6626 - 664 6767 - 660 1965 Fax 664 5991
E-mail: adimporexport@adimporexport.com

SUCURSALES

Mosquera: Avenida Troncal de Occidente No. 20-85,
Zona Franca de Occidente, bodega ILG
Tel. 744 1908 Cel. 313 503 8881

Buenaventura: Cra. 3 No. 3-26 of. 208-2 Edificio Atlantis
Tel. 241 3830 Cel. 314 516 7030

Rionegro: Mall Puerto Bulevar, of. 213. Llanogrande
Tels. 562 8590 - 561 7410 Cel. 313 504 1397

www.adimporexport.com

muelle estarán destinados para el manejo de graneles y carbón. ICTSI ostenta el 91,29% de la propiedad.

TREN DEL CARARE

“Creemos que con el Ferrocarril del Carare, que será la gran obra de todas las que se adelantan, la inversión llegará alrededor de los \$4,3 billones. Una suma sin precedentes”. Así lo anunciaba el presidente Juan Manuel Santos, un domingo de soles y sonrisas del mes de julio del 2012, mientras visitaba Santander.

Antes, en el gobierno del presidente Álvaro Uribe, el ¡chiqui! ¡chiqui! sonaba con fe de carbonero. El Ferrocarril del Carare arrancaría en Cundinamarca y visitaría Boyacá, mientras los vagones, atestados de mineral, proseguirían hacia Santander y de allí hasta el Cesar. Nada casual. El centro del país quedaría conectado con los raíles de la costa norte y, por consiguiente, con los puertos del Caribe. Entonces, carbón para todo el mundo.

Mineros y empresarios estrecharon sus manos untadas de hollín. El gobierno aportaría USD 400 millones de los 1.200 que demandaría el proyecto. Fenalcarbón y otras compañías firmarían cheques para el resto. Pero todo se suspendió ante la iliquidez decretada por el Estado. Y después, ante una reactivación, los frenos de las locomotoras chirriaron ante la supuesta pretensión de las empresas extranjeras de asumir el proyecto para uso privado.

Hoy, la realidad del Carare está enmarcada en la tercera fase de un proceso ferroviario que requiere del cumplimiento de dos etapas precedentes, según lo ilustra el PND actual. Es decir, habría ferrocarril pero en teoría. Hoy nadie pone en círculos, o marca con chulos, fechas en el calendario que indiquen inicios y, menos, inauguraciones.



“En la actualidad, el 27% de la carga nacional se mueve por este modo –ferroviario–, especialmente el transporte de carbón en la Costa Caribe”.

Fuente: PND 2015-2018

rada (Túnel Cordillera Central), Chiriguana – Dibulla, la variante Férrea Buga – Loboguerrero, la troncal Cúcuta – Ferrocarril Central, entre otros”. Para esto, el Gobierno buscará seducir capitales privados, al punto de aumentar la inversión de \$40 mil millones a 300 mil millones anuales, tras concluir este mandato.

RED FÉRREA DEL PACÍFICO

Respecto a la Concesión Férrea del Pacífico, de 498 kilómetros de extensión, el vicepresidente Germán Vargas Lleras afirmó, el pasado 17 de marzo, mientras finalizaba un recorrido en una de las cuatro nuevas locomotoras R22 destinadas para este ferrocarril: “Con la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo del Pacífico, este corredor va recuperándose muy bien. El tramo entre Buenaventura y La Tebaida, de 380 km, se encuentra en operación, y en los 118 km del tramo Zaragoza – La Felisa se realizarán obras de reconstrucción y construcción de las variantes de Cartago y Caimalito”.

“La primera fase de la estrategia consiste en rehabilitar y poner en operación los corredores Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguana a través de contratos de obra pública. Una vez recuperado el corredor, la segunda fase consiste en entregar en concesión el Corredor Férreo Central, el Corredor Bogotá – Belencito y los trenes de cercanías en la región Bogotá – Cundinamarca con el objetivo de ampliar su capacidad y garantizar la operación de carga”.

Y termina: “La tercera fase consiste en promover iniciativas privadas para el desarrollo de proyectos ferroviarios a mediano y largo plazo, como por ejemplo: el Ferrocarril del Carare, La Tebaida – La Do-

Oscuridad al final del túnel

Atrancadas las perforadoras que abren el Túnel de La Línea en el interior de la montaña, y con un *matusalénico* retraso en la entrega de la obra, el entusiasmo por la perforación del Segundo Túnel pierde eco, a pesar de haber sido orquestado en el 2008 por la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) como una necesidad de primer orden y dibujado en los cuadernillos del INVÍAS, en marzo de 2011, para el primer cuatrienio de Santos.

La CCI mencionaba el proyecto en negrilla y con asteriscos: "Es más importante que el primero", teniendo en cuenta que eliminaría el cuello de botella generado por el tráfico de bienes importados, en sentido Buenaventura – Bogotá, el cual es tres veces mayor que el de las exportaciones, en dirección Bogotá – Buenaventura.

Consecuente con sus bosquejos, INVÍAS le asignaría un costo de USD 407 millones. No obstante, habrá que esperar a que primero se vea la luz del actual túnel de La Línea, a cuyo consorcio el Gobierno le dio un ultimátum el pasado mes de marzo. El retraso del primer túnel –por falta de materiales según la ministra de Transporte Natalia Abello–, que debió ser entregado en noviembre del 2014, y que con la nueva prórroga quedará para noviembre del 2016, evitaría un "rescate" del segundo túnel, de momento.

"El compromiso del contratista es que las obras se ejecuten en el plazo del contrato, esto es el 30 de noviembre del 2016, sin más ampliación del plazo", afirmó la ministra de Transporte, Natalia Abello, el 11 de marzo pasado, tras explicarle a los medios de comunicación los nuevos compromisos entre el Gobierno y el consorcio Unión Temporal Segundo Centenario. En consecuencia, la obra terminará costando más de un billón de pesos, mientras que la adjudicación inicial había sido de \$629 mil millones.



ASERCOL S.A.
AGENCIA DE ADUANAS NIVEL 1



C.I. Global Services S.A.S.



Nuestros Servicios

- Agenciamiento Aduanero (importaciones, exportaciones y DTA).
- Asesoría en Comercio Exterior y Zona Franca.
- Asesoría para obtención de Vistos Buenos (INVIMA, ICA, SIC, IDUMIL, entre otros).
- Asesorías Cambiarias.
- Transporte Terrestre Nacional de Carga.
- Almacenamiento en Zona Franca (manejo de inventarios y distribución).
- Transporte Internacional.
- Servicios integrales a la carga.
- Servicios marítimos de proyecto.
- Consulta de sus pedidos en línea, archivo digital de los documentos aduaneros y KPI.
- Asesoría en aplicación de Acuerdos Comerciales suscritos por Colombia.
- Clasificación arancelaria.

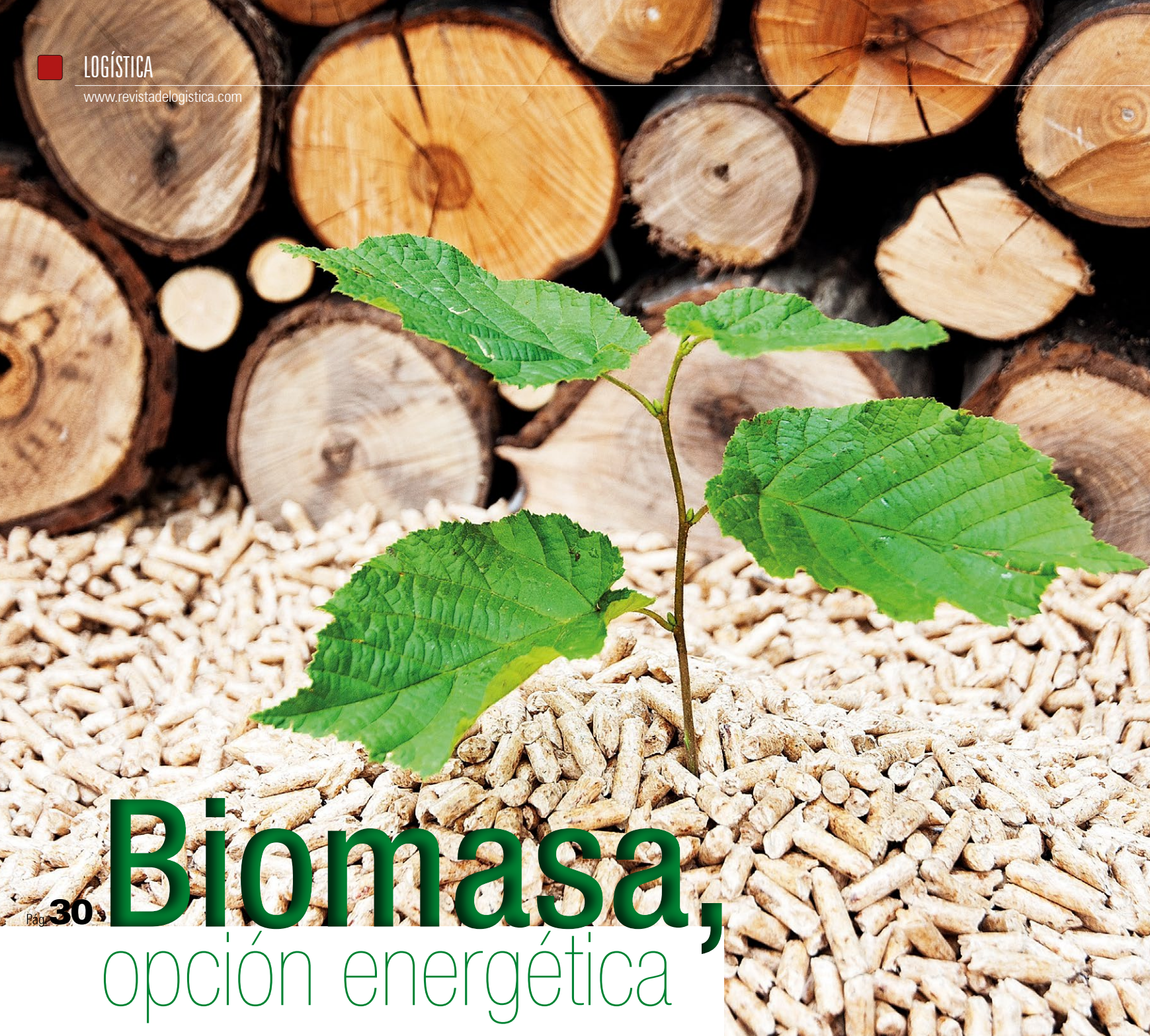
Contribuimos a desarrollar sus procesos logísticos con calidad

Consúltenos: www.asercol.com



Sedes

Cartagena • Barranquilla • Santa Marta • Bogotá • Buenaventura • Cali
Tel. 660 9392 E-mail: mbarrios@asercol.com



Pág. 30

Biomasa,

opción energética a largo plazo

Toda la materia orgánica originada por procesos biológicos, ya sean agrícolas, forestales o residuos derivados de estos procesos, puede convertirse en energía. Colombia cuenta con un gran potencial para desarrollar esta transformación, sin embargo, falta financiación.

Cuando el ser humano descubrió el fuego y colocó madera en él para generar calor, hace 800 mil años, comenzó el uso de la biomasa para generar energía. Con la revolución industrial se comenzaron a emplear otras materias primas y ahora, en pleno siglo XXI, vuelve a ser una opción.

Colombia, debido a su variedad agrícola, cuenta con gran riqueza de materias primas para proyectos de generación de energía por biomasa. El mayor potencial de cogeneración lo tiene el sector azucarero, debido a la

Por: Marta Bernal González

 @Bernalisima

disponibilidad del bagazo, según Fedesarrollo en el informe de 2013, “Análisis costo beneficio de energías renovables no convencionales en Colombia”.

En este informe se estima que para 2015 la capacidad de cogeneración de energía eléctrica de los ingenios azucareros llegará a los 333 megavatios, de los cuales 145 megavatios se podrán vender a través de la red de interconexión eléctrica nacional.

Respecto a bioenergías en Colombia se produce biodiésel. Hay varias plantas en el norte del país, los Llanos Orientales y en la costa Pacífica. También existen las plantas de producción de etanol, el cual se genera a partir de la caña.

Para el Dr. Ing. Msc Fabio Emiro Sierra, director del grupo de investigación Mecanismos de Desarrollo Limpio y Gestión Energética, y profesor titular del Departamento de Ingeniería Mecánica y Mecatrónica de la Universidad Nacional, la principal forma de energía alternativa en Colombia es la biomasa.

Para Sierra “la inclusión de estas energías en la ley permitió su uso, porque de lo contrario, si hubiesen tenido que entrar compitiendo, estarían por fuera. Al obligarlo por ley hay que pagarlo”, y asegura que “dentro de las energías alternativas en Colombia, la biomasa sería la mejor, pero está lejos de reemplazar al carbón, al gas natural y al petróleo porque son más baratos, más fáciles de manejar y generan mejores utilidades. Todas las transformaciones de biomasa son costosas, todas las energías alternativas valen más que las fósiles”.

¿QUÉ ES BIOMASA?

Biomasa es toda estructura de carbono, hidrógeno y oxígeno que existe en el planeta y que puede ser de origen vegetal o animal. Desde el punto de vista energético, la materia prima procedente de animales es poco utilizada, algunas grasas de pollo y cerdo lo son para biodiésel y biocombustibles.



Según el Atlas del Potencial Energético de la Biomasa Residual en Colombia, “biomasa es la materia viva presente en la biósfera, al igual que los residuos que se generan a partir de los procesos de transformación natural o artificial de la materia viva”.

El proceso comienza cuando las plantas capturan la luz solar y materias presentes en el entorno para transformarlos a través de la fotosíntesis y almacenar energía, luego esta pasa a los animales en forma de alimento.

Es por esto que el tipo de energía resultante de la transformación de la biomasa se considera renovable, porque su proceso en comienzo es natural, siempre y cuando el aprovechamiento de los recursos forestales se mantenga en equilibrio de acuerdo con su capacidad de regeneración.

El uso de biomasa contribuye al cuidado del ambiente en cuanto su combustión genera menos ceniza que el carbón mineral y puede utilizarse como abono; no

La biomasa suple aproximadamente el 35% del consumo de la energía primaria en países subdesarrollados y el 14% del total de la energía consumida en el mundo.

(Atlas del Potencial Energético de la Biomasa Residual en Colombia)

emite contaminantes a la atmósfera, entre otros beneficios.

El director del grupo de investigación Mecanismos de Desarrollo Limpio y Gestión Energética opina que la opción es “alternativa, renovable, pero no limpia y no lo es porque siempre habrá que quemarla y



Una planta de biomasa puede costar entre 200 y mil millones de acuerdo con el tamaño del proyecto.

Pág. 32

eso emite CO_2 . Las grandes industrias están en China, Estados Unidos, Alemania o Japón, por lo tanto, ese CO_2 no puede ser absorbido, en estos casos, por los árboles de la Amazonía; solo una pequeña cantidad, por lo tanto, hay crecimiento de CO_2 y calentamiento global”.

TRANSFORMACIÓN

Existen tres tipos de biomasa. Un primer tipo, considerado natural, lo constituyen los residuos de la naturaleza. Un segundo tipo es la llamada residual que se presenta como resultado de actividades humanas y está conformada por residuos y desechos agrícolas e industriales, y un tercer tipo, los cultivos energéticos, grandes plantaciones que se realizan con el objetivo de producir energía en las que se seleccionan plantas de rápido crecimiento o arbustos que puedan ser podados continuamente.

La transformación de la biomasa se puede realizar mediante procesos termo-

químicos, donde las condiciones controladas de temperatura y presión permiten que la estructura de la materia se descomponga en elementos de acuerdo con el objetivo que se plantee para su uso. En este caso, los materiales utilizados son los que contienen menor cantidad de humedad, como madera o cascarillas.

Estos procesos pueden ser por combustión directa en hornos o equipos sofisticados, lo que da como resultado gases calientes que permiten producir calor que es utilizable en el hogar o la industria; pirólisis, que descompone la biomasa sin oxígeno; o la gasificación, la cual se realiza cuando hay combustión y se producen diferentes elementos químicos.

Por otra parte, existen los procesos bioquímicos en los que se involucra el uso de microorganismos que degradan la biomasa. En este caso es ideal utilizar residuos de alto contenido de humedad. Pueden ser por fermentación de hidratos de carbono que se encuentran en las plantas y de la

que resulta el etanol. O la fermentación metánica, digestión anaeróbica, por la cual resulta el biogás.

La recolección, transporte y transformación mediante tecnología de la biomasa son factores determinantes para evaluar los costos de inversión y operación en todo el proceso de conversión. Por ello es importante que la ubicación de los residuos, las centrales de tratamiento y el lugar donde será utilizada la energía sean motivo de consideración en el momento de montar un proyecto.

En las centrales de biomasa debe tenerse en cuenta un espacio de almacenamiento de la materia prima, un lugar y equipos para la preparación de la biomasa cuando se somete a un presecado, con altas presiones, para la formación de *pellets* y/o briquetas.

En cuanto a infraestructura se requiere contar con sistemas de combustión para la biomasa, tales como hornos de combustible húmedo o seco, cámara de combustión secundaria, quemadores de suspensiones, generadores de gases calientes, calentador de fluidos, calderas de generación de vapor de agua, equipos para la recolección de polvo, manejo de cenizas, sistemas de alimentación de combustible, tolvas, cintas transportadoras, entre otros.

En cuanto a su rendimiento, teniendo en cuenta que una persona en el sector rural consume 1 kWh/día, el estimado sería: si tiene una planta de 10 kW trabajando



10 horas, produciría 100 kWh, lo que alcanza para 100 personas. El consumo de biomasa en un día, en una planta de tal tamaño, sería de 200 kg.

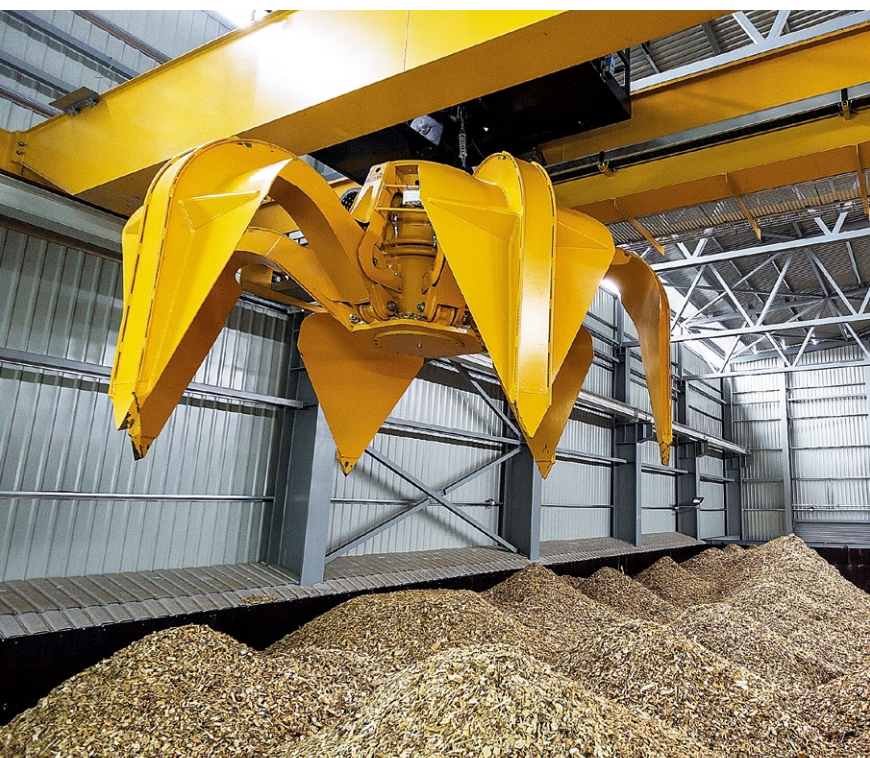
PROYECTOS

En la Feria Internacional de Medio Ambiente (FIMA), en 2014, la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) gestionó más de 300 negociaciones relacionadas con proyectos de fuentes no convencionales con energías renovables y se presentaron líneas de crédito de entidades financieras para la puesta en marcha de dichos proyectos.

Un ejemplo del uso masivo de esta energía se da en Nueva Pampa, vereda del municipio de Necoclí, donde funciona, desde 2008, la primera planta de energía por gasificación de madera en Colombia.

A un nivel más pequeño, pero no menos importante, algunas plantas cementeras en Colombia cuentan con instalaciones que utilizan la cascarilla de arroz como energético en hornos de *clinkerización*. Argos, por ejemplo, realiza proyectos para el desarrollo de combustible alternativo a partir de cultivos energéticos, cerca a las operaciones cementeras en Rioclaro, Nare, Yumbo, Tolviejo y Sogamoso. Desde 2008, trabaja en la investigación del Proyecto Microalgas.

Por su parte, la Empresa de Energía del Pacífico EPSA afirma, según consta en sus informes anuales, que desde hace años realiza estudios en energías renovables como generación a partir de biomasa y alternativas de cogeneración eólica y solar. A nivel internacional, el Ingenio Mayagüez anunció la compra del 60% de las acciones de Casur Sugar Holdings de Nicaragua, inversión que impulsará la industria azucarera y la generación de energía biomasa.



CONOZCA EL LUGAR DONDE LE OFRECEMOS INCENTIVOS TRIBUTARIOS PARA HACER CRECER SU NEGOCIO

0% de IVA y
aranceles en bienes
extranjeros

0% de IVA en
bienes nacionales

0% de impuesto
a la equidad CREE

**BODEGAS EN LAS MEJORES
ZONAS FRANCAS DEL PAÍS**



CONTÁCTENOS:
(571) 404 66 44 Op. 2
infozfb@zonafrancabogota.com
www.zfbdesarrolladora.com



FUTURO

Según el profesor titular del Departamento de Ingeniería Mecánica y Mecatrónica de la Universidad Nacional, “vale la pena pensar en utilizar biomasa para adaptar en algunas zonas no interconectadas donde la energía es más cara. La energía generada vale entre 120 y 180 pesos. Con las otras etapas de transporte, transmisión y comercialización finalmente se lleva a 379 kW hora. Hay muchos sitios donde la energía supera los 1.000 o 1.500 pesos el kW hora. Con la biomasa se saca el kW hora en 700 pesos. Es local. Aunque solo puede ser financiado, porque es difícil que tenga inversionistas”.

Y agrega: “Casi toda la energía proviene de fósiles. En 50 años se espera que el 75% sea renovable. Esto puede ser posible si en un momento dado escasean los combustibles y suben de precio, lo que permitiría la entrada de las renovables. Todo depende de cómo se comporten los precios del petróleo. En la medida que avance este proceso, existe la posibilidad de que bajen de precio. Por ejemplo, la energía eólica ya es competitiva, la solar viene bajando de precio”.

En el caso de Colombia, está en proceso de reglamentación la legislación. “La idea sería que se permita flexibilizar los procesos de producción de ese tipo de energía y que se establezcan mecanismos de financiamiento, como se hace en Europa. Una opción sería cobrarle más al

ciudadano y con esos excedentes se financiarían las renovables”, sugiere el director del grupo de investigación Mecanismos de Desarrollo Limpio y Gestión Energética.

Según su experiencia, “por ahora, como negocio no es posible su desarrollo. A pequeña escala, hasta 100 kW sí es posible su uso en Colombia. El único futuro que le veo es que en las plantas agroindustriales hayan inversiones para procesos de cogeneración. Nos sirven cultivos energéticos tipo guadua, tipo madera y pequeños pinitos para el manejo de biomasa residuales a mediana escala. Si hay buena intención del Estado, yo la veo muy bien para reemplazar las plantas de diésel que hay en las zonas no interconectadas”.

“Por lo pronto, hay que buscar mecanismos de financiamiento y subsidios de las plantas de biomasa, capacitar a la gente, porque hay un desconocimiento total en el manejo de plantas de biomasa y uno esperaría que hubiera más proyectos de financiamiento y apoyo internacional a procesos”, concluye el experto.

Mientras tanto, investigadores colombianos trabajan en conjunto con el fin de promover la investigación de los sistemas de energía rural, proyectos de biomasa y de energías eólica y solar.

En 2011, el 9,3% de la energía final consumida a nivel mundial correspondió al uso tradicional de biomasa, mientras que otras fuentes de energía renovable aportaron un 9,7%, según cifras del Renewable Global Status Report (REN21, 2013).



VENTAJAS

- ✓ Se produce de forma continua.
- ✓ Disponible en todo sitio.
- ✓ Todos los climas son aptos.
- ✓ Se pueden tener sistemas de pequeña escala hasta sistemas de gran escala.
- ✓ Se puede utilizar en agroindustria en procesos de cogeneración.
- ✓ Si se tiene organizado un sistema de generación, se puede suministrar esa energía a la red.
- ✓ Energía almacenable y puede disponer de ella 24 horas al día, a diferencia de la solar o eólica.
- ✓ Se puede controlar el uso, se puede quemar mayor o menor cantidad.
- ✓ Se puede transformar en combustible sólido, líquido o gaseoso.
- ✓ Si se utilizan residuos de otras actividades, contribuye al reciclaje.
- ✓ Disminuye la dependencia externa del país del abastecimiento de combustible.

USOS

- Energía térmica o eléctrica: para dar calor en el hogar, cocinar alimentos o, por medio del vapor, para generar electricidad.
- Biogás: combustible, gas metano para aplicaciones térmicas.
- Biocombustibles: como el bioetanol que sustituye la gasolina o el biodiésel que sustituye el gasoil.

DESVENTAJAS

- ✗ Falta desarrollo tecnológico.
- ✗ Faltan inversionistas.
- ✗ Faltan recursos, estudios e investigación sobre cómo aplicar la biomasa como negocio.



SOLUCIONES INTEGRALES EN LOGÍSTICA



Mensajería Expresa: Entrega de correo masivo, Correo 24 Hrs., Diligencias y suministro de mensajeros, Reparto de publicidad, Envío masivo de documentos electrónicos, Envío masivo de SMS, Notificaciones judiciales.

Operador Logístico / Carga: Flete de camiones, Paquetes y documentos, Transporte de carga, Bodegaje, Traslados, Alquiler de grúa, Transportamos a todo el territorio nacional.

25 AÑOS DE EXPERIENCIA.



BARRANQUILLA: Sede principal: Cra. 46 No. 38-36. Oficina norte: Cra. 37 No. 110-74. Teléfono: (575) 336 5200 Exts. 219-201 - **CARTAGENA:** Tr. 54 No. 21B-34. Teléfono: 669 0342
SANTA MARTA: Cl. 30 No. 4-25. Teléfono: 421 5580 - **VALLEDUPAR:** Cra. 12 No. 16A-15. Teléfono: 313 532 0693 - **RIOHACHA:** Cl. 5 No. 6-47. Teléfono: 727 0001
SINCELEJO: Cl. 38 No. 16B-39. Teléfono: 281 0272 - **MONTERÍA:** Cl. 31 No. 9-47. Teléfono: 781 0458. www.distrienvios.com

FLETES

DILIGENCIAS Y MENSAJEROS

SOLUCIONES LOGÍSTICAS

CORREO MASIVO

NOTIFICACIONES

LEGISLACIÓN

- En Colombia, los biocombustibles tuvieron su entrada en acción mediante la Ley 693 de 2001, la cual fija normas sobre el uso de alcoholes carburantes, se crean estímulos para su producción, comercialización y consumo. Esta ley permitió la diversificación en Colombia y el uso de energías alternativas compatibles con el ambiente.
- En 2001, la Ley 697, mediante la cual se fomenta el uso racional y eficiente de energía y promoción de fuentes no convencionales de energía.
- La Ley 788 de 2002 consagró una exención a la renta generada por la venta de energía proveniente de biomasa.
- El Decreto 3683 de 2003, de la Presidencia de la República, reglamenta la Ley 697 de 2001 y crea una Comisión Intersectorial. Fue modificado por el Decreto 139 de 2005.
- Resolución 0047 de 2003, del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, regula los criterios ambientales de calidad de los combustibles líquidos y sólidos utilizados en hornos y calderas de uso comercial e industrial y en motores de combustión interna de vehículos automotores.
- En 2004, por medio de la Ley 939, se hace un estímulo a la producción y comercialización de biocombustibles de origen vegetal o animal para uso en motores diésel.
- Resolución 180609 de 2006, del Ministerio de Minas y Energía, establece directrices del Programa de uso racional y eficiente de energía y fuentes no convencionales (PROURE).
- En la Ley 1151 de 2007, Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, se encarga al Ministerio de Minas y Energía de la coordinación y desarrollo de los biocombustibles en Colombia.
- El documento CONPES 3510 de 2008 establece lineamientos para promover la producción sostenible de biocombustibles en Colombia.
- Ley 1205 de 2008 declara de interés público colectivo, social y de conveniencia nacional, la producción, importación, almacenamiento, adición y distribución de combustibles diésel que minimicen el impacto ambiental negativo y que su calidad se ajuste a los parámetros usuales de calidad internacional.
- En 2008, entró en vigencia la Ley 1215 que exige a los cogeneradores de pagar la contribución del 20% sobre la energía que generen para su consumo. La resolución 005 de febrero de 2010, de la Comisión de Regulación de Energía y Gas, reglamenta la cogeneración y la diferencia de otros tipos de generación de energía.

GLOSARIO

Residuos Agrícolas de

Cosecha (RAC): de cuescos y raquis en las plantaciones de palma; los frutos, hojas y tallos de descarte de las cosechas y las excretas de cerdos, aves de corral y reses.

Residuos Agrícolas Industriales (RAI):

las actividades domésticas y las cadenas comerciales o de industrias de alimentos o de productos vegetales originan los grandes volúmenes de residuos orgánicos urbanos.

Biomasa natural: madera de plantaciones, residuos de bosques y arroyos.

Biomasa residual: residuos sólidos urbanos, desperdicios de alimentos, huesos, rellenos sanitarios. Desechos agrícolas e industriales (maíz, café, arroz, macadamia), del aserradero (podas, ramas, aserrín, cortezas) y de los residuos urbanos (aguas negras, basura orgánica y otros).

Cultivos energéticos:

plantaciones de rápido crecimiento que se realizan con el fin de producir energía, tales como la palma, remolacha, caña de azúcar. ➤





**CARROCERIAS
SUPER**

ARIAS LTDA
Manufacturas de Carrocerías y Puntos

TECNIPOLO
LTDA

ASCECAR
Asociación Colombiana de Empresas Carroceras

Al día
Consultores Jurídicos,
Económicos y Contables

Furcar
carrocerías

**Carrocerías
Arvarcar**
Comprometidos con mejorar su Futuro

ACENEA
CARROCERIAS
Tecnología en Movimiento

BENFOR
CALIDAD CERTIFICADA QUE PROTEGE SU CARGA

INDUVAN
INDUSTRIA CARROCERA
DE VANES Y FURGONES LTDA.

Calle 75 No. 13 - 51 Oficina 403 Bogotá D. C. - Colombia
Tel. (571) 211 0805 - Móvil: 310 625 1555
E-MAIL: ascecarroceros@gmail.com



Una ventanilla **al mundo**

Todos aquellos interesados en llevar a cabo exportaciones o importaciones desde y hacia Colombia encuentran en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) un punto de convergencia estratégico que facilita todos los trámites relacionados con estos procesos.

Por: Luis Daniel Vargas M.



@vamoluda



El comercio exterior es una de las principales herramientas con las que cuenta la economía de un país para conseguir recursos que le permitan invertir en el crecimiento y desarrollo de su propia industria. En este sentido, los acuerdos comerciales firmados por Colombia con otros países representan para los empresarios nacionales una gran oportunidad de crecimiento y expansión.

El buen momento económico por el que atraviesa el país y la necesidad de establecer nuevas relaciones económicas más allá de las tradicionales han despertado el interés, por parte de todos los actores del comercio exterior en Colombia como ProColombia y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, entre muchas otras instituciones, de generar condiciones que faciliten la circulación de los productos nacionales alrededor del mundo.

Parte de estos esfuerzos han llevado a la creación y consolidación de espacios como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), un lugar en donde los interesados en exportar o importar algún tipo de producto desde y hacia Colombia pueden llevar a cabo los trámites relacionados de forma ágil y eficiente.

¿QUÉ ES EXACTAMENTE LA VUCE?

La VUCE es la plataforma electrónica, creada en el año 2004, para facilitar los trámites relacionados con las importaciones y exportaciones. En ella convergen 21 entidades gubernamentales, entre adscritas y vinculadas, que intervienen de una u otra forma en diferentes procesos del comercio exterior; de esta manera, se logra canalizar y agilizar los trámites necesarios para desarrollar esta actividad.

Entre las entidades adscritas se encuentran: los ministerios de Comercio, Industria y Turismo; Minas y Energía; Ambiente y Desarrollo Sostenible; Transporte; Salud y de la Protección Social; Relaciones Exteriores; Agricultura y Desarrollo Rural; Defensa Nacional; Justicia

y del Derecho; así como la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales; Superintendencia de Industria y Comercio; Fondo Nacional de Estupefacientes; Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca; Instituto Colombiano Agropecuario; INVIMA; Servicio Geológico Colombiano; Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada; Agencia Nacional de Minería e INDUMIL.

El buen momento económico por el que atraviesa el país y la necesidad de establecer nuevas relaciones económicas más allá de las tradicionales han despertado el interés de todos los actores del comercio exterior en Colombia.

Pág. **39**

Por su parte, las instituciones que se encuentran relacionadas a la VUCE bajo la figura de vinculadas son la DIAN y Policía Nacional Dirección Antinarcóticos.

Hasta el momento se encuentran registrados en la VUCE cerca de 59.400 usuarios; un alto número de beneficiarios que ya aprovechan las posibilidades que brinda esta herramienta tecnológica.



La VUCE es la plataforma electrónica, creada en el año 2004, para facilitar los trámites relacionados con las importaciones y exportaciones.

¿CÓMO FUNCIONA LA VENTANILLA?

Esta plataforma cuenta en promedio con una cifra de trámites mensuales que alcanza los 28.900, entre los que se relacionan con las entidades (15.000) y aquellos que tienen que ver con el ministerio (13.900).

Estos trámites tienen que ver con los cuatro módulos habilitados hasta el momento en VUCE: Importaciones, Exportaciones, Formulario Único de Comercio Exterior (FUCE) e Inspección Física Simultánea. Cada uno de estos módulos puede ser empleado para llevar a cabo diferentes procesos de acuerdo con las necesidades puntuales del usuario, quien debe estar previamente registrado en la plataforma.

Pág. **40**



Módulo Importaciones

Por medio de esta aplicación, los interesados pueden llevar a cabo, de manera electrónica, todos los trámites relacionados con los permisos o autorizaciones necesarias para la importación de bienes o materias primas que así lo requieran ante las entidades presentes en la VUCE. De igual forma, se gestiona la administración de cupos de importación.

Módulo Exportaciones

Este segmento de la plataforma posibilita que los interesados en llevar a cabo pro-

cesos de exportación consigan las autorizaciones previas pertinentes para cada uno de los productos.

Módulo Formulario Único de Comercio Exterior (FUCE)

A través de este módulo se lleva a cabo el Registro de Productos de Bienes Nacionales, certificaciones de producción nacional y administración de contingentes de exportación de forma integrada, es decir, que ante la necesidad de estos procesos, solo deberá completarse una

**En ARL AXA COLPATRIA
protegemos el capital más valioso,
su gente.**



VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Carrera 7 No. 24 - 89 Bogotá • Teléfono: 423 5757
Resto del país: 01 8000 512620

www.axacolpatria.co





Quienes deseen inscribirse en la VUCE pueden acceder al sitio web <http://www.vuce.gov.co>, en donde encontrarán, además de toda la información relacionada con la plataforma, una sección denominada “Registro Usuarios”, desde la cual podrán llevar a cabo el respectivo proceso.

sola vez para realizar cualquiera de los trámites mencionados. Dicha información podrá ser consultada por cualquiera de las entidades vinculadas a la VUCE en el momento en que así se requiera.

Módulo Sistema de Inspección Física Simultánea

Esta es la sección más reciente de la VUCE. Gracias a esta herramienta, los sistemas informáticos de entidades de control y puertos se encuentran integrados y automatizados, de manera que las inspecciones que se programan están completamente sincronizadas.

La DIAN, el ICA, el INVIMA y la Policía Antinarcóticos integran sus sistemas con los puertos, para de esta manera generar agendas conjuntas de inspección y procesos trazabilizados, más eficientes en tiempo y costos.

EL REGISTRO

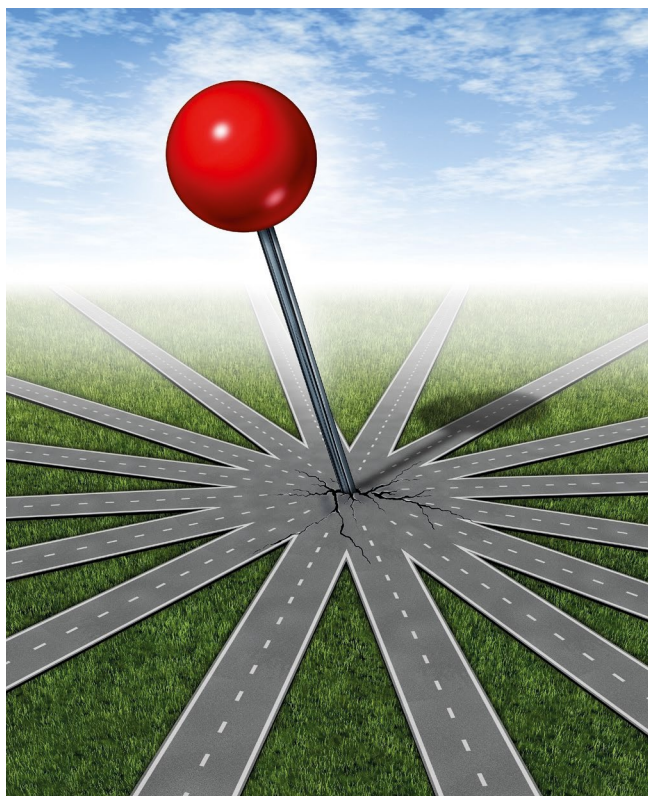
Todas las personas, naturales o jurídicas, que se encuentren interesadas en registrarse en la VUCE pueden hacerlo, pero deben tener en cuenta que es necesario estar registrados en el Registro Único Tributario (RUT). De la misma manera, se debe contar con toda la información actualizada en las entidades de control, principalmente en la DIAN.

Quienes deseen inscribirse en la VUCE pueden acceder al sitio web: <http://www.vuce.gov.co>, en donde encontrarán, además de toda la información relacionada con la plataforma, una sección denominada “Registro Usuarios”, desde la cual podrán llevar a cabo el respectivo proceso.

La plataforma brinda tres opciones de registro en línea: usuarios nuevos con firma digital, usuarios nuevos sin firma digital y asociar usuarios que son usuarios nuevos internos.

De acuerdo con el sitio web de la VUCE, “son usuarios nuevos con firma digital aquellos importadores y exportadores que efectúan todos los trámites





directamente a través de la VUCE, agencias de aduanas y apoderados especiales nuevos no registrados”.

Por otra parte, y de nuevo según el contenido de la plataforma en línea, “se consideran usuarios nuevos sin firma digital aquellos que no se encuentran registrados ante la VUCE y que pretenden realizar sus trámites a través de agencias de aduana o de apoderados especiales”.

Finalmente, “son usuarios nuevos internos cada uno de los empleados de las empresas importadoras, exportadoras, agencias de aduanas o apoderados especiales que requieren operar en la VUCE y que se identifican con el NIT más el sufijo tr”.

Cada uno de estos perfiles cuenta con características particulares que deberán ser identificadas antes de llevar a cabo el proceso, para de esta manera poder encontrar la que se ajuste a las características propias y poder registrarse de forma adecuada.

Existe una cuarta opción, aunque este registro no puede realizarse de forma *on-line*. Aquellas personas, naturales o jurídicas, que realicen importaciones por montos inferiores a mil dólares, pueden acercarse a la Oficina de Sistemas de Información del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ubicada en la calle 28 No. 13A-15, piso 2, en la ciudad de Bogotá, D.C., de 8:00 a.m. a 5:00 p.m., con la fotocopia de la cédula de ciudadanía y/o el Registro Único Tributario (RUT), para registrarse ante el sistema y así poder realizar directamente todo lo que implica el trámite de la solicitud del registro o licencia de importación. 🍷



El verdadero progreso
no se logra
individualmente.

VIGILADO
SUPERINTENDENCIA FINANCIERA
DE COLOMBIA



En Colmena estamos
convencidos de que
para asegurar el progreso
de todos, tenemos que
cambiar de conciencia hoy.



Colmena

Seguros | Fiduciaria | Capitalizadora

Una compañía diferente para un futuro diferente.



La supply chain evoluciona



Instagram

JOHNAPPLESEED

A beautiful home for your videos

vimeo

Join

Google Play



Google play



YouTube

YouTube

Polska | LinkedIn

Link

Twitter

El crecimiento del comercio electrónico plantea a las empresas nuevos retos en sus operaciones, puesto que no solo se trata de tener presencia en la Web, sino de migrar los procesos logísticos a este campo. En el caso de las cadenas de suministro, la social supply chain se presenta como el concepto más innovador para las organizaciones.

La revolución de Internet y la implementación de nuevas tecnologías en el mundo de los negocios, y específicamente en la logística, han facilitado el contacto entre compañías y han abierto la puerta a innovadores métodos de trabajo. Un ejemplo de esto es el conocido E-commerce, el comercio que se hace a través de la Web y que ha llevado a los empresarios a replantear sus

operaciones. Sin embargo, estas oportunidades que brinda Internet aún no han terminado de atraer por completo a muchas industrias.

Hace cinco años, cuando las redes sociales y el comercio electrónico estaban tomando fuerza en los negocios alrededor del mundo, muchos expertos se preguntaban en su momento qué pasaría en los procesos logísticos y en las cadenas de

Aunque hoy en día muchos ejecutivos consideran que las redes sociales tienen un impacto en las cadenas de suministro, muchos aún no saben cómo hacer frente a esta tendencia en crecimiento.

tercio consideró que estos medios impulsarían el desarrollo de técnicas más eficaces y eficientes, mientras que un 17,5% no contempló ningún impacto positivo ni negativo en las operaciones.

Hoy, cuatro años después, Adrián ^{Pág. 45} González, fundador y presidente de Adelante SCM, asegura que aunque el concepto de *supply chain*, y por ende el de *social supply chain*, ha crecido en el campo sigue siendo incipiente en las organizaciones. Según el empresario, en países de Centro y Suramérica los directivos de las áreas de logística pueden haber escuchado sobre los beneficios de esta tendencia, pero aún no la conocen en la práctica.

Plataformas como LinkedIn se han convertido en escenarios perfectos de interacción entre colegas y manejo de información especializada (por perfiles, cargos, empresas) y de experiencias en temas relevantes de cada sector económico. Pero para González, estos medios de comunicación no son solo atractivos para el público externo, sino también

suministro en la era social, ya que deberían responder a una exigencia alta en el cumplimiento de los tiempos de producción y entrega de cualquier producto o materia prima.

En el 2011, Adelante SCM, una comunidad de *networking* y aprendizaje entre expertos logísticos, realizó una encuesta a varios líderes de empresas de logística a partir de la pregunta: ¿Qué impacto

tendrán los medios de comunicación sociales sobre la gestión de la cadena de suministro en los próximos cinco años? (What impact will social media have on supply chain management over the next five years?). En su momento, la mitad de los empresarios encuestados en Estados Unidos consideró que el fenómeno de las *social networks* transformaría positivamente los procesos de *supply chain*. Un



scyth5 / Shutterstock.com



para el público interno, es decir, para los procesos logísticos de las compañías, porque permiten una comunicación en tiempo real entre los empleados.

ANTECEDENTES LOGÍSTICOS

Uno de los ejemplos logísticos más representativos de lo que se vislumbraba sobre el *social supply chain* fue en su momento Apple. Esta compañía empezó a trabajar la plataforma de medios sociales Socialtext, para facilitar a sus empleados la búsqueda de sus colegas y de la información, y así mejorar el rendimiento empresarial. Cuando la compañía de fabricación de moldes de efectos de sonido IMM utilizó esta plataforma para revolucionar sus procesos, el resultado fue el logro consistente de “producción sin precedentes”. Durante este proceso aumentó la movilización de sus medios de comunicación, es decir, los empleados podían contactar y ser contactados en todo momento. Esta interacción generó un incremento de cerca del 20% en la productividad y una disminución del 40% en las horas laborales, lo que se tradujo en ahorro de costos a corto plazo.

Actualmente, en el mercado existe Sourcemap, una herramienta que permite a los clientes y colegas tener acceso al suministro de información sobre la cadena. Esta red social de negocios se compone de mapas en los que se puede es-



tablecer claramente los orígenes de una operación específica en la fabricación de un producto. Este *software* muestra una cadena de suministro transparente y permite a las personas estar en contacto con cualquier empleado o proveedor implicado en dicha gestión.

Para González: “Estas plataformas pueden evitar el agujero negro de los sistemas de correo electrónico y permiten la colaboración a lo largo de un negocio. Por ejemplo, en la nube varios usuarios pueden ingresar en un documento y retroalimentarlo simultáneamente”.



Facebook, con más de 1.28 billones de usuarios activos, y LinkedIn, con más de 225 millones, son las redes más relevantes de la *social supply chain*.

¡Todo lo bueno comienza con una idea y mejora con un clic!



**SEO y
Posicionamiento
Web**



**Estrategia
Creativa**



**Diseño y
Desarrollo Web**



**Marketing
de Contenidos**



**Publicidad
en Medios**



**Social Media
Management**



xpandia
Agencia digital

¡ESTRATEGIAS
100%
DIGITALES

200%
EFECTIVAS!

Hacemos que tu estrategia digital se convierta en una realidad.

Tel. 425 52 01 en Bogotá o a la línea nacional gratuita 01 8000 510 888 • cendigital@legis.com.co

¿CUÁL ES EL IMPACTO ACTUAL DE LOS MEDIOS SOCIALES EN LA CADENA DE SUMINISTRO?

En un evento de logística realizado en México, el pasado mes de marzo, el experto Adrián González hizo un sondeo entre los asistentes sobre el impacto actual de “la era de las redes sociales” en los procesos logísticos, sobre todo en la *supply chain*, y esto fue lo que se pudo encontrar:

- El 80% de los ejecutivos que asistieron al evento aseguró que al final del año pasado los *social media* (herramientas de conexión en Internet) habían tenido un impacto significativo en las operaciones logísticas.
- La transparencia en los procesos ante los clientes finales debido a que las redes sociales han hecho que la información esté a disposición de cualquier persona, lo que determina que las empresas deben estar preparadas para sostener públicamente la toma de sus decisiones internas. Por ejemplo, Sourcemap es un *software* que le permite a los consumidores conocer en tiempo real los diferentes puntos de desarrollo de una cadena de suministro de un producto en particular.



“Anticipo que veremos más innovación y adopción del mercado de redes de operación de la cadena de suministro (social supply chain) en los siguientes dos años”, Adrián González.

- Relaciones con los proveedores. Uno de los ejemplos citados fue Lockheed Martin, una compañía estadounidense que está utilizando las características de las redes sociales para fortalecer sus relaciones con los proveedores y hacer que la comunicación sea orgánica, hasta el punto en que no haya diferencia entre empresa y proveedor.
- La comunicación y los procesos internos. Gracias a las redes sociales y a su capacidad para eliminar las barreras de comunicación, que para muchos aún se presentan con los correos, las empresas pueden ajustar sus plazos de entrega en tiempos del *E-commerce*.

¿Cómo implementar la *social supply chain* en sus operaciones?

- **La predicción de la demanda.** Según los expertos, las compañías pueden encontrar índices relevantes, a partir de los datos recolectados de la actividad de los medios de comunicación sociales, para ayudar a predecir la demanda y quizás hacer un plan estratégico a fin de prevenir accidentes en los procesos logísticos.
- **Mejorar la planificación del surtido.** Porque los consumidores utilizan los medios sociales para hablar de las empresas, se puede recopilar y analizar esta información para hacerse cargo de la proyección por adelantado del surtido.
- **Análisis e identificación de puntos estratégicos de almacenamiento.** Los datos recolectados de las redes sociales también se pueden analizar para definir cuáles son los sitios donde se presentan casos de desabastecimiento continuo.

Susan

Learning: English

Why?: New markets

Location: London

Likes: Making connections

Language is a green light.

*“La capacitación de idiomas de su
empresa en manos expertas”*

- Cursos de idiomas *in-company*
(presenciales, *blended*, *online*)
- Cursos de idiomas para ejecutivos en el exterior
- Español para extranjeros
- Exámenes internacionales especializados para
evaluación, contratación o promoción de personal
- Auditorías lingüísticas
- Servicio de traducciones

*Docentes nativos con los más altos
estándares de capacitación internacional*

Contáctenos: +57 (1) 336 4747

IELTS[™]
Official Test Centre

 **CAMBRIDGE ENGLISH**
Language Assessment
Authorised Centre

BULATS

TEA
TEST OF ENGLISH
FOR AVIATION

ihbogota.com



**International
House**
Bogotá

El Corredor Franco del Atlántico Medio: la unión de América, Europa y África Occidental



El Corredor Franco del Atlántico Medio consiste en la creación de un sistema operativo logístico, que a través de siete rutas marítimas con un punto central de distribución interconecta a las zonas francas de América, Europa y África Occidental. Así, proporcionará un enlace directo, eficaz, eficiente y competitivo en costos y calidad para el intercambio comercial. Igualmente, busca agilizar, fortalecer e incrementar la transferencia de bienes manufacturados, ensamblados, procesados o terminados.

Así mismo, el proyecto fomentará las zonas francas, ya que busca convertirlas en plataformas operativas eficaces, capaces de impulsar y consolidar el volumen de las exportaciones de los países de los tres continentes, principalmente de las naciones emergentes.

El corredor marítimo se trazó entre dos puntos de distribución, Panamá y la isla de Tenerife (España), siendo este último el lugar de despacho de las mercancías hacia América, Europa y África Occidental. Adicionalmente, se asemeja a rutas existentes en los sectores geográficos que componen estos continentes y dispone de factores esenciales para desarrollarse como centros de interconexión logística en el ámbito global, según lo afirmó el delegado especial del Ministerio de Hacienda de España en el Consorcio de la Zona Franca de Santa Cruz de Tenerife, Gustavo González de la Vega.

De acuerdo con González de la Vega, el nombre de Corredor Franco del Atlántico Medio se fundamenta en el concepto de que será una estructura logística rápida, eficiente y rentable económicamente, en donde los puntos claves para el tráfico marítimo mercantil serán las zonas francas y estará ubicado en el Atlántico Medio, dado que el objetivo es conectar ambas orillas del océano Atlántico a través de este corredor comercial tricontinental.

En cuanto a sus efectos económicos, González de la Vega explica que "el proyecto se fundamenta en incrementar el flujo marítimo comercial de trasbordo que reactivará la actividad portuaria, apoyado esencialmente en la capacidad del puerto de Santa Cruz de acoger la llegada de megabuques, incluso

los Post Panamax que cruzarán el Canal de Panamá cuando concluya su ampliación, y que, sin embargo, no pueden atracar en la gran mayoría de los puertos africanos de nuestro entorno cercano, lo que hace necesaria su parada en Tenerife para su posterior distribución en buques más pequeños".

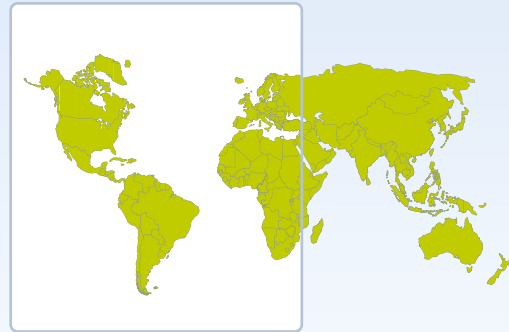
La iniciativa para la elaboración de esta obra fuera presentada por el delegado especial del Estado Español en el Consorcio de la Zona Franca de Tenerife, Gustavo González Vega, a la Junta Directiva de la Asociación de Zonas Francas de Las Américas (AZFA) quienes fueron los encargados de evaluarla y así mismo recomendar a la Asociación de Zonas Francas de Panamá (Azopraf) para que hiciera parte del desarrollo del corredor participando como contraparte.

Actualmente, la obra ya cuenta con múltiples solicitudes de adhesión procedentes de diferentes ZF como la que se encuentra en La Florida en EE.UU., la de Malta, la cual garantizaría el acceso al mercado con el Mediterráneo oriental, así como las que están ubicadas en Italia y Mauritania (noroeste de África).

Del mismo modo, se espera que cualquier empresa pueda incorporarse al corredor con el propósito de generar una red de zonas francas que partan de Panamá a Tenerife, como puntos de enlaces principales para aumentar la conectividad en el Atlántico Medio y de esta manera lograr que la zona franca de Tenerife salga completamente de la parálisis en la que se encontraba y comience a despegar económicamente.

Las entidades participantes en la firma de la Alianza Estratégica y el Convenio Marco para la construcción del Corredor Franco del Atlántico Medio esperan tener resultados en un corto plazo de tiempo, sin embargo, resaltan que lo más importante de este proyecto no es la rapidez de sus efectos directos, sino la permanencia de los mismos en el horizonte. Esta conexión significa el punto de partida de una obra cuyo potencial puede incidir de forma fundamental en el desarrollo comercial e industrial de la isla de Tenerife y de Panamá.

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





Importar es una buena alternativa que genera ventajas a las empresas colombianas. Gracias a esta actividad existen incentivos como la reducción y el no pago de impuestos, y la posibilidad de agilizar el proceso de producción y exportación de mercancías.

Por: Carolina Rojas Muñoz
 @CaroRojasMunoz

Pág. 52

Claves

para importar mercancías a Colombia



Es de gran importancia conocer los pasos para la importación y nacionalización de mercancías cuando se lleva a cabo una operación comercial. Una importación consiste en el ingreso de mercancías al territorio aduanero nacional desde el resto del mundo o desde una zona franca, con el fin de permanecer en él de forma definitiva o temporal, en cumplimiento de un fin específico.

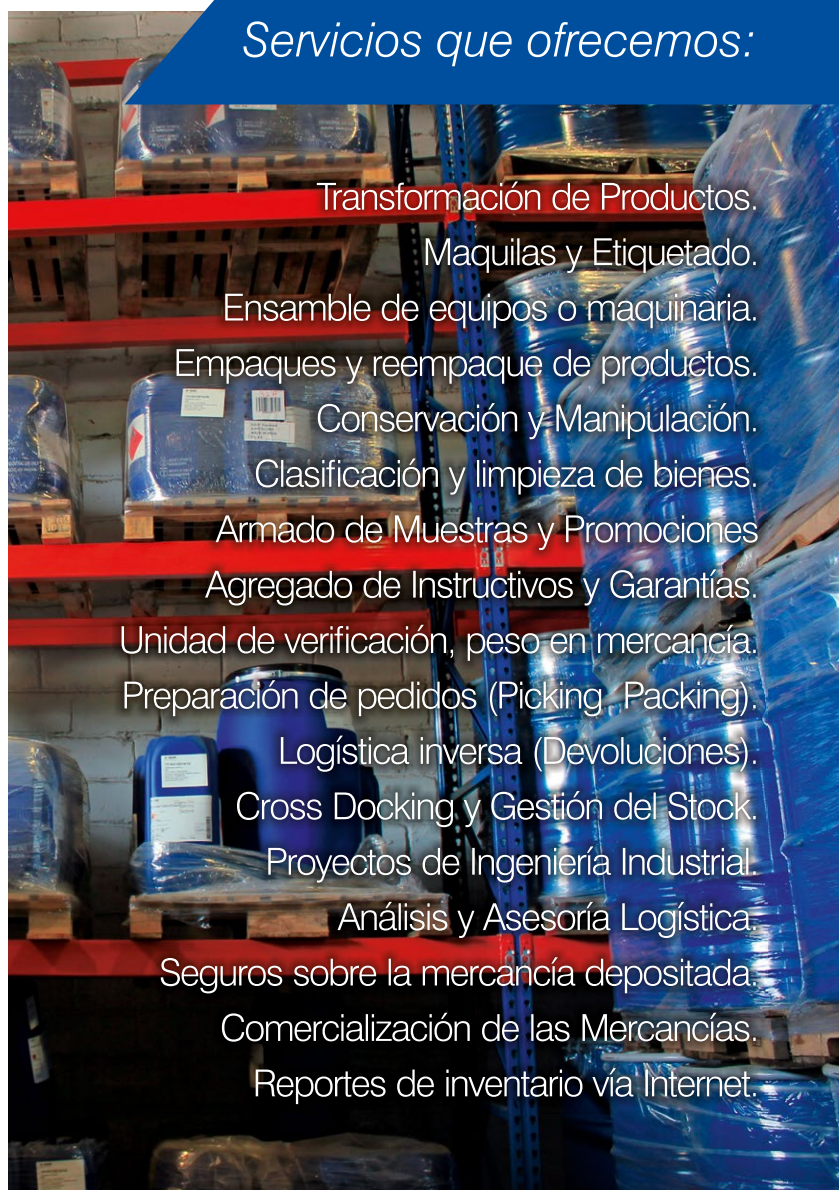
TRÁMITES PARA IMPORTAR

- 1** Consulte el arancel de aduanas de su producto. Lo puede hacer ingresando al sitio web: www.dian.gov.co por el link 'otros servicios - consulta de arancel'.
- 2** Tenga vigente su registro como importador ante la Cámara de Comercio.
- 3** En un estudio de mercado analice el precio de su producto en el mercado internacional, costo de transporte internacional, costos de nacionalización.
- 4** Verifique la subpartida arancelaria de la importación de su producto a través del arancel de aduanas o con la ayuda informal que le brinda el Centro de Información.
- 5** El registro de importación ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo será obligatorio exclusivamente para las importaciones de bienes de libre importación que requieran permiso o autorización. **Para importación de bienes cuyo valor sea mayor a USD 1.000:** se debe adquirir el Certificado o Firma Digital en www.certicamara.com y/o www.gse.com.co, luego entrar a www.vuce.gov.co Registro de Usuarios y Diligenciar el Registro de Importación. **Para importación de bienes cuyo valor sea menor a USD 1.000:** inscripción en el grupo operativo, calle 28 No. 13A-15 Local 3, con Cámara de Comercio y RUT. Elaboración del registro de importación a través del Sistema VUCE, en www.vuce.gov.co



Somos su aliado en el manejo integral de Operaciones Logísticas desde el año 1976 en Zona Franca en Cartagena, sitio estratégico cerca de tres puertos marítimos y un aeropuerto internacional.

Servicios que ofrecemos:



Transformación de Productos.

Maquilas y Etiquetado.

Ensamble de equipos o maquinaria.

Empaques y reempaque de productos.

Conservación y Manipulación.

Clasificación y limpieza de bienes.

Armado de Muestras y Promociones

Agregado de Instructivos y Garantías.

Unidad de verificación, peso en mercancía.

Preparación de pedidos (Picking, Packing).

Logística inversa (Devoluciones).

Cross Docking y Gestión del Stock.

Proyectos de Ingeniería Industrial.

Análisis y Asesoría Logística.

Seguros sobre la mercancía depositada.

Comercialización de las Mercancías.

Reportes de inventario vía Internet.

6 Cuando realice su importación, los giros al exterior deben ser en las divisas correspondientes y con la intermediación de los bancos o corporaciones financieras.

7 Contrate una empresa transportadora que se encargue del traslado de la mercancía hasta Colombia.

8 Declaración de importación: si el valor de la importación es igual o superior a USD 5.000, se debe diligenciar la Declaración Andina del Valor en Aduana. Las personas jurídicas que realicen importaciones que individualmente no superen el valor FOB de mil dólares americanos (USD 1.000), actuarán de manera personal y directa a través de su representante legal o apoderado. Las personas naturales que realicen importaciones que individualmente no superen el valor FOB de mil dólares americanos (USD 1.000) deberán actuar de manera personal y directa.

9 Verifique los términos de negociación internacional (INCOTERMS) y si le corresponde pagar el valor del transporte internacional, contrate la empresa transportadora con la que se definirán dichos costos para el traslado de la mercancía hasta

PARA TENER EN CUENTA

Estos son cuatro puntos que una empresa o inversionista debe saber sobre el régimen de comercio exterior:

1. Colombia cuenta con un programa especial de importación y exportación para los sectores manufacturero, agrícola y de servicios, el cual es denominado Plan Vallejo.
2. Colombia ha suscrito 13 tratados de libre comercio con 61 países, lo que amplía el mercado potencial para empresas que estén instaladas en Colombia.
3. Colombia cuenta con diferentes modalidades de importación para atender las necesidades de todas las empresas que están instaladas en Colombia.
4. Colombia cuenta con un régimen de zonas francas que permite a las compañías que allí se instalen contar con una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior.

Fuente: www.procolombia.co, Guía legal para hacer negocios en Colombia 2014, Capítulo 4 - Comercio Exterior y Aduanas.

el puerto colombiano que más convenga y a la cual se podrá dar indicación sobre el depósito de aduanas en el que se desea que se almacene la mercancía mientras se nacionaliza.



**Según el DANE,
las importaciones
realizadas por
Colombia crecieron
alrededor de 9,3% en
octubre de 2014.**

**Fuente: www.dane.gov.co,
comunicado de prensa, 22
de diciembre de 2014.**

PROCESO DE NACIONALIZACIÓN

- 1 Una vez se encuentre la mercancía en Colombia en el depósito aduanero, se recomienda solicitar autorización para realizar preinspección con anterioridad a la presentación de la Declaración de Importación y demás documentos.
- 2 Si el valor de la importación es igual o superior a USD 5.000, se debe diligenciar la Declaración Andina del Valor en Aduana.
- 3 La liquidación de tributos aduaneros (gravamen arancelario e IVA) se hace a través de la Declaración de Importación.
- 4 Según el Estatuto Aduanero podrán actuar directamente ante la DIAN: las personas jurídicas que realicen importaciones que individualmente no superen el valor FOB de mil dólares americanos (USD 1.000) y las personas naturales que realicen importaciones que individualmente no superen el valor FOB de mil dólares americanos (USD 1.000).
- 5 Para el levante o retiro de la mercancía, una vez cancelados los tributos aduaneros, debe dirigirse al Depósito Habilitado de Aduanas y presentar estos documentos: Factura Comercial, Lista de Empaque, Registro o Licencia de Importación, Certificado de Origen, Declaración de Importación, Documento de Transporte, Declaración Andina del Valor de Aduana, Certificados.

Fuente: <http://www.mincit.gov.co>



RAZONES PARA IMPORTAR

- Precios más competitivos en el exterior.
- Acuerdos comerciales entre los países, en este caso con Colombia
- Reducción considerable de aranceles.
- Calidad de productos o servicios.



CONGRESO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y SUPPLY CHAIN

10 AÑOS

FORTALECIENDO LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL

4 y 5 de junio de 2015 Plaza Mayor - Medellín - Colombia

**Aplicación de estrategias y herramientas para la
optimización de la cadena de abastecimiento.**

CONFERENCISTAS INVITADOS

Kevin Gue, Ph.D. **Estados Unidos**

Matias G. Enz, Ph.D. **Argentina**

Dimitri Zaninovich, Ms.C. **Colombia**

Francisco Borrero, MBA. **Estados Unidos**

Manuel Aponte González, MBA. **Colombia**

Shardul Phadnis, Ph.D. **Malasia**

Orlando Fontes Lima Jr, Ph.D. **Brasil**

Isabel Agudelo, Ph.D. **Colombia**

Juan Ramón Rodríguez, Ph.D. **España**

Rogelio Gutiérrez P. Ph.D. **Colombia**

Josef Decker, Ph.D. **Alemania**

Carlos Paternina Arboleda, Ph.D. **Colombia**

Muestra Comercial

Reserve su Stand

VALOR DE LA INSCRIPCIÓN

Tarifa Plena \$ 690.000

Incluye: Materiales, Memorias, Certificado,
Alimentación (refrigerios – almuerzos), Visita Muestra Comercial.

Consultar por descuentos especiales

¡Usted y su empresa deben estar aquí, los esperamos!

Organizan

**UNIVERSIDAD
EAFIT®**

**Corporación
TRANSPORTE
VIVO**
Movilizando Conocimiento
Transporte - Logística - Medio Ambiente

En alianza con:

logyca investigación
consultoría
analítica

Media Partner

LEGISCOMEX.com
**REVISTA DE
LOGÍSTICA**

**AMCHAM
COLOMBIA**
ASOCIACIÓN COMERCIAL
CAMARA DE COMERCIO
ESTADOUNIDENSES
ANTIOQUEÑOS Y CADESA

ACI
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS
DE ALMACÉN Y LOGÍSTICA

BAC
Asociación Bancaria del Sector Comercio

Alcaldía de Medellín

Medellín
todos por la vida

Aliado Institucional

Mayores Informes

Teléfonos:

(4) 353 05 52 – (4) 261 92 27 – 315 411 27 37

Correos Electrónicos:

direccion@transportevivo.com - congresologistica@eafit.edu.co

www.eafit.edu.co/congresologistica

CLASIFICACIÓN DE LAS IMPORTACIONES

Colombia cuenta con una ubicación geográfica estratégica y privilegiada para acceder a los mercados internacionales a través de acuerdos comerciales y preferencias arancelarias, gracias a esto existen en el país diversas clases de importación. Estas son las principales:

Importación ordinaria. Es la modalidad de importación más utilizada. A través de esta, el importador en Colombia recibe la mercancía y puede disponer libremente de ella, una vez verificado el cumplimiento de todas las obligaciones aduaneras. Las declaraciones de importación quedarán en firme luego de tres años contados a partir de su fecha de presentación y aceptación, y constituyen el documento que acredita la introducción legal de mercancías al territorio aduanero nacional.

Importaciones temporales

- **Importación temporal para reexportación en el mismo estado.** Se define como la importación de mercancía que al vencimiento de un plazo señalado, deberá ser exportada en el mismo estado en el que ingresó; esto es, sin haber experimentado modificación alguna, salvo la depreciación normal originada por su uso. Esta modalidad de importación genera la suspensión del pago de los tributos aduaneros. La importación temporal para reexportación en el mismo estado puede ser de dos clases:

De corto plazo. Aplica para importar mercancía que atiende necesidades específicas. El plazo máximo será de seis meses, prorrogable hasta por tres meses adicionales, y en casos excepcionales hasta por tres meses más. En esta clase de importación temporal no se deberá pagar el IVA

De largo plazo. Aplica para la importación de bienes de capital, sus accesorios, partes y repuestos, siempre que arriben al puerto en un mismo embarque. El plazo máximo de duración es de cinco años. En este caso, los tributos aduaneros serán diferidos en cuotas semestrales.

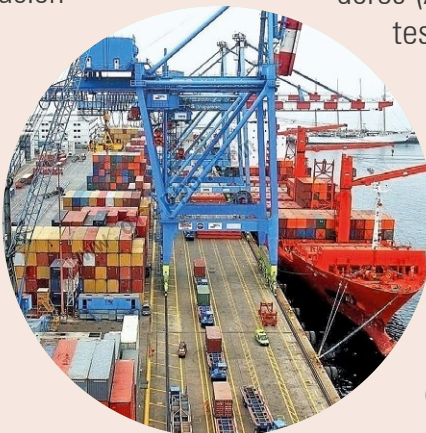
- **Importación temporal para perfeccionamiento activo**
Importación temporal para perfeccionamiento activo de bienes de capital. Permite la suspensión de tributos aduaneros en la importación temporal de bienes de capital, sus partes y repuestos, destinados a ser reexportados después de haber sido sometidos a reparación o acondicionamiento, en un plazo no superior a seis meses prorrogables por igual periodo.

Importación temporal para procesamiento industrial. Permite la importación temporal de materias primas e insumos que van a ser sometidos a transformación, procesamiento o manufactura industrial por parte de industrias reconocidas como Usuarios Altamente Exportadores (ALTEX) y Usuarios Aduaneros Permanentes (UAP).

Importación temporal en desarrollo de sistemas especiales de importación (Plan Vallejo). Por medio de estos programas se permite la importación de mercancías tales como bienes de capital, materias primas, insumos y repuestos con ciertos beneficios tributarios.

Otras modalidades de importación

- Importación con franquicia.
- Entregas urgentes.
- Reimportación por perfeccionamiento pasivo.
- Reimportación en el mismo estado.





losnegociantes.com[®]

El portal que su empresa necesita para comprar y vender

Venta

Compra



Descargue un lector QR
y escanee este código
con su móvil.



Visite nuestro **portal B2B**

www.losnegociantes.com

PARA MÁS INFORMACIÓN COMUNÍQUESE

al 425 52 01 en Bogotá
o a la línea nacional gratuita 01 8000 510 888
info@losnegociantes.com



* Acceda a nuestra plataforma
desde cualquier lugar con Internet



Hacia mediados del 2014, el precio del barril del petróleo comenzó a tener un fuerte declive y llegó a los 40 dólares. La brusca caída tuvo repercusiones inmediatas en países productores como Colombia, donde el precio del dólar se disparó, las petroleras redujeron sus gastos y la merma de ingresos se tradujo en reformas tributarias.

Pág.

58

El precio del petróleo, de castaño a muy oscuro

mientras que en 2013 solo llegaron a seis millones. Se espera que en un plazo no mayor a cinco años Estados Unidos logre abastecer la totalidad de su demanda.

Sumado a esto, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) definió mantener la producción de petróleo para el 2015 al mismo ritmo del 2014, lo que favoreció aún más la sobre demanda y, por añadidura, la caída del precio.

COLOMBIA, UN GRAN DAMNIFICADO

Según el ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas, la economía colombiana recibía cerca de \$24 billones antes de la caída del precio del petróleo. Se estima que

La caída del precio se debió en gran medida a dos factores: sobre oferta del mineral y baja demanda por causa de la desaceleración económica de los países europeos. El primer aspecto se explica por el *boom* del *shale*, el aumento exponencial de la producción de petróleo de EE. UU. Esto hizo que la potencia económica redujera sus importaciones en hidrocarburos, que en 2005 fueron de 12,5 millones de barriles,

Por: Daniel Fernando Polanía

 @danielfpolania

en los próximos años la cifra llegue a \$6 billones, es decir que la nación dejaría de percibir \$18 billones.

“Ante la fuerte caída de las exportaciones petroleras, posiblemente el déficit de la cuenta corriente de la balanza de pago, que es la diferencia entre las exportaciones y las importaciones, superó el 5,7% del PIB en el cuarto trimestre”, manifestó el ministro.

Las consecuencias en la industria de hidrocarburos han sido inmediatas. El bajo precio del petróleo junto con el aumento del precio del dólar, divisa que en el último año tuvo un incremento de 700 pesos, y las diferentes reformas tributarias implementadas por el Gobierno han hecho que la gran mayoría de las petroleras reestructuren sus planes de exploración y reduzcan sus gastos de operación.

Según la más reciente entrevista de percepción realizada por la Asociación Colombiana del Petróleo (ACP), en los próximos dos años el 47% de las compañías del sector consideraría reducir o cancelar su inversión en exploración en Colombia y el 52% estaría evaluando la posibilidad de invertir en otros países de la región.

Según cifras de la misma entidad, por cada dólar que caiga el precio del petróleo el hueco fiscal será de \$300 mil millones. De esta manera, en el 2015, el impacto sería de al menos \$2 billones y en 2016 estaría entre \$8 billones y \$11 billones.

CAÍDA EN PRECIOS DEL PETRÓLEO EMPIEZA A REFLEJARSE EN LA ACTIVIDAD E&P 2015

En términos generales, Las estadísticas del sector empiezan a reflejar el retroceso esperado por la Caída en los precios internacionales del petróleo registrada en los últimos meses, la cual supera el 50%. Bajo este contexto, insistimos en la importancia de adoptar oportunamente las medidas de impulso que venimos dis-

“Ante la fuerte caída de las exportaciones petroleras, posiblemente el déficit de la cuenta corriente de la balanza de pago, que es la diferencia entre las exportaciones y las importaciones, superó el 5,7% del PIB en el cuarto trimestre”

Mauricio Cárdenas, ministro de Hacienda.

cutiendo con el Gobierno desde comienzos de año, para que el sector se ajuste lo antes posible a la nueva realidad de precios y pueda sostener las inversiones en E&P que el país requiere para alcanzar su desarrollo económico y social.

En materia exploratoria, finalizando febrero la sísmica en tierra firme (*onshore*) totalizó 160 kilómetros equivalentes (km eq.), registrando una caída superior a 95% frente a los 4.000–5.000 km ejecu-

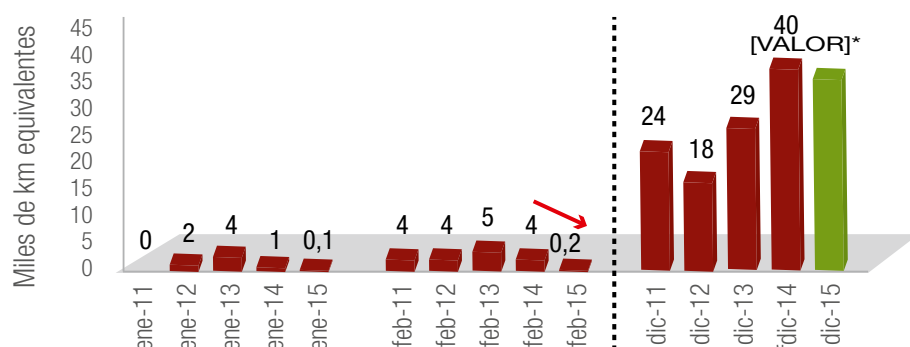


tados en los últimos cuatro años durante el mismo periodo (Gráfica 1). A diciembre de 2015 se espera alcanzar 5.760 km eq., inferior en 28% a la ejecución de 2014. Se resalta que a lo largo del año, los planes de las compañías se han venido revaluando y hoy el programa de sísmica en tierra firme para 2015 es 28% inferior al inicialmente consolidado.

La sísmica Costa afuera (*offshore*) aún no ha iniciado operaciones, pero su programa se mantiene en niveles altos — 32.102 km eq. —, estable (+0.1%) frente a lo ejecutado en 2014. En total, para *offshore* y *Onshore* en 2015 se espera, alcanzar 37.864 km eq. ,5.5% inferior a lo ejecutado en 2014 (Gráfica 1). De este programa, a la fecha el 3% se encuentra

Pág. **59**

Gráfica 1. Sísmica ejecutada y programa 2015¹.



¹ Datos año corrido. * Corresponde al programa de sísmica 2015. Fuente: ACP - ANH.



en ejecución, el 86% solicitando permisos ante la DIMAR, el 3% autorizaciones ambientales y el 9% restante está en firme para ejecutarse a lo largo del año.

La perforación de pozos exploratorios también ha tenido un desempeño negativo en los dos primeros meses de 2015. En el primer bimestre se perforaron 6 pozos, 70% menos que los 20 perforados en los últimos 4 años durante el mismo periodo (Gráfica 2). A lo largo del año las compañías también han revaluado sus planes y hoy el programa de pozos exploratorios para 2015, 91 en total, es 28% inferior al programa inicialmente consolidado, lo que representará una reducción del 20% frente a la perforación exploratoria ejecutada en 2014.

Causas de la baja en el precio del petróleo

Sobre oferta. El mundo está produciendo en promedio dos millones de barriles más de lo que necesita para abastecerse.

Estados Unidos. Este país ha colocado en su mercado interno cerca de cuatro millones más de barriles, dejando de importar esta misma cantidad de países como Nigeria, Angola y Argelia.

La demanda. Desde la crisis financiera de 2008, que dio al traste con el crecimiento del consumo a principios de ese año, la demanda de petróleo no ha recuperado sus niveles anteriores.

Economías estancadas. Potencias como China, gran comprador de petróleo, no han crecido por encima del 7% en los últimos años; esto ha hecho que la demanda caiga.

Más petróleo. Las expectativas de reservas de petróleo pasaron de 34 a 54 años, gracias a que se han encontrado nuevos yacimientos.

Guerra por nuevos mercados. El exceso de crudo ha hecho que los tradicionales proveedores de petróleo de EE. UU. Busquen otros mercados. A mayor competencia menor precio.

Nuevas tecnologías. Los avances tecnológicos han logrado extraer petróleo con menores costos. Estos avances han permitido además la incursión en nuevas alternativas energéticas.

Problemas políticos. Las disputas políticas han hecho que algunos países procuren la baja del precio para desestabilizar.

Pág. 60

De los pozos programados pendientes por ejecutarse (85), a la fecha: 7% está en proceso de perforación, 5% en construcción de obras civiles, 59% están fir-

mes, 21% en trámite de su licencia ambiental, 4% enfrentan Dificultades con la comunidad, 5% en consulta previa y 1% tienen problemas de orden público.

Con respecto a la producción de petróleo, enero registró 1.034.500 barriles diarios (bpd — máximo nivel histórico) y una cifra similar se mantuvo en febrero (1.027.000 bpd), lo que significó un incremento de 2.3% frente al primer bimestre de 2014. Estos niveles son resultado de decisiones de inversión adoptadas desde 2014, posiblemente bajo otros escenarios de precios, y va en línea con la prioridad manifestada por las compañías de mantener la mayor producción posible para compensar la caída en los precios del petróleo.

Gráfica 2. Perforación de pozos exploratorios en primer bimestre del año 2015.



Fuente: ACP - ANH. * Información al 5 de marzo de 2015



Sabemos que cada cliente
es único, por eso
desarrollamos soluciones
LOGÍSTICAS INTEGRALES
que se acomodan a
sus necesidades

- **Almacenamiento**
- **Acondicionamiento**
- **Cadena de Frío**
- **Administración de Inventarios**
- **Picking - Packing**
- **Distribución Nacional**





Aliados estratégicos a su servicio

Pág. 62

Sefarcol S.A., compañía cien por ciento colombiana, nació el 22 de septiembre de 1993 a partir de las experiencias adquiridas durante el ejercicio profesional de uno de sus socios. La idea central fue crear una empresa que supiera todas las necesidades de servicios de empaque secundario generadas al interior de las empresas de la industria farmacéutica.

Al comienzo solo trabajó con multinacionales, quienes depositaron su confianza en la prestación de servicios de acondicionamiento. Clientes como: Specia, seguidos por Ciba Geigy (ahora Novartis de Colombia) y Productos Roche;

posteriormente la excelencia en la calidad de los servicios y la velocidad de respuesta fueron su mejor referencia para lograr clientes como Abbott, Pfizer, Janssen Cilag, Merck Colombia, Wyeth, y todas las compañías farmacéuticas multinacionales establecidas en Bogotá, haciendo posible el crecimiento de la organización.

En el 2008, estas compañías fueron cerrando sus plantas de producción en Colombia y se convirtieron en importadores y distribuidores, entregando todas sus operaciones de almacenamiento, manejo de despachos y distribución a operadores logísticos que ofrecieron operación integral.

El trabajo que realizan los operadores logísticos define al final de cada jornada el éxito de muchos procesos en una organización. Para industrias del sector farmacéutico, de dispositivos médicos, suplementos dietarios y de cosméticos, contar con un aliado estratégico que le genere tranquilidad y que tenga procesos eficientes, hace la diferencia.

El crecimiento en los últimos años de estas industrias ha sido importante, es por esto que las empresas que están detrás de la operación logística deben tener personal capacitado y contar con procesos confiables, controlados y seguros.

En aras de alcanzar la eficiencia que requieren estas industrias, Sefarcol S.A. ha venido trabajando para fortalecer su portafolio de servicios y para brindar una mejor atención a sus clientes.

La organización cuenta con colaboradores calificados, competentes y comprometidos, dedicados a prestar un servicio de alto desempeño a sus clientes; con infraestructura y tecnología adecuada para atender los diferentes procesos de la operación logística; respaldados con Certificaciones de Cumplimiento de BPM otorgada por el INVIMA para el acondicionamiento secundario de Medicamentos, capacidad de producción para Cosméticos, así como Certificación de Capacidad de Almacenamiento y Acondicionamiento de Dispositivos médicos CCAA de sus clientes y Certificado de Cumplimiento BPM otorgado por el ICA para el manejo de Medicamentos Veterinarios.



NUEVO SERVICIO EN EL MERCADO

La iniciativa de Sefarcol S.A. de ser un operador logístico se constituye como una extensión de los servicios que se prestan actualmente, lo que permitirá ofrecer una propuesta integral a las necesidades logísticas de los clientes.

Actualmente, Sefarcol está fortaleciéndose en la prestación de servicios de almacenamiento, para productos en temperatura ambiente y en cadena de frío, administración de inventarios, alistamiento de pedidos y distribución, siguiendo con los procesos de acondicionamiento, ofreciendo soluciones integrales y agregando valor a la cadena de operaciones de los clientes; buscando superar sus expectativas en calidad, cumplimiento y servicio.

Bajo esta nueva estructura, Sefarcol S.A. agrega valor a su portafolio de servicios consolidándose en los procesos de acondicionamiento secundario a temperatura ambiente y en cadena de frío con sus líneas de: codificación inkjet, termoencogido, ensamble de promociones, elaboración y colocación de *stickers*, etiquetado y empaque.

Adicional a las alternativas de negocio anteriormente mencionadas, la empresa pone a disposición de sus clientes su "Know How" a través servicios Satélite o In House en las instalaciones de los clientes,

suministrando mano de obra calificada, insumos y equipos para la ejecución de procesos de acondicionamiento secundario en áreas certificadas bajo las normas de Buenas Prácticas de Manufactura exigidas por el INVIMA e ICA. Actualmente, Sefarcol S.A. cuenta con seis operaciones que trabajan bajo esta modalidad en la industria farmacéutica, de dispositivos médicos y de alimentos.

PROYECCIONES Y CRECIMIENTO EN EL MERCADO

Parte de la visión corporativa de Sefarcol S.A. es posicionarse en el mercado como un operador logístico integral, para ello ha logrado ampliar sus líneas de negocio apoyándose en la implementación de herramientas tecnológicas como un sistema de administración de inventarios WMS, ampliando su capacidad instalada y estableciendo alianzas estratégicas; con esto busca ser reconocida como la mejor opción en operación logística, que brinde soluciones confiables y se adapte a las necesidades de cada cliente, dando respuesta oportuna sin afectar los niveles de calidad inherentes a los servicios prestados.

"El crecimiento de la compañía se enfoca a lograr una mayor participación de mercado en el servicio de acondicionamiento secundario y consolidar todas las operaciones que involucran la operación logística", afirmó el coordinador de mercadeo de Sefarcol S.A. 

Pág. **63**



Sefarcol S.A
Cra. 62 No. 17 B - 14
PBX 4200111 / 4200274
comercial@sefarcol.com
www.sefarcol.com
Bogotá-Colombia





El difícil reto de mantener la producción de petróleo

La producción de crudo en el país se ha mantenido por encima del millón de barriles diarios (bpd) desde octubre de 2014 (1.004.340 bpd). En marzo de 2015, el promedio llegó al 1.021.000 (bpd). Este comportamiento se debe, principalmente, a las inversiones que realizaron las compañías a lo largo de 2014 en pozos de desarrollo en campos maduros en Meta y Arauca.

Un factor externo que ha facilitado la producción y el transporte del crudo ha sido la reducción de los atentados a la infraestructura petrolera, los cuales disminuyeron a 136 en 2014 (frente a 228 en 2013), tendencia que se mantuvo en los dos primeros meses de 2015, cuando se registraron solo tres atentados, frente a 27 en el mismo periodo de 2014.

Sin embargo, la meta del millón de barriles está en riesgo por la caída del 25% en la inversión en pozos de desarrollo, los cuales, con el recobro mejorado, son los que permiten reemplazar los barriles que se pierden por el declive natural de los campos maduros (entre 17 y 20% anual).

Así mismo, la situación en materia exploratoria siguió deteriorándose, evidenciando el efecto negativo de la fuerte caída de los precios sobre la liquidez de las compañías petroleras. Durante el primer trimestre de 2015, se ejecutaron tan solo 277 km equivalentes (km eq.) de sísmica, lo que significó una caída del 96% frente al mismo periodo de los últimos cuatro años (6.6 mil km eq.). En este mismo periodo, se perforaron siete pozos exploratorios, lo que representa una disminución del 80% frente al promedio de 35 pozos perforados en el primer trimestre de los años 2011 a 2014.

ESTUDIO DE LA SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES NO DEBE SORPRENDER

El estudio de la SuperSociedades sobre la situación de algunas empresas del sector confirma, sin embargo, la necesidad de contar con medidas inmediatas para dinamizar esta industria, y en esto vienen trabajando conjuntamente la ACP y el Gobierno nacional.

Financiando con Occiauto
Vehículos Productivos, abres
nuevas posibilidades para el
crecimiento de tu negocio.



Línea de Atención Especializada:
01 8000 514 652 opción 3-2 Bogotá: 307 7027 opción 3-2
www.occiauto.com.co



Las empresas operadoras en el sector hidrocarburos siguen comprometidas con el país y pendientes de que las condiciones fiscales y operacionales les permitan seguir adelante con sus planes de inversión, en especial en las actividades de exploración. Los recursos fiscales derivados de esta industria serán fundamentales para las inversiones en paz, equidad y educación que tanto requiere el país.

RESERVAS EN RIESGO

De acuerdo con el presidente de la ACP, Francisco José Lloreda Mera, entre enero y febrero de este año se corrieron 160 kilómetros equivalentes de sismica, 96% menos de lo que se hizo en el mismo periodo en los últimos cuatro años. En cuanto a perforación exploratoria, en este primer bimestre se han perforado únicamente seis pozos frente a 20 que se realizaron en 2014 durante el mismo periodo. A esta última cifra se suma la preocupación de que la inversión en pozos de desarrollo ha disminuido en un 25%, lo que hace aún más difícil sostener la producción de petróleo por encima del millón de barriles diarios durante todo el año 2015.

Pág. 66

En cuanto a los obstáculos que enfrenta la industria de hidrocarburos para operar, Lloreda Mera reconoció los avances del Gobierno en los tiempos para la modificación de licencias pero no para el trámite de las nuevas, el cual se mantiene en 15 meses promedio (este tiempo supo-

ne costos adicionales para las compañías y reduce la competitividad del país). “En lo relacionado con los bloqueos estos siguen siendo altos, y en lo corrido del año no se aprecia una mejoría; 62 bloqueos se presentaron en el mismo periodo de 2014, mientras que en 2015 se dieron 64. Pese a los esfuerzos del Gobierno, no se vislumbra un panorama alentador para este año”, explicó el líder gremial.

En cuanto a perforación exploratoria, en este primer bimestre se han perforado únicamente seis pozos frente a 20 que se realizaron en 2014 durante el mismo periodo.



¿CUÁL ES LA SALIDA?

Francisco José Lloreda insistió en la urgencia de tomar medidas para evitar la devolución de áreas exploratorias y perder las inversiones ya realizadas, como reducir costos operacionales (licenciamiento, bloqueos, seguridad), liberar recursos financieros, hacer viables los proyectos que difícilmente se desarrollan con precios actuales e incentivar nuevas y mayores inversiones en Colombia por parte de este sector.

Entre las medidas que se vienen trabajando con el Gobierno nacional están:

- Menores costos de transporte en oleoductos (para reducir los costos operacionales)
- Plazos flexibles en los contratos de exploración y producción
- Facilitar el traslado de obligaciones contractuales
- Extender beneficios de plazos *offshore* RC 14 a contratos previos

Para liberar recursos y poder enfrentar la crisis se proponen tres medidas:

- Reducir anticipos de impuestos de renta y sobretasa CREE
- Disminuir la tarifa reterfuente en las exportaciones
- Agilizar las devoluciones de saldos de impuestos de renta e IVA

Para facilitar la liberación de recursos y hacer viables los proyectos de las compañías inversionistas se propone:

- Deducción temporal en los impuestos de renta para permitir la producción e incentivos especiales a la exploración de hidrocarburos. 



Sección Empaque

68 Bolsas de tela,
una tendencia en desarrollo

72 ¿Cuál es la etiqueta
más apropiada para llevar
un producto al mercado?





Hoy en día, la utilización de las bolsas de tela es una tendencia en crecimiento. Varias empresas han decidido invitar a sus clientes a llevar sus propias bolsas o a comprarlas en sus almacenes, para mitigar la huella ambiental.

Bolsas de tela, una tendencia en desarrollo

Pág. **68**

En la actualidad, el uso desmesurado de bolsas que no son biodegradables es tema de análisis en Colombia. En el año 2011, la Secretaría Distrital de Ambiente de la capital colombiana expidió la resolución 829 para implementar un programa de racionalización, reutilización y reciclaje de bolsas de polietileno, polipropileno u otra clase de materiales que se entregan en las grandes superficies a los clientes para empackar los productos, y así minimizar la contaminación y enseñarle a los usuarios a darle otros usos a las bolsas de plástico. Este programa ha sido implementado en los supermercados Éxito, Carulla, almacenes Cecosud, entre otros.

Por: Stefany Cáceres Duarte
 @Schtefy



Desde el año 2008, los almacenes Jumbo y Metro, antes Carrefour, han promovido, en el marco de su plan de desarrollo sostenible y consumo responsable con el planeta, el uso racional de bolsas plásticas por medio del uso de bolsas reutilizables. Este proyecto se desarrolla en compañía del World Wildlife Fund (WWF) y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

“La promoción del uso racional de bolsas plásticas busca sensibilizar a los clientes sobre la capacidad de carga de las bolsas de compra y sobre el hecho de que muchos productos no necesitan ser empacados, incentivando también su reutilización y reciclaje. En Colombia, fuimos pioneros en ofrecer bolsas de tela reutilizables en todos nuestros supermercados, con el propósito de que el comprador lleve su mercado en ella y racionalice el consumo de bolsas plásticas”, afirma Cencosud en su política de responsabilidad social.

TENDENCIA MUNDIAL

Actualmente, varias organizaciones en el mundo han hecho un llamado de atención sobre las consecuencias de la contaminación por la utilización de muchos



materiales. En el caso de los plásticos, el problema está en el desconocimiento por parte de las personas sobre su reutilización y reciclaje. Por esta razón, el uso de las bolsas de tela se ha incrementado en los últimos años en países como Estados Unidos, Inglaterra, Irlanda, Escocia, Alemania, Holanda, Israel, España, Suiza, entre otros.

En Colombia se han llevado a cabo varias propuestas con el fin de reducir el uso de las bolsas plásticas e incluso llegar a la prohibición. Sin embargo, esta



Países como Inglaterra, Irlanda, Escocia, Alemania, Holanda, Israel, España, Suiza y Noruega decidieron aplicar un impuesto a los clientes de los supermercados que quieran usar bolsas plásticas para empacar sus compras.

no es una tarea fácil, pues en el país hay cerca de 2.000 empresas que fabrican plásticos.

Además de esto, al momento de la firma del TLC con Estados Unidos, la industria de plásticos era uno de los sectores que tenía un buen panorama de crecimiento y expansión. Según el informe *Aprovechamiento del TLC (2011)*: “La cadena de plástico y caucho exportó en 2011 un valor cercano a 1.790 millones de dólares. De este valor, 1.601 millones correspondieron al sector de plástico, donde las formas primarias representaron el 60% (960 millones de dólares), las láminas, películas y envases el 26% (420 millones de dólares), las manufacturas de plástico el 8% (130 millones de dólares) y los artículos con componentes de plástico tales como cepillos y telas impregnadas el 6% (91 millones de dólares)”.

Adicional, en la última Encuesta Anual Manufacturera del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), emitida en diciembre del 2014, se evidenció que: “Los resultados muestran que 9 de las 19 agrupaciones industriales, investigadas por la Encuesta Anual

Manufacturera, concentraron el 83,0% de los establecimientos manufactureros. Dentro de estos grupos los que registraron el mayor número de establecimientos, fueron: hilatura, otros textiles, punto y ganchillo, confección y artículos de cuero (18,5%), alimentos (18,1%) y productos de caucho y de plástico (8,4%)”.

Estos datos muestran que en el país la fabricación de plásticos aún es muy alta. Por eso, a la hora de realizar el cambio de las bolsas de plástico por las de tela es necesario buscar alternativas de reciclaje y reutilización de estos materiales, y hacer acompañamiento a las empresas que trabajan en esta industria.

QUÉ SE PUEDE ENCONTRAR EN EL MERCADO

Las bolsas de tela son una alternativa que muchas personas han empezado a utilizar cuando van de compras. En el mercado existen los siguientes tipos de materiales:

- Algodón, ya que es un material orgánico que permite que la degradación de la bolsa sea natural.



- Yute (planta). Es uno de los materiales más fuertes en cuanto a resistencia e igualmente es cien por ciento natural.
- Tejido no tejido (TNT) de polipropileno. Es un material muy resistente que se compone de un tejido de láminas de polipropileno con apariencia de tela. También se conoce como “non woven”.
- Tejido no tejido de PET. Su aspecto y tacto es el mismo del polipropileno,

pero es PET 100% reciclado. Procede del reciclado de las botellas de agua.

- Rafia de polipropileno o “pp woven”. Resulta aún más resistente que los anteriores, porque se hace con fibras de polipropileno entretejidas (tomado de www.toybe.es).

Todos estos materiales, permiten que la bolsa se pueda personalizar al gusto de las empresas que las implementan dentro de sus planes de sostenibilidad. 🌱

Cuadro 1. Grupos industriales que concentran el mayor número de establecimientos según CIIU Rev. 4 A.C. 2013*

Grupo Industrial CIIU Rev. 4	Descripción	Número de establecimientos	Part. %
Total	9 Grupos	7.205	83,0
15	Hilatura, otros textiles, punto y ganchillo, confección y artículos de cuero	1.603	18,5
10	Alimentos	1.573	18,1
22	Productos de caucho y de plástico	733	8,4
25	Elaborados de metal	654	7,5
202	Otros productos químicos	619	7,1
18	Papel, cartón y sus productos impresión	583	6,7
28	Fabricación de maquinaria y equipo	508	5,9
23	Vidrio y productos minerales no metálicos	479	5,5
31	Muebles	453	5,2

Fuente: DANE, Encuesta Anual Manufacturera

*La actividad CIIU Rev. 4 A.C. fue calculada por correlación a nivel de clase industrial entre CIIU Rev. 3 A.C. y CIIU Rev. 4 A.C.



Profesionales
en comunicación

 **Segmente**[®]
Comunicación integral



Desarrollo de contenidos



Social contact center



Campañas de fidelización



Estrategias digitales

Para mayor información comuníquese

al 425 52 01 en Bogotá, línea nacional gratuita 018000 510 888
o al correo: mercadeorelacional@legis.com.co

Con el respaldo
LEGIS[®]
INFORMACIÓN & SOLUCIONES

www.segmente.com



¿Cuál es la etiqueta más apropiada para llevar un producto al mercado?

“Made in”, “País de origen” o “Identificación geográfica” son denominaciones que indican, directa o indirectamente, que un producto o servicio proviene de un determinado lugar, sea un país, un grupo de países, una región o una localidad. Estas etiquetas son sinónimo de prestigio, calidad y confianza, y su objetivo principal es la protección del consumidor.

Por: Ricardo Gaitán, analista de marca
Mail: ricardogaitan20@hotmail.com

La etiqueta “Made in” fue introducida en el comercio a principios del siglo XX, cuando Inglaterra, que se encontraba a la vanguardia de la industria mundial, fue sacudida por una ola de importaciones de productos provenientes de Alemania, muy similares a los fabricados en su territorio pero de inferior calidad, que buscaban aprovecharse de la buena fe de los consumidores.

Esta situación produjo un gran movimiento de empresarios e industriales que se quejaron ante las autoridades del Reino Unido por la invasión de las manufacturas alemanas. El resultado fue la adopción de medidas destinadas a identificar con claridad el país de origen de los productos. La práctica se extendió por todo el mundo y hoy es una exigencia del comercio global, al que todos apuntan pero que se tiene que ganar.

La globalización introdujo una nueva etiqueta sobre la cual expertos en publicidad diseñaron una estrategia de *marketing*, que contiene, además de los ingredientes del *mix*, una técnica para capturar y fidelizar consumidores de cualquier parte: la Marca.

Empresas que han llegado a los más apartados rincones del mundo como Microsoft, Gillette, Sony, Colgate, Kellogg's, Toyota, Bayer, entre muchas otras, han derribado las fronteras físicas que delimitan las naciones para quedarse en el corazón de las personas de esos lugares. El hecho de que estas compañías hayan sido creadas y desarrolladas en la economía más ecléctica y grande del mundo, les otorga ciertas ventajas al momento de cruzar las fronteras.

LA ETIQUETA

"PAÍS DE ORIGEN" O "MADE IN"

Desde una perspectiva de mercadeo, la utilización de la etiqueta "País de origen" es una forma de diferenciar un producto o servicio. Artículos idénticos en todas sus características excepto en su procedencia, son percibidos de manera diferente por los consumidores. Varios estudios han demostrado que este rótulo tiene gran impacto en las percepciones de un comprador, respecto a la calidad y bondades que ofrece el producto, lo que inclina la balanza a la hora de la compra.

Existen otras formas para evidenciar la nacionalidad, como usar el idioma del país productor; emplear personajes



**La tendencia actual
está orientada a que las
compañías comuniquen
de dónde vienen sus
productos, para así
aumentar el conocimiento
que la gente tiene sobre
el país o región de
procedencia.**

famosos; manejar banderas o símbolos característicos; utilizar paisajes, lugares o edificios sobresalientes, o simplemente usar la etiqueta "Made in".

MARCAS GLOBALES

Una de las características de la globalización es que desnacionaliza los productos para acercarlos a mercados más amplios y más competitivos. Este es el panorama que actualmente vienen afrontando las empresas grandes, medianas o pequeñas para conquistar nuevos espacios.

En este escenario, muchos de los productos que se venden en el mundo son el resultado de partes o piezas procedentes de diferentes países ensambladas en un tercer país, donde se termina el proceso de fabricación. En estos casos es difícil saber exactamente cuál es el país de origen, entonces las empresas multinacionales rotulan el producto con el logo o nombre de una marca.

Nike, Apple, Disney, Levi's, Adidas, Samsung, Pepsi, Hewlett-Packard, entre otras, son empresas globales reconocidas no solo por su nombre, sino porque manejan estándares de calidad muy altos a nivel internacional, tanto en producción





Las multinacionales tienen establecidos controles muy rígidos, no solo para proteger el nombre de la marca con el que cobijan sus productos, sino también para la fabricación, ensamblaje y terminado de los mismos.



Pág. 74

y procesos administrativos internos como en las condiciones laborales para sus empleados, en servicio al cliente, en materia jurídica y legal, en sus finanzas, etc.

El hecho de cambiar o añadir a un producto un material clave o darle una transformación sustancial de uso puede ocasionar una dificultad a la hora de identificar su procedencia.

Todo el mundo sabe que Coca-Cola es un producto originario de Estados Unidos que cumple con los requisitos antes mencionados, por consiguiente, no necesita una etiqueta de origen ni mucho menos el "Made in". Su nombre de marca trasciende el rotulado y es lo que determina su fortaleza global como compañía.

CONDICIONES PARA LLEVAR UN PRODUCTO AL MERCADO GLOBAL

Según Interbrand, la consultora de branding más grande del mundo, para

que una empresa traspase sus fronteras naturales y su producto sea asimilado como una marca global, requiere cuatro condiciones básicas: amplitud, peso, extensión y profundidad de marca.

1 Amplitud (breadht). Capacidad de alcanzar y satisfacer la demanda internacional acoplándose a nuevos mercados y culturas. El puntaje en esta categoría refleja la capacidad de la marca de ampliarse en términos de edades, tipos de consumidor y presencia global. Una marca con amplitud es capaz de atravesar fronteras sociales, culturales y religiosas.

2 Peso (weight). Se refiere al liderazgo y el peso que la marca tiene en su respectiva categoría.

3 Extensión (lenght). Se refiere a la extensión o cobertura que una marca puede alcanzar a través de los años,

y la forma como piensa mantenerla en el futuro.

4 Profundidad (depth). Un aspecto clave de una marca es el grado de compromiso que ha alcanzado con sus consumidores. De igual forma, la proximidad, intimidad y lealtad que estos sienten hacia ella.

LA CLAVE: ACOPLAMIENTO A LOS MERCADOS

Cualquiera de los rótulos "Made in", "País de origen" o "Marca" puede ser el indicado, todo depende de adónde se quiere llegar. La clave radica en que las empresas con aspiraciones internacionales utilicen todo el instrumento moderno de administración, tecnología y procesos productivos socialmente responsables, para cumplir con los requisitos de calidad y especialización que los mercados exigen hoy en día. ~

76 Cali, la sucursal de la zona franca de servicios más grande del país

80 Descargue y almacenamiento de granos importados en puertos marítimos tropicales

Sección

Almacenamiento





Cali, la sucursal de la zona franca de servicios más grande del país

Un estudio realizado en noviembre de 2014 por la firma norteamericana Everest Group reveló que Cali se consolida como el destino ideal para la prestación de servicios globales, ya que al ser la tercera ciudad más grande de Colombia en población y PIB, cuenta con características que la hacen competitiva y atractiva para la inversión nacional e internacional.

Por: Redacción Logística
@revistadelogistic



Jaime Millar, gerente general de Zonamérica

Pág. 76

Cali, ciudad conocida como la *sucursal del cielo*, ofrece beneficios y ventajas propios de un centro de servicios compartido (CSC), lo que ha facilitado la constitución de empresas de *outsourcing* tipo BPO, ITO o KPO. Por esta razón, la zona franca de servicios más grande del país se constituirá en esta ciudad, con el fin de atraer a las empresas que desean hacer *nearshoring* y *contact centers* en América, a las cuales les garantizará infraestructura de redes de última generación y espacios adecuados para la prestación de servicios.



Jaime Millar, gerente general de Zonamérica, informó que abrirá sus puertas en Cali en el 2015, ofreciendo servicios corporativos que propiciarán el desenvolvimiento regional y global competitivo de este tipo de compañías, permitiéndoles enfocar su actividad empresarial únicamente al desarrollo de su *core business*.

En una entrevista concedida a Revista Logística, el empresario uruguayo reveló que Zonamérica es ideal para empresas de tercerización que requieran de un lugar estratégico para ofrecer con facilidad sus servicios y busquen sostenimiento y crecimiento a largo plazo, además de potencializar su recurso humano.

¿EN QUÉ CONSISTE ZONAMÉRICA? ¿QUÉ ES ZONAMÉRICA EN URUGUAY?

Zonamérica en Uruguay es un parque de negocios en Montevideo que surgió hace 25 años bajo el régimen de zona franca de Uruguay. El parque tiene 32 hectáreas, cuenta con cerca de 30 edificios, unas 300 empresas instaladas y aproximadamente 10.000 trabajadores.

El parque aloja actividades de logística, servicio social, edificios y bodegas. Su modelo de negocio consiste en que Zonamérica es la dueña de los edificios y arrienda los espacios y los avisos correspondientes para los clientes que se instalan allí. También se encarga prácticamente de todo lo que la empresa necesita y cuida mucho los aspectos paisajísticos y de arquitectura.

Hace tiempo se venía planteando la idea de replicar ese modelo fuera de Uruguay y Colombia ha sido el sitio escogido para llevar a cabo la inversión. Este es nuestro proyecto, nuestra primera etapa internacional.

¿EN QUÉ CONSISTE EL PROYECTO QUE QUIEREN DESARROLLAR EN CALI?

En Cali vamos a implementar un proyecto para servicio social. Zonamérica en



En Colombia el *pull* de recursos humanos es muy amplio y de muy buena calidad, por lo cual, hay muchas operaciones que buscan alto volumen de gente.

Cali va a crear una zona franca dedicada 100% a empresas de servicios. No habrá bodegas pero tampoco serán solamente edificios de oficina. Identificamos que en Colombia el *pull* de recursos humanos es muy amplio y de muy buena calidad, por lo cual, hay muchas operaciones que buscan alto volumen de gente; en Uruguay tenemos esa debilidad, ya que somos muy pocos en el país, tenemos poco más de un millón de personas en Montevideo. Precisamente una de las razones para buscar un país para invertir era la capacidad que tenía en cuanto a cantidad de recursos humanos.

En Cali se construirá una zona franca solamente para alojar empresas de servicios, BPO, *software*, *call centers*, y elegimos la zona sur de esta ciudad también por la convergencia de una buena cantidad de universidades, las cuales son de alguna manera el productor de recursos

humanos que nuestros posibles clientes van a necesitar. Cali tendrá un parque de ocho hectáreas de zona franca y allí vamos a poner cerca de 18 edificios de oficina que suman cerca de 173.000 m². La idea es atraer compañías de servicios para que los recursos humanos caleños exporten personal hacia el mundo.

¿CÓMO DIVISA EL FUTURO DEL SECTOR DE LOS SERVICIOS? ¿CÓMO ANALIZA ESE AUQUE QUE HAY AHORA EN TERCERIZACIÓN?

Hemos visto que Colombia se ha posicionado muy bien en la industria básicamente por varios factores como la mano de obra y el impulso que el Gobierno le está dando a esta nueva plaza. Sabemos que entidades como ProColombia, Pacific o el propio PTP están poniendo mucha fe en la industria y destinan programas para aumentar las capacidades

de la gente; por ejemplo, promueven el aprendizaje de inglés y sistemas.

Lo que Zonamérica viene a hacer es acompañar ese proceso con más y más infraestructura, con edificios siempre pensados para esta industria. Es algo que todavía no existe en Colombia o no le hemos visto bien desarrollado.

¿QUÉ PUEDE ENCONTRAR UNA EMPRESA EN SU PROYECTO?

¿QUÉ TIENE ZONAMÉRICA QUE NO TENGAN OTRAS ZONAS FRANCAS?

Básicamente, hay tres cosas a destacar: Lo primero es la escalabilidad. Zonamérica está pensada para la industria de productos y servicios y, por tanto, prefiere el modo de arrendamiento. Ubicar ocho hectáreas en un lugar plano genera la posibilidad de que una empresa se instale con una operación más chica de la que termina siendo. El poder escalar la operación es algo importante.

En segundo lugar está el recurso humano. Nos proponemos crear una ventaja comparativa en este aspecto, lograr que los clientes que visiten el parque encuentren allí el mejor personal. Además,

el parque se construirá de manera muy atractiva para trabajar, con áreas verdes, lugar de esparcimiento y de servicios. La gente va a querer trabajar allí y nosotros tenemos como objetivo ser el mejor lugar para trabajar en Colombia.

Y el tercer aspecto es la consolidación de la infraestructura en términos energéticos y de comunicaciones. También habrá una provisión integral en mantenimiento y seguridad, y un apoyo a los clientes en la selección de sus recursos humanos. Somos muy activos en promocionar el lugar como una buena forma de trabajar. Hoy somos socios de nuestros clientes para dar un mejor recurso

humano. Va a ser un buen lugar y cabe destacar que será la única planta dedicada 100% a prestación de servicios.

¿POR QUÉ INVERTIR Y DESARROLLAR PROYECTOS EN COLOMBIA?

Una razón es mirar a largo plazo porque son inversiones que se recuperan en un lapso prolongado y, por lo tanto, el inversor valora las reglas de juego respaldadas por la estabilidad jurídica, democrática, entre otras.

Este país ha demostrado que tiene una constitucionalidad en el régimen de zonas francas, lo que garantiza cierta estabilidad en las reglas de juego. Además, el mercado colombiano resulta atractivo porque tiene un récord de crecimiento económico constante y su gobierno está muy enfocado en solucionar los problemas de las empresas y de los inversores. Esto es fundamental para nosotros, porque de alguna manera nos sentimos acompañados en la inversión que hacemos. Estos factores, junto con los recursos humanos, son el atractivo de Colombia. 🌊

**El parque se
construirá de
manera muy
atractiva para
trabajar, con áreas
verdes, lugar de
esparcimiento y de
servicios.**





Estantería pesada



¡Diseñamos su propuesta!
Luego la llevamos a la realidad.



Estantería liviana, estantería semipesada,
estantería pesada, mezzanine,
archivo rodante, ascensor de carga,
productos para archivo.



Archivos rodantes



Mezzanine

Desarrollamos su idea en sistemas de almacenamiento, para todo tipo de mercancía.

Cra. 77L No. 64-05 Sur (Bosa, La Estación), Bogotá, D. C. – Colombia
Conm. (1) 777 77 17 Cel. 311 847 70 53
E-mail: contacto@industrias2rr.com – industrias2rrltd@yahoo.es

www.industrias2rr.com



Descargue y almacenamiento de granos importados en puertos marítimos tropicales

Pág. **80**

Ing. Alexander Eslava Sarmiento,
Consultor portuario y especialista
en logística internacional
laeslavas@unal.edu.co

Si un importador en un país tropical tiene que almacenar el grano por varias semanas, es importante que limite el contenido de humedad bajo especificaciones de contrato. Un límite de 14,0 o 14,5% es una garantía. En los últimos años, el promedio del contenido de humedad de los embarques de exportación de maíz (amarillo y blanco No. 2) de los EE. UU. ha sido aproximadamente de 14,3%; esto obedece quizá a las especificaciones máximas de contenido de humedad de 14,5% en la mayoría de los contratos internacionales.

La humedad del grano contribuye al peso del mismo sin proveer sustancias nutritivas, tales como proteínas, almidones, grasas, vitaminas y minerales. El valor equivalente de grano a cualquier nivel de humedad se puede calcular multiplicando el precio por tonelada por la proporción del peso seco a los distintos niveles de contenido de humedad.

Cuando los granos importados se encuentran fríos y pasan por aire tibio y húmedo, el agua a veces se condensa en la superficie del grano. Esto se ve en ocasiones al descargar el grano frío en puertos

marítimos ubicados en zonas tropicales. El grano absorberá esta humedad rápidamente. Si se mantiene el grano fresco por varios días o semanas, este contenido mayor de humedad y la humedad dentro del grano tendrá muy poco efecto negativo y el aumento del contenido de la humedad dentro del grano será muy bajo. Sin embargo, esta concentración de agua recién absorbida se mantiene en las capas superficiales del grano, lo que puede causar que los medidores de humedad electrónicos en los puertos de recibo sobrestimen la humedad del grano.

Si el grano importado presenta altos contenidos de humedad, por efecto de su almacenamiento en una zona tropical se producirá una humedad relativamente alta al aire que se encuentre dentro de la masa de granos, permitiendo a la vez el crecimiento y respiración acelerada de hongos y bacterias, lo que conlleva a la pérdida del valor comercial del grano. Por cada punto de porcentaje de humedad mayor del 14% se aumentará por dos la tasa de la respiración y deterioro de la masa de granos almacenada en la zona tropical.

Durante el descargue y almacenamiento de granos importados en puertos tropicales existen razones por las cuales su temperatura cambia. Puede ser debido a que el grano importado llegó más fresco que las condiciones ambientales existentes en la zona tropical y poco a poco se calienta para balancearse con esas condiciones o porque se está calentando de manera interna.

En zonas tropicales –como es el caso de los puertos marítimos de Colombia con temperatura media de 29 °C y humedad relativa media de 83%–, almacenar granos importados por un tiempo mayor a dos meses y querer un grano sano es extremadamente difícil. No se debe esperar que la fumigación destruya todo el hongo o se detenga el calentamiento del grano que ya ha empezado. Las sustancias que son inhibidoras de hongo no pueden des-



truir la micotoxina (sustancia tóxica cuya ingestión, inhalación o absorción cutánea reduce la actividad, enferma o causa la muerte de animales y personas) ni sacarla

del grano, cuando este ya la tiene en su interior. En los EE. UU. todos los embarques de granos de exportación son analizados previamente con el propósito de detectar la presencia de aflatoxina (son micotoxinas producidas en pequeñas concentraciones por hongos del género *Aspergillus*), que es la toxina más común en los granos almacenados. No son aceptables los embarques de granos que contengan más de 20 partes por billón.

Los clientes que importan granos a un ambiente tropical se enfrentan con desafíos mucho más difíciles que sus homólogos en el país de origen en cuanto al almacenamiento, por las siguientes razones:

- a. El proceso de exportación con tanto manejo del grano, causa más rotura y polvo del mismo.
- b. La temperatura ambiente del país de destino es más alta que en el país de origen.
- c. La humedad relativa con frecuencia es más alta en los climas tropicales que en los países de exportación.

Respecto a la calidad de los granos importados durante las etapas de descargue,





recibo y almacenamiento, generalmente el calor y el agua son sus enemigos principales. Aún en zonas templadas la temperatura y contenido de humedad del grano importado establecen la tasa de deterioro y pérdida. Del contenido de humedad del grano importado durante el periodo de almacenamiento dependerán todos los factores que intervienen, de una u otra forma, en su deterioro. Insectos, hongos, fermentaciones, calor creciente de la masa de granos, etc., están ligados directamente con la humedad.

La tabla 1 muestra que si se almacena el grano con un contenido de humedad del 13%, a temperatura ambiente de 20 °C, tendrá 100 días de almacenaje antes de que inicie la pérdida de su valor comercial.

Los números determinados en la tabla 1 son los días equivalentes de almacenamiento seguro (sin deterioro) para el mismo grano importado a temperaturas y humedades más altas. Al aumentar la temperatura a 30 °C en el lugar de almacenamiento y mantener el contenido de humedad del grano en el 13% se reduce a 35 el número de días seguros de almacenaje.

La humedad presente en el aire (porcentaje de humedad relativa) y en el grano importado afecta varios aspectos del manejo y almacenamiento en zonas



que sean tropicales. La masa de aire húmedo de los granos almacenados, cualquiera sea su contenido de humedad, tenderá a moverse de acuerdo con los principios físicos que gobiernan los movimientos de los gases (corrientes de aire). Ahora, cuando la temperatura del ambiente aumenta progresivamente por la condición tropical, el grano, que se importa más frío, presentará gradientes de temperatura en la parte central y en la periferia de la pila o masa de grano a granel, lo que originará condensación en la parte alta de la pila.

La temperatura juega un papel valioso, pues de ella dependerá el contenido de humedad del aire. El grano importado y el aire *intergranario* tienden a buscar el equilibrio higroscópico, es decir, los granos absorben y liberan agua. Este intercambio se realiza progresivamente y es muy lento. Saber el punto de equilibrio (contenido de humedad de equilibrio en porcentaje, %) de los granos importados es muy importante, pues permitirá conocer qué humedad se podrá alcanzar con un aire que circule entre la masa de granos. Este concepto debe tenerse en cuenta cuando se



Tabla 1. Días de almacenamiento seguro según la temperatura y el contenido de humedad del grano importado			
Temperatura (°C) Ambiente de Almacenamiento	Contenido de Humedad (%) del Grano Importado		
	13	14	15
	Tiempo Seguro de Almacenamiento (días)		
20	100	41	20
25	59	24	12
30	35	15	7
35	31	9	4

almacene grano y se quiera evitar la proliferación de hongos o cualquier deterioro producido por un exceso de humedad en el lugar de almacenamiento, especialmente en los puertos tropicales. Estos factores son importantes porque si la humedad relativa y la temperatura ambiente son altas o características de una zona tropical, estas condiciones facilitarán el crecimiento de hongos y bacterias durante el almacenamiento del grano.

A manera de ejemplo. Si un grano importado con un contenido de humedad del 14,38% en puerto de origen no tropical –70% de humedad relativa del medio ambiente– se descarga en puerto de destino y entra en contacto con grandes cantidades de aire tropical –temperatura de 28 °C y humedad relativa del medio ambiente del 80%–, el grano alcanzará un nuevo contenido de humedad de equilibrio, es decir, la humedad relativa del medio ambiente más alta tendrá la tendencia de rehumedecer el grano importado hasta un 16,30% de contenido de humedad de equilibrio.

Ahora, si la temperatura de almacenamiento se mantiene a 28°C y la humedad relativa del medio ambiente es inferior al 70% (condición no tropical), el grano importado tendrá la tendencia a deshidratarse, pues llegará a un contenido de humedad de equilibrio del 13,55%.

De otro lado, con frecuencia se ve agua condensada en el equipo de transporte de grano cuando se descarga grano frío de un buque y se transporta bajo condiciones tropicales; esto se debe a que el grano se enfría hasta casi 0°C durante periodos de almacenamiento en el invierno de Norteamérica. A pesar de que normalmente el grano se calienta durante el transporte doméstico y durante el proceso de cargarlo a un buque, con frecuencia los



En los puertos ubicados en zonas tropicales el grano importado almacenado no presenta merma por deshidratación.



Gestión Integral de Estibas: Soluciones a su medida.

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.

Tels. (1) 268 1153 – 268 6249
ventas@colestibas.com

Cali

Tel. (2) 669 0493
colestibas@emcali.net.co

Barranquilla

Tels. (5) 377 7818
barranquilla@colestibas.com

Itagüí

Cel. 350 711 3576
colestibas@une.net.co

Línea Única Nacional
01 8000 113 322



CoLEstibas S.A.
Gestión Integral de Estibas
www.colestibas.com



granos llegan a los puertos tropicales con una temperatura de 10 °C más fría que el aire del medio ambiente en el puerto de recibo. El contacto entre el grano importado frío y la maquinaria de recibo (cucharas, tolvas, cárcamos, transportadores de cadena, elevadores de cangilón, básculas, etc.) enfría el metal hasta que el agua se condensa en su superficie.

Después de haber sido descargado del buque, el grano importado se acondiciona y se almacena; esta es la etapa en la que el grano estará inmóvil por un tiempo, durante el cual comenzará a gestarse una serie de procesos interrelacionados entre sí y que incidirán finalmente en la calidad del grano almacenado.

Respecto a la pérdida de materia seca del grano importado, esta tiene como parámetro límite el 0,5%. El tiempo permisible de almacenamiento es determinado en función de la temperatura del grano y de su contenido de humedad de almacenamiento, tal como se observa en la tabla 3.

A manera de ejemplo: un grano importado almacenado a una temperatura de 29,4 °C con un contenido de humedad del 16% tendrá un tiempo permisible –antes de que supere el 0,5% de la descomposición o pérdida de su materia seca– de 35 días. Si después de 10 días, el grano importado sigue respirando y su contenido de humedad ha alcanzado el 18%, el nuevo tiempo permisible para almacenamiento será aproximadamente de 14 días. 



Tabla 3. Tiempo permisible de almacenamiento (en días) para que el grano importado alcance el 0,5% de pérdida de materia seca

Temperatura del Grano (°C)	Contenido de Humedad (%) del Grano Importado									
	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34
1,7	1144	437	216	128	86	63	50	41	35	31
4,4	763	291	144	85	57	42	33	27	24	21
7,2	509	194	96	57	38	28	22	18	16	14
10,0	339	130	64	38	26	19	15	12	10	9
12,8	226	86	43	25	17	13	10	8	7	6
15,6	151	58	29	17	11	8	7	5	5	4
18,3	113	43	22	13	9	7	5	4	4	3
21,1	85	32	16	10	7	5	4	4	3	3
23,9	63	24	12	8	5	4	3	3	2	2
26,7	47	18	9	6	4	3	3	2	2	2
29,4	35	14	7	5	3	3	2	2	2	1
32,2	26	10	5	4	3	2	2	2	1	1
35,0	20	8	4	3	2	2	2	1	1	1
37,8	15	6	3	2	2	2	2	1	1	1
40,6	11	4	3	2	2	2	1	1	1	1
43,3	8	3	2	2	2	1	1	1	1	1
46,1	6	2	2	2	1	1	1	1	1	1
48,9	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1

Sección

Transporte & distribución

87 Colombia tiene el primer furgón para transporte de residuos biológicos

94 ¿Un inventario equivale a gasto o inversión?

98 La unión hace la fuerza

100 Los “pesados” ganan por livianos

106 El transporte multimodal, piedra angular del equilibrio económico



www.revistadelogistica.com



A&F carg  **sas**

AGENTES DE CARGA “Su carga en buenas manos”

Transporte aéreo, terrestre, marítimo • Bodegaje • Consolidación de carga • Contenedores

www.ayfcargo.com.co



A&F carg sas

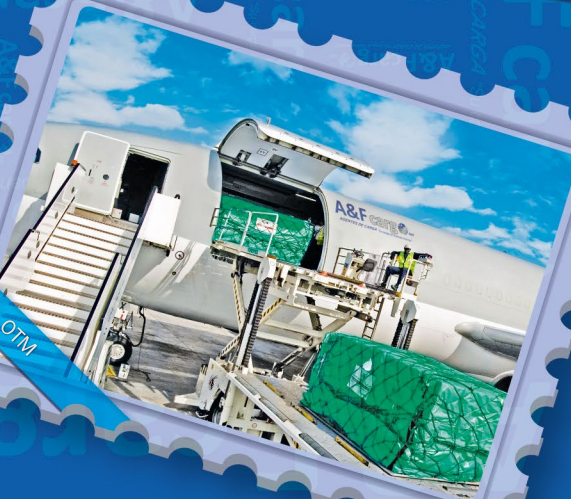
AGENTES DE CARGA "Su carga en buenas manos"

SERVICIO



TRANSPORTE MARÍTIMO

TRANSPORTE AÉREO



OTM



HONESTIDAD

TRANSPORTE TERRESTRE



BODEGAJE EN ZONA FRANCA

RESPONSABILIDAD

www.ayfcargo.com.co

servicioalcliente@ayfcargo.com.co

Sede principal Medellín

PBX (574) 448 24 21 Calle 5A No. 43B-25
Of. 304 – 307 Edif. Meridian, El Poblado, Medellín.

Oficina Bogotá

PBX (571) 257 75 99 Carrera 53 No. 103B-42 Of. 308
Edificio Grupo 7, Pasadena, Bogotá, D. C.

MIEMBROS DE:



Su carga
en buenas manos

Atendiendo a las necesidades de transporte de residuos biológicos que tiene el campus de la Universidad Nacional, sede Bogotá, un equipo de profesionales creó el primer furgón especial para el traslado de estas sustancias.



Pág. **87**

Colombia tiene el primer furgón para transporte de residuos biológicos

El transporte de residuos biológicos en Colombia está regulado por el Decreto 1609 del 31 de julio de 2002 del Ministerio de Transporte. Esta normatividad establece todos los requerimientos técnicos y de seguridad para el manejo y transporte de mercancías de alto riesgo por el territorio nacional.

Por: Daniela Pérez Medellín
 @danimed94

Siguiendo dicha normatividad, Jorge Sanabria, un diseñador industrial egresado de la Universidad Nacional, al detectar que el vehículo con el que se venía trabajando desde hace 10 años en esta institución presentaba un deterioro, decidió desarrollar, en compañía de un equipo de diseño, el primer furgón para residuos biológicos. Jorge aseguró que: “Este furgón es el primero entre los que transportan residuos biológicos y residuos infecciosos que cumple con la resolución 1609 de 2002 que reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas y, a la vez, también introduce otro valor agregado al país”.

Este proyecto tiene como ventaja competitiva ser un medio de transporte nuevo en el mercado; sin embargo, es conveniente aclarar esta característica. Ya existen vehículos diseñados especialmente para llevar a cabo toda la logística en el transporte terrestre de este tipo de residuos; por ejemplo, los furgones americanos de transporte de carga en canal que disponen de conductos en el piso para dirigir la sangre y los líquidos que se filtran a los tanques de recolección. Pero en el desarrollo de este proyecto se identificaron las fallas puntuales en la presta-



ción del servicio, para crear un vehículo renovado con todas las funciones necesarias que preservan la seguridad de las personas encargadas del transporte y la efectividad del traslado de los desechos.

Cuando Jorge hace hincapié en que este proyecto le otorga un valor agregado no solo a la Universidad Nacional, sino

al país, lo dice porque normalmente los vehículos de esta gama son traídos del exterior, y en este caso, el diseño y montaje de todo el furgón fue realizado por colombianos. “El equipo se fue más allá de la normativa para mejorar las características de los vehículos anteriores. Es un proyecto pionero en ese sentido que tiene un desarrollo tecnológico muy alto, considerando que para su elaboración se usaron materiales de muy buena calidad como el chasis euro 4 con los más altos estándares de emisión”, aseguró el precursor del proyecto.

Entre sus características más relevantes están la capacidad de llevar el vehículo al nivel del suelo para poder realizar la carga; la carrocería de los furgones tradicionales se eleva 90 cm sobre la superficie. Sanabria aduce que “con este vehículo ya no será necesario que el operario levante la carga manualmente desde afuera hasta la plataforma, como sucedía anteriormente, y ya no se tendrá que hacer uso de adaptadores de elevación”.

El equipo de diseño creó la estructura del furgón de tal manera que todo estuviese integrado al vehículo, para evitar cualquier tipo de adaptador externo y poder otorgar así seguridad y ergonomía en el momento de la recolección. Además, cuida de no producir orificios en los envases que puedan propiciar la contaminación de aguas subterráneas con alta cantidad de patógenos.

El proyecto también estuvo encaminado para que el sistema de gestión ambiental pudiera tener total autonomía en la logística que conlleva la recolección de estos residuos, sobre todo porque en algunos momentos se genera mayor cantidad de desechos que en otros. Es por esto que el vehículo actual tiene total autonomía, se puede encender en el momento que se requiera hacer recolección independientemente de su volumen y además garantiza toda la seguridad y el confort necesarios para cuidar la salud de los operarios.



Entre otras de sus características, el furgón cuenta con 11 compartimentos, nueve de los cuales son para los residuos biológicos y sustancias infecciosas. Además tiene función de recolección de lixiviado, nomenclatura de seguridad, alertas visuales, alertas auditivas para invidentes, alertas fugitivas y perifoneo. Fue diseñado bajo los estándares de seguridad nacionales e internacionales.



Para su funcionamiento en Colombia, este vehículo no solo se rigió por el Decreto 1609 del 31 de julio de 2002 del Ministerio de Transporte, sino también se supeditó a una serie de normativas nacionales tales como:

- La resolución 2400 de 1979 que vela por dar cumplimiento a las normas legales en medicina, higiene y a las normas de seguridad industrial.
- La Ley 430 de 1998 que hace referencia a desechos peligrosos y procura el diseño de estrategias que establezcan la generación de este tipo de residuos en industrias con procesos obsoletos y contaminantes. Obliga a establecer políticas e implementar acciones para sustituir procesos de producción de contaminantes por procesos limpios, inducir la innovación tecnológica o la transferencia de tecnologías apropiadas, y formar los recursos humanos especializados de apoyo para estudiar y aplicar los instrumentos económicos adecuados a las condiciones nacionales que permiten inducir el cambio en los procesos productivos y en los patrones de consumo.

FREIGHTLINER®

Poder en Movimiento

CASCADIA



Una marca Daimler.

SIEMPRE PREPARADO PARA LA ACCIÓN

Diseñado teniendo en cuenta el costo total de propiedad y construido para maximizar los resultados finales e impulsar el crecimiento del negocio

COLUMBIA CL 120



Una marca Daimler.

EFICIENCIA MUY ATRACTIVA

La legendaria ingeniería de Columbia ofrece el máximo de confiabilidad, durabilidad y eficiencia del camión tradicional para el siglo XXI.

Alemautos

4442369

Cra. 50 No. 79 sur-30. La Estrella
www.alemautos.com.co

f /Alemautos You Tube /Alemautos @Alemautos @Alemautos



El actual vehículo mejora las condiciones de trabajo del personal de gestión ambiental que se encarga de la recolección de residuos peligrosos.



- Este vehículo también se adapta al Decreto 2676 de 2000 por el cual se adopta el manual de procedimientos para la gestión integral de los residuos hospitalarios y similares del Ministerio del Medio Ambiente y del Ministerio de Salud.
- El artículo 3° del Decreto 1669 de 2002, que realiza una clasificación de residuos biológicos para tener en cuenta lo que el furgón puede transportar. Residuos peligrosos dentro de los que se encuentran aquellos medicamentos vencidos, deteriorados, alterados y/o excedentes de las sustancias que han sido empleadas en cualquier tipo de procedimiento. Dentro de estos se encuentran también los residuos producidos en laboratorios farmacéuticos que no cumplen los estándares de calidad y sus empaques o productos de insumos médicos.

El furgón, al cumplir con todas las leyes necesarias para su tránsito y por ser un diseño propio de Colombia, se ha valorizado en el mercado. Es un medio de transporte que demostró mejores características y condiciones de operación con respecto a la competencia. Sanabria afirma que “el equipo de diseño realizó un estudio de mercado profundo y estableció que son pocos los furgones que tienen especialidad para transportar residuos peligrosos en el mundo; de hecho, no se logró ubicar un referente que se especializara bien en carga y recolección de líquidos y, por este motivo, se está planeando llevar a cabo su exportación”.

Así mismo, el coordinador del proyecto recomendó que todas aquellas personas que estén en contacto con este tipo de residuos, ya sea porque residen con personas contagiadas de alguna enfermedad o que se encuentran en tratamientos específicos, contacten a las entidades encargadas del tratamiento de estas sustancias, pues su mal manejo podría ocasionar graves repercusiones personales y para el medio ambiente. Es importante tener en cuenta que estos desechos tienen que ser sometidos a incineración, para luego ser compactados,

con el fin de quemar todos los agentes patógenos infecciosos que alberguen allí. 🌱



◀ Los residuos o desechos en estado líquido o gaseoso, deben estar contenidos en recipientes o depósitos. Sin embargo se debe tener en cuenta la existencia de normativa colombiana específica para vertimientos y emisiones atmosféricas.

REFRILOGISTICA

Conservando El Frío

Alquiler de contenedores
para almacenamiento de producto
refrigerado y congelado en sus instalaciones

Ventajas

- Reemplaza bodegas y cuartos fríos.
- Ahorro en costo y riesgos de almacenamiento externo.
- Solución rápida y efectiva.
- Acompañamiento técnico.



Carnes



Pescados y Mariscos



Flores



Alimentos y bebidas



Medellín: (4) 373 9300 - 320 691 7696 - Bogotá: (1) 821 5626 - 310 442 3253
igiraldo@refrilogistica.com - www.refrilogistica.co



La mejor compra para su negocio

Su Factura Plus y Su Inventario Plus



Disfrute el software empresarial más económico del mercado.

Software de capacidad media dirigidos a:

- ✓ Pymes
- ✓ Microempresas
- ✓ Profesionales Independientes

Soluciones tecnológicas que optimizan sus procesos administrativos, financieros, contables y logísticos con el respaldo y la experiencia de Legis S.A.



CONTÁCTENOS

Líneas de Atención
PBX 425 52 55 Marque Opción 2 Opción 4
Línea 018000 511 117

minerva®

Siempre legal siempre confiable

De venta en almacenes de cadena y papelerías especializadas en todo el país.
Este software incluye asistencia telefónica. La reproducción parcial o total de estos productos ocasiona sanciones legales.

Una marca **LEGIS**



¡Entregamos Volando!

- Operador Logístico Integral
- Servicio de paquetero Nacional e Internacional
- Transporte de urgencias, medicamentos, alimentos y cadena de frío 7 X 24 nacional



Calle 25G No. 100-56
Bogotá D.C.

Contáctenos: **743 71 00**

helpdesk@horacerocargo.com

www.horacerocargo.com



¿Un inventario equivale a gasto o inversión?

Pág. **94**

A menudo, los inventarios se perciben como gastos para las empresas, pero en realidad terminan convirtiéndose en un activo muy importante, ya que generan control y poder tanto para la productividad de la compañía como para sus estados financieros.

Los inventarios representan para una empresa la existencia de bienes muebles e inmuebles para comerciar con ellos, bien sea comprándolos y vendiéndolos como productos terminados o como productos en proceso de fabricación, y que tienen un periodo de tiempo determinado para distribuirse.

La posesión de estos inventarios genera costes para las empresas dependiendo de sus características y de la manera de operar. Giusty Guerrero, diseñador industrial de la Universidad Libre, señala que las compañías pueden ahorrarse una gran suma de dinero aplicando la conocida “administración científica del inventario”, en la cual se tienen en cuenta tanto los inventarios físicos, que consisten en un conteo de los productos confrontado con lo registrado en ficheros de existencias, como los inventarios

lógicos, que son los sistemas de registro de la existencia del inventario físico para inspeccionar las entradas y salidas por medio de la utilización del cárdex.

Pero independientemente del tipo de inventario que usted como empresario quiera realizar para el control de las mercancías de su industria, es importante que tenga presente que la gestión de inventariar es una actividad que requiere la evaluación tanto de los precios de operación como de los asociados a la inversión, aquellos costos financieros relacionados con depreciaciones

No obstante, en la gestión de inventarios coexisten tres tipos de costos ligados a los flujos, *stocks* y a los procesos:

- Para los gastos de flujos, se costeará el aprovisionamiento, es decir, el transporte de la mercancía, que en algunas ocasiones se da por cuenta



Grigvovan / Shutterstock.com



del proveedor (en el caso de contratos tipo CFR, CIF, CPT o CIP, entre otros) y en otras situaciones se incluirán en el precio propio de los productos a comercializar. También se tendrán en cuenta los aranceles de importación, cuotas *antidumping*, entre otros.

- En cuanto a los costos asociados a los *stocks*, deberán incluirse todos los relacionados con inventarios de mercancías desde su almacenamiento, deterioro, pérdidas y degradación de productos almacenados, impuestos a las ventas que se consideren como no recuperables para efectos fiscales, impuestos al consumo, entre otros. Este apartado es de suma importancia, ya que existen unas categorías específicas que usted puede tener en cuenta para la diferenciación de gastos en esta gran categoría de costos:

Costos directos de almacenaje. Costos fijos como el personal, vigilancia y seguridad, cargas fiscales, mantenimiento del almacén, reparaciones, alquileres, amortización del almacén, amortización de estanterías y otros equipos de almacenaje, gastos financieros de inmovilización, energía, agua, mantenimiento de estanterías y de los materiales de reposición.

Costos directos de manutención. Costos fijos como personal, seguros, amortización y mantenimiento de equipos de manutención e informáticos y reparaciones de equipos de manutención y comunicaciones.

Costos indirectos de almacenaje. De administración y estructura; de formación y entrenamiento del personal.

- Y en lo que respecta a los costes de procesos, son diversos los gastos que se deben financiar, puesto que son costos de compras, de lanzamiento de pedidos y de gestión de la actividad. Si el inventario es importado, se incluirán también los costos legales y los trámites aduaneros realizados por el intermediario. En el caso de los combustibles también se incluirá como costo de los inventarios el impuesto nacional a la gasolina y ACPM.

Al aplicar contabilidad con NIIF completas o con NIIF para pymes, los costos indirectos de fabricación no distribuidos, no forman parte del costo del inventario, por lo que son reconocidos como un gasto en el periodo en el que se realizarón.

Los descuentos y rebajas, sean condicionados o no, tendrán un menor valor con respecto a los inventarios.

Luego de tener claridad sobre los costos que se deben asumir cuando una empresa tiene inventarios, es necesario encontrar los valores exactos que den cuenta de cuánto cuesta un inventario a partir de las normativas impuestas en el



país de origen y/o de llegada. Para esto, Revista Logística destaca dos apartados relevantes bajo los cuales usted puede realizar un estado financiero preciso de su gestión de inventarios. Se ha tomado como referencia el apartado de la Norma Internacional de Contabilidad 2 donde se decreta que “el valor de los inventarios a reconocerse en los estados financieros deberá ser el menor, entre el costo y el Valor Neto Realizable (VNR)”.

Costo de inventario = costos de adquisición + costos de transformación + otros costos.

Costos de adquisición = precio de compra + aranceles de importación + otros impuestos (no recuperables en su naturaleza) + otros costos directos.

Costos de transformación = costos directos + costos indirectos (costos indirectos de producción distribuidos).

Costos indirectos de producción distribuidos = costos indirectos fijos + costos indirectos variables de producción.

Y de acuerdo a las NIIF Completas y a las NIIF para pymes, que son las normas que establecen los requerimientos de reconocimiento, medición, presentación e información relevante de las transacciones y otros sucesos, los costos se miden de la misma manera, es decir, se reconocen los inventarios a un valor que no exceda su importe recuperable.

Adjunto a esto es necesario recalcar la importancia que tiene una buena in-



¡Asegure su inventario tangible e intangible! Esto contribuye a la protección de los ingresos de la empresa, lo que en muchas situaciones a futuro suscita beneficios fiscales.

fraestructura para llevar a cabo un control efectivo de inventarios. Generalmente, las empresas optan por adquirir bodegas propias o en arrendamiento que tengan la capacidad para almacenar la clase de producto que se va a comercializar. Para que la administración de estos lugares no se torne un proceso complejo, Carlos A. Sáenz Andrade, contador auditor, asegura que los encargados de las bodegas deben seguir estos cinco parámetros:

- 1 Al recibir los bienes, materiales y suministros compruebe que las cantidades correspondan con las establecidas en la guía de despacho del proveedor, para poder rechazar productos que estén deteriorados o no sean los solicitados.
- 2 Informar al administrativo encargado del inventario cualquier cambio

en la recepción de la mercancía.

- 3 Almacene los bienes y materiales en buenas condiciones de uso siguiendo las normativas necesarias.
- 4 Despache los bienes y materiales según las cantidades y especificaciones establecidas en el documento “Solicitud de abastecimiento” u otro documento interno.
- 5 Mantenga actualizados los registros de control de existencias de los bienes bajo su custodia.

El control en las bodegas de una empresa es de completa obligatoriedad cuando de inventarios se trata, puesto que en estos lugares radica la estabilidad en las finanzas y en la contabilidad de la compañía. Le recordamos que en las bodegas se forja un inmovilizado material que son todas las inversiones realizadas para la adquisición de bienes de naturaleza tangible. Probablemente se hable en términos de maquinaria, mobiliario, elementos de transporte, equipos para el proceso de información como cualquier tipo de ordenador, entre otros. Y, a la vez, se resguarda un inmovilizado financiero que son todas aquellas inversiones de naturaleza exclusivamente financiera realizadas a largo plazo. Esto incluye inversiones tradicionales tales como acciones, obligaciones, préstamos otorgados por la empresa a terceros, empleados o clientes, entre otros. 🌿





Naviera especializada en la carga Ro-Ro

(Carros, camiones, máquinas y carga proyecto, entre Estados Unidos, Colombia, Panamá, México y Venezuela).

① **Servicios logísticos personalizados**

② **Equipo humano en constante evolución**

③ **La mejor atención al cliente del sector**

Carrera 69 No. 25B-44 Of. 613 • Cel. (317) 648 1886
l.daza@scline.es • www.scline.com

Bogotá, D.C. • Colombia





César Arias,
gerente general de Carrocerías Arias

Cristina Díaz,
presidenta ejecutiva de ASCECAR

La unión hace la fuerza



William Ramón Fadul Vergara,
Expresidente ejecutivo Fasecolda.



Derecha a izquierda: Cristina Díaz, Gersson Torres, Javier Aguillon, Ricardo Gaviria



Thomas Voigth, presidente ejecutivo,
Cámara de Comercio Colombo-Alemana.



La importancia de las agremiaciones no solo radica en reunir y convocar a los empresarios de un sector, sino que además le dan un rostro que represente a una fuerza económica del país. En este sentido, la Asociación Colombiana de Empresas Carroceras (ASCECAR) renueva su imagen para ser la voz de una industria que produce el 5% del PIB.

Son varias las agremiaciones que representan a los trabajadores independientes del país y a los sectores que han ayudado a dinamizar la economía en los últimos años. Este es el caso de ASCECAR, asociación creada en 1986 bajo el nombre Empresas Carroceras y que ahora busca fortalecer la industria, producir conocimiento, pero ante todo representar al sector carrocerero en la toma de decisiones trascendentales en las relaciones comerciales de Colombia. Por tal razón, desde hace dos años, Al día Consultores Jurídicos, Económicos y Contables ha trabajado de la mano con representantes de la industria para darle una “nueva energía”, como dice Cristina Díaz, presidenta ejecutiva de ASCECAR, a la industria carrocerera.

“El transporte de bienes, ganados y el desarrollo de Colombia se ha hecho a partir de las carreteras y entonces los carroceros se han adaptado, porque una carrocería es como un vestido hecho a la medida. Como agremiación queremos que la gente conozca el trabajo que hacen los carroceros, que se les dé el reconocimiento que merecen por el aporte que han hecho durante muchos años a la economía y al desarrollo logístico del país”, recalcó la presidenta ejecutiva de ASCECAR.

NUEVOS RETOS, NUEVOS PROYECTOS

Dentro de la agenda de trabajo de la nueva administración de ASCECAR, se han realizado visitas a las facultades de ingeniería de las universidades para dar a conocer el campo laboral que existe dentro de la industria y la importancia

del desarrollo de proyectos que vinculen a las empresas de las familias carroceras de Colombia. Asimismo, se están buscando programas con el SENA para formar a los trabajadores del sector, para que conozcan y se capaciten sobre temas tan importantes como la seguridad laboral y normas ICONTEC, y mejorar así la calidad en los procesos.

Adicionalmente, el pasado 18 de febrero se realizó en las instalaciones de la Cámara de Comercio de Bogotá, sede Chapinero, el primer Encuentro Nacional de Carroceros donde se trabajaron temas trascendentales como la normativa vigente del sector, las perspectivas del mercado, las oportunidades financieras del momento, entre otros. El encuentro dejó las siguientes conclusiones:

- Trabajar conjuntamente con los otros gremios del transporte y rescatar a los carroceros como un gran eslabón de la cadena de valor del transporte en Colombia.
- Hacer mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte para solucionar los problemas del sistema para los trámites de homologaciones, la normatividad y la visibilidad del gremio como interlocutor de los carroceros.
- Mejorar las prácticas de competencia. Lograr mejor capacitación y manejo de información para ser reconocidos en el plan nacional de desarrollo.



Javier Orlando Aguillón Buitrago, grupo operativo de transporte terrestre Ministerio de Transporte; Cristina Díaz Díaz, presidenta ejecutiva ASCECAR; Thomas Voigt, presidente ejecutivo Cámara de Comercio Colombo-Alemana

Otro de los puntos importantes dentro del evento fue el homenaje que se le hizo a William Fadul, quien ha sido uno de los miembros del comité gremial nacional que ha dedicado alrededor de 40 años de vida al gremio.

Por otro lado, el próximo 11 y 12 de noviembre, en alianza con la Universidad EAFIT, ASCECAR realizará en Medellín el Congreso Internacional de Carroceros, el primer evento que reunirá a los carroceros del país para analizar de la mano de los expertos de la industria los retos del sector. Además, los asistentes tendrán la oportunidad de establecer vínculos comerciales.

CARROCERÍAS ARIAS, UNA EMPRESA CON HISTORIA LOGÍSTICA

Según datos de ASCECAR, actualmente, en el país hay más de 350 empresas carroceras que durante casi 100 años han trabajado por el mejoramiento y el crecimiento del sector logístico del país. Una de las compañías es Carrocerías Arias, una empresa que lleva más de 45 años de trabajo. Esta empresa busca satisfacer las necesidades operacionales del sector logístico para el transporte de carga personal o mixta, por medio de asesorías en cuanto a diseño y fabricación de equipos.

“Mi papá, cuando era pequeño, trabajaba con mi abuelo fabricando sillas

para caballos y haciendo los trechos que le ponían a las mulas para montar sobre ellas la carga, desde ese entonces mi papá estuvo metido en el transporte de carga. Después fue operario de un camión de carga, luego llegó a Bogotá y comenzó a trabajar en una empresa que se llama Industria El Abarco. Más tarde, consiguió un socio y montó una empresa que se llamó Carrocería América, la cual llegó a ser una de las tres empresas de carrocerías más importantes del país. Cuando mi papá quebró, nosotros (mi hermano y yo) tuvimos que empezar a trabajar y utilizar

herramientas, así empecé a trabajar en este gremio hace 45 años. Mi papá duró 50 años”, comentó César Arias, gerente general de Carrocerías Arias.

Esta compañía se ha propuesto trabajar este año conjuntamente con las demás empresas del sector, para ser una fuerza económica que siga aportando al crecimiento de Colombia en el desarrollo de carrocerías para todo tipo de vehículos y de trenes.

“Tenemos muchas expectativas con el buen resultado de la agremiación, porque cuando alguien va a hablar al Ministerio de Transporte, ellos ya saben que están recibiendo a una persona que representa a una cantidad de empresas que generan valor al desarrollo del país”, resaltó Arias. 





El mercado de los tractocamiones, los “pesos pesados” del universo de los vehículos, se comporta de forma análoga al mundo de los boxeadores. Sí, gana el más fuerte, pero solo si el peso se lo permite. ¡Bienvenidos a este combate!

Por: Amado Hernández Gaviria

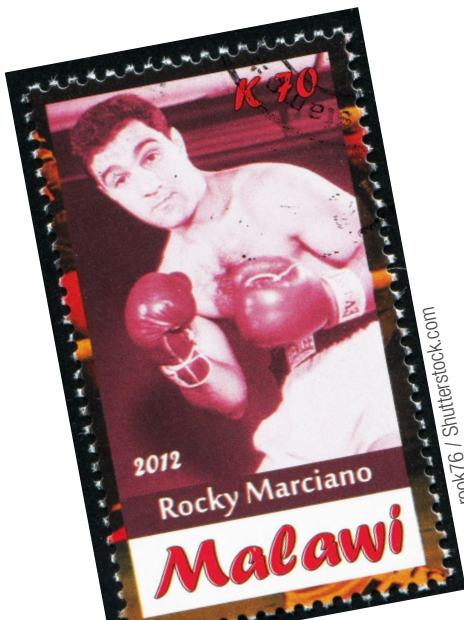
@poeta70



Tamir Soliman / Shutterstock.com

Los “pesados” ganan por livianos

Pág. 100



El sudor escurre y la piel brilla. Parecen cubiertos con una película de aceite. Dan miles de saltitos en las puntas de los pies mientras un lazo se hace invisible bajo las suelas de sus botines. Después de quemar cada milímetro de grasa y rayar los abdominales con cientos de flexiones, mascar chicle y salivar para eliminar fluidos, los púgiles están listos para el pesaje.

En el boxeo, la báscula es la que dice la verdad. No se lanza el primer

puñetazo ni se incuba la ilusión de conquistar el título mundial si, libra por libra, el “pegador” no está en su peso, el exigido, el ideal. Ni más ni menos, sucede igual con los tractocamiones. Estos “pesos pesados” del transporte solo tienen posibilidades de “ganar” si están en el peso. Y “estar en el peso” significa ser liviano, muy liviano, así pertenezca a la categoría de los “ultra”.

“Lo importante en este momento es tratar de configurar o tener un camión

más liviano que el de la competencia. Porque si en una báscula yo tengo que pasar con 48 toneladas y no puedo pasar con más, en la medida que mi camión sea más liviano, me permitirá cargar más, me van a pagar más por lo que estoy llevando atrás y no me voy a pasar de esas 48 toneladas”, expone Hernán Botero Moreno, gerente comercial de vehículos comerciales de Alemautos.

Muhammad Ali, Rocky Marciano, Mike Tyson... Freightliner, Kenworth, International. Están los que son, son los que están. Para llegar al cielo de este *ranking* es preciso aceptar el desafío en todos los cuadriláteros. Apretar los puños, subir la guardia y, con mirada limpia, observar al “contrincante” y fajarse. No hay más opción que competir, así es el mundo de los pesos pesados.

“Estoy totalmente seguro de que Freightliner es el número uno, en todas las líneas de camiones, volquetas y tractocamiones. Somos los más livianos del mercado. Invito a mis colegas de Kenworth e International que vayamos a una báscula de pesaje, como hacen los boxeadores, y nos pongamos de *sparring*, uno a uno, que nos subamos a la báscula, porque creo que ese es un plus, un argumento de venta muy válido para los clientes. Nos subimos a la báscula, con ‘calzoncillos’ no más y miremos cuánto pesa cada uno”, afirma Botero Moreno, sin tener la intención de conectar un “golpe bajo”.

Y como si estuviera esperando su turno para subir a la báscula, Kenworth de la Montaña da cuenta de qué tan importante es el peso: “Mucho. Somos muy competitivos y realmente livianos. Los materiales de alta tecnología hacen que seamos muy livianos”. Y ahora, un rápido braceo: “Cabinas y *capots* en aluminio y fibra de vidrio y *metton*. Materiales de acero de alta tensión, menos pesados pero más fuertes. Se pueden ensamblar cortos al máximo posible, no son todos iguales. Si la aplicación



**“Kenworth de la Montaña se diferencia de sus competidores al traer a sus clientes los carros a la medida, gusto y necesidad específica para su trabajo. Kenworth de la Montaña siempre es pionero en ventas de vehículos clase 6, 7 y 8”.
Fuente: Kenworth de la Montaña**

lo permite, se pueden ensamblar sin refuerzo de bastidor, ahorrando mucho peso. Se pueden ensamblar con un solo

tanque de combustible, con dos, tres o cuatro baterías, etc.”.

Frente a frente, cara a cara: “Así que 500 kilos, 700, una tonelada menos que pese el camión, poniéndole un rin de aluminio, una banda de rodamiento más delgada, bajándole a los lujos y privilegiando la comodidad, pero que el camión al mismo tiempo sea más liviano, eso marcará al final una tendencia que se reflejará en plata”, guantea el representante de Freightliner.

EN EL CUADRILÁTERO...

Tras ganar su primera pelea y aún dando brinquitos sobre el tinglado, Muhammad Ali se dirigió a Sonny Liston, campeón mundial reinante de los pesos pesados, quien estaba apoltronado en la primera fila del escenario, y le gritó: “¡Tú serás el próximo!”. Ali, después, se convertiría en leyenda al romper todos los cánones del boxeo tradicional. Su evolucionada técnica; la ingravidez de sus desplazamientos, lo cual le hacía ver más rápido



Taina Sohlman / Shutterstock.com

“En la línea de tractocamiones, nosotros tenemos dos líneas de producto. Una es la Cascadia, que es la línea top, es nuestro producto líder en tractocamiones. Y tenemos la Columbia CL 120, que es una línea un poco más básica en cuanto a los tractocamiones”.

Fuente: Gerencia comercial de Freightliner

que los demás, y su pegada, cilindradas de poder, plena para todos los asaltos.

“Freightliner trabaja con un motor totalmente diferente con respecto a la competencia: Kenworth e International. El de Freightliner es un motor Detroit Diesel, de la casa Mercedes Benz, mientras que los colegas trabajan con un motor Cummins. Eso hace que haya una diferenciación en el consumo de combustible importante a favor de Freightliner”, asegura el gerente de la línea comercial de Alemautos.

Máquina y combustible. Tecnología y rendimiento. Como el desafiante Ali, hoy las marcas están obligadas a enfocarse en evolucionar sus tecnologías: “Esta nueva línea de motores –Euro IV– tiene como elementos especiales: turbo de geometría variable, recirculación de gases de escape y catalizador en el silenciador, para cumplir con la exigente norma de emisiones de CO₂. Las principales diferencias de esta nueva línea, con los Euro III, radican en la potencia, que se aumenta en los modelos Dutro Pro de llanta sencilla, Dutro Pack de 3,3 toneladas de capacidad de carga y el FC9J camión”, según el área de comu-

nunicaciones de Hino, retador que también pretende el título.

En respuesta a este *one two*, el distribuidor oficial de Kenworth afirma: “Nos enfocamos en el Euro IV, que contamina menos. Ser pioneros en esta nueva tecnología. Ya nos estamos preparando con unas unidades a prueba en Colombia, para ver su desarrollo en nuestra topografía. Y herramienta de alta tecnología para atender estos nuevos retos”.

El concepto invita a empate en las tarjetas: “Están llegando Euro IV y Euro V en todas las marcas. Esto hace que haya una nueva tendencia. Desafortunadamente, esas tecnologías hacen que el costo de los tractocamiones aumente, pero también se mantiene una tendencia de cuidado ambiental”, responde Botero Moreno.

Pero no solo se trata del motor. Los asaltos para conquistar el mercado invitan a recursos técnicos cada vez más audaces. Cada época exige formas diferentes de “pegar”, como lo explica la voz de Freightliner: “Hoy en día, los clientes valoran mucho lo que es la ergonomía para los conductores. Tener

un vehículo que sea cómodo, confortable, que no vaya a traerle problemas de motricidad al conductor. Que sea de pedales, caja de cambios y volante suaves. Que la silla y la cabina sean neumáticas...”.



AFNR / Shutterstock.com



/Construdata



@Construdata

www.construdata.com

construcontrol.NET

Administración y control de obras

La herramienta
para el
control
de sus proyectos



Otro producto
LEGIS
INFORMACIÓN & SOLUCIONES



Software
en la nube

**Servicio de entrenamiento y soporte
en las principales ciudades del país**

Comuníquese al **425 52 01** en Bogotá
o a la línea nacional gratuita **01 8000 510 888**

LA BOLSA

La desgracia había noqueado a Tyson. Su psiquis era errante y lo llevaba a lugares indebidos. Sin embargo, el 28 de junio de 1997 el destino le pondría enfrente de la gloria: revancha ante Evander Holyfield, el campeón de los pesados. El episodio se recordará no solo por la mordida feroz de Tyson a la oreja derecha de "Holy", por lo cual fue descalificado, sino también por los 50 millones de dólares que el poseedor del cetro sembró en su cartera: 35 por la bolsa, cifra récord, y 15 por derechos de televisión.

¡Obvio! en el boxeo nadie da un puñetazo sin valor. El dinero importa y mucho, como también en el negocio de los tractocamiones. Al instante de comprar uno de estos titanes se activan varias condicionantes. La ergonomía, seducción para quien conduce; conveniencia para su jefe. Un piloto saludable, motivado y libre de incapacidades resulta tan productivo como un motor cero kilómetros. Negociar un "peso pesado" equivale a pactar un combate por la corona mundial. Hay que considerar la "bolsa" y también sus "aderezos".

"El tema del costo, lógicamente, es un elemento importante. Pero no solamente el costo inicial, también, el costo del mantenimiento: ¿Cuánto valen los cambios de aceite? ¿Cuánto valen los mantenimientos preventivos y correctivos? Y, adicional, un tema que es clave en este asunto: el consumo de combustible", advierte el gerente comercial de Alemautos.

El "pay-per-view" asociado con los derechos y ventas del servicio de televisión, tan importante como la "bolsa", en el contexto de los vehículos y con relación a su posventa, equivaldría a: "El respaldo y toda la red de concesionarios a nivel nacional. La excelente mano de obra, con técnicos especializados en la marca, y toda una red de apoyo en venta y posventa de los vehículos", según Kenworth de la Montaña. 🐸

La belleza cuesta

Hay boxeadores pegadores y boxeadores estilistas. Unos se fajan, otros golpean y salen. "Vuelo como una mariposa, pico como una abeja", fue el célebre eslogan del elegante Ali. Tyson, por su parte, rompía la defensa de sus contrarios como si sus guantes fueran garras de oso, denotando una vitalidad silvestre. Entre los diferentes estilos, a los tractocamiones también podrían aplicárseles analogías similares.

Para Kenworth de la Montaña, el concepto estético resulta clave: "Es un factor fundamental en la toma de decisión de compra de los clientes. Cada día la casa matriz se enfoca en que su diseño y terminados sean a la altura de nuestros compradores", y suma otro punto en las tarjetas: "Por algo han recibido tantos premios a la innovación en estilo, formas aerodinámicas, variedad de camarotes, etc.".

Pero la campana aún no da su último tañido. En este asalto, los guantes entran en fricción. La capacidad motriz también suma unidades: "Hay unos patrones de potencia de motor y de todo el kit claves para lo que son las carreteras de este país. Eso lo privilegia el cliente. Sabemos que hay que pasar La Línea, Minas... en fin. Nuestra topografía exige unas configuraciones de motor que tienen que ser más robustas con respecto a las que se pueden encontrar en otros países", argumenta Botero Moreno.

Y como un golpe de gracia, emerge un recto al mentón: "Freightliner es la marca americana y Mercedes Benz es el que provee los motores. Hay una relación muy estrecha. Esa estrellita habla por sí sola. Al ver el circulito con la estrellita todo el mundo sabe que es calidad, garantía, servicio... Mercedes Benz dice mucho".





LEGISCOMEX.com

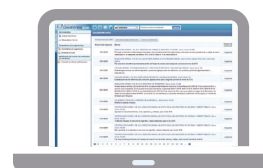
SOLUCIONES DE COMERCIO EXTERIOR

CONSULTAS **ÁGILES, COMPLETAS Y EFICACES** PARA TUS OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR



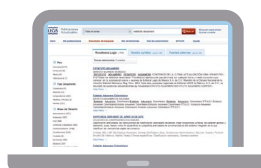
Portal
Legiscomex.com

Herramientas para la gestión
del comercio internacional



Arancel
electrónico

Sistema arancelario
actualizado en línea



Régimen de
Integración
Económica

Todos los acuerdos comerciales
que ha suscrito Colombia



Estatuto
Aduanero,
Doctrina y
Jurisprudencia

Normativa aduanera actualizada en
línea con doctrina y jurisprudencia



Régimen de
importaciones
y exportaciones

Operaciones de importación
y exportación paso a paso



Literatura
de comercio
exterior

Conocimiento y análisis de
contenidos especializados



Para mayor información comuníquese con la Línea de Contacto:
425 5255; Exts. 1420, 1685, 1520 o escribenos a
legiscomex.comercial@legis.com.co - legiscomex@legiscomex.com
www.legiscomex.com

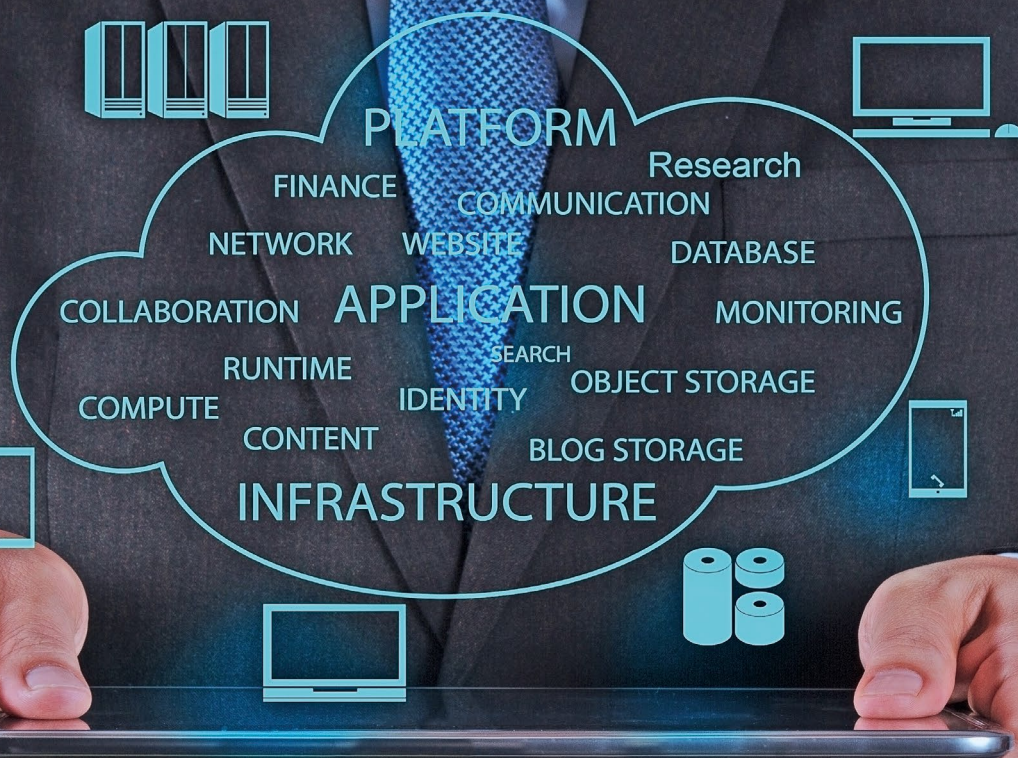
www.legis.com.co

LEGIS
INFORMACIÓN & SOLUCIONES



Tal y como ocurre con otros sectores de la economía, en la medida en que exista calidad en los productos y en los servicios, mejor retorno habrá para los productores y consumidores. En este sentido, la asignatura pendiente por parte del Estado es la infraestructura.

Por: Felipe Jánica Vanegas,
Socio de Aseguramiento y Líder de FAAS/IFRS



El transporte multimodal, piedra angular del equilibrio económico

Desde hace mucho tiempo, la necesidad de tener vías de cuarta generación para el transporte de carga y de pasajeros se ha discutido con ahínco. No obstante, han pasado décadas y aún no se han resuelto los problemas de conectividad entre regiones. Puede que la cortina de humo del conflicto armado haya desviado la atención de lo que realmente es importante para el desarrollo económico.

Cuando se quiere competir en el mercado internacional e incluso en el interno hay que cumplir ciertos requisitos fundamentales, como los estándares internacionales de comercio,

En una economía donde se ha pasado de un modelo “cepalino” a un modelo “neoliberal”, la competitividad debe ser el caballo de batalla para el crecimiento económico. Pero en el caso de Colombia, la ausencia de infraestructura de transporte llevará al traste este modelo económico.



Estas cinco regiones representan el 67,2%. El resto del PIB se distribuye de manera desigual en el resto de regiones. Con esta información se puede inferir que hay mucho camino por recorrer en términos de equidad entre regiones. No obstante, también se puede inferir que no existe una centralización tan marcada como ocurre en los demás países de Suramérica.

Así las cosas, es perentorio desarrollar la infraestructura de transporte del país, no solo terrestre, sino fluvial y férreo, pues en materia de distribución interna los elevados costos de los productos difícilmente podrán rivalizar con los precios de los competidores internacionales.

Por más que el país cuente con terrenos fértiles y que los productos sean de talla mundial, la infraestructura juega un papel fundamental, pues cuanto más cercano esté el puerto de embarque, más competitivo se convierte el producto.

En este sentido, en la medida en que el Estado acompañe a sus productores en materia de infraestructura, más competitivos se convertirán en el mercado internacional. Al final del día, el más beneficiado de este tipo de inversiones es el mismo Estado, pues cuantas más utilidades generen los productores, más dividendos reciben sus accionistas, y uno de los más importantes es el Estado. 🌱

finanzas y contabilidad, entre otros. Este esfuerzo es más que desafiante para los productores, pues las inversiones en las soluciones *soft* para la preparación y cumplimiento de todos estos estándares internacionales son realmente onerosas. Pero además, los requerimientos *hard*, es decir, los costos de producción, distribución y comercialización, representan otra cuantiosa suma. No se puede pensar en competitividad si el modelo de distribución y transporte no acompaña a los productores.

Por otro lado, la apertura de los mercados internacionales y la presencia de competidores extranjeros incentivan necesariamente el consumo in-

terno. Hacer frente al incremento que ha experimentado en los últimos años exige la puesta a punto de la conectividad de las regiones.

Una mirada panorámica sobre el crecimiento y la distribución económica en Colombia, a partir del reporte económico por regiones emitido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en 2014, muestra que el país concentra la distribución del PIB en cinco regiones, a saber:

1. Centro: 29,3%
2. Antioquia y Eje Cafetero: 13%
3. Occidente: 9,4%
4. Costa Caribe: 7,9%
(solo Barranquilla y Cartagena)
5. Oriente: 7,6% (santanderes).





losnegociantes.com®

El portal que su empresa necesita para comprar y vender

Venta

Compra



Descargue un lector QR
y escanee este código
con su móvil.



Visite nuestro **portal B2B**

www.losnegociantes.com

PARA MÁS INFORMACIÓN COMUNÍQUESE

al 425 52 01 en Bogotá

o a la línea nacional gratuita 01 8000 510 888

info@losnegociantes.com



*Acceda a nuestra plataforma
desde cualquier lugar con Internet

Sección Tecnología

110

Tecnológica:
una mirada hacia el futuro





Tecnológica: una mirada hacia el futuro

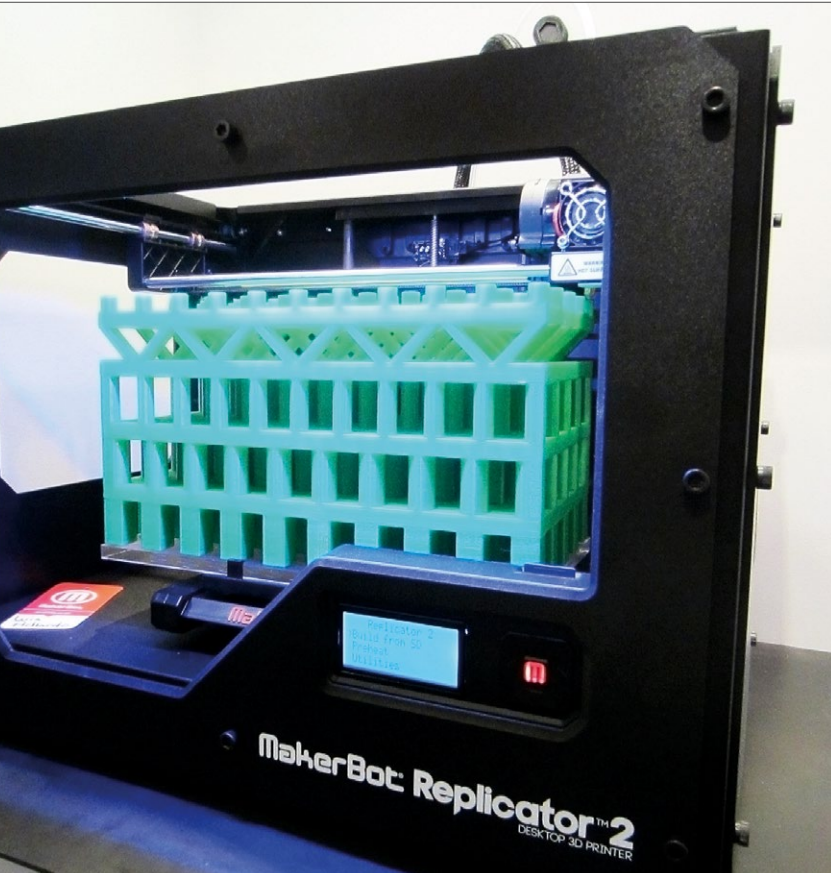


Pág. **110**

Alrededor del globo están madurando innovaciones tecnológicas que cambiarán el mundo tal y como lo conocemos, y tendrán un impacto notable en la logística y sus procesos.

Por: Luis Daniel Vargas M.

 @vamoluda



Cada vez que la humanidad experimenta un avance tecnológico de gran relevancia, como la aparición de la rueda, las máquinas de vapor, el microprocesador y la Internet, una serie de dinámicas se activan generando enormes cambios en la manera en que percibimos y hacemos todas las cosas.

Estas transformaciones dan origen a nuevos desarrollos tecnológicos que, aunque en principio son de un menor impacto, permiten llevar al terreno comercial los inventos y trasladar a la cotidianidad de muchas personas sus beneficios.

Estos cambios suscitan toda suerte de retos y posibilidades, principalmente en las industrias que día a día buscan mantener niveles de competitividad óptimos, satisfaciendo las necesidades de los consumidores de mejores y más rentables formas. Esta dinámica junto con las nuevas preocupaciones de la raza humana y el deseo permanente de superación e innovación, entre muchos otros factores, han creado un ambiente de cambio y creación constante en donde se incuban las tecnologías que dentro de poco harán parte de la vida diaria.

Todas estas nuevas aproximaciones tecnológicas están, desde ya, permeando varias industrias (o creando nuevas), y la logística es uno de los terrenos en que muchas de las innovaciones del mañana encontrarán un terreno fértil para su desarrollo y crecimiento.

Pese al brillo con el que aún cuentan tecnologías como la identificación por radiofrecuencia o su pariente el NFC, o la automatización de sistemas, otras innovaciones más recientes hacen prever un futuro logístico en donde los robots vigilantes

¿Abrumado por la Logística de su carga?

Somos el primer 3PL de información logística en tiempo real



SATLOCK pertenece al Grupo ULTRA, cuenta con más de 25 años de experiencia en Seguridad Electrónica GPS, Sellos Satelitales y Sistemas de Información basados en Geolocalización.

Con **SATLOCK** usted podrá estar tranquilo, ya que puede verificar el estado y ubicación de su carga en tiempo real, controlando eficientemente su operación de distribución y entrega de mercancías a lo largo de su Cadena Logística; mejorando su nivel de servicio, optimizando sus costos y administrando los riesgos asociados a su operación.



Contamos con oficinas en: Bogotá, Cali, Buenaventura, Cartagena, y Central de Monitoreo (7 días X 24h) y controladores en ruta para el Control Electrónico de la carga a nivel nacional e internacional.

Recuerde visitar el stand 312 de **SATLOCK** en Expologística del 12 al 14 de agosto en Corferias - Bogotá.

Gracias al uso de diferentes sensores y elementos de comunicación, una bodega podrá saber el momento exacto en el que se termine un suministro, para realizar el correspondiente pedido de manera que no se afecte en ningún momento la cadena de producción.

Pág. **112**



de bajo costo, la hiperconexión entre aparatos, la producción personalizada y en sitio de repuestos, entre muchas otros, contribuirán a establecer unos procesos logísticos de eficiencia y confiabilidad superiores.

LA INTERNET DE LAS COSAS

La red de redes ha sido una de las más grandes invenciones de la era moderna, debido a la gran cantidad de desarrollos tecnológicos y sociales que se han gestado a su alrededor. Cámaras fotográficas y de video, neveras, cerraduras e incluso lavadoras son aparatos que

hoy en día cuentan con módems que los mantienen conectados a la Red, de modo que sus usuarios pueden manipularlos a distancia y a través de múltiples canales, sobre todo por medio del teléfono inteligente.

Esta es una tendencia que seguirá en aumento y logrará resultados inimaginables. Y el campo de la logística no será la excepción. En un futuro no muy lejano, los carros repartidores, gracias a las conexiones de red que poseen, se comunicarán entre sí, sin la necesidad de la intervención de un humano, para darse a conocer la mejor ruta o las condiciones climáticas de una carretera, y así calcular los tiempos de entrega con gran precisión. Es importante saber que muy probablemente estos vehículos prescindirán de un piloto humano.

Este tipo de tecnología, que ya se encuentra en estados avanzados de desarrollo, permitirá también un abastecimiento de materias primas totalmente autónomo. Gracias al uso de diferentes sensores y elementos de comunicación, una bodega podrá saber el momento exacto en el que se termine un suministro, para realizar el pedido de manera que no se afecte en ningún momento la cadena de producción.



Estos ejemplos son solo la punta del iceberg del universo de posibilidades que brindan este tipo de soluciones, las cuales, a pesar de contar con grandes retos como la seguridad informática o la necesidad de profesionales capacitados en la implementación de este tipo de sistemas, brindan un abanico de oportunidades de mejora en los procesos actuales.

IMPRESIÓN DE OBJETOS TRIDIMENSIONALES

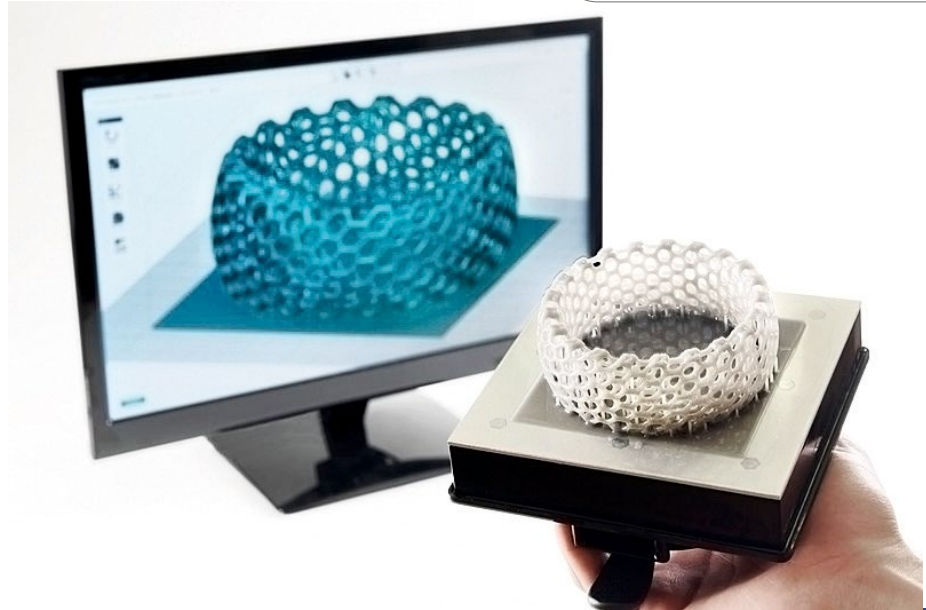
La posibilidad de producir cosas con volumen de forma simple y rápida genera un nuevo mundo de alternativas. Grandes visionarios han manifestado su creencia en torno a que la impresión 3D es una de las tecnologías crecientes que tendrá un impacto destacado en el mundo, comparable con otros adelantos que modificaron incluso la forma en que funcionaba el cerebro humano.

Las impresiones que se logran hasta ahora son en productos plásticos, sin embargo, existen ya grandes avances en torno a nuevos materiales. Si bien este fenómeno visto desde la óptica de la producción de bienes puede llegar a romper muchos paradigmas de las dinámicas de los mer-

cados y del consumo, el interés crece de forma exponencial si se traslada al campo de la logística.

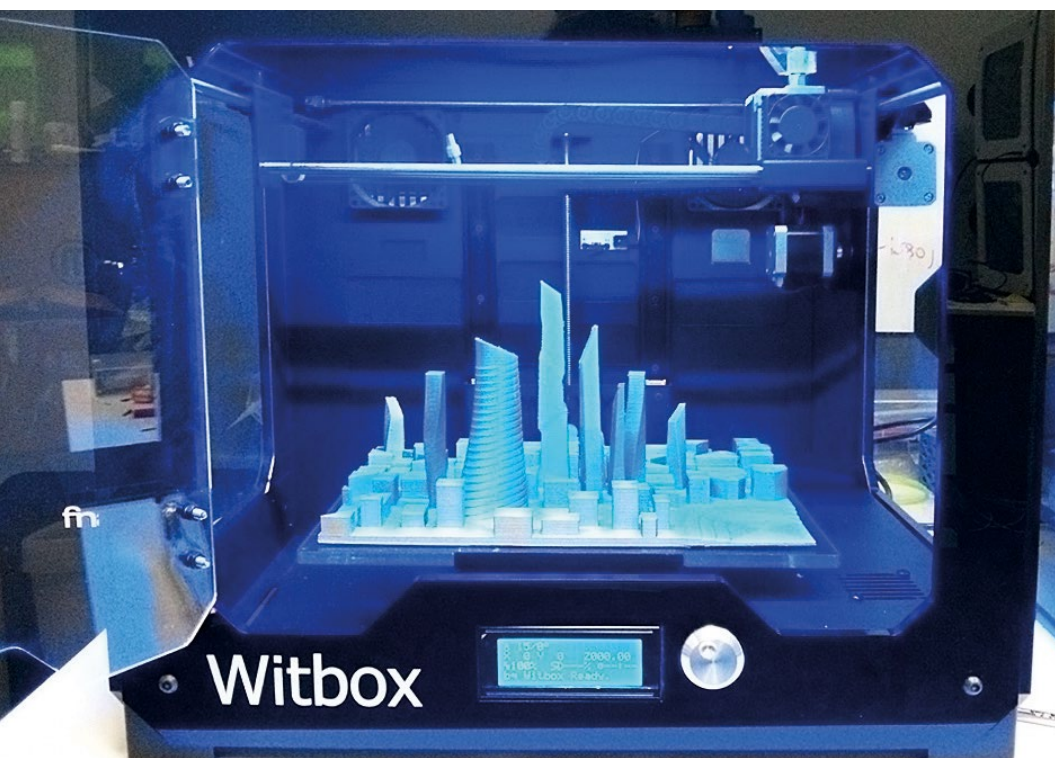
Por ejemplo, si una plataforma de petróleo marina cuenta con una conexión permanente, podrá saber el momento exacto en que una pieza requiere cambiarse, entonces enviará una orden a una impresora 3D abordo para crear la pieza y reemplazarla de forma fácil y, sobre todo, oportuna.

Este tipo de soluciones, además de evitar grandes catástrofes ambientales por el derramamiento de crudo, disminuirán los costos relacionados



Grandes visionarios han manifestado su creencia en torno a que la impresión 3D es una de las tecnologías que tendrá un impacto destacado en el mundo, comparable con otros adelantos que modificaron incluso la forma en que funcionaba el cerebro humano.

Pág. **113**



con el mantenimiento de las máquinas, pues ya no será necesario trasladar un repuesto de un lugar a otro.

Lo mismo puede ocurrir con una embarcación trasatlántica, que podrá imprimir en cubierta todo lo que se requiera (repuestos, partes, herramientas, etc.) ante una emergencia. Incluso los alimentos y vestimenta de los tripulantes podrá ser producida en el sitio gracias a las impresoras de elementos tridimensionales.

ROBOTS VOLADORES

Desde hace algún tiempo, compañías como Amazon y DHL han venido trabajando para materializar la idea de *drones* autónomos que reparten pedidos a lo largo y ancho de las ciudades del mundo.

Estos robots voladores son capaces de recorrer trayectos de forma autónoma y eficiente, gracias a los sistemas de posicionamiento global y otras tecnologías, y están siendo utilizados para llevar a cabo un gran número de tareas que de una u otra forma se relacionan con la logística y sus procesos, como la entrega de medicamentos en zonas

de difícil acceso, sin arriesgar una vida.

Pese a las barreras legales y culturales que estos artefactos han encontrado a su paso, sus indiscutibles beneficios en diferentes ámbitos les han permitido superarlas. Recientemente, la Agencia Federal de Aviación de Estados Unidos, organización encargada de regular el espacio aéreo norteamericano, autorizó a la gigante de las ventas por Internet, Amazon, probar sus *drones* para la entrega de paquetes, lo que constituye un gran avance para la consolidación de este proyecto. Estos *drones* ya han empezado a producirse a precios bajos, por lo que su

masificación y diversificación promete tener un gran alcance.

La tecnología y la logística siguen caminando de la mano en la búsqueda de procesos cada vez más eficientes que respondan a las necesidades cambiantes de la industria y del mercado, y que además saquen provecho de la cada vez más relevante y notoria innovación que se gesta en todo el planeta.

Estos son solo algunos ejemplos del impacto a mediano plazo que los adelantos tecnológicos pueden tener dentro del quehacer logístico y, en consecuencia, dentro de las diferentes industrias que cuentan con esta como una herramienta fundamental para su desarrollo. El futuro de la logística se ve cada vez más cerca. ~



Pese a las barreras legales y culturales que los *drones* han encontrado a su paso, sus indiscutibles beneficios en diferentes ámbitos les han permitido superarlas.

Sección Servicios

116 Los 6 sectores mejor
pagados de Colombia

120 Notilogística

124 Calendario de eventos





Los 6 sectores mejor pagados de Colombia

De acuerdo con el estudio “Guía salarial y tendencias del mercado laboral – Colombia 2014”, realizado por Hays Colombia, los sectores con mejores ofertas laborales son petróleo y gas, financiero, ciencias de la salud, ingeniería y manufactura, tecnologías de la información y ventas y mercadeo.

Pág. **116**

Por: Revista Logística
 @Revistalogistic

El buen momento que vive la economía nacional y los profesionales cada vez más calificados benefician a todos los sectores de la economía y, particularmente, a los empleados de cargos especializados y a los directivos, quienes pueden gozar de una buena estabilidad laboral, de beneficios extra salariales y de los mejores sueldos en el mercado.

Según el estudio “Guía salarial y tendencias del mercado laboral – Colombia 2014”, realizado por Hays Colombia, empresa especializada en reclutamiento de personal calificado y directivo, con el acompañamiento del Centro Javeriano de Competitividad de la Universidad Javeriana de Colombia, y que consultó a 734 directivos con responsabilidad directa en procesos de contratación de personal, los seis sectores que mejor pagan a sus empleados de altos cargos son: petróleo y gas, finanzas, ciencias de la salud, ingeniería y manufactura, tecnologías de la información y telecomunicaciones, y ventas y mercadeo.

Según Duarte Ramos, gerente general de Hays Colombia, “el resultado de este estudio muestra los rangos salariales encontrados en los principales cargos de gerencia en nuestras áreas de especialidad y un análisis estadístico de la forma cómo las empresas y los profesionales toman sus decisiones en el mercado de trabajo en Colombia”.

PETRÓLEO Y GAS

A pesar de la disminución de los precios del petróleo, este sector sigue ofreciendo a sus empleados de alto rango salarios muy atractivos. En este sector,



mientras se evidencia la necesidad de mantener la escala salarial controlada para cargos profesionales de gerencia media y jefatura, las altas gerencias, e incluso las vicepresidencias de divisiones como ciencias geológicas y de producción, cuentan con altos salarios debido a que son perfiles muy especializados y difíciles de conseguir.

Según la “Guía salarial y tendencias del mercado laboral – Colombia

2014”, algunos ejemplos de los cargos mejor pagados en este sector son: gerente de operaciones, con un salario entre 22 y 35 millones de pesos mensuales; gerente de perforación, de \$4.600.000 a \$35.000.000 mensuales; gerente de producción, de \$4.500.000 a \$35.000.000 mensuales; geólogo, de \$3.500.000 a \$30.000.000 mensuales; gerente de desarrollo de proyectos, de \$7.000.000 a \$25.000.000 mensuales, y gerente de responsabilidad social, de \$5.500.000 a \$23.000.000 mensuales.

Pág. **117**

Los seis sectores que mejor pagan a sus empleados de altos cargos son: petróleo y gas, finanzas, ciencias de la salud, ingeniería y manufactura, tecnologías de la información y telecomunicaciones, y ventas y mercadeo.

FINANCIERO

En el caso de este sector, el estudio encontró que el cargo de CFO o vicepresidente financiero es el mejor pagado, con un promedio de \$23 millones mensuales, aunque el rubro llega a \$40 millones mensuales para algunos empleados estrella que ocupan este cargo.

El segundo cargo mejor retribuido es el de gerente de planeación corporativa, que puede llegar a un tope de \$36 millones en el mes. Los demás cargos con mejores salarios en este segmento económico son: gerente de planeación financiera, que puede tener un salario máximo de \$24 millones;



En Colombia, el sector de ingeniería y manufactura es tan dinámico que genera procesos de selección constantes por el crecimiento en producción.



gerente administrativo y financiero con un salario máximo de \$20 millones; director de tesorería, con \$18 millones; gerente de riesgos, con \$16 millones y gerente de cartera, con \$15 millones.

CIENCIAS DE LA SALUD

De acuerdo con los procesos de selección realizados por Hays en 2013 y 2014, así como en la investigación que dio como resultado el documento que aquí se comenta, se percibe que el mercado farmacéutico de equipos y dispositivos médicos está creciendo considerablemente en términos de ventas y de necesidad de personal.

Las compañías de investigación, nutrición infantil, biotecnología y áreas terapéuticas de especialidad, enfermedades huérfanas, VIH y oncología continúan siendo empresas atractivas que ofrecen diversos incentivos para los candidatos.

En este amplio campo, los empleados con perfiles de gerente de unidad de ne-

gocio pueden obtener hasta \$30 millones mensuales, el de director médico-científico hasta \$22 millones, el de director técnico hasta \$18 millones, el de gerente nacional de ventas y el de gerente de negocio hasta \$17.500.000, y el de gerente de distrito, \$13 millones. En otro plano jerárquico, pueden encontrarse sueldos mensuales de hasta \$12.500.000 para un *key account manager*.

INGENIERÍA Y MANUFACTURA

En Colombia, el sector de ingeniería y manufactura es tan dinámico que genera procesos de selección constantes por el crecimiento en producción, logística y la cadena de abastecimiento. Hays evidenció, por medio de su estudio, un incremento de sueldos en los cargos de logística y en la cadena de abastecimiento principalmente, mientras que para los cargos de operaciones, producción o planta, los salarios se mantuvieron estables.

Los perfiles con mayor demanda fueron: gerente de planta, gerente de logística, gerente de cadena de abastecimiento, gerente de operaciones y gerente de producción. Hays relaciona este hallazgo con el crecimiento de la economía y el dinamismo en la contratación en sectores productivos de industrias como alimentos, químicos,

plásticos, en las áreas de logística y operación para almacenar y distribuir. Por otra parte, las posiciones con menor demanda corresponden a las de ingenieros civiles y arquitectos.

En cuanto a los sueldos de los empleados de gran valía para este sector, Hays encontró que los cargos mejor remunerados son los de gerente de operaciones y gerente de manufactura, cada uno con sueldos hasta de \$30 millones, mientras que para los cargos de gerente de proyectos y gerente de exportaciones e importaciones, el pago mensual llega hasta los \$16 millones.

Otros cargos bien remunerados en este sector son los de gerente de abastecimiento con \$15 millones, mientras que para los gerentes de compras, de distribución, de almacenamiento y de operaciones y logística, la retribución salarial llega a los \$12 millones.

TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y TELECOMUNICACIONES

Según Hays, para el sector de TI y de las telecomunicaciones se evidencia, durante los últimos tres años, una alta demanda en perfiles de ventas, cargos comerciales para trabajos



Una de las columnas más importantes para el éxito de las compañías son los departamentos de ventas y mercadeo.

Por su parte, un gerente de producto, un gerente de tienda o un comprador pueden llegar a ser remunerados con un salario de hasta \$10 millones.

Finalmente, el estudio de Hays Colombia destaca que los incrementos salariales realizados en las empresas en los últimos tres años, para el 69% de los encuestados, estuvieron en un rango de entre el 2% y el 5%; para el 18% de ellos, entre el 0% y el 2%, y para el 12%, entre 5% y 10% de incremento.

Al comparar los incrementos salariales de empresas con casa matriz en Colombia y en el exterior, no se evidenciaron marcadas diferencias en los resultados. ➤

Fuente:

<http://www.hays.com.co/general-content/guiasalarial2014-1280937>

Pág. **119**



verticales del mercado (servicios de TI, *inside sales* o de mesas de ayuda, de consultoría). De igual manera, se mueven a buena velocidad los cargos para trabajos verticales de seguridad y gobierno o gerentes de cuenta para trabajar la vertical de petróleo y gas, o servicios financieros y desarrolladores web para aplicaciones. También para empresas que manejan *software* java y .net, gerentes de proyectos y gerentes de desarrollo en el área de TI, implementación de *software*, cargos de ERPs, e integración de SAP, consultores de ABAP y gerentes de proyectos para las consultoras.

En telecomunicaciones, durante 2013 y 2014, tuvieron una alta demanda los cargos comerciales y el área de seguridad como, por ejemplo, perfiles de ventas, fabricantes, integradores o expertos en áreas de integración de seguridad en sectores del ejército, gobierno, petroleras, mineras y de servicios financieros. Por otra parte, se han tornado muy apetecidos los perfiles de ingenieros de infraestructura y de proyectos para responder a la expansión de la oferta de servicio que están presentando los operadores de 4G.

Con respecto a los mejores sueldos, en esta vertiente del mercado laboral están los perfiles de gerentes

de tecnología, con \$37 millones de remuneración, directores de SAP con \$35 millones, gerente de unidad de negocio con \$25 millones y gerente de desarrollo de negocios con \$23 millones mensuales. Por su parte, con \$18 millones al mes se remunera a los consultores de implementaciones SAP, a los gerentes comerciales y los *sales account manager*. De igual manera, los consultores de TI reciben en promedio mensual hasta \$14 millones, mientras que los desarrolladores de *software* y los ingenieros de prevención pueden ganar hasta \$10 millones mensuales.

VENTAS Y MERCADEO

Una de las columnas más importantes para el éxito de las compañías son los departamentos de ventas y mercadeo, pues representan la primera línea de acción hacia los clientes. Según la "Guía salarial y tendencias del mercado laboral – Colombia 2014", en este sector los sueldos pueden llegar a los \$35 millones, por ejemplo, para un gerente comercial; a los \$30 millones para un gerente de mercadeo; \$18 millones para un *trade marketing* y \$12 millones para un *key account manager*, un jefe de ventas, un gerente de marca o un gerente de canal.

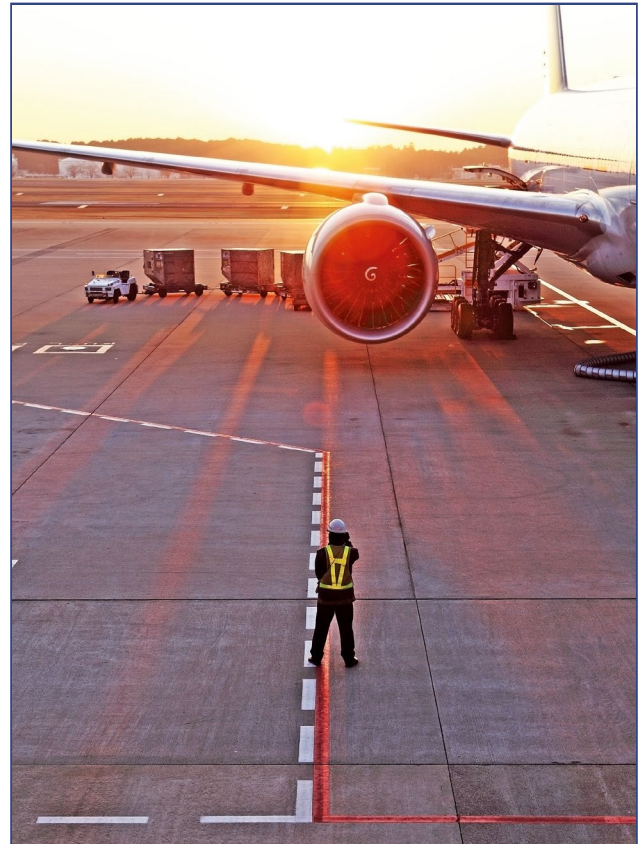




Noti**logística**

Delta Air Lines abre nuevas rutas

La compañía aseguró que a partir de diciembre se abrirán dos nuevas rutas desde Atlanta a Medellín y Cartagena, como parte de su proceso de expansión en América Latina y el Caribe. El viaje desde y hacia Medellín se realizará en un avión Boeing 737-700 de 124 asientos en un vuelo diario, mientras que a Cartagena se hará uso de una aeronave Boeing 737-800 de 160 asientos los días miércoles, sábados y domingos. ~



Ampliación del Aeropuerto El Dorado es casi un hecho

En un reciente comunicado emitido por la Aeronáutica Civil, los diseños de las nuevas salidas fueron acordados con el concesionario Codad S. A. para iniciar en mayo los trabajos de la ampliación. Las obras, que hacen parte del 32% del área de operaciones terrestres, tendrán un costo cercano a los 700 mil millones de pesos y deberán estar listas para el 30 de julio de 2017. ~

Terpel inaugura estación de servicio en el Aeropuerto El Dorado

La estación de servicio El Dorado en Bogotá, contigua al aeropuerto internacional, cuenta con el primer Autolavado Ziclos de la ciudad. Este novedoso sistema permitirá a los consumidores lavar su carro mientras escuchan la música que les gusta y sin mojarse, en tan solo 3,5 minutos y con el precio más competitivo del mercado. Esta estación también cuenta con Altoque, un nuevo formato de tiendas único en su categoría en Colombia. El consumidor podrá disfrutar de una experiencia gastronómica local y casera en las principales ciudades y troncales del país, pues ofrece los sabores típicos de cada región. ~

Colombia tendrá el complejo industrial y logístico más moderno de Latinoamérica



El complejo de Parques Industriales y Logísticos está conformado por Celta Trade Park e Interpark; el primero, con una extensión de 140 hectáreas, es actualmente el parque industrial y logístico más grande del país y se espera que esté en funcionamiento en el segundo semestre de este año. Por su parte, Interpark tendrá un hotel de más de 215 habitaciones y un centro comercial con un área de 150 mil metros cuadrados, que está en proceso de comercialización y proyecta su apertura en el último trimestre del 2017.

Este complejo está ubicado en la Zona D, que comprende la zona del occidente de Bogotá entre los municipios de Funza, Mosquera, Cota y Tenjo. ~

El 30% de las metas de FedEx casi serán una realidad

La compañía busca cumplir con los objetivos trazados para el 2020 en cuanto a la optimización del consumo de combustible, procurando reducir al mínimo los impactos ambientales mediante la disminución en 100 millones de galones el consumo de combustible de aviación en FedEx Express y evitando más de 976.000 toneladas métricas de emisiones de carbono. Dichos logros fueron fruto de las iniciativas FedEx Fuel Sense y de programas destinados a modernizar la flota de aeronaves. Y tal como se representa en el logotipo de la empresa, sus objetivos siguen encaminados a impulsar el avance y mejoramiento en el desarrollo económico, el medio ambiente, las comunidades y la gente. ~

Foto: Michal Kowalski / Shutterstock.com



Pág. **121**

Combustible colombiano pasa la prueba en International Euro 4&5

Un ahorro del 5% en el consumo de combustible fue el más importante resultado de las pruebas de los vehículos de carga pesada marca INTERNATIONAL Euro 4&5 que ya comienzan a llegar al país, informó el gerente de la marca para Colombia, Manuel Barrios. Además recalcó que: "Utilizamos combustible de todas partes del país, norte, centro, Llanos Orientales, sin hacer selección ni verificación con el fin de que la prueba fuera en condiciones 100% reales. El desempeño del motor fue excelente y no se vio afectado por ninguna propiedad del combustible, debido a que el sistema de postratamiento va montado en el sistema de escape, independiente del motor". ~



TransmiSitp, una forma inteligente de movilizarse en Bogotá

Esta aplicación busca las mejores rutas de los sistemas Transmilenio y Sitp para moverse en la capital. Con la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá así como de las tarjetas Tu Llave, nació la aplicación TransmiSitp. A través de esta, los usuarios encuentran información de rutas, puntos de recarga Tu Llave y noticias de movilidad. La aplicación es gratuita y todas las funcionalidades, excepto la de mapas, están disponibles sin necesidad de tener plan de datos. ~



3M lanza Multipack, una innovadora solución que potencia el empaque primario

La cinta, con tecnología adhesiva, ayuda a mejorar la apariencia de los multiempaques sin dañar el empaque primario. Es una solución verde que reduce el desperdicio de plástico en un 50% y permite hacer hasta 60 amarres por minuto.

Puede imprimirse con mensaje o logo de la marca, o simplemente dejarla limpia y permitir que se vea todo el empaque primario. Además, permite diferentes configuraciones: vertical, lado a lado, apilados, personalizado. ~



Carvajal Espacios y Dematic sellan alianza para ofrecer soluciones logísticas

La alianza posibilitará que Carvajal Espacios, a través de su línea Almatec, ofrezca en Colombia, Ecuador y Perú de manera directa soluciones automáticas para el almacenamiento, movimiento, *pick and pack* de materiales y la tecnología relacionada, mientras complementa otras líneas de mercado en las que ya estaba.

Por su parte, Dematic podrá traer lo mejor de su oferta de valor de la mano con Carvajal Espacios, capitalizando más de 100 años de experiencia y conocimiento del mercado local, y llevar la marca de origen europeo hacia inversiones en países de Latinoamérica, donde proyecta realizar negocios de alta relevancia. ~



SOLUCIONES LOGÍSTICAS DISTOYOTA

Soluciones Logísticas Distoyota es galardonada por su buena gestión en 2014

Toyota Material Handling International reconoció la excelente gestión de la división de Soluciones Logísticas Distoyota durante 2014, otorgando dos grandes premios por su desempeño sobresaliente en el servicio prestado a los clientes, así como por su participación en el mercado. Estos premios se entregan anualmente a los concesionarios o divisiones que alcanzan la excelencia en servicios de los productos Toyota, al promover continuos programas de excelencia que involucren conocimiento de producto y capacitaciones frecuentes entre sus empleados y clientes. ~

Servientrega, nuevo colaborador oficial de la Selección Colombia

Bajo el eslogan 'La logística oficial de la Selección Colombia' la Federación Colombiana de Fútbol presentó a Servientrega como el colaborador oficial del equipo nacional.



El apoyo de Servientrega se da en un momento en el que crecen las expectativas sobre la participación de los equipos nacionales en distintas competencias internacionales en los próximos dos años, como la Copa América de Chile 2015, la Copa Bicentenario USA 2016, la Copa Mundial Sub-20 de la FIFA Nueva Zelanda 2015, la Copa Mundial Femenina de la FIFA Canadá 2015, así como los Juegos Olímpicos Río 2016 y los Panamericanos de Toronto 2015, entre otros. ~

Vía Mulaló - Loboguerrero reducirá en 45 minutos el recorrido entre Buenaventura y la capital del Valle del Cauca

Este proyecto vial, que hace parte de la primera ola de licitaciones de cuarta generación 4G impulsadas por el Gobierno nacional, tendrá una longitud de 32 kilómetros: 4.1 de doble calzada y 27.7 de calzada sencilla, y una inversión cercana a los \$1.8 billones de pesos. El proyecto contempla además la construcción de nueve túneles que suman 12.4 kilómetros y 35 puentes de 3 kilómetros en total. Se estima que las obras estén finalizadas en el año 2022. ~

Pág. **123**



Expoindustrial Feria Industrial del Pacífico



Dónde: Cali, Colombia – Centro de Eventos del Pacífico

Cuándo: del 6 al 8 de mayo de 2015

Página web: www.expoindustrial.com.co

Este evento, realizado por Fenalco Valle del Cauca, reunirá a más de 170 empresas oferentes del sector de soluciones de ingeniería para la industria y a 4.000 compradores, entre nacionales y extranjeros, que participarán en la muestra comercial especializada, rueda de negocios, zonas de demostración y en el Simposio de Soluciones.

VIII Conferencia Panamericana de Logística



Dónde: Medellín, Colombia – Hotel San Fernando Plaza

Cuándo: del 21 al 23 de mayo de 2015

Página web: www.cplogistica.com

El evento contará con una agenda académica especializada y con un grupo de conferencistas expertos en comercio internacional, infraestructura portuaria, manejo de carga marítima y mejores prácticas logísticas, entre otros. Este escenario también reúne a los empresarios más importantes del sector, para intercambiar opiniones, actualizar conocimientos y establecer vínculos comerciales sostenibles en el largo plazo.

SIL 2015 Barcelona: Salón Internacional de la Logística y de la Manutención



Dónde: Barcelona, España – Fira de Barcelona

Cuándo: del 9 al 11 de junio de 2015

Página web: www.silbcn.com/sil/

Esta feria se convertirá en el punto de encuentro del sector de la logística de toda la zona sur de Europa y Latinoamérica. Aquí se darán a conocer las últimas novedades e innovaciones relacionadas con el sector logístico internacional.

Congreso Internacional de Logística y Supply Chain



Dónde: Medellín, Colombia – Centro de Convenciones Plaza Mayor

Cuándo: 4 y 5 de julio de 2015

Página web: www.eafit.edu.co/cec/congresos/logistica/Paginas/presentacion.aspx

Este evento busca brindar a la comunidad empresarial nacional y latinoamericana un escenario idóneo y de alto valor agregado para conocer de primera mano los avances, mejores prácticas, retos y tendencias logísticas en la gestión de la cadena de abastecimiento, de modo que se fortalezca la competitividad de los diferentes sectores productivos en el mercado local, nacional e internacional.

Catálogo de Fichas Técnicas

- 126 Redetrans Ltda.
- 127 Leasing Bancolombia S.A.
- 128 www.gestionhumana.com



**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.
Red Warehouse 	Cadena logística que integra operaciones de recepción de mercancías, almacenamiento de productos, administración de inventarios, maquila, picking and packing. WMS.
Red ITR 	Servicio dedicado a desarrollar las actividades de: retiro de contenedor, traslado a zona logística, inspección física de mercancía, desconsolidación y entrega de contenedor a puerto.

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.

**Soluciones en Recursos Humanos**

Somos una comunidad especializada en temas de gestión humana que mantiene actualizados a los líderes de su organización y del equipo de Gestión Humana. Afine su estrategia por medio de contenidos generados por expertos, herramientas de gestión de procesos y mejores prácticas empresariales.

Productos	Descripción
Gestionhumana.com 	Nosotros le apoyamos con contenidos y herramientas para sus procesos: • Apoyo on-line en los diferentes temas y áreas de liderazgo y de Gestión Humana • Actualización semanal con boletines electrónicos • Calculadoras salariales y herramientas • Casos de éxito • Directorio de empresas que le ayudan en su gestión
Plataforma de Clima Organizacional 	Es una herramienta para llevar a cabo estudios de clima organizacional; permite realizar la valoración de su imagen interna, contemplando cuatro áreas que inciden en la calidad de vida laboral: liderazgo, identidad corporativa, evolución y perfeccionamiento, y gestión empresarial.
Plataforma Trabaje con Nosotros 	Construya su propio banco de hojas de vida. Plataforma Trabaje con Nosotros desde www.tuempresa.com • Administración de procesos de selección • Segmentación de las vacantes de acuerdo al perfil de la compañía • Atracción de talento correcto e ideal • Posicionamiento en el mercado laboral • Menos uso de fuentes alternas de reclutamiento
Plataforma de Formación 	Herramienta que ordena su plan de capacitación y desarrollo, permitiendo generar conocimiento organizacional, con cubrimiento de todos los colaboradores de la compañía.
ALIADOLABORAL.COM 	Herramienta que le permite publicar vacantes, buscar hojas de vida y administrar sus procesos de selección. • Banco de hojas de vida • Diferentes perfiles a nivel nacional • Niveles operativos y profesionales • Fácil uso de filtros para agilizar la búsqueda de candidatos • Preselección, descarte o contratación de los candidatos con solo un clic

Datos de contacto:

Avenida Calle 26 No. 82-70 Bogotá, D. C.
 Teléfono(s): (571) 425 5200
 Línea Nacional: 01 8000 912101
 E-mail: gestionhumanaredes@legis.com.co

Índice de Anunciantes



CLIENTE

Ubicación

▶ A&F Cargo S.A.S.....	Págs. 85, 86
▶ Agencia de Aduanas A.D. ImportExport Asesores S.A.S. Nivel 1	Pág. 27
▶ Alemautos S.A.	Pág. 89
▶ Arquitectura & Concreto S.A.S.	Pág. 23
▶ Asercol S.A.....	Pág. 29
▶ Asociación Colombiana de Empresas Carroceras	Págs. 37, 98, y 99
▶ AXA Colpatria	Pág. 41
▶ Banco de Occidente - Occiauto	Pág. 65
▶ Colestibas S.A.	Pág. 83
▶ Colmena Vida y Riesgos Laborales	Pág. 43
▶ Construcontrol	Pág. 103
▶ Corferias	Pág. 5
▶ Corporación Colombiana de Logística S.A.	Pág. 11
▶ Corporación Transporte Vivo	Pág. 55
▶ Desarrolladora de Zonas Francas S.A.	Pág. 33
▶ Distribuidora Toyota S.A.S.	Pág. 17
▶ Distrienvios S.A.S.	Pág. 35
▶ Hora Cero Logística y Transporte S.A.	Pág. 93
▶ Induservicios S.A.	Pág. 53

Índice de Anunciantes

CLIENTE	Ubicación
 Industrias 2RR	Pág. 79
 International House Bogotá	Pág. 49
 Leasing Bancolombia	Contraportada, Págs. 7, 8, Ficha pág. 127
 LEGISCOMEX.com	Pág. 105
 LET	Pág. 13
 Logística Empresarial Total	Págs. 57, 108
 losnegociantes.com	Pág. 15
 protekto americas	Pág. 3
 Proyectos y Desarrollos Empresariales P.D.E. S.A.S.	Contraportada Interior, Ficha pág. 126
 Redetrans	Pág. 91
 REFRILOGISTICA	Pág. 111
 SATLOCK	Págs. 61 a 63
 SC LINE	Pág. 71
 Sefarcol	Portada Interior
 Segmente	Ficha pág. 128
 SERVIENTREGA	Pág. 47
 gestionhumana.com	Pág. 19
 xpandia	
 ZONA FRANCA	

Red ITR

Servicio dedicado a desarrollar las actividades de: retiro de contenedor, traslado a zona logística, inspección física de mercancía, desconsolidación y entrega de contenedor a puerto.

Red carga

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.

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.

Red warehouse

Cadena logística que integra operaciones de recepción de mercancías, almacenamiento de productos, administración de inventarios, maquila, picking and packing WMS.

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.

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.

Dirección Nacional

Transversal 6 No. 13 - 05 PBX (1) 578 19 19
Barrio Centro Planadas Mosquera
Cundinamarca

“Crear espacios que se conviertan en íconos de innovación, generadores de progreso y calidad de vida para una región entera, parecía imposible en el papel, pero contamos con aliados que impulsan nuestro crecimiento y competitividad”.

Luz Minta Díaz Ardila

Directora Administrativa Marval S.A.

LEASING BANCOLOMBIA S.A. Compañía de Financiamiento

VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA



Además de soluciones financieras damos razones para sentir que todo se puede lograr.

En Leasing Bancolombia facilitamos el acceso a los activos productivos que las empresas necesitan para asumir grandes retos.

Leasing

Bancolombia

Compañía de Financiamiento

