

**Revisión Documental del Impacto De La Inversión Extranjera En Los Agentes De Carga  
Marítimos De Colombia En Post Pandemia**

**Jeimy Ketherine Portela Torres**

**Facultad De Ciencias Administrativas, Económicas Y Financieras**

**Programa De Negocios Internacionales**

**Fundación Universitaria Del Área Andina**

**Doc. Alexandra Chaparro**

**20 De Noviembre Del 2021**

**TABLA DE CONTENIDO.**

INTRODUCCION .....	1
GLOBALIZACION Y LOS MERCADOS LOGISTICOS DE ABASTECIMIENTO.....	3
Globalización.....	4
Asimetrías de la Globalización en Pandemia Covid-19 .....	7
PANDEMIA COVID-19 Y EFECTOS.....	8
Pandemia Covid-19 E Impacto En La Economía.....	8
Impacto Covid-19 en el Comercio Internacional. ....	16
AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL.....	20
Clasificación de Los Operadores Logísticos de Carga.....	21
Etapas de la Contratación Logística .....	23
Funciones del Agente de Carga Internacional.....	28
Agentes de Carga Marítimos.....	29
Agentes de Carga Internacional en Colombia.....	30
Impacto Covid-19 en la operación de un ACI en Colombia .....	31
EFFECTOS COVID-19 EN ACTIVIDADES DE COMEX Y AGENTES (ACI).....	32
Impactos Provocados por la Covid-19 en las Actividades Comercio Exterior y Agentes de Carga Internacional.....	32
Competitividad Colombiana y Efectos Covid-19 en Actividades de Comercio Exterior del país. .....	37

INNOVACION. ....	45
Principios Básicos y Clasificación de la Innovación.....	46
Indices de Innovacion de Colombia .....	47
Importancia De La Innovacion En Los Procesos De Comercio Internacional.....	51
MULTINACIONALES.....	55
INVERSION EXTRANJERA: .....	56
Clasificación Inversión Extranjera. ....	57
Impacto de la Inversión Extranjera en la Economía.....	58
Impacto de la Inversión Extranjera y Empresas Multinacionales en los Países Menos Desarrollados. ....	62
Beneficios Otorgados Por El Gobierno Colombiano Para La Captacion De Inversion Extranjera.....	64
Estado de la Inversion Extranjera en el sector logistico de carga en Colombia.....	66
METODOLOGIA .....	67
RESULTADOS DE LA REVISIÓN.....	69
Globalización, Libre Movimiento De Mercancías y Extensión Del Covid-19 .....	69
Globalizacion Y Operadores Logisticos De Carga En Pandemia Y Post Pandemia.....	71
Aprendizajes Obtenidos A Raíz De Los Impactos Generados Por La Pandemia Covid-19 En Los Operadores Logísticos De Carga. ....	74
Consitucion Agentes De Carga Maritimos, Competitividad Colombiana Y Efectos En El Comercio Logistico Colombiano.....	77

Influencia De Compañías Internacionales En El Mercado De Servicios Logísticos De Carga De Colombia. ....	79
CONCLUSIONES. ....	81
BIBLIOGRAFIA.....	92

## INTRODUCCION

El mercado de Servicios logísticos no es exceptuado de la libre competencia a la que se sujeta cada país una vez libera sus mercados o suscribe un acuerdo comercial, este permite que todo establecimiento de precios, incursión a nuevas modalidades de operación, promoción de estrategias innovadoras, pre selección de aliados estratégicos y demás, sean ejecutadas fruto de las fuerzas del mercado (oferta y demanda), visto desde perspectiva operacional demuestra cuán preparada se encuentra una compañía para ofertar servicios acorde a las exigencias actuales del mercado, adicional que indica el juicio positivo o negativo que posee el consumidor objetivo de su portafolio y know how a raíz de las experiencias adquiridas en el consumo de dicho servicio.

Como lo menciona el Sr Raul Lozano, presidente de la compañía Redur, el sector de operadores y la logística como tal se considera como el centro de la cadena de valor, por lo cual requiere de avances tecnológicos cada vez más innovadores, el uso de tecnologías paso de ser una opción para obtener ventajas competitivas a una necesidad de supervivencia dentro del mercado.

No obstante, como todo mercado que se expone a una variación de la plaza de servicios, se somete a una reñida competencia con exponentes nacionales e internacionales, es decir Multinacionales ubicadas en el país y compañías locales o nacionales. Entre los principales objetivos de la globalización se halla la libre circulación de capitales, dentro los cuales se halla la IED (Inversión Extranjera Directa) que traducida se compone en el establecimiento de sucursales o filiales de una compañía extranjera en el país receptor.

La oportunidad de captar Inversión extranjera que promueva y genere empleo es una oportunidad que los países tienden a no desaprovechar, no obstante, esto resulta un arma de doble filo cuando

las políticas que se establecen para proteger la oferta interna de servicios, que para el presente ejercicio es el servicio de agenciamiento de carga vía marítima, pueden no ser tan efectivas al momento de competir ante Multinacionales con gran capacidad de operación.

De acuerdo a Flavia Santoro de la Republica (2019) indica que nuestro país se establece a nivel Latinoamérica como el tercer gran captador de inversión y proyectos del extranjero, sin mencionar la buena imagen que posee a nivel internacional, financiamiento de proyectos, exoneración, reducción o descuento en gravámenes y libre acceso a zonas geográficas especiales, son algunos ejemplos de las ventajas que gozan estas compañías al establecerse en territorio colombiano.

Cabe resaltar que solo algunas compañías nacionales, con un flujo de capital solido puede acceder a algunos de estos beneficios brindados por el gobierno nacional, es decir que en apertura se halla una brecha significativa frente a la posibilidad de comenzar una competencia equitativa, del mismo modo el 61% de las empresas nacionales no siente interés o no confía en la IE de este tipo, por otro lado, a raíz de los impactos generados por la pandemia Covid.19 una de las peores que ha enfrentado la humanidad, el 13% de las compañías accedería a este tipo de inversión solo como un mecanismo para sobrevivir a la crisis actual.

Colombia en términos logísticos refleja uno de los peores indicadores a nivel mundial, esto en termino de innovación, competitividad, infraestructura gubernamental, vial y portuaria, aunque cuenta con recursos suficientes para ser exponente a nivel latinoamericano, es conocido que la corrupción en la inversión de recursos inhibe el crecimiento logístico y genera mayores costos a los empresarios que finalmente se traducen al consumidor, si se desea establecer bases que realmente compitan en el mercado se requiere de una inyección de capital importante por parte de

los mismos empresarios en la mejora de sus procesos lo cual en muy pocos casos se establece por la insuficiencia de estos recursos, en contra parte las compañías Multinacionales llegan con un know how que introduce este tipo de herramientas y con el flujo necesario para sostenerlas en el tiempo.

El mercado de servicios logísticos en relación a los Agentes de carga Internacional quienes representan la mayoría de estos operadores con un 25,3% para el modo de transporte marítimo que moviliza cerca del 80% de la carga mundial, es necesario que se refuercen las estrategias en materia de competitividad tecnológica en época post pandemia donde según se valida, el principal aprendizaje obtenido fue el uso tecnologías, relacionado con un 52% seguido de digitalización de procesos con 32 puntos porcentuales.

### **GLOBALIZACION Y LOS MERCADOS LOGISTICOS DE ABASTECIMIENTO.**

La cadena logística de abastecimiento de carga se ha convertido en el canal que permite conectar a los consumidores con un sinfín de bienes y servicios ofertados en el comercio internacional, tan importantes como estos productos son los intermediarios logísticos que actúan como engranajes dentro de esta cadena. (Gonzalez, 2015)

El término de cadena según la RAE, (s.f) es el conjunto de engranajes unidos e interconectados para el logro de un objetivo común, por lo cual, se podría definir la cadena logística como el conglomerado de procesos y prácticas ejecutados por intermediarios logísticos para el cumplimiento del despacho y posterior entrega de bienes a su consumidor. (González, 2015).

Considerando lo anterior, se determina que la liberación de mercados es el medio por el cual las potencias mundiales establecieron la estrategia para interconectar en un objetivo común a los países, a través de la libre transacción de bienes y servicios.

Jhon, (2015) en su informe, *“Contratación Logística en Colombia. Implementación de un operador logístico Integral”*, menciona a las empresas de carga como los intermediarios encargados de proveer servicios logísticos integrales a las empresas contratantes a través de la figura de outsourcing, esta se define como:

*“outsourcing debe ser entendido como un proceso natural en el cual una compañía se desprenda de todos los procesos que no agregan valor a su cadena productiva”* (González, 2015, pg.4).

Por consiguiente, se deduce que los operadores logísticos de carga intervienen en la cadena logística de abastecimiento como especialistas a través de la tercerización para actuar y dar solución a los procesos logísticos en la coordinación de carga.

No obstante, para comprender la conexión e importancia de los operadores logísticos en la liberación de mercados se resalta la necesidad de ampliar el contexto de la globalización.

### **Globalización**

La Comisión Económica para América Latina, CEPAL, (2002) define:

*“El concepto de mundialización o globalización ha sido ampliamente utilizado...el último decenio...sus acepciones distan de ser uniformes. ...lo empleamos para referirnos a la creciente gravitación de los procesos financieros, económicos, ambientales, políticos, sociales y culturales de alcance mundial en los de carácter regional, nacional y local”*. (CEPAL, 2002, pág. 16)

Igualmente, un estudio publicado por (Arroyo et al, 2014) confirma respecto a la globalización:

*“Es el proceso a través del cual los países...convienen eliminar los derechos arancelarios y las restricciones de todo orden a las importaciones de productos... pudiendo estas medidas acompañarse de políticas...en lo económico y social. También es conocida como la ampliación*

*del espacio económico entre países que tenían mercados separados, para constituir un solo mercado de dimensiones mayores” (Arroyo et al, 2014 p. 2)*

De lo cual, para la globalización económica define:

*“.. Será concebida como el proceso por el cual dos o más estados deciden estrechar sus relaciones económicas, creando mecanismos para la integración gradual de sus economías... Buscando así, un mercado mundial en el que se suprimen todas las barreras arancelarias para permitir la libre circulación de los capitales: financiero, comercial y productivo... vendría a ser como la etapa de culminación del proceso histórico de expansión del capitalismo, con dos objetivos: la libre movilidad del capital y la creación de un solo mercado mundial” (Arroyo et al, 2014 p. 2)*

La globalización no es una situación originada en la posguerra, es un término que generaliza un constante movimiento del comercio e intercambio de bienes y servicios, de capitales y de mano de obra a través de los tiempos, a este primer suceso se le ha denominado primera fase. (CEPAL, 2002)

Sin embargo, el periodo de la posguerra si resalta la creación de dos tipos de fases de globalización que moldean la liberación comercial de la historia actual.

La segunda fase, generada posterior a la segunda guerra mundial promovió la importancia de resaltar instituciones que controlen la cooperación de los países a nivel comercial y financiero, definir modelos económicos acorde a los nuevos requerimientos en participación comercial y como tal la promoción de una integración global.(CEPAL, 2002)

Por otro lado, la tercera fase de globalización establece características que se reconocen actualmente. Esta, permitió la evolución de las tecnologías, de las comunicaciones y la información, se impusieron los modelos de las primeras compañías transnacionales y se

establecieron las primeras instituciones de financiamiento, tal como el Banco Mundial, el BID, entre otros. (CEPAL, 2002)

Como se ha planteado anteriormente, la combinación de estrategias tomadas posterior a la segunda guerra mundial conllevó a una interdependencia económica y comercial mundial, productos fabricados en diferentes zonas del mundo se pueden encontrar fácilmente en tiendas locales, realizar viajes intercontinentales en un menor tiempo es una posibilidad gracias a la globalización, la expansión cultural, un mercado de precios sujeto a la oferta y demanda, libre competencia, avances tecnológicos y científicos son una gran puerta a la mejora de la calidad de vida de la población mundial.

No obstante, la globalización y su estrecha dependencia también se presta para que surjan figuras transnacionales como el crimen organizado, el contrabando, el tráfico de drogas y demás delitos. (Grabendorf, 2017).

Sin embargo, aunque muchos son los beneficios de la globalización, se resalta también la asimetría existente en la gobernabilidad desigual ejercida por las organizaciones internacionales, la deficiencia del control impuesto por estas en pro del cumplimiento de los acuerdos pactados genera incertidumbre para los países menos favorecidos en la participación comercial y competitividad. La globalización se creó para estimulación del intercambio de bienes y servicios entre países promoviendo el bienestar y crecimiento económico, sin embargo, cuando un país interviene en el libre mercado estableciendo restricciones a la circulación de mercancías a través de gravámenes arancelarios e impuestos afecta de manera directa el dinamismo y desestimula la compra y venta, tal es el ejemplo de los países desarrollados sobre los países en vía de desarrollo. (CEPAL, 2002)

El escritor, economista y novel Stiglitz, (2002), transmite a través de su libro, El Malestar de la Globalización, una serie de críticas fundamentadas en casos reales del impacto que genera la globalización en economías que no se encuentran preparadas para la liberación de mercados, señala la competencia desleal de Multinacionales con gran poder de operación ante compañías locales que no cuentan con infraestructura sólida, del juego que se oculta detrás de los créditos y practicas impuestas por organizaciones Internacionales a países en vía de desarrollo, entre otros. No obstante, casos como los mencionados allí suelen no ser de interés común para las personas, compañías o países que se encuentran a kilómetros de distancia y tienen situaciones que demandan atención, sin embargo, existen diversos temas que pueden tener en común acuerdo a los entes y países, pero solo pocas los encaminan en decisiones extremas en común.

### **Asimetrías de la Globalización en Pandemia Covid-19**

Desde el 31 de diciembre del año 2019, se alertó a la Organización Mundial de la Salud la aparición de un nuevo virus localizado en la ciudad de Wuhan en el país de China, en la cual se presentó el primer fallecimiento el día 11 de enero, ocasionado por un nuevo coronavirus inicialmente llamado 2019-Ncov2 el cual se propago rápidamente en el mundo debido a su alto contagio. (CNN, 2020)

Mencionar la cantidad de personas infectadas o aún los fallecidos por este nuevo virus será infructuoso, debido a que los datos cambian diariamente a medida que este virus aumenta por el mundo frente a una vacunación leve y que demanda una mayor efectividad en largo plazo. (Commission On Global Economic Transformation, 2021).

No obstante y como se informó previamente, la globalización y liberación de mercados ha demostrado en múltiples ocasiones la asimetría existente entre los países desarrollados y países en vía de desarrollo (CEPAL, 2002), desde la extension de la pandemia COVID-19 a lo largo del

mundo, estas asimetrías y diferencias se han visto marcadas fuertemente en la carencia al acceso libre a las vacunas existentes, la normativa de propiedad intelectual, fortalecida por efectos de la globalización, ha imposibilitado la duplicidad y mayor producción y distribución de estos anticuerpos debido a que las farmacéuticas se cohiben de compartir la fórmula de las vacunas, por otro lado, los países con alto poder adquisitivo acaparan estos compuestos generando escases para los países con menor capacidad de compra. Algunos países como Canadá han adquirido por lo menos diez dosis de vacunas mas por habitante canadiense, adicionalmente, cuarenta y nueve países han administrado por lo menos 39 millones de dosis a sus habitantes, mientras que para un país pobre del cual se conserva el nombre, se ha administrado solo 25 dosis. (Commission On Global Economic Transformation, 2021).

A septiembre, por lo menos 130 países no han empezado con el esquema de vacunación, lo cual abre la brecha de desigualdad y permite la mutación de nuevas variantes del virus, haciendo más complejo la lucha para superar y controlar la pandemia. (Commission On Global Economic Transformation, 2021).

## **PANDEMIA COVID-19 Y EFECTOS.**

### **Pandemia Covid-19 E Impacto En La Economía.**

La decisión mundial de ponerse en cuarentena obligó al cierre temporal o definitivo de la producción de muchas empresas y así el despido masivo de mano de obra, se restringieron los viajes comerciales, la búsqueda de nuevas modalidades para ofrecer los productos y servicios fue en aumento, comenzó a incrementarse el valor de los bienes frente a la poca oferta y alta demanda.

Se aclara que sin actividades laborales no hay productos ni servicios, por ende, no hay ventas, ni ingresos, no hay posibilidad de costear nóminas o insumos a menos que sea asumiendo créditos,

por lo cual, todas estas prácticas se tradujeron en desempleo, liquidación de empresas, baja productividad, aumento de cartera, incumplimiento de contratos, entre otros.

Acorde a un estudio realizado por el Banco Mundial, resalta que la COVID-19 afectó a todas las empresas a nivel mundial, registrando un descenso en ventas del 27%, informa igualmente que la tendencia de las compañías para hacerle frente a las restricciones fue trascender a las metodologías digitales, señalando un aumento del 34% en el uso del internet e inversión del 14% en la ampliación de nuevas tecnologías, equipos, software y programas que brinden soluciones en materia digital, no obstante, es importante resaltar que solo el 11% de las empresas en el mundo optaron por liquidar a sus colaboradores, el 65% optó por buscar estrategias que permitieran conservar a su mano de obra (ajustes salariales, horario laboral, vacaciones anticipadas, licencias no remuneradas, etc.). (World Bank Group, 2020)

En la figura 1 se encuentran los efectos que representó el COVID-19 en las empresas del mundo, presentada por el Banco Mundial.

**Figura 1.**

***Infografía Banco Mundial para el efecto que representó el Covid-19 en las empresas en todo el mundo***



Fuente: tomado de: BANCO MUNDIAL, (2021)

De acuerdo con lo publicado por el periódico Portafolio se proyectó una recesión futura en los países de Latinoamérica, debido al cierre de fronteras, disminución del turismo y el apoyo fiscal

Constante de los países al sector salud y a la población más vulnerable para combatir este fenómeno. (Portafolio, 2020)

Efectivamente este impacto se vio reflejado en un aumento de la inflación y disminución del PIB mundial, encaminándolo a una recesión peor que la registrada en la segunda guerra mundial (BANCO MUNDIAL, 2020), la fluctuación de la TRM del dólar mantuvo márgenes cercanas a los cuatro mil pesos colombianos por motivo de las constantes especulaciones, esto fue sinónimo de desistimiento para realizar operaciones de comercio internacional.

Definitivamente la pandemia COVID-19 no diferenció personas, clase y cultura, puso al límite la capacidad de las compañías para adaptarse a las nuevas exigencias del mercado, evaluó la preparación tecnológica, la flexibilización económica y la imposición de estrategias que permitieran mantenerse a flote.

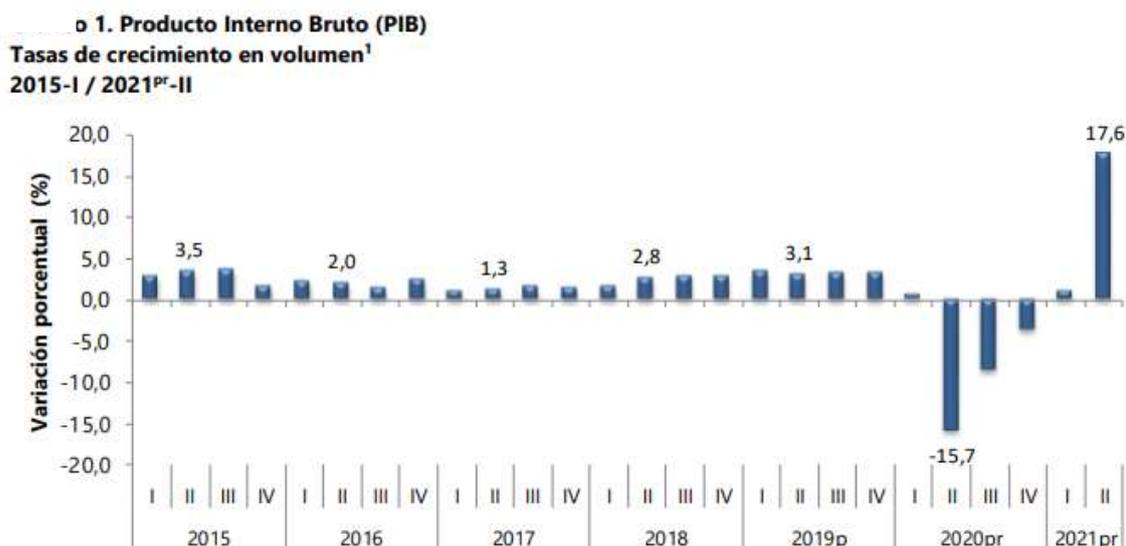
La COVID-19 no está lejos de ser una de las peores epidemias que ha sufrido la población mundial y sin lugar a duda fue un evento que puso al límite los aspectos sociales, sanitarios, económicos, culturales, emocionales y demás desde los gobiernos y organizaciones mundiales hasta el ciudadano común.

Innumerables variables macroeconómicas se contrajeron frente a la parálisis mundial, de las cuales no fue la excepción Colombia, el DANE notifica a través de los indicadores económicos la fluctuación de estas variables, entre las cuales se resalta el desempleo, el IPC, el PIB, algunos productos como el Café y el Petróleo.

En relación a lo previamente informado, a continuación, se relaciona figura 2 presentada por el DANE correspondiente a la variación porcentual del PIB.

**Figura 2.**

*Variación del PIB y relación de tasas de crecimiento en el periodo 2015 - 2021*



Fuente: DANE, Cuentas nacionales

<sup>1</sup>Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015

<sup>p</sup>preliminar

<sup>pr</sup>provisional

Tomado de: DANE, (2021)

Como se puede evidenciar, para el año 2020 el inicio de la pandemia ubicado en el rango II (segundo trimestre) refleja un descenso precipitado de las operaciones, marcado con un -15,7%, lo cual, se puede inferir como el inicio de las cuarentenas y restricciones al sistema productivo del país, no obstante, como se visualiza, todo el año 2020 se mantuvo a la baja.

Por otro lado, resalta que para el segundo trimestre del año 2021 se presenta un aumento de 17,6 puntos porcentuales, lo cual se puede interpretar como el inicio de la reactivación económica. (DANE, 2021)

De igual manera, el DANE presenta la tabla 1 segmentada por actividad económica, donde se puede apreciar que las actividades de comercio, de servicios y manufacturas presentan el mayor crecimiento en el segundo trimestre del 2021. (DANE, 2021)

**Tabla 1.**

*Relación tasa de crecimiento del valor agregado que representa cada actividad económica de Colombia*

**Tabla 1. Valor agregado por actividad económica**  
**Tasas de crecimiento en volumen<sup>1</sup>**  
**2021<sup>Pr</sup>- Segundo trimestre**

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2021 <sup>Pr</sup> - II / 2020 <sup>Pr</sup> -II	2021 <sup>Pr</sup> / 2020 <sup>Pr</sup>	2021 <sup>Pr</sup> - II / 2021 <sup>Pr</sup> - I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,8	3,8	0,0
Explotación de minas y canteras	7,1	-5,1	0,2
Industrias manufactureras	32,5	18,2	-5,3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado <sup>2</sup>	9,1	3,7	-0,6
Construcción	17,3	3,6	-3,1
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	40,3	15,7	-6,7
Información y comunicaciones	10,0	6,3	2,6
Actividades financieras y de seguros	3,3	4,1	-0,3
Actividades inmobiliarias	2,1	1,9	0,2
Actividades profesionales, científicas y técnicas <sup>4</sup>	14,4	7,8	0,5
Administración pública, defensa, educación y salud <sup>5</sup>	9,0	6,4	2,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios <sup>6</sup>	83,8	38,5	12,6
<b>Valor agregado bruto</b>	<b>17,1</b>	<b>8,6</b>	<b>-2,9</b>
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	22,1	11,2	1,6
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>17,6</b>	<b>8,8</b>	<b>-2,4</b>

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

Tomado de: (DANE, 2021)

Cabe resaltar que la actividad de comercio se compone de:

- *comercio al por mayor y al por menor*
- *transporte y almacenamiento*
- *alojamiento y comida.*

Siendo el transporte y almacenamiento la segunda actividad con un mayor crecimiento, representado en 5.6%. (DANE, 2021)

Por otro lado, otra de las variables más importantes es la del desempleo, la cual para el 2021 representa una recuperación importante frente al 2020, tal como se visualiza a continuación a través de la figura 3 presentada por el DANE para la participación, ocupación y desempleo.

**Figura 3.**

***Representación gráfica de la tasa de ocupación, desempleo y ocupación en Colombia***



Fuente: DANE (2021)

Sin embargo, al analizar la variación de los retiros e ingresos realizados en el año 2020 comparados frente a cifras del 2019 se evidencia que los meses que generaron mayor impacto fueron Abril, Mayo, Junio, Julio y Agosto, siendo baja para los ingresos y alta para los retiros de personal, lo cual coincide con el periodo de mayor impacto registrado con el mayor número de casos registrados durante la pandemia COVID-19. (DANE, 2021)

Líneas abajo tablas 2 y 3 tomadas del boletín informativo del DANE para la variación de ingresos y retiros en Colombia del año 2020 en comparación al año 2019.

**Tabla 2.**

## Identificación gráfica de los ingresos laborales efectuados en Colombia en el periodo 2019 a 2020

### Identificación de novedades: ingresos Enero a diciembre (2020 – 2019)

Mes	Relaciones laborales con novedad de ingreso							
	2020				2019			
	Frecuencia		Frecuencia / Total RL		Frecuencia		Frecuencia / Total RL	
	Dependiente	Independiente	Dependiente	Independiente	Dependiente	Independiente	Dependiente	Independiente
Enero	1.128.933	169.950	12,5%	7,8%	1.130.443	150.655	12,8%	7,0%
Febrero	943.428	181.565	10,2%	8,0%	907.839	167.220	10,1%	7,5%
Marzo	632.955	133.475	6,9%	5,9%	738.524	135.281	8,1%	5,9%
Abril	313.909	87.877	3,7%	4,0%	692.024	120.904	7,6%	5,3%
Mayo	476.422	95.091	5,6%	4,3%	692.372	127.386	7,6%	5,5%
Junio	510.416	110.011	6,0%	4,9%	643.977	139.511	7,1%	5,9%
Julio	596.206	121.920	6,9%	5,4%	756.679	135.429	8,2%	5,7%
Agosto	597.583	121.387	6,9%	5,4%	745.392	125.480	8,1%	5,3%
Septiembre	672.709	135.259	7,6%	5,9%	718.070	126.504	7,7%	5,3%
Octubre	700.815	137.677	7,8%	5,9%	759.488	121.319	8,1%	5,0%
Noviembre	679.332	129.625	7,5%	5,5%	695.137	116.637	7,4%	4,9%
Diciembre	614.528	116.782	6,8%	5,1%	598.590	111.481	6,5%	4,8%

**Notas.** Los resultados incluyen actualizaciones mensuales hasta doce meses desde el primer día del periodo de cotización diferente al subsistema de salud o hasta el último día del mes inmediatamente anterior a esta publicación.

**Fuente:** DANE, Registro Estadístico de Relaciones Laborales.

Fuente, tomado de: (DANE, 2021)

Tal como se aprecia, para el personal dependiente, el mes de abril para el año 2020 es el que peor registra el indicador de Ingresos efectuados, lo cual confirma el impacto generado por el comienzo de la Pandemia Covid-19 en Colombia, igualmente resalta que, los meses consecuentes hasta la temporada Decembrina se mantienen a la baja comparados con cifras del año 2019. En contra parte, resalta que para el conjunto de personal independiente, las cifras registradas no presentan una significativa variación en comparación con el año 2019, solamente los meses desde Abril a Julio se mantienen a la baja, confirmando así la predominancia del sector independiente e informal en la reactivación económica.

### Tabla 3.

## Identificación gráfica de los egresos laborales efectuados en Colombia en el periodo 2019 a 2020

### Identificación de novedades: retiros Enero a diciembre (2020 – 2019)

Mes	Relaciones laborales con novedad de retiro							
	2020				2019			
	Frecuencia		Frecuencia / Total RL		Frecuencia		Frecuencia / Total RL	
	Dependiente	Independiente	Dependiente	Independiente	Dependiente	Independiente	Dependiente	Independiente
Enero	726.712	85.950	8,0%	3,9%	704.442	67.328	8,0%	3,1%
Febrero	698.948	83.227	7,5%	3,7%	664.566	65.113	7,4%	2,9%
Marzo	969.313	96.262	10,5%	4,2%	666.070	73.352	7,3%	3,2%
Abril	484.791	63.513	5,7%	2,9%	634.970	68.888	7,0%	3,0%
Mayo	467.566	68.092	5,5%	3,1%	670.764	77.724	7,3%	3,3%
Junio	537.108	75.618	6,3%	3,4%	696.054	81.833	7,6%	3,5%
Julio	541.794	78.669	6,3%	3,5%	687.717	79.482	7,5%	3,3%
Agosto	522.460	72.917	6,0%	3,2%	644.469	76.753	7,0%	3,2%
Septiembre	567.964	75.712	6,4%	3,3%	650.670	78.051	7,0%	3,2%
Octubre	563.024	79.539	6,3%	3,4%	682.447	94.587	7,2%	3,9%
Noviembre	649.603	101.966	7,2%	4,3%	767.369	122.296	8,1%	5,1%
Diciembre	1.088.430	211.409	12,1%	9,1%	1.293.572	212.191	14,0%	9,1%

**Notas.** Los resultados incluyen actualizaciones mensuales hasta doce meses desde el primer día del periodo de cotización diferente al subsistema de salud o hasta el último día del mes inmediatamente anterior a esta publicación.

**Fuente:** DANE, Registro Estadístico de Relaciones Laborales.

Fuente, tomado de: (DANE, 2021)

Respecto a la gráfica de retiros, sobresale que el impacto generado para el año 2020 no fue tan relevante como el generado para el año 2019, sin embargo, tanto para el segmento de dependientes e independientes, los meses de febrero y Marzo presentaron un leve aumento de los retiros de personal.

### Impacto Covid-19 en el Comercio Internacional.

El comercio internacional no estuvo aislado de la oleada de impactos generados por la pandemia, tal como se mencionó previamente la globalización permitió que el establecimiento de precios fuera sujeto a las fuerzas del mercado (oferta y demanda), lo cual ocasionó que el control de las variables comerciales fuera imposible, el precio de los fletes internacionales se disparó de manera nunca antes visto, promovió que la disponibilidad de espacios se ofertase al mejor postor, bajo condiciones denigrantes.

Cada intermediario de la cadena de abastecimiento sufrió el impacto de este oleaje, compañías como las microempresas no estuvieron ni están en la solvencia económica de asumir costos de operación comercial tan elevados, los ACI y demás operadores logísticos se enfrentan a la escases de equipos, altos costos de flete internacional, flujo de operaciones y uso de tecnologías aptas para la operación logística, por otro lado, el consumidor final tiende a recortar el consumo de bienes y servicios frente a los altos costos, los países toman medidas encaminadas a la protección fitosanitaria y de abastecimiento prioritario, tal como artefactos médicos, bienes de primera necesidad, insumos hospitalarios, entre otros. (Commission On Global Economic Transformation, 2021).

Como se mencionó, los fletes internacionales fueron al alza y la ocupación de espacio estaba sujeta a la mejor oferta, puesto que los equipos (contenedores) estaban escasos.

La escases de equipos nace de las políticas gubernamentales tomadas por cada país en términos de productividad y comercio exterior, frente al congelamiento de operaciones y las múltiples prorrogas a cuarentenas los contenedores no generaron mayor rotación, una vez la reactivación económica fue una posibilidad la demanda de bienes llegó con fuerza y en aumento, ocasionando que la disponibilidad de estos equipos fuera dificultoso. (INFOBAE, 2021), las potencias mundiales y/o países desarrollados fueron los primeros países en sentir este impacto debido a la alta demanda de equipos, sin embargo, países en desarrollo como Colombia sintieron este golpe directamente en sus economías, para el país se registra de manera gradual una elevación en la inflación con porcentajes cercanos a 3.97% en lo corrido del 2021 y de 0.32% por mes, por otro lado y no menos importante, algunos estudios confirman que la moneda colombiana se registra en el puesto dos como la moneda más devaluada de américa latina, bajo la divisa venezolana. (INFOBAE, 2021)

De otra parte, se registra en el boletín informativo del DANE la variación del PIB de Colombia en el año 2021, destacando los movimientos concernientes al gasto del cual resaltamos dos variables importantes que afectan la balanza comercial, las exportaciones e importaciones.

**Tabla 4.**

*Identificación variación del crecimiento para la balanza comercial a través del gasto en Colombia*

14. Componentes del gasto Tasas de crecimiento en volumen <sup>1</sup> 2021 <sup>Pr</sup> - Segundo trimestre			
Componentes del gasto	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2021 <sup>Pr</sup> - II / 2020 <sup>Pr</sup> - II	2021 <sup>Pr</sup> / 2020 <sup>Pr</sup>	2021 <sup>Pr</sup> - II / 2021 <sup>Pr</sup> - I
Gasto de consumo final <sup>2</sup>	21,8	11,4	3,0
Formación bruta de capital <sup>3</sup>	29,5	13,7	-18,3
Exportaciones	15,4	0,9	-3,9
Importaciones	45,8	18,4	6,5
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>17,6</b>	<b>8,8</b>	<b>-2,4</b>

Fuente: DANE, Cuentas Nacionales

Fuente, tomado de: (DANE, 2021)

Como se evidencia de la tabla 4, el año 2021 frente al 2020 concerniente a importaciones aumentó en 18 puntos porcentuales, lo cual indica una demanda (compra) de operaciones logísticas, por otro lado, las exportaciones aumentaron pero de manera reservada, con solo 0.9 puntos porcentuales, lo que señala que no es un campo competitivo Colombiano y de igual manera que las operaciones logísticas ofertadas no son tan relevantes ni constantes. (DANE, 2021)

Esto sin lugar a dudas confirma que la reactivación económica vino acompañada de una demanda de materiales, productos e insumos de origen extranjero, que se suma a la demanda internacional de equipos contenerizados y así en una mayor escases de contenedores

Acorde a lo anterior, se presenta en la tabla 5 la variación de la balanza comercial desde el año 1980 a 2021, para el presente trabajo se resalta los datos del 2010 al 2021.

**Tabla 5.**

**Tabla informativa de la evolución de la balanza comercial colombiana en los periodos 1980 a 2021**

DANE INFORMACIÓN PARA TODOS		El futuro es de todos		Gobierno de Colombia
<b>Balanza Comercial</b>				
Colombia, balanza comercial anual 1980 - 2021 <sup>P*</sup>				
Años	Millones de dólares FOB			
	Exportaciones	Importaciones	Balanza	
2010	39.713	38.154	1.559	
2011	56.915	51.556	5.358	
2012	60.125	56.102	4.023	
2013	58.826	56.620	2.206	
2014	54.857	61.088	-6.231	
2015	36.018	51.598	-15.581	
2016	31.768	42.849	-11.081	
2017	38.022	43.972	-5.950	
2018	41.905	48.945	-7.040	
2019	39.489	50.271	-10.782	
2020	31.056	41.185	-10.130	
2021*	21.295	29.461	-8.166	

Fuente: DIAN- DANE (IMPO)  
<sup>P</sup> provisional  
 \* Corresponde hasta el mes de julio  
 Actualizado el 17 de septiembre de 2021

DANE, (2021),

Tal como se evidencia desde el año 2014, Colombia presenta valores negativos en su balanza comercial, representado en mayores importaciones que exportaciones (DANE, 2021), lo cual se entiende como el aumento del dinero que se cancela al exterior por compras que lo que se recibe por ventas de bienes y servicios.

El DANE, (2021) informa:

*“En julio de 2021 se registró un déficit en la balanza comercial colombiana de US\$1.209,2 millones FOB, mientras que en julio de 2020 se presentó un déficit de US\$898,5 millones FOB”*  
DANE, (2021)

Esto se comprende dentro del ámbito logístico que la mayor parte de las operaciones comerciales se encuentran en procesos de importación que de exportación.

Dentro de los engranajes de la cadena logística de abastecimiento se encuentran diferentes intermediarios, de forma simple se identifica al proveedor, transportador y clientes, también resaltan los mayoristas y minoristas, no obstante, a nivel del comercio internacional, como ejecutores de los procesos de importación y/o exportación se encuentran intermediarios como las Agencias de Aduanas, Agentes de Carga Internacional, Transportadoras y líneas navieras, operadores de cargue y descargue, consolidadores y des consolidadores, operadores de porteo, entre otros.

Sin ninguno de estos las operaciones de comercio internacional serían más complejas, a continuación, se enmarca el significado, importancia, normatividad legal y funcionamiento de uno de los principales operadores de comercio exterior, los ACI (Agentes de carga Internacional)

### **AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL.**

De acuerdo con el decreto 1165 del 2019, se define agente de carga como:

*“persona jurídica autorizada para actuar en el modo de transporte marítimo y/o aéreo, cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación, des consolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad, cuando corresponda”*

En ese margen de ideas es el intermediario encargado de todas las operaciones inherentes a la

coordinación de carga de puerto a puerto, liberación de la misma ante el transportador, emisor de documentación de transporte, etc. El cual opera bajo mandato del cliente para la ejecución de todas estas actividades hasta una vez sean entregadas al agente aduanal para el proceso de nacionalización o hasta el destino acordado (Juriscol, 2019)

### **Clasificación de Los Operadores Logísticos de Carga.**

La clasificación del conjunto de intermediarios denominados como Los operadores logísticos, se reconocen en la denominada PL “party logistics”, proveedores de logística, el cual determina los tipos de acciones y gestiones a ejecutar dentro de la cadena de abastecimiento, estos se dividen en:

#### **Tabla 6.**

#### ***Clasificación de los operadores logísticos de carga a través de la descripción “PL”***

<b>CLASIFICACION PL "PARTY LOGISTICS"</b>
<b><u>1PL</u></b>
Son aquellas compañías que se dedican solamente al transporte de mercancías, como las empresas de transporte o de mudanzas.
<b><u>2PL</u></b>
Son aquellas compañías que adicional al suministro del servicio de transporte agregan algún servicio adicional como por ejemplo el almacenamiento.
<b><u>3PL</u></b>
Son aquellas compañías que son contratadas con la finalidad de hacer la recepción de las mercancías una vez son fabricadas, almacenarlas, administrar los inventarios y finalmente generar la distribución de las mismas hasta el cliente final.
<b><u>4PL</u></b>
Son aquellas compañías de transporte que se encargan de supervisar los procesos anteriormente mencionados, es decir se encargan del manejo de la información y coordinación de operaciones logísticas que requiera el cliente, suministrándole información al cliente respecto al estado de la misma, sin embargo, en esta clasificación el operador logístico no ejerce físicamente control sobre la mercancía, sino que los procesos los terceriza con compañías especializadas.

## **5PL**

Son aquellos operadores logísticos que cuentan con la infraestructura necesaria para integrar los procesos de los operadores 3PL adicional de que poseen la experiencia y las capacidades para Optimizar procesos inherentes al 4PL, cubriendo por completo la cadena de abastecimiento.

Fuente: Adaptado de: Nozal, (2019)

Por lo anteriormente planteado, se considera que un agente de carga Internacional se ubica entre la clasificación 3PL y 4PL, siendo supervisor de la cadena logística, gestionando sus procesos de manera indirecta, es decir, tercerizando los procesos que requieran un nivel especializado de gestión, pero controlando cada parte de la cadena, suministrando a su cliente un status constante acerca del estado de la carga hasta que esta llega al destino acordado. (Nozal, 2019)

Cabe resaltar que la designacion la otorga el grado de delegacion suministrada por la empresa contratante al operador desginado. (Gonzalez., 2015)

No obstante, resalta que, aunque estos cuenten con la designación 3PL o 4PL, no todos los agentes de carga cuentan con la capacidad funcional, económica o de infraestructura para gestionar todos los procesos inherentes, aunque la modernización es un tema que encontramos en todos los planes estratégicos, algunos ACI solo cumplen la función de gestionar el transporte internacional y liberación ante naviera, almacenamiento, cargue o intermediación, sin generación de valor agregado a sus clientes y operaciones.

Del mismo modo, a continuación, se visualiza la tabla 7 la cual refleja la relación de otros tipos de agentes bajo la designación de operadores de carga.

### **Tabla 7.**

***Tabla informativa de los tipos de operadores logísticos existentes en el mercado***

CUADRO COMPARATIVO DE TIPOS DE OPERADORES DE CARGA INTERNACIONAL	
OPERADOR	CONCEPTO
El porteador de carga pública no operador de buques.	Se especializa en la reexpedición de carga contenerizada, ofrece los servicios de transportista, consolida pequeños embarques y maneja carga en contenedores completos y ofrece el servicio de transporte.
El economista de transporte. (broker)	Intermediario entre usuarios y transportistas, consolida y gestiona el arrastre de carga, puede proporcionar varias mercancías y servicios, la mayoría están involucradas en otra actividad suplementaria.
El operador de transporte multimodal.	Es un transportista que asume la responsabilidad completa de la carga desde el punto de origen hasta el lugar de entrega, emite un documento TM (transporte multimodal).
El agente aduanal (customs broker).	Tendencia a invadir el campo de actividades de los agentes de carga, generalmente necesitan de una autorización especial por parte de las autoridades hacendarias de su país.
Los terceros prestadores de servicios (third party provider).	Son otras denominaciones de un tercero que proporciona uno o más servicios de transporte, reúne solo un programa a varias organizaciones independientes, dan factura por el total de la operación.
Las redes (networks)	Una manera de enfrentar a la competencia y resolver el problema de la falta de recursos, formación de varias agrupaciones que tienen como finalidad la integración de una red que combina los recursos de la totalidad de los afiliados.
Los servicios de paquetería y mensajería transporte y logística internacionales: perfil de los agentes de carga en los ámbitos internacional y nacional	Se dedican a ofrecer el servicio de transporte terrestre y bimodal terrestre/aéreo combinándola con las funciones del agente de carga, su principal ventaja es su amplia cobertura, tanto a nivel doméstico como internacional, su principal desventaja, las limitaciones de peso y tamaño de los embarques.
Las asociaciones de cargadores (shippers associations)	Son el resultado de la unión de varios cargadores que buscando reducir sus costos de transporte, forman una cooperativa sin fines de lucro. Consolida los embalajes de los asociados.

Fuente: tomado de Salazar, (s.f)

Tal como se visualiza, la relación de estos agentes se establecen para todos los operadores que tienen contacto con la mercancía sea física, virtual o documental, para el presente estudio se evaluará el agente de Carga Internacional bajo la figura de 3PL a 4PL como apoderado total de la mercancía.

### **Etapas de la Contratación Logística**

González, (2015) confirma respecto a las ventajas obtenidas del proceso de contratación de operadores logísticos:

*“La última tendencia en logística evidencia que el cliente quiere integrar sus Servicios en la cadena logística y garantizar la trazabilidad de su mercancía, desde el origen hasta su destino. (...) lo que proponemos a nuestros clientes es encargarnos*

*de toda la cadena logística a través de un solo operador y con menores costos. (...) (Gonzalez., 2015, Pág. 5)*

La apertura comercial, permitió que diferentes negociaciones entre países se efectuaran con el fin de incentivar el libre movimiento de mercancías de manera transnacional bajo ciertos beneficios traducidos en instrumentos arancelarios y aduaneros, estas negociaciones se consolidaron en lo que se conoce como TLC, (Tratados de Libre Comercio), para lo cual, González, (2015), haciendo referencia al TLC con Estados Unidos en su estudio, confirma:

*“Este reto comercial [TLC con USA], que entró en vigencia en mayo del 2012, cambió el negocio del manejo y transporte de mercancías ... las empresas de este segmento [Logística] rápidamente empezaron a prestar servicios integrales que respondieran a las necesidades de los clientes. Pasaron de llevar y entregar paquetes a consolidarse como operadores logísticos.” (pág. 6)*

Esto definitivamente evidencia la importancia de la adaptación de las operaciones y core de negocio a los cambios y oportunidades del mercado.

El uso de un operador logístico que coordine y consolide todas las operaciones de la cadena de abastecimiento es una práctica no muy empleada en países en vía de desarrollo como Colombia, se demuestra que los países desarrollados como los Europeos, Asiáticos o Norteamericanos tienden a utilizar un solo operador que gestione todos los procesos inherentes bajo modalidad puerta a puerta. (Gonzalez., 2015)A continuación figura 4 correspondiente a las cuatro fases o etapas de la delegación de responsabilidad en la contratación logística.

#### **Figura 4.**

***Ilustración del nivel de delegación logística concedida a los Agentes de carga Internacional***



Fuente: tomado de (Gonzalez., 2015)

En tanto se aumente las fases, la designación de responsabilidad a un operador logístico en la intermediación de la cadena de abastecimiento aumenta, lo que significa que el control sobre la cadena para la empresa contratante va disminuyendo, muchas compañías no cuentan con la infraestructura para asumir funciones no propias de su actividad comercial, es por esto que se tiende a tercerizar desde actividades esenciales hasta toda la administración de la operación logística, con ello, las compañías pueden enfocarse en su core de negocio. (Gonzalez., 2015)

Ejemplo de ello resalta la compañía Almacenes Éxito, donde concierne a sus centros de distribución cuentan con un variado equipo de operadores y colaboración logística externa. (Gonzalez., 2015)

A continuación, descripción de las etapas o fases de esta contratación a través de la tabla 8.

**Tabla 8.**

*Tabla informativa de las etapas de contratación para los operadores logísticos acorde a las actividades logísticas ejecutadas.*

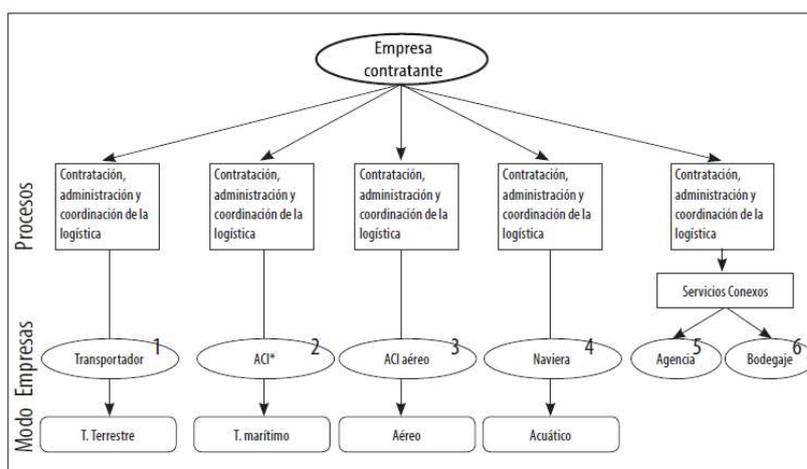
ETAPAS DE CONTRATACION DE OPERADORES SEGUN ACTIVIDADES LOGISTICAS	
Medios propios	Tercerizacion de instrumentos como flota vehicular y activos logicos
Contratacion Intermodal	Tercerizacion de todos los modos de transporte de manera independiente, intervinientes en el proceso logistico de abastecimiento, bajo diferentes contratos de transporte y trazabilidades
Contratacion multimodal	Tercerizacion que concentra el poder de intermediacion a un solo operador de servicios logicos, consolidado en un solo contrato, usualmente concedido a un Agente de Carga Internacional o cualquier otra empresa certificada como OTM
Operador Integral	tercerizacion completa de la cadena de abastecimiento, el operador administra y controla, servicios de aduana, transporte, compra, demas que requiera la operacion, la empresa contratante se desprende de estas operaciones y las cede el 100% a su operador designado

Fuente: Adaptación propia de (Gonzalez., 2015)

Frente a lo anteriormente expuesto, para la contratación multimodal se presenta la figura 5 donde se visualiza de manera clara el proceso de este tipo de contratación.

**Figura 5.**

***Ilustración de las áreas de operación de los Agentes de carga Internacional***



\* Agentes de Carga Internacional

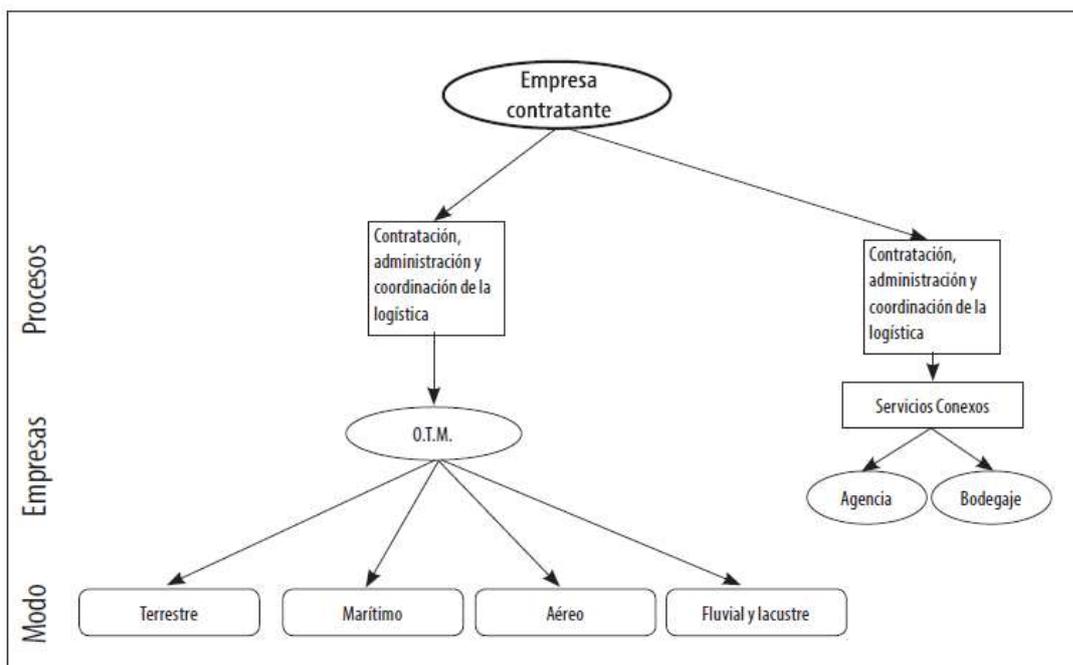
Fuente: (Gonzalez., 2015)

Como se visualiza e informa a través del cuadro previo, el control de la operación para el operador logístico se centra en los modos de transporte, sin embargo, los procesos de aduana y bodegajes quedan a control de la empresa contratante.

Respecto a la contratación integral se presenta la figura 6 donde se visualiza igualmente el proceso de este tipo de contratación.

**Figura 6.**

*Ilustración de las empresas, procesos y areas de operación de los Agentes de carga Internacional*



Fuente: (Gonzalez., 2015)

Para resumir, esta fase se encarga de entregar el control de toda la operación logística al operador designado y la empresa contratante solo se encarga de auditar al intermediario.

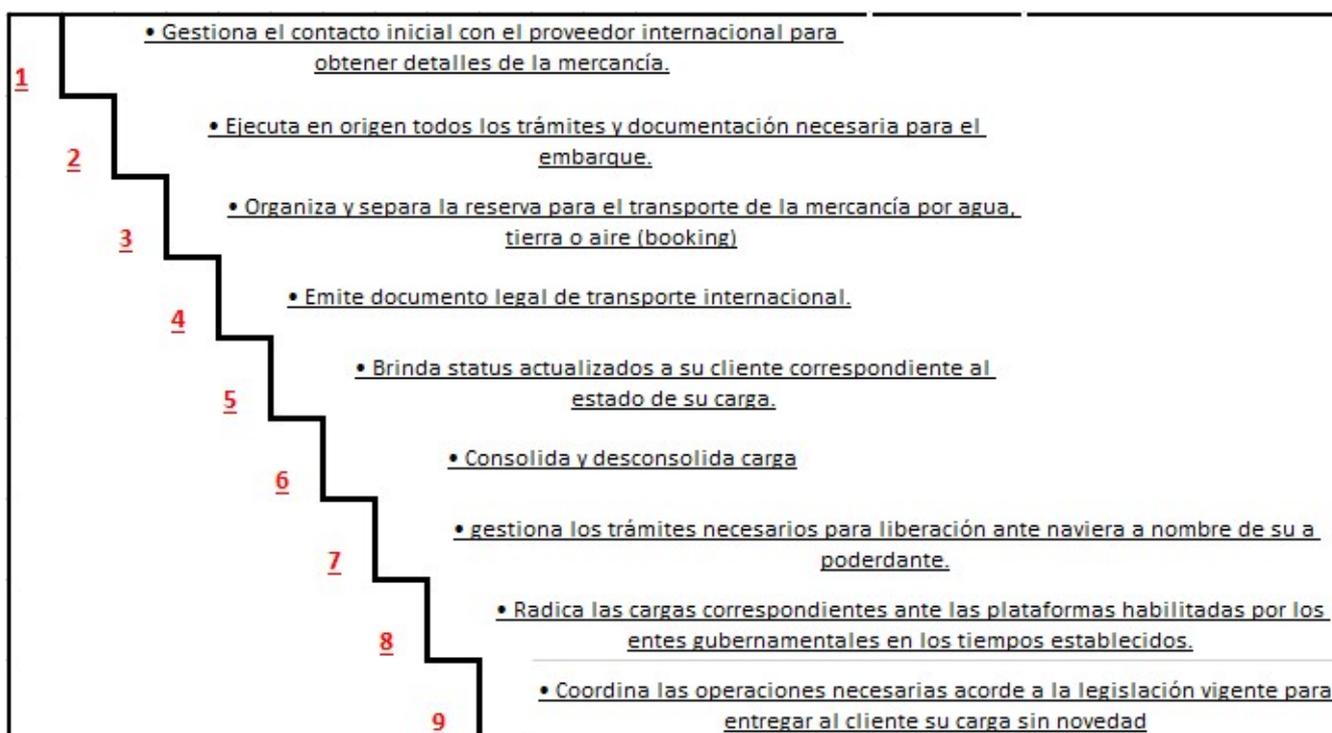
### **Funciones del Agente de Carga Internacional.**

Las funciones inherentes al ACI son tan importantes como indispensables, que se podría afirmar que sin estos la distribución física internacional sería más compleja; Anteriormente se mencionó algunas funciones relativas, no obstante, a continuación, se amplía las funciones que competen al agente de carga Internacional.

A continuación se presenta la figura 7 en la cual se presentan las funciones más importantes.

**Figura 7.**

#### ***Funciones de los Agentes de carga Internacional***



Fuente propia, recuperado de: (SACEX, s.f)

De las funciones previamente expuestas, resaltamos que el ACI se convierte en uno de los principales intermediarios de la cadena logística, bajo el poder concedido por su cliente, opera y facilita las acciones necesarias para gestionar tanto el despacho como la entrega de la mercancía.

(SACEX, s.f)

### **Agentes de Carga Marítimos.**

Los agentes de carga marítimos no son más que aquellos operadores logísticos de carga que bajo las funciones designadas por el decreto 1165 del 2019 tienen enfoque y se especializan en el transporte de carga internacional vía marítima.

El transporte marítimo es uno de los medios más importantes a nivel mundial, se proyecta que cerca del 80% de la carga comercial se transporta por mar (Justavino, & Fuentes, 2020).

Adicionalmente, este tipo de transporte es uno de los más antiguos en la historia de la humanidad y que ha venido transformándose a través de la innovación para la movilización de más volumen de carga, tal es el ejemplo de los buques portacontenedores que tienen la capacidad de transportar cerca de 9.500 contenedores. (LEGISCOMEX, S/F)

Aunque es uno de los medios que representa mayores tiempos de tránsito, se reconoce que es uno de los más económicos para transportar mercancías, aunque en los últimos años este costo ha ido variando fuertemente al alza, de lo cual se ampliará más adelante. Por otro lado, aunque el movimiento de carga vía marítima no representa mayor impacto ambiental fuera del CO<sub>2</sub>, cualquier siniestro puede causar daños irreversibles a los ecosistemas marinos en lo que concierne a los materiales que transporta, tal como el transporte de hidrocarburos, baterías, químicos, basuras, materiales con alto índice de oxidación, etc. (Justavino, & Fuentes, 2020).

Frente lo anteriormente expuesto, en los últimos años han surgido alianzas entre poderosas navieras con el fin de impulsar un plan en línea a una logística marítima sostenible teniendo presente la preservación de los ecosistemas, desarrollo social y económico, para lo cual, se incita a los diferentes intermediarios de la cadena a participar de esta iniciativa, bajo el indicativo de una mejora de sus procesos, mejora de perspectiva empresarial y retención de clientes que traducido se representa en mejores ingresos. (Justavino, & Fuentes, 2020).

Dentro de los procesos del transporte de carga marítima encontramos una estrecha relación y dependencia entre los transitorios (Agentes de carga) y las navieras, tanto uno como el otro requiere del servicio que presta su contraparte, sea a través de la contratación de seguro, flete internacional, trámites documentales y gestión de despacho. (Justavino, & Fuentes, 2020).

Los procesos ejecutados por los ACI no varían en cualquier parte del mundo en que se encuentren localizados, la OMC se encarga de promover políticas centralizadas y estandarizadas que puedan establecerse e implementarse en cualquier parte del mundo, ejemplo de ello podemos reconocer los “INCOTERMS” Términos de Comercio Internacional, sin embargo, pueden surgir procedimientos que varíen tal como la normatividad aduanera exigida por cada país, aunque este tipo de procesos recomienda la OMC simplificar de modo que sean estandarizados y permitan la libre circulación de mercancías.

### **Agentes de Carga Internacional en Colombia.**

Acorde a los datos suministrados por la Federación Colombiana de Agentes Logísticos, FITAC, confirma que su organización cuenta con cerca de 362 agentes afiliados en Colombia (FITAC, s/f), no obstante, la organización BASC a través de su plataforma digital notifica que cuenta con más de mil compañías afiliadas en países de Argentina, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Panamá, México, Colombia, entre otros, de las cuales al menos unas 329 corresponden a la clasificación de Agentes de Carga y 327 a Agentes de carga marítimos, de los cuales por lo menos 148 se encuentran en territorio colombiano. (BASC, 2021)

Estas compañías pueden a su vez dividirse en empresas con financiación nacional o internacional que traducido sería con inversión nacional o inversión extranjera, es decir, empresas locales o multinacionales.

### Impacto Covid-19 en la operación de un ACI en Colombia

Previamente se informó del impacto que presentó el Covid-19 en las empresas alrededor del mundo, se notificó la cantidad de compañías en proceso de liquidación y cierre y de la misma manera las estrategias que se tuvieron que emplear para conservar a su planta operacional.

No lejos de este escenario, Colombia, para el sector logístico en termino de los operadores de carga, informa que posterior a la pandemia Covid-19 solo el 35% de los operadores registrados está funcionando normalmente, el 58% opera de forma provisional y el 8% decidieron suspender actividades, tal como se visualiza en la figura 8.

#### Figura 8.

*Estado actual de operación de las empresas logísticas de Colombia en periodo post covid-19*



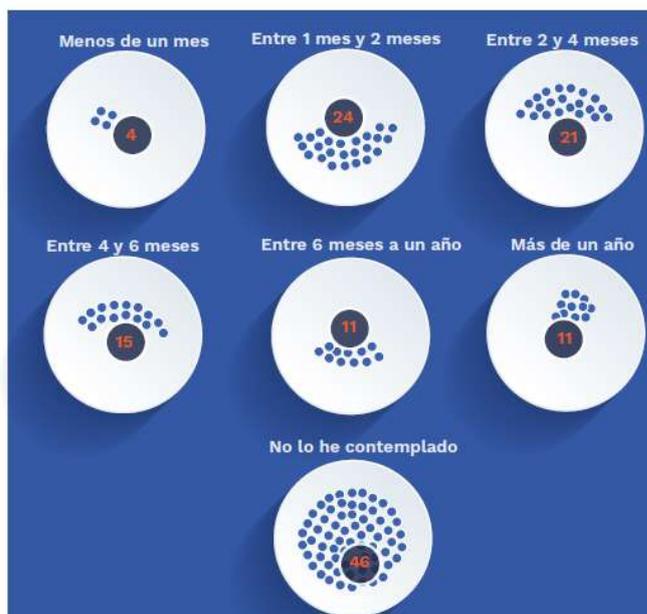
Fuente: PROCOLOMBIA, (2020)

De la misma manera, es importante resaltar que con menor proporsion, el 46% de todos los agentes registrados no ha considerado suspender operaciones, sin embargo y con mayor registro, el 54% si ha consierado cerrar definitivamente actividades comerciales en el periodo de un mes a un año, esto se puede evidenciar en la figura 9.

#### Figura 9.

*Nivel de solicitud de cierre de la situación de los Agentes de carga Internacional de Colombia en periodo post covid-19*

PERCEPCIÓN DE LAS EMPRESAS FRENTE AL TIEMPO QUE PODRÍAN MANTENERSE EN OPERACIÓN ANTES DE ENTRAR EN UNA FASE DE CIERRE O CESE TEMPORAL DE ACTIVIDADES EN LA COYUNTURA ACTUAL



Fuente: PROCOLOMBIA, (2020)

## **EFFECTOS COVID-19 EN ACTIVIDADES DE COMEX Y AGENTES (ACI)**

### **Impactos Provocados por la Covid-19 en las Actividades Comercio Exterior y Agentes de Carga Internacional**

Como se discriminó previamente, los ACI son compañías especializadas en procedimientos de movimiento de carga del comercio exterior, cuentan con la contratación de mano de obra calificada e infraestructura física propia o arrendada donde ejecutar las operaciones, es por esta razón que los efectos previamente expuestos desencadenados por la pandemia COVID-19 también se vieron manifestados en estas compañías.

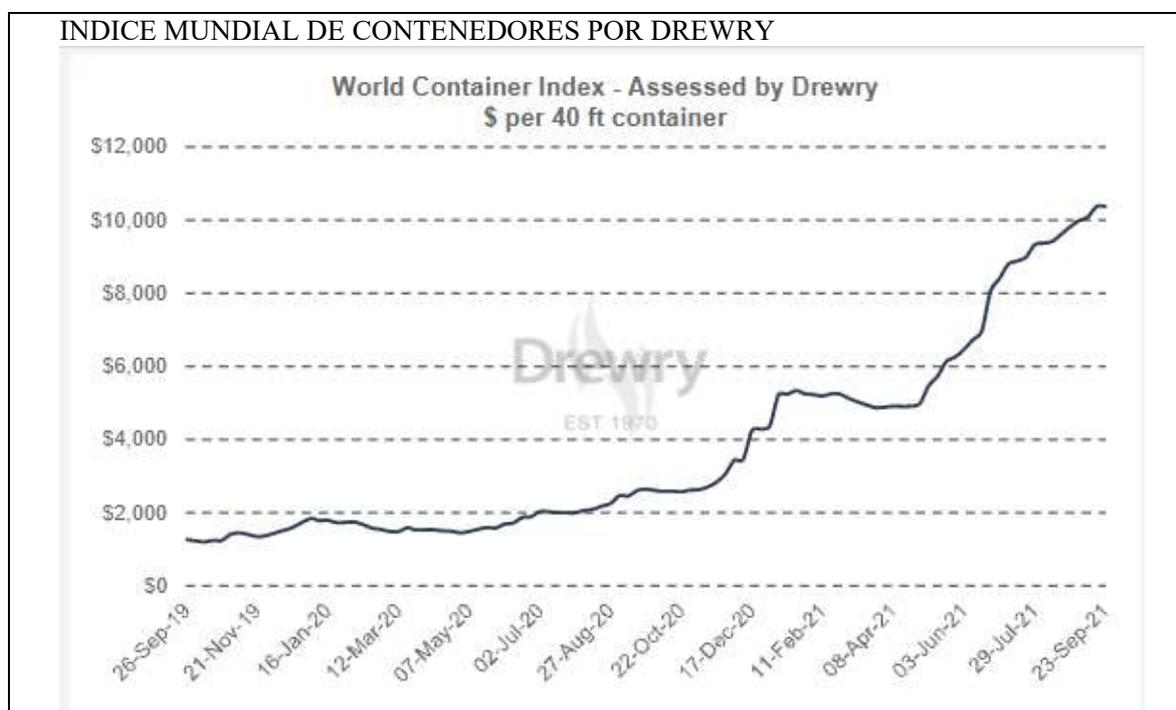
Muchos ACI se vieron expuestos a cerrar sus instalaciones, cambiar de predio, disminuir su planta operacional, reducir salarios, cambiar horarios laborales, entre otros, por la posibilidad de continuar en operación.

A nivel mundial, encontramos el índice World Container Index que registra la variación histórica de los precios de los fletes internacionales y del mercado de contenedores, como se valida a continuación, los precios registrados van en un constante aumento, pasando de unos US \$1.800 en el 2019 (antes de pandemia) a unos US \$11.000 para el mismo periodo en el año 2021 (pandemia y post pandemia), reflejando así un aumento del 84%. Drewry, (2021)

Líneas abajo tabla 9 presentada por la firma de asesores Drewry para la variación del World Container Index.

**Tabla 9.**

*Ilustración de la evolución del flete internacional en periodo pre y post Covid-19*



Fuente tomado de: Drewry, (2021)

Este sin lugar a dudas es uno de los principales impactos que ha registrado el sector logístico de carga, dentro de las causas para este impresionante aumento encontramos como problema fundamental la escases de equipos generada como se mencionó previamente de la alta demanda de contenedores cuando los equipos estaban bajo cuarentena y en baja rotación. (INFOBAE, 2021)

No obstante, también surgieron eventos que ocasionaron incertidumbre en los mercados y posterior especulación, tal como la surgida en la guerra comercial entre Estados Unidos y China, dos potencias mundiales que a través de instrumentos aduaneros desestimularon la oferta de los productos importados y producidos en su contraparte (San Martín & Rodríguez, 2021), esto se tradujo en un aumento de la TRM del dólar y dificultades en la producción de muchas compañías, puesto que los insumos, maquinaria o bienes se desarrollan en plantas ubicadas en territorio del otro país, tal es el ejemplo de Apple que notificó grandes pérdidas generadas por esta guerra. (BBC, 2019), aunque ambos países han mediado para que disminuyan las tensiones es indudable que ante la pandemia la presión sigue siendo manifiesta.

Por otro lado, también resalta las restricciones impuestas por el gobierno chino en su territorio frente a la oleada de contagio provocada por la nueva variante Delta, puertos como NINGBO, considerado uno de los de mayor movimiento en el mundo fue cerrado parcialmente con el fin de imponer una cuarentena para intentar frenar el aumento de casos. (La República, 2021), este evento perjudicó otros puertos dependientes de su carga, tal como Xiamen (que también impuso cuarentena estricta), Shenzhen, Foshan, entre otros. Provocando una sobre congestión portuaria y de escases de equipos disponibles para exportación, tal como lo afirmó la compañía naviera Yang Ming Marine Transport en el artículo publicado por el periódico La República, para lo cual es importante destacar que China ha trabajado fuertemente en los últimos años en el fortalecimiento de las conexiones transnacionales para operaciones de comercio entre diferentes países de Asia y Europa, esta iniciativa se denominó “Belt and Road Initiative”, es tan importante, que al 2018

contó con más de 100 países inscritos y que asumen más del 60% del PIB mundial (San Martin & Rodriguez, 2021), claro está que estas conexiones se establecen a través de los puertos marítimos, carreteras y líneas férreas, por lo cual, las consecuencias de cerrar temporal o definitivamente los puertos generan un impacto económico de grandes proporciones.

En otra parte y no menos conocido, el bloqueo producido por el atasco del buque Ever Given para el segundo trimestre del año 2021, encallado en una de las rutas más importantes del mundo, el Canal de Suez, conector comercial del sur de Asia y Europa, provocó una enorme interrupción del paso normal de mercancías entre ambos continentes, innumerables embarcaciones y motonaves quedaron en fila a la espera de que está fuera finalmente removida, lo cual no se produjo en por lo menos una semana. (BBC, 2021)

Este suceso generó enormes retrasos de las mercancías, malestar a los tributantes de la embarcación e innumerables costos monetarios provocados por las restricciones impuestas por las autoridades del canal hasta no obtener una compensación por los perjuicios generados.

Adicionalmente, en consecuencia del Tifón “Chanthu” los puertos de Xiamen y Ningbo en el país asiático se vieron obligados a disminuir o cerrar parcialmente sus operaciones hasta que este evento tropical pasara o disminuyera su impacto en las costas de China. (INFOBAE, 2021)

Finalmente, es importante mencionar que los sucesos que se han generado posterior a la pandemia no han tenido precedentes en la historia del comercio exterior, por ello, se relaciona la decisión adoptada por el gobierno chino de reducir la electricidad en los procesos productivos en pro de las políticas ambientales de reducción de las emisiones de carbono al 2030, una vez China mostró índices de superación de la pandemia COVID-19 la demanda de electricidad aumentó desproporcionadamente y los precios fueron al alza, innumerables compañías asiáticas han manifestado su inconformismo con esta medida adoptada puesto que reduce su capacidad de operación y en algunos casos se han visto obligados a cerrar en ciertas fechas impuestas por los

entes gubernamentales, generando así desabastecimiento e incumplimiento en la entrega de órdenes. (Diario Financiero, 2021)

Las anteriores políticas impuestas, tuvieron repercusiones en la producción de carbón y gas, tal como informa FORBES, (2021), al recortar la producción de estos materiales reduce el uso de energía y así la producción y posterior contaminación, sin embargo, estas restricciones generaron una importante escases de carbón y gas, aumentando así los precios de venta a valores nunca antes registrados y así a la des estimulación de compra, lo cual se sintió en compañías de otros continentes, tal es el ejemplo de TESLA y APPLE que se vieron sujetas a cerrar algunas plantas ante la imposibilidad de funcionar sin estos compuestos, esta insuficiencia es tan impactante que se pronostica una futura recesión para la segunda economía más grande del mundo. (FORBES, 2021)

Es importante destacar que uno de los principales destinos de las inversiones Chinas se registran en materiales como el carbón, electricidad, petróleo y gas provenientes de los países en vía de desarrollo. (San Martín & Rodríguez, 2021)

De la misma manera a los casos previamente expuestos, se resalta las pérdidas que ha registrado Argentina frente a la imposibilidad de poder cargar vía marítima su mercancía agroindustrial, indican que el flete marítimo representaba del 5% al 10% de su carga, cuando ahora representa del 20% al 50%, nombra igualmente tres factores que han alterado la libre circulación de mercancía: los roleos, cancelación de booking y paralización, términos marítimos relativos al transporte de carga.

Las empresas privadas encendieron una alarma frente al impacto que esto está representando a su cadena logística y a sus ventas, confirman que es insostenible y genera una limitación a sus exportaciones. (INFOBAE, 2021)

Todas las causas mencionadas previamente, sumadas a otras de menor o mayor proporción han generado un desincentivo general del comercio exterior, en una parte, las compañías con bajo poder económico tienden a no realizar procesos hasta una vez se regule nuevamente el mercado y las de mayor operación tienden a disminuir su producción frente a la escases de materiales e insumos.

Lo anterior, representa para un ACI menores operaciones asignadas, adicionalmente, los altos costos que se han gestionado en flete internacional, cobros de naviera, disminución de condiciones contractuales como los días libres, excepción de drop off, limpiezas, reservas, roleos, equipos disponibles y demás, han generado una brecha entre los ACI y sus clientes, por lo cual, nace la necesidad de iniciar la búsqueda de proveedores logísticos que brinden mejores condiciones frente a las nuevas condiciones del mercado.

Lo cual en resumen, se traduce como una posible migración de operadores de carga de confianza a otros de bajo costo bajo el deseo de disminuir el impacto de los costos sobre los productos.

### **Competitividad Colombiana y Efectos Covid-19 en Actividades de Comercio Exterior del país.**

Al ser países dependientes y bajo la terminología de comercio exterior, todas las situaciones presentadas a nivel global también generan efectos en el mercado colombiano de servicios logísticos.

Sin embargo, antes que se informe algunos eventos provocados a raíz de la pandemia COVID-19, es necesario validar la posición competitiva de las regiones Colombianas y del mismo modo, la competitividad del país a nivel internacional.

Solano & Allandate, (2019), informa a través de su estudio: *Estimación y comparación de la competitividad regional en Colombia*, que dentro de las variables en consideración para validación

de la competitividad se encuentran las condiciones geográficas de los países, estas afectan entre el 36% y 46% la renta de las ventas. Del mismo modo, notifica que las empresas con proyección de exportación tienden a situarse en límites cercanos a las zonas portuarias (Solano & Allandate, 2019), no es desconocido que Colombia presenta unas de las peores mallas viales de Latinoamérica, tal como lo menciona y referencia el Sr Mario Rosas a través de su tesis:

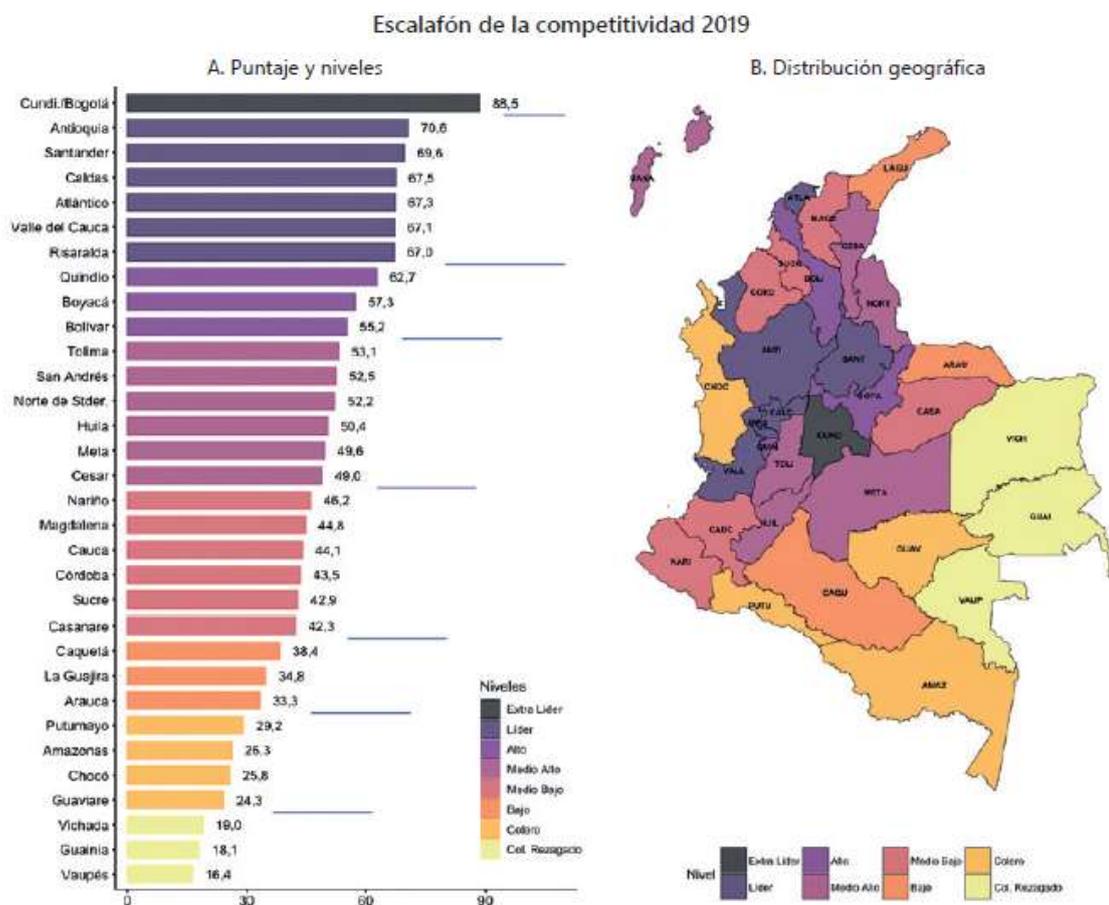
*“...En la distribución de una botella de vino desde Europa a Latinoamérica, el costo logístico en países como México, Estados Unidos y Argentina se incrementa en promedio US\$1,80. A Venezuela sube US\$9,8. Sin embargo, en Colombia el costo alcanza US\$26, un escenario nada comfortable para el país” (Rodriguez, 2013)*

Por otro lado, Solano & Allandate, (2019), menciona que se debe fortalecer la confianza en la institucionalidad y reducir los costos de transacción de las operaciones de comercio, debido a que la corrupción genera grandes brechas y desgaste económico para las empresas que deben asumir mayores costos de operación. (Solano & Allandate, 2019).

Por lo anterior, la CEPAL comparte la figura 10 en la cual se puede observar el grado de participación de cada región en términos de competitividad en Colombia.

**Figura 10.**

***Ilustración del nivel de competitividad colombiano por región.***



Fuente: (CEPAL, 2019)

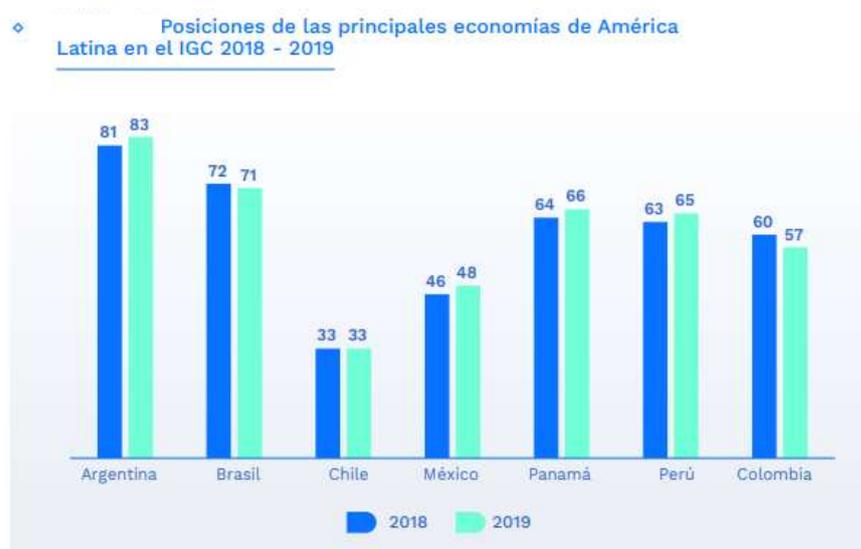
Como se visualiza, el principal departamento en termino de competitividad se resalta Cundinamarca y su capital Bogotá, seguido de Antioquia y Santander, aunque los puertos marítimos se hallan en la zona costera y del Valle, no se encuentran sino hasta el quinto y sexto puesto, lo cual en línea a lo informado por Solano & Allandate, (2019), donde indica que las empresas exportadoras se sitúan en límites a puertos marítimos, confirma lo informado por el DANE en su estudio del déficit en la balanza comercial, que las exportaciones de Colombia son muy escasas.

En otra parte, acorde al Foro Económico Mundial concerniente al Índice de Competitividad Global – ICG, transmitido por el gobierno Colombiano en su página Colombia competitiva,

informa que, para el año 2019 dentro de las 103 variables consideradas en el estudio Colombia obtuvo el puesto 57 a nivel mundial, lo cual siendo analizado desde la perspectiva de Latinoamérica se encuentra debajo de países como Chile (posición 33), México (posición 48) y Uruguay (posición 54), tal como se indica líneas abajo a través de la tabla 10 presentada por el Foro Económico Mundial, adaptada por el ministerio de transporte para su informe “*Transporte en Cifras*”

**Tabla 10.**

*Evolución de la posición adquirida por Colombia respectiva al Índice de Competitividad Logística*



Fuente: Elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020)

Fuente: Foro Económico Mundial, (2020), (MINTRANSPORTE, 2021)

De la misma manera, nos presenta la tabla 11 concerniente a la competitividad Colombiana en términos de Infraestructura, teniendo presente variables como la conectividad, servicios de transporte, infraestructura vial, entre otros.

**Tabla 11.**

*Tabla informativa del puntaje obtenido por Colombia para el IGC en el periodo 2018 - 2019*

### 1.1 Puntaje Componentes del Pilar 2 IGC 2018-2019

Componentes del Pilar 2 Infraestructura	2018		2019	
	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje
2.01 Índice de conectividad de carreteras (0-100)	97	47,9	97	65,4
2.02 Calidad de las carreteras (1-7)	102	3,3	104	3,4
2.03 Densidad de la red ferroviaria (km /1000 km)	92	1,5	89	1,9
2.04 Eficiencia de los servicios de trenes (1-7)	125	1,8	99	1,7
2.05 Conectividad aeroportuaria (puntaje)	31	144,4	31	144,4
2.06 Eficiencia de servicios de transporte aéreo (1-7)	80	4,4	78	4,5
2.07 Índice de conectividad de envío de línea (0-100)	34	45,0	33	50,1
2.08 Eficiencia de los servicios portuarios (1-7)	72	4,0	72	4,1

Fuente: Elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020)

Fuente: Foro Económico Mundial, (2020), (MINTRANSPORTE, 2021)

Como se valida, Colombia está presentado graves fallas en este índice, confirma lo informado previamente de los altos costos de transporte a través del registro del peor indicador ubicado en el ítem 2.02, el cual demuestra que Colombia presenta una de las peores infraestructuras de carreteras del mundo, ubicado en la posición 102.

Finalmente, sobresale el índice LPI (Índice de Desempeño Logístico), el cual mide la competitividad Mundial en materia logística, líneas abajo tabla 12 presentada por el Banco Mundial adoptada por el Ministerio de Transporte para su informe “*Transporte en Cifras*”.

#### Tabla 12.

*Tabla informativa del puntaje obtenido por Colombia para el LPI en el año 2018*

### 2.1 Puntuación y variación (%) componentes LPI 2018



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial (2020)

Fuente: Foro Económico Mundial, (2020), (MINTRANSPORTE, 2021)

Para el contexto logístico, Colombia para el año 2018 ocupaba el puesto 58 entre 160 economías, debajo de países como Chile (puesto 34), Panamá (38), México (51), Brasil (56), no obstante, aunque el resultado parece desalentador, en términos comparativos, Colombia frente al año 2016 aumentó de 2.6% a 2.9% pasando del puesto 94 al 58 respectivamente. (MINTRANSPORTE, 2021)

Otro aspecto que acrecentó la situación en Colombia se da en medio de las movilizaciones originadas por el paro nacional desde el 28 de Abril del año 2021, ocasionadas por la regulación de una nueva ambiciosa reforma tributaria que pretendía captar más recursos frente al endeudamiento internacional adquirido para hacer frente a la pandemia COVID-19 y sus secuelas, el estallido social no se hizo esperar, las fuertes movilizaciones ocasionaron el represamiento de más de un mes de los contenedores en puertos como Buenaventura y Cartagena, lo cual llevó a la economía y comercio colombiano al colapso, las cargas de importación y exportación no podían

ser movilizadas por los múltiples bloqueos a nivel nacional y los patios habilitados para recepción ya estaban al 100% de su capacidad funcional. (PORTAFOLIO, 2021)

Puertos como Puerto Sociedad Industrial Agua Dulce, TCBUEN y Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura ya se encontraban al límite de su capacidad instalada, por lo que se tomaron estrategias como la ejecución de cabotaje a otros puertos o terminales marítimas.

A continuación comunicado de la terminal TCBUEN en el cual informa el cierre temporal de sus instalaciones ante las movilizaciones diarias en Buenaventura.

### Figura 11.

*Comunicado emitido por puerto TCBUEN frente a la situación social provocada por el paro nacional*

**Comunicado No. 395**  
**INFORMACIÓN DE INTERÉS GENERAL**

**Apreciados Clientes, Empresas de Transporte y demás usuarios,**

En vista de las situaciones presentadas en las últimas horas, las cuales están afectando el normal funcionamiento de la ciudad y el comercio exterior Colombiano, nos permitimos informar que las vías públicas aledañas a la terminal están bloqueadas por manifestantes y por ende la entrada a la terminal está restringida. Hemos dispuesto nuestros planes de acción que garanticen la seguridad de nuestros empleados y la carga de nuestros clientes.

Continuamos trabajando para garantizar la atención de los requerimientos de nuestros clientes como también de la operación terrestre y marítima.

Agradecemos tener en cuenta nuestros canales de comunicación:

Chat Virtual	Números de Contacto
Lunes a viernes 8:00am – 12:00m 2:00pm a 6:00pm	Servicio al Cliente 317 211 11 83
Sábado 8:00am – 12:00m	Facturación 315 626 8722
	Cartera 315 490 0048

**Correos Electrónicos:** [servicioalcliente@tcbuen.com](mailto:servicioalcliente@tcbuen.com)  
[cartera@tcbuen.com](mailto:cartera@tcbuen.com)  
[ventanilla.facturación@tcbuen.com](mailto:ventanilla.facturación@tcbuen.com)

Invitamos a la unión para que juntos como país y ciudad salgamos adelante buscando el bienestar para todos.

**Oficina de Comunicaciones**  
**Mayo 18 2021**

Fuente: (TCBUEN, 2021)

Este evento fue tan impactante a nivel social, industrial, comercial y económico que se informa que las pérdidas generadas fueron mayores a las registradas en la pandemia. (El Tiempo, 2021)

Dentro de algunos de los efectos provocados por esta situación se resalta la pérdida del grado de inversión otorgado por las calificadoras Standard & Poor y Fitch Ratings (EL ESPECTADOR, 2021), lo cual justifica el efecto previamente mencionado del aumento de la inflación y devaluación de la moneda, para este caso, el efecto adverso se presentó desde Colombia hacia el mundo, lo cual fue analizado por las líneas navieras quienes decidieron transbordar sus cargas con destino a Colombia y dejarlas en puertos de México, por otro lado, la organización FEDETRASCARGA indicó que hubo una reducción de cerca del 3.1% en el movimiento de carga del país que en términos de peso, cerca de 2.8 toneladas dejaron de movilizarse en el 2021 en comparación con cifras del año 2020, esta organización de igual manera afirma como se había mencionado que los efectos presentados por el paro fueron más adversos que los registrados por la pandemia (El Tiempo, 2021).

Por otra parte, hace algunos días se especuló la posible apertura de la frontera con Venezuela. Este evento llega después de unas intensas relaciones bilaterales entre ambos países durante décadas, cerca al año 2010 el gobierno venezolano tomó la decisión de cerrar y militarizar la frontera con Colombia, pero para esta ocasión el comercio bilateral también fue restringido, años después la frontera fue abierta parcialmente y de nuevo cerrada, ya para el año 2019 el gobierno venezolano ante la degradación de su sistema económico, social y sanitario permitió el ingreso de una comisión y apertura parcial para el ingreso de ayuda humanitaria, no obstante, fue una excusa para aumentar las tensiones binacionales por las constantes acusaciones de la crisis generada, por lo cual tomo la decisión de cerrar definitivamente y bloquear todos los pasos fronterizos. (Valero, 2020)

Esta decisión genera gran expectativa entre los comerciantes, sin embargo el presidente de Colombia, Iván Duque prefiere estar al margen de cualquier eventualidad.

Colombia es un país rico en biodiversidad, comercio y capital humano, no obstante, factores sociales, culturales, políticos y de infraestructura han generado grandes brechas para que Colombia sea menos competitivo a nivel mundial, como se mencionó la infraestructura vial, corrupción, actividades ilegales y subversivas son factores determinantes al momento de cerrar negocios y generar inversión.

Por lo anterior, la evolución y migración a nuevos procedimientos innovadores que permitan mejorar los índices empresariales son una herramienta que no debe ser desestimada por ninguna empresa.

## **INNOVACION.**

La necesidad y la oportunidad de innovación, tal como lo menciona (Garcia & Palacios, 2017), en su escrito permite tener un panorama importante de las estrategias para hacer frente a las amenazas que puedan presentarse para cualquier compañía, no obstante, se presenta la innovación más que una herramienta estratégica como una necesidad de superación y supervivencia a través de la diferenciación ante un mundo globalizado.

Acorde a lo anterior, define innovación como:

*...El arte de convertir las ideas y el conocimiento en productos, procesos o servicios nuevos, significativamente mejores que los existentes,... nuevas formas de distribución, cambios en la organización,... Innovación no solo es añadir mayor sofisticación técnica o tecnológica a los productos o servicios, sino que estos se adapten mejor a las necesidades del cliente o usuario final...*

(Garcia & Palacios, 2017, Pag 3)

Por otro lado, Michael Porter, (1990) indica respecto a la innovación:

*"La competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y mejorar. La empresa consigue ventaja competitiva mediante innovaciones"*

La innovación usualmente nace de situaciones o periodos críticos y así mismo se considera como un papel indispensable para la reactivación económica. (García & Palacios, 2017)

Usualmente se establece este término exclusivamente al avance de Investigaciones y Desarrollo, no obstante, como se mencionó, la innovación trasciende a la materialización de ideas y conocimiento en nuevas tácticas, productos, servicios, tecnología y más que permitan obtener la satisfacción del cliente. (García & Palacios, 2017)

### **Principios Básicos y Clasificación de la Innovación.**

Tal como indica textualmente (García & Palacios, 2017), los principios básicos o fundamentos base que debe tener cualquier proceso de innovación son:

- 1. Debe cubrir alguna necesidad, ser útil.*
- 2. Se tiene que poder repetir y continuar con ello.*
- 3. Debe poder ser asumida... gestionada y soportada por la organización o empresa que la desarrolla.*

Lo cual indica que debe tener un propósito específico, sin variación de fundamento y contar con el principio de poder ser gestionado y sostenido a través del periodo de tiempo que se constituya sujetando todos los costes, procedimientos, tiempo, fuerza, mano de obra y demás que requiera.

Por otro lado, existen diversos tipos de innovación, líneas abajo se relacionan a través de la siguiente tabla 13.

### **Tabla 13.**

*Tabla descriptiva de los tipos de innovación existentes.*

<b>TIPOS DE INNOVACION</b>	
• <b>Innovación tecnológica.</b>	<i>A través de la eficiencia y eficacia administra los recursos en pro de la actualización, creación o establecimiento de las redes informáticas, científicas y tecnológicas para los procesos que se requiera.</i>
• <b>Innovación de producto.</b>	<i>Se caracteriza por la introducción de nuevos productos a un sector, puede ser realizado a través de productos ya existentes de los cuales se modifica algo en su compuesto o bien, a través de la creación de un artículo completamente nuevo.</i>
• <b>Innovación de servicio.</b>	<i>Se traduce en el valor agregado diferente a los ya existentes en el mercado que se brinda al cliente al ofertar o recibir un servicio con la finalidad de retenerlo y fidelizar</i>
• <b>Innovación de proceso.</b>	<i>Se constituye en la modificación, reforma o transformación de los procesos internos en una organización, en la cual se pretende a través de la optimización instaurar tácticas que permitan mejorar los procedimientos y/o disminuir los costos y tiempos operacionales.</i>
• <b>Innovación en la gestión de las relaciones con el cliente.</b>	<i>A través del objetivo de procurar la satisfacción del cliente, se gestiona a través del marketing estrategias frescas y actuales a establecer para generar impacto e impresión a los clientes y así obtener la fidelización de estos</i>
• <b>Innovación organizacional.</b>	<i>A través de la modificación de las estructuras organizacionales se pretende dar apertura a nuevas prácticas internas, procedimientos, transacciones, recurso humano que promuevan la superación y perfeccionamiento institucional.</i>

Fuente: tomado y adaptado de: (García & Palacios, 2017)

Como se visualiza la innovación no está restringida a ciertos procesos o tácticas, puede ser implementado en cualquier espacio, organización, procedimiento, servicio o instrumento, adicional, no necesariamente requiere de la creación de algo nuevo sino que también puede emplearse para la modificación o mejoramiento de procesos organizacionales.

Se comprende que la adaptación del recurso humano preparado y su desarrollo a través de los sistemas de educación fomenta que las nuevas tendencias del mercado sean utilizadas bajo estrategias innovadoras generando ventajas competitivas para las organizaciones. (CEPAL, 2019)

### **Indices de Innovación de Colombia**

De acuerdo con índices registrados por el Foro Económico Mundial, (2020), presenta a través de las tablas 14 y 15 la variación en términos de posición y puntaje entre los años 2018 y 2019

obtenidos por el país Colombiano en lo que concierne a Instituciones, salud, estabilidad económica, mercado laboral, innovación, entre otros.

**Tabla 14**

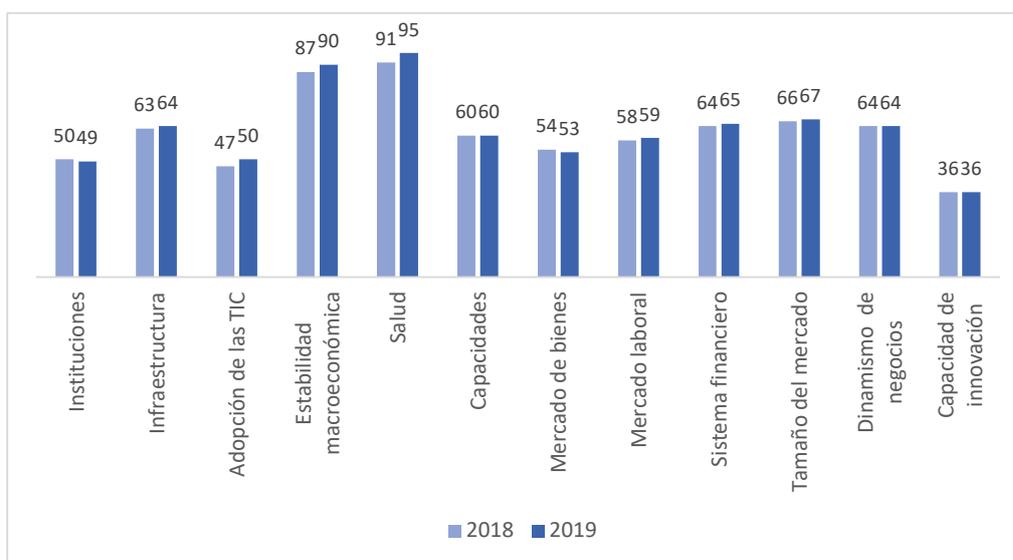
*Tabla informativa del puntaje obtenido por Colombia en el foro Económico mundial*

<b>COLOMBIA</b>	<b>2018</b>	<b>Puntaje</b>	<b>2019</b>	<b>Puntaje</b>
<b>Posición ICG</b>	60	62	57	63
<b>Número de países en estudio</b>	140		141	
<b>Pilares del índice - Posiciones</b>				
<b>Instituciones</b>	89	50	92	49
<b>Infraestructura</b>	83	63	81	64
<b>Adopción de las TIC</b>	84	47	87	50
<b>Estabilidad macroeconómica</b>	56	87	43	90
<b>Salud</b>	35	91	16	95
<b>Capacidades</b>	80	60	80	60
<b>Mercado de bienes</b>	85	54	90	53
<b>Mercado laboral</b>	80	58	73	59
<b>Sistema financiero</b>	53	64	54	65
<b>Tamaño del mercado</b>	37	66	37	67
<b>Dinamismo de negocios</b>	49	64	49	64
<b>Capacidad de innovación</b>	73	36	77	36

Fuente: Foro Económico Mundial, (2020), tomado por: (MINTRANSPORTE, 2021)

**Tabla 15.**

*Ilustración informativa del puntaje obtenido por Colombia en índices logísticos para el foro Económico mundial*



Fuente: Foro Económico Mundial, (2020), tomado por: (MINTRANSPORTE, 2021)

Como se visualiza, el índice de capacidad de innovación es el puntaje más bajo que registra el país sin ningún tipo de variación para los años 2018 y 2019, es decir no se implementó aparentemente alguna estrategia que fortaleciera este importante índice.

De la misma manera, el Ministerio de Transporte, (2021) nos comparte la tabla 16, tomada del Banco Mundial, en la cual resalta el puntaje obtenido a través de la evaluación para el LPI (Índice de Desempeño Logístico) en el año 2018.

**Tabla 16.**

*Grafica informativa del puntaje obtenido por Colombia en componentes logísticos para el foro Económico mundial*



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial (2020)

Fuente: (MINTRANSPORTE, 2021)

Como se valida, Colombia tiene una grave calificación en términos de Aduanas, Infraestructura y Calidad de los servicios Logísticos, lo cual es de importante competencia para un ACI, frente a esta desalentadora evaluación el gobierno Colombiano se propone a través de estrategias de innovación enfrentar todos los eventos que generan estas bajas calificaciones, es por ello que se emite el Documento CONPES 3982, denominado como “Política Nacional Logística” que propone trabajar de la mano con los Intermediarios logísticos, Instituciones Públicas, Operadores Económicos y demás con el fin de posicionar a Colombia como referente Logístico al 2024. (DPN, 2020)

Como se validó a través de las diferentes bases, Colombia no es un punto de referencia logístico, los índices de innovación y operación logística se encuentran entre un rango bajo a aceptable, lo cual dificulta y abre la brecha para que la posibilidad de generar ventajas competitivas sea imposible ante países más preparados y fortalecidos, con altos índices de inversión e innovación.

Los Agentes de Carga Internacional se encuentran frente a una competencia fortalecida que no necesariamente se halla en otros continentes, tal como se validò hay una fuerte competencia en latinoamerica, diferentes países se encuentran posicionados por encima de Colombia, con valores e índices mucho mas amplios y solidos.

En consecuencia a las desiciones tomadas en pro de la globalizacion, multiples de estas organizaciones pueden establecer sus oficinas en diferentes partes del mundo, a estas se les denomina como Multinacionales y se instalan en ese país a traves del proceso llamado “Inversion Extranjera”.

Multiples de estas compañías ya se hallan en territorio colombiano operando en el mercado logistico de carga, lo cual dificulta la libre competencia de las empresas locales bajo condiciones equitativas frente a estas compañías que vienen con conocimientos importantes, estrategias innovadoras e inversion.

### **Importancia De La Innovacion En Los Procesos De Comercio Internacional.**

*“Las tecnologías digitales también crean oportunidades para nuevos tipos de comercio utilizando el comercio electrónico y otras plataformas en línea para conectar a compradores y vendedores, brindándoles acceso a servicios gratuitos o de pago a través de Internet, tales como servicios relacionados con logística, pagos, estudios de mercado, cumplimiento comercial, datos de inteligencia de mercado, publicidad, reembolsos, resolución de disputas... Tales plataformas pueden ayudar a mejorar la visibilidad de los productos” (Poncela, 2019, Pag.8 )*

La innovación tecnológica es una herramienta ligada a todo proceso del ser humano, su uso, importancia y facilitación de toda operación la convierte en un instrumento indispensable para

generar ventajas competitivas, sin embargo, su relevancia no solo se adecua a las gestiones humanas propias sino que se traslada a los procesos económicos, productivos, comerciales y empresariales.

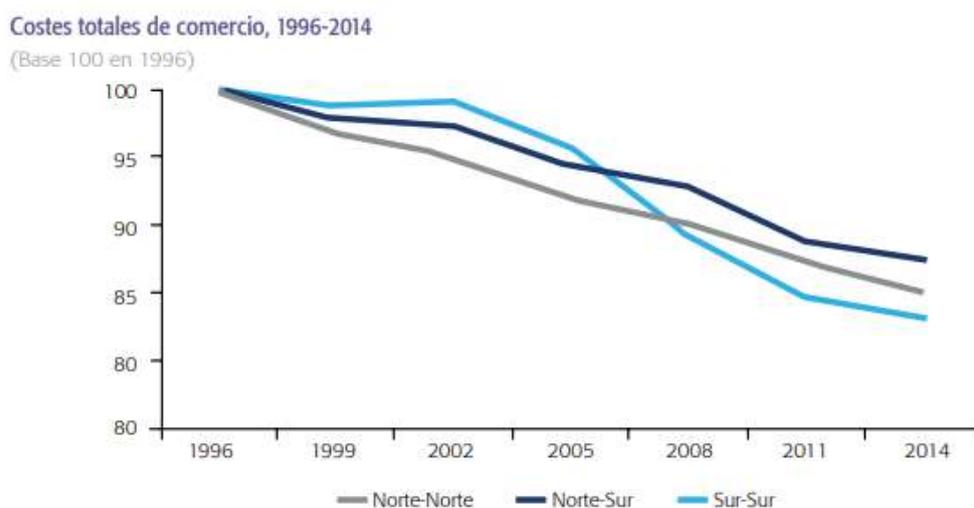
Al día de hoy el uso de alguna plataforma digital para llevar control de operaciones comerciales, contables o administrativas es imprescindible en cualquier compañía, facilita y optimiza tiempos y recursos en la captación, tabulación y análisis de datos. En adición, la tecnología en gestión de procesos productivos es un mecanismo que facilita la producción en masa y satisfacción de la demanda en menores tiempos, por otro lado, permite estar actualizados del estado de procesos, condición de mercancías, datos e información en tiempo real haciendo así posible estar conectados constantemente con la información. (Poncela, 2019)

Dentro de las ramas del comercio Internacional, el uso de tecnologías y plataformas digitales es tan necesario como indispensable, reduciendo costes de transporte, logística, seguimiento de carga entre otras.

De acuerdo a lo previamente mencionado, es importante mencionar que el uso de tecnologías y avances tecnológicos dentro de los años 1996 a 2014 han reducido en un 15% los costes del comercio Internacional tal como se visualiza en la tabla 17, no obstante, se estima que a 2029 tengan una reducción de 31 a 34 puntos porcentuales.

**Tabla 17.**

***Grafica descriptiva de la evolución de los costes que presenta la logística en el comercio en el periodo de 1996 a 2014***



Fuente: (Poncela, 2019)

Sin embargo, no todas las poblaciones están preparadas para asumir el costo de la preparación e innovación tecnológica, lo cual indica que a futuro van a contar con asimetrías traducidas en desventajas competitivas en mercados nacionales e internacionales y con costos mayores a los establecidos por el mercado.

Por otro lado, para el comercio de servicios se estima que tenga un aumento en la participación del comercio total, pasando del 21% al 25% al año 2030, lo cual indudablemente refleja su importancia dentro de las operaciones comerciales. (Poncela, 2019)

Por ejemplo, resalta que dentro de los principales exportadores de servicios se encuentra la Unión Europea (UE) y Estados Unidos (EEUU), este último confirma que para el 2014 el 54% de los servicios exportados fueron a través del uso de aplicativos TIC, con una participación de al menos unos \$385 mil millones de dólares. (Poncela, 2019)

En contra parte, en Colombia el presupuesto destinado para el sector de las TIC correspondiente al año 2020 disminuyó cerca del 6.4% frente a datos del 2019, pasando a \$1.62 billones, por lo cual, la Contraloría en su análisis del presupuesto confirma y critica que la inversión realizada no implica ni genera que se cierre la brecha de infraestructura correspondiente a la asequibilidad y uso de herramientas útiles y actualizadas en el territorio colombiano, debido a que los programas orientados para el mismo sufrieron de la misma manera una disminución del 3.19% al 2020. (CONTRALORIA, 2020)

Cabe resaltar que la compañía DHL Supply Chain Iberia asignará 2.000 millones de euros a su compañía a nivel mundial en la transformación tecnológica enfocada en la digitalización para procesos de transporte y almacenamiento. (El Mercantil, 2020)

La infraestructura digital para operadores de carga se está convirtiendo en una herramienta cada vez más importante y compleja, a medida que se actualiza los servicios tecnológicos la demanda de procesos automatizados para el control y seguimiento de mercancías se proyecta a intensificarse en masa, actividades como el seguimiento satelital, trazado de rutas, sistemas operativos, sensores y demás programas se posicionan como requisitos básicos solicitados por el consumidor para la prestación de un servicio de calidad. (Bavrin, Koop, Lukashevich, Simakova, & Temirgaliev, 2021)

Finalmente, las plataformas tecnológicas y digitales han permitido un enorme avance en el comercio internacional debido a que minimiza tiempos de cargue y descargue, transito, amplio acceso a la información de la mercancía a través del rastreo de cargas en tiempo real, optimiza tramites documentales, recursos invertidos para la gestión logística, gestión de pagos entre otros, por lo cual una continua innovación y actualización tecnológica permite que las compañías obtengan más y mejores ventajas competitivas en un mundo cada día más globalizado. (Poncela, 2019) (El Mercantil, 2020), adicionalmente, la innovación logística bien planificada permite

minimizar los costos operacionales a sus clientes y así proyectar mayores más cargas coordinadas. (Bavrin, Koop, Lukashevich, Simakova, & Temirgaliev, 2021)

## MULTINACIONALES

Como ha sido expuesto a nivel internacional, Colombia es un país en proceso de desarrollo, lo cual lo hace vulnerable ante estrategias empleadas por economías fortalecidas por modelos económicos de países desarrollados, el documento de Lascuráin, (2012) nos refleja un panorama de las empresas multinacionales en los países desarrollados.

El concepto de multinacional atañe un sin número de prejuicios y pensamientos, con estos pasamos desde organizaciones con mayor influencia que los gobiernos donde se desea proyectar la inversión, empresas con mayor tacto de las ganancias que del bienestar de sus trabajadores, creadoras de monopolios hasta compañías generadoras de empleo, de capacitación y preparación laboral, promotoras de crecimiento económico y bienestar social.

Lo cierto de todo lo anterior y demás conceptos, las Multinacionales son compañías pertenecientes a un país que poseen sucursales o filiales en uno o más países, que cuentan con una solvencia económica suficiente para sostener la inversión en los países extranjeros y que controlan las operaciones desde su oficina principal que suele ser en el país de origen. (Lacurain, 2012)

Cabe resaltar que el control que el inversionista posee de esta nueva filial depende de la legislación de cada país, sin embargo, la ONU aconseja que no debería ser la participación total sino un 10 a 25 por ciento. (Lacurain, 2012)

Los conceptos de globalización, inversión extranjera y Empresas Multinacionales, se encuentran estrechamente ligados, la globalización permitió que las barreras que impedían el contacto bi y

multinacional fueran derribadas, dando inicio a nuevas negociaciones entre países bajo nuevas regulaciones gubernamentales entorno al crecimiento económico mundial.

La compañía Multinacional se presenta como un ente con un gran poder económico con la posibilidad de generar inversión y bienestar a los países de acogida, la posibilidad de actualización tecnológica a través de las transferencias de información, un mayor tacto al comercio Internacional, promoción de libre competencia y demás conlleva a que los gobiernos establezcan legislaciones que permitan captar la atención de estas empresas y así atraer la inversión. (Lacurain, 2012)

Las perspectivas de estas compañías Multinacionales se extienden en el país de acogida bajo la personalidad jurídica que posea el país y que esta desee tomar, desde la óptica del inversionista su inversión se traduce como una filial en un país extranjero, bajo estas condiciones la nueva empresa debe someterse a la reglamentación tributaria que el país establezca para su tipo de sociedad. (Lacurain, 2012)

Es tan impactante el dominio que pueden tener estas compañías que, sin importar el sector, son las generadoras de 2/3 de las exportaciones mundiales en lo que a bienes y servicios se refiere demostrando así el gran poder que poseen en el crecimiento de las economías. (Lacurain, 2012)

### **INVERSION EXTRANJERA:**

Acorde al decreto 2080 de 2000 emitido por el presidente de la república, da instructivo en lo correspondiente al tratamiento y definición a las inversiones de capital provenientes del extranjero en territorio colombiano.

El Ministerio de Comercio en línea a lo dictaminado por el presidente en el decreto 2080 de 2000 define la inversión extranjera como:

*“...la inversión de capital del exterior en territorio colombiano, incluidas zonas francas colombianas, por parte de personas no residentes en Colombia”* (MINCOMERCIO, s.f) (CANCILLERIA, 2000)

A lo cual, se adiciona que esta inversión, en su mayoría corresponde a la colocación de empresas en el país destino a través del capital destinado, el cual está condicionado a que sea a largo plazo. (Roncal, 2018)

### **Clasificación Inversión Extranjera.**

La inversión extranjera de capital puede a su vez dividirse en directa, de portafolio o indirecta.

El Ministerio de Comercio define la inversión directa como:

*“inversión de una empresa de un país (país de origen) en otro país (país receptor), en donde el inversionista extranjero posee al menos el 10% de la empresa en la que se realiza la inversión... Esta inversión implica la existencia de una relación estratégica de largo plazo entre la empresa inversora y la filial, así como un grado significativo de influencia en la gestión de la empresa. La inversión directa comprende tanto la transacción inicial entre las dos entidades, como las operaciones posteriores de capital entre ellas y entre empresas filiales, constituidas o no en sociedad”*

(MINCOMERCIO, s.f)

Parece un poco confuso la definición, sin embargo, el decreto 2080 del 2000 indica otros conceptos a tener presente para definir y entender la figura de inversión extranjera directa, entre los cuales se resalta el punto 4 y 5 del artículo 3 del decreto 2080:

*iv) Los aportes que realice el inversionista mediante actos o contratos, tales como los de colaboración, concesión, servicios de administración, licencia o aquellos que impliquen transferencia de tecnología, cuando ello no represente una participación en una sociedad y las rentas que genere la inversión para su titular dependan de las utilidades de la empresa.*

*v) Inversiones suplementarias al capital asignado de las sucursales.*

Los cuales informan que el aporte y suministro de bienes, tecnología, licencias y demás componentes que a través de contratos celebrados entre las partes se considerará como parte de la inversión extranjera directa. (CANCILLERIA, 2000).

### **Impacto de la Inversión Extranjera en la Economía.**

La IED se reconoce como una fuente de financiación importante para las economías de los países receptores, por lo cual, para las economías en transición de desarrollo como Colombia, que poseen un aparato financiero captador de capitales insuficiente para cubrir las demandas internas, la IED es una fuente de ingresos que no pueden desestimar (FEDESAROLLO, 2007).

La generación de empleos, aumento de la productividad, incentivo a la competencia, mejoras tecnológicas y por su puesto la recepción de capital son parte de los beneficios de otorga la IED. (FEDESAROLLO, 2007)

La transferencia tecnológica y de conocimientos como el KNOW HOW, promoción a las exportaciones y vínculos beneficiosos tanto para el receptor como el inversionista, también se figuran como los beneficios obtenidos de la apertura a la IED. (Roncal, 2018)

Acorde a un estudio realizado por la UNAD, la IED promueve el crecimiento económico de largo plazo, la modernización sectorial, la libre competencia, adicional que contribuye a la sostenibilidad de la balanza de pago. (Rodriguez & Forero, s.f)

Para que los flujos transmitidos al país receptor se constituyan positivos, se requiere que este cuente con una infraestructura adecuada para absorber las transferencias realizadas, así nos lo hace entender FEDESARROLLO en su informe mencionando que, para el ejemplo tecnológico, el país receptor debe tener un “umbral de desarrollo” que permita asimilar toda la información tecnológica transmitida. (FEDESARROLLO, 2007), por ende, podríamos interpretarlo como la oportunidad que tienen las compañías receptoras de mejorar y optimizar procesos, aunque de la misma manera se sobreentiende como la desventaja que tienen las empresas sin este incentivo cuando la transferencia de información no es equitativa ni transparente.

Para que un inversionista destine sus recursos a un país específico, se analizan diferentes factores que determinen los beneficios a obtener frente a la inversión realizada, el grado de riesgo que se debe asumir y el tiempo en que retornará la inversión. (Rodriguez & Forero, s.f)

Por lo cual, el país receptor debe esforzarse en brindar condiciones e incentivos óptimos para atraer esta inversión, entre los determinantes que estimulan al inversionista se encuentran modelos literarios establecidos a través de teorías de modelos económicos de portafolio, no obstante, factores como el grado de apertura económica, la inflación, el crecimiento económico del país evaluado, el cumplimiento de las obligaciones financieras de la nación, la calificación designada por calificadoras internacionales son incentivos determinantes para tomar decisiones. (Rodriguez & Forero, s.f)

No obstante, factores como el tamaño de mercado, la estabilidad política, social, cultural y de infraestructura son variables que también influyen, de las cuales nuestro país ha demostrado un

importante retraso frente al ineficiente manejo de los estallidos sociales desencadenados en los últimos meses, tal como lo afirma la revista Forbes en su artículo económico y del cual se informó previamente. (FORBES, 2021)

A nivel internacional, hay diferentes agencias Internacionales que a través de la evaluación de riesgos proporcionan un índice negativo o de favorabilidad al país evaluado, entre ellas se encuentran JP MORGAN, FITCH RATINGS y STANDARD AND POOR'S. (Limas & Avila, 2018). Cabe resaltar que, esta evaluación contribuye significativamente y de manera directa en la decisión de una compañía o persona de invertir su capital en cualquier país.

Acorde con la investigación de Sonia Limas y Jhon Franco, la inversión extranjera entre los años de 2014-2015 presentaron un importante retraso en materia de inversión extranjera, asimilándolo a la situación económica del 2010 (Limas & Avila, 2018).

No obstante, en su documento nos suministra la tabla 18 con las variables en consideración por las agencias internacionales al momento de proporcionar un índice de riesgo.

**Tabla 18.**

*Variables en consideración para la decisión de generar inversión extranjera*

VARIABLES EN CONSIDERACION PARA LA TOMA DE DECISIÓN EN INVERSIÓN EXTRANJERA			
Factores de riesgo	Calificadora		
	Standard & Poor's (S&P)	Fitch Ratings	Moody's
Producto nacional bruto	1	1	1
Deuda pública de corto plazo	2	2	2
Deuda de largo plazo	8	8	8
Riesgo crediticio	7	10	9
Análisis de gobiernos estatales y municipales	16	17	15
Información de gobiernos regionales y locales	17	16	14
Factores soberanos (tipo de gobierno, capacidad constitucional, relaciones internacionales)	14	14	12
Antecedentes económicos	3	6	5
Flexibilidad y desempeño fiscales	11	5	6
Desempeño presupuestario	6	7	7
Posición financiera	4	3	3
Políticas financieras	5	4	4
Relaciones intergubernamentales	15	15	16
Sistemas administrativos	13	13	13
Estructura económica y perspectivas de crecimiento	12	12	17
Análisis de la calidad de los activos	9	9	11
Riesgo de mercado	10	11	10

(Limas & Avila, 2018).

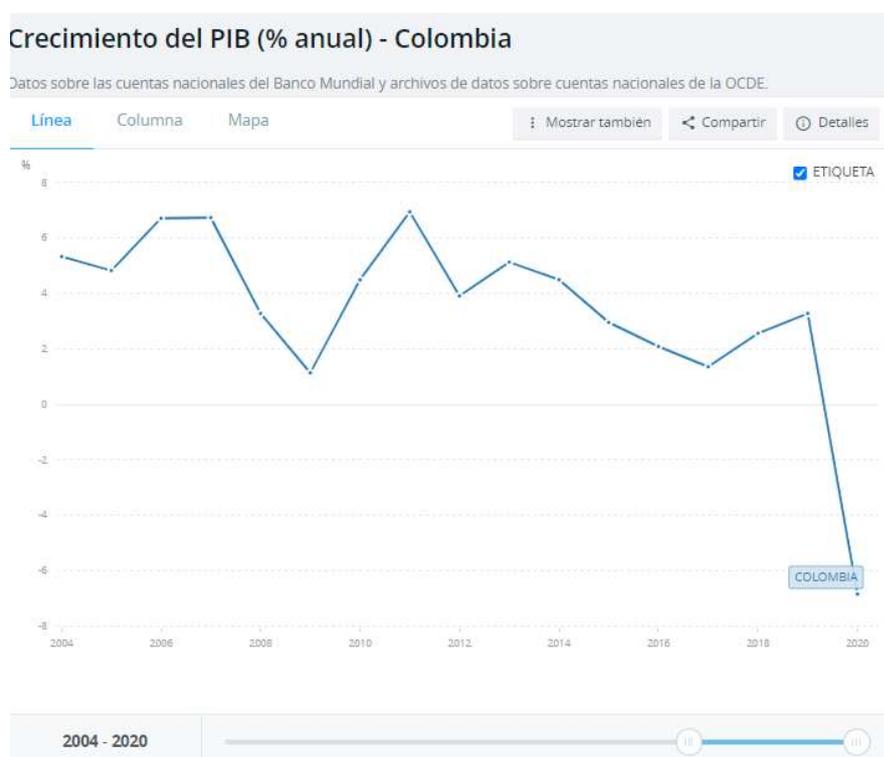
Como se valida son factores propiamente de impacto económico, político y jurídico, no obstante, cabe resaltar que los eventos culturales y sociales presentan gran fuerza cuando repercuten en los factores previamente mencionados, tal como se informó previamente, hace unos meses atrás cuando por causa del paro nacional no se logró obtener una reforma tributaria que captara los recursos que proyectaba el país para los próximos años, esto promovió una imagen negativa ante las entidades económicas internacionales, generó desconfianza ante el cumplimiento de las deudas externas, por lo cual, tal como lo confirma el diario LA REPUBLICA, (2021), la agencia S&P decidió disminuir el grado de calificación para nuestro país desincentivando en gran manera la inversión extranjera directa.

Esto indudablemente generó y va a generar un retraso y desaceleración de todo el trabajo realizado durante años, como se evidencia en la tabla 19 suministrada por el Banco Mundial, donde

validamos que el PIB registrado por Colombia presenta una significativa disminución. BANCO MUNDIAL, (2021) a lo cual, lo confirma el diario La República informando los efectos de la perdida de la calificación de riesgo.

**Tabla 19.**

***Grafica descriptiva del movimiento del PIB en Colombia***



Fuente: tomado de BANCO MUNDIAL, (2021)

**Impacto de la Inversión Extranjera y Empresas Multinacionales en los Países Menos Desarrollados.**

No es desconocido la incomodidad que presentan las Multinacionales una vez arriban al país receptor, en muchas ocasiones la asimetría existente en la libre competencia se hace visible cuando las condiciones de negociación no son equitativas, se reconoce que uno de los principales

beneficios de la llegada de Multinacionales es la transferencia de información, no obstante, también es conocido que cerca del 70% de los pagos por propiedad intelectual son realizados por Multinacionales para proteger sus patentes. (Lacurain, 2012)

El objetivo de la empresa Multinacional en el país de acogida no es más que el acaparamiento del sector o mercado en el cual desea participar, además de la reducción de los costos de producción o distribución por motivo de la localización geográfica. (Lacurain, 2012)

En adición, las empresas Multinacionales de servicio, usualmente suelen remitirse a países donde la actividad manufacturera es predominante, con ello ofrecen sus servicios y abarcan uno de los sectores más importantes del país de acogida, con esto se puede validar las interesantes estrategias que emplean para ampliar su cobertura del mercado. (Lacurain, 2012)

Respecto a lo anterior, se interpreta como el uso de mano de obra, insumos o materiales localizados en el país de acogida y utilizados por las compañías multinacionales para la fabricación o ejecución de sus actividades comerciales, con esto, el insumo nacional solo se destina al perfeccionamiento de sus bienes o servicios, mientras que no hay valor agregado para la industria nacional, se reconoce el aumento de empleo y de capacitación laboral, sin embargo, este conocimiento solo se emplea para la ejecución de ciertas actividades específicas en pro de las operaciones de las compañías Multinacionales más no en el crecimiento integral de la población y crecimiento económico de las compañías nacionales frente a las desventajas competitivas.

Aunque se reconoce este pensamiento como Marxista, es reconocido que el auge y predominancia de las empresas Multinacionales no se hubiera concedido de no ser por las ventajas obtenidas por el clima político-económico Internacional bajo la apertura de los mercados a través de la globalización. (Lacurain, 2012)

Con frecuencia se afirma que las empresas Multinacionales poseen mayor poder que los gobiernos de los países en los cuales se establecen, por el poder tecnológico y de capital que poseen, aunque es una teoría que desvirtúan los expertos, lo cierto es que usualmente se les acusa de la explotación laboral u ofrecimiento de bajos salarios a sus colaboradores.

Finalmente, se reconoce la importancia de estas empresas para el crecimiento económico nacional, las facilidades que poseen en la generación de empleo, transferencia tecnológica y de capacitación, y aunque son muchos sus beneficios es innegable el poder que tienen para cubrir el mercado en el cual se posicionan, dejando en desventaja competitiva a compañías con menor poder de maniobra, inversión e innovación, como se validó previamente, Colombia es un país con un gran problema en términos de corrupción lo cual no permite que los recursos asignados lleguen a sus destinatarios y así poder fortalecer el producto nacional.

### **Beneficios Otorgados Por El Gobierno Colombiano Para La Captación De Inversión Extranjera.**

Acorde a la página de ProColombia informa que en los últimos años, el gobierno colombiano ha fortalecido los beneficios tributarios que se otorgan a las compañías que deseen establecerse en territorio nacional, obteniendo así grandes flujos de capital. (PROCOLOMBIA, s.f)

Son tan importantes las estrategias adoptadas que se considera a Colombia como el quinto país más protector de los inversionistas a nivel mundial y como el segundo en América Latina.

Dentro de algunos de los beneficios que pueden obtener los inversionistas se encuentra la exención del pago del impuesto de renta, el cual acorde a la actividad económica se puede extender hasta 30 años, también se menciona la estabilidad en los contratos pactados, extensión del IVA y

no menos importante el uso de las Zonas Francas Colombianas que se consideran como las más competitivas de América Latina. (PROCOLOMBIA, s.f)

Este último beneficio es tan predominante por las innumerables ventajas tributarias que gozan las compañías que se sitúan en estos espacios, a continuación se describe los beneficios indicados por ProColombia a través de su página:

- Tarifa única del impuesto sobre la renta del 20%. (la tarifa actual en el Territorio Aduanero Nacional es del 32% para 2020, 31% para 2021)
- No se causan ni pagan tributos aduaneros (IVA y arancel) en las mercancías que se introduzcan a la Zona Franca.
- Posibilidad de exportación desde Zona Franca a terceros países.
- Las mercancías de origen extranjero introducidas a la zona franca podrán permanecer en ellas indefinidamente.
- Exención de IVA para las materias primas, partes, insumos y bienes terminados que se vendan desde el territorio aduanero nacional a usuarios industriales de bienes o de servicios de Zona Franca o entre estos. (PROCOLOMBIA, s.f)

Para compañías que no se encuentren en la condición económica u operacional para pertenecer a estas zonas francas debe asumir cerca del 33% en la tarifa del impuesto a la renta, mientras que aquellas situadas en estos espacios solo cancelarían un 15%. (PROCOLOMBIA, s.f)

Cabe resaltar que una Zona Franca es un espacio geográfico delimitado donde se puede desarrollar actividades de servicios, producción y de comercio exterior y que como se informó previamente ofrece beneficios tributarios, aduaneros y cambiarios a las compañías que allí se establezcan. (PROCOLOMBIA, S/F)

### Estado de la Inversion Extranjera en el sector logistico de carga en Colombia

Como se validò, la inversion extranjera es un importante instrumento de inyeccion de liquidez para los paises, se reporta que para el primer trimestre del año 2020 hubo un aumento del 6% de IED en comparacion con el año 2019. (PROCOLOMBIA, 2020).

No obstante, el sector logistico de carga para el año 2019 reflejó un 14,7% de participacion del total de la Inversion Extranjera Directa efectuada en este periodo, la cual es una importante intervencion frente a los demas sectores evaluados. (PROCOLOMBIA, 2020)

Entre las estrategias brindadas post-Covid por la entidad PROCOLOMBIA en Colaboracion con las entidades FITAC, DNP y LEGIS, confirman que de las compañías encuestadas 47% reflejó interes en acceder a la IED discriminada bajo un 11% como instrumento para resistir al impacto de la pandemia y bajo un 36% para expandir su core de negocio. (PROCOLOMBIA, 2020). Esto nos refleja que un 53% se encuentra indispuesto y con desconfianza frente a este este tipo de inversion, adicional que del porcentaje de empresarios dispuestos, el 11% lo utilizaria solo como herramienta para no desplomar sus actividades a la quiebra, tal como se visualiza en la tabla 20.

**Tabla 20.**

*Tabla descriptiva de la cantidad de compañías interesadas en inversion extranjera*



Fuente: PROCOLOMBIA, (2020)

Cabe resaltar que la buena voluntad de las entidades de control en la captación de este tipo de inversión es constante, así lo hizo conocer el presidente de la asociación FITAC en la cumbre Latinoamericana de Logística y transporte. (Legiscomex, s.f), allí indicó la importancia del sector en el crecimiento económico, contribución al PIB, generación de empleo, mejora de la prestación de los servicios, entre otros.

Por otro lado, pese a que la economía se ha visto afectada negativamente, los índices de IED se mantienen positivos, así lo informa el comité editorial del Grupo Bancolombia. Del mismo modo, afirman que la posición geográfica colombiana genera atractivo a los inversores debido a su facilidad en conectividad marítima y aérea, por lo cual, apoyan el fortalecimiento de las políticas gubernamentales en pro de la continua captación de esta inversión en materia logística. (Grupo Bancolombia, 2021)

Finalmente se resalta la publicación de Becerra, (2020) donde informa la llegada de la Multinacional logística CH Robinson al mercado colombiano durante la contingencia de la pandemia Covid.19, compañía que hace presencia comercial en otros 68 países del mundo, del mismo modo se indica la publicación realizada por Legiscomex, (s.f) en la cual se comunica la llegada del operador Senator International a Colombia, con una inversión de por lo menos 500 mil dólares y bajo el objetivo de consolidarse como uno de los principales agentes de carga del país.

## **METODOLOGIA**

Este estudio propone analizar a través de por lo menos 27 fuentes científicas, 4 bases de normatividad legal, 13 documentos informativos, 9 bases de datos y 5 informes de indicadores, tomados de bases como Proquest, Scopus, Science direct de la Biblioteca de la Universidad

Areandina, Scielo, google scholar, fuentes informativas de gran credibilidad a nivel mundial como CNN, BBC revista Portafolio, FORBES, entre otras, informes y comunicados desde Instituciones como el Dane, Procolombia, Fitac, Basc, Banco Mundial, Foro Económico Mundial, DNP, Ministerios colombianos entre otros, el impacto que representa la inversión extranjera directa a las compañías colombianas constituidas para el agenciamiento de carga Internacional, enfocadas en el modo de transporte marítimo en el periodo post Pandemia Covid-19.

Se consideró un rango de tiempo mínimo para la obtención de información del 2014 al 2021, sin embargo se estimó bases de información de años anteriores para evaluar la tendencia logística de carga y el impacto que presentó la globalización en este. En adición, la investigación giró en torno a los criterios de investigación pre establecidos resultado de los objetivos específicos planteados.

Cada base fue tomada a partir de palabras clave como: Agente de carga Internacional, operador logístico, Inversión extranjera, Covid-19, innovación, globalización, entre otras, siendo destacada toda aquella que aportara al presente estudio.

Se propone como objetivo principal identificar a través de la evaluación cualitativa de la información obtenida en las fuentes previamente expuestas, si existe desventajas comparativas o competitivas ocasionadas por el flujo de Inversión extranjera para el país de Colombia por medio de las empresas Multinacionales con propósito de establecer sucursal en Colombia, frente a compañías colombianas fundadas con capital nacional y sin incentivo proveniente de giros del exterior, se propone de igual manera, comprender el grado del impacto generado y la competencia que presenta en el mercado logístico colombiano de agenciamiento de carga, teniendo presente las variables tecnología e innovación.

Para la determinación del operador a analizar, se evaluaron los tipos de Operadores logísticos existentes, siendo el Agente de carga Internacional 3PL el objetivo del presente estudio, un operador integral de la cadena logística de abastecimiento, que cuenta con el poder de administrar y controlar los procesos inherentes a la carga de manera global. González, (2015).

## **RESULTADOS DE LA REVISIÓN.**

### **Globalización, Libre Movimiento De Mercancías y Extensión Del Covid-19**

En primer lugar, se resalta la importancia de la globalización en la existencia de los operadores logísticos, primeras compañías transnacionales, libre tránsito de mercancías, comercio exterior, conectividad, innovación, inversión, desarrollo y demás, para los países intervinientes, debido a como lo informa (Arroyo et al, 2014) y resumo como el proceso que permitió a los países conectarse por medio de herramientas arancelarias y políticas en un solo mercado global.

Sin embargo, se relaciona la definición otorgada para globalización:

*“Es el proceso a través del cual los países...convienen eliminar los derechos arancelarios y las restricciones de todo orden a las importaciones de productos... pudiendo estas medidas acompañarse de políticas...en lo económico y social. También es conocida como la ampliación del espacio económico entre países que tenían mercados separados, para constituir un solo mercado de dimensiones mayores”* (Arroyo et al, 2014 Pag. 2)

La globalización permitió que la movilización de carga aumentará fuertemente a través de la interdependencia comercial, se creó lo que conocemos como la cadena logística de abastecimiento, que se basa en los procedimientos y practicas ejecutadas por intermediarios para la recepción y posterior entrega de bienes y servicios a su destinatario. Cepal, (2002); Jhon, (2015)

El impacto de la globalización tiende a ser positivo cuando las políticas establecidas son correctas y benefician de forma equitativa a sus participantes Stiglitz, (2002), no obstante, la historia resalta que la globalización cuenta con más asimetrías que beneficios para los países subdesarrollados, en materia de participación comercial, ventajas competitivas y acceso a nuevas tecnologías a bajo costo. (Commission On Global Economic Transformation, 2021); Cepal, (2002).

En adición, la interdependencia comercial a través de la globalización ha abierto la puerta no solo al traspaso de mercancías de manera intercontinental, sino a la transmisión de enfermedades como el Covid-19, que con solo unos meses se convirtió en Pandemia, la cual sin lugar a dudas es una de las más difíciles que ha registrado la historia de la humanidad (CNN, 2020); (Commission On Global Economic Transformation, 2021).

Se cataloga de esta manera, puesto que a través de los viajes comerciales, fruto de la globalización, millones de ciudadanos infectados transmitieron la enfermedad a sus países nativos, generando así que la cantidad de personas contagiadas rompa cifras históricas, sin mencionar la letalidad de la enfermedad que ha provocado que los países del mundo tomen decisiones extremas en pro del ciudadano fito sanitario y de salud. (CNN, 2020)

Frente a lo anterior, la decisión de los países de tomar cuarentenas cada vez más extensas, afectó el comercio exterior debido a que muchas empresas en todo el mundo, se vieron forzadas a cerrar sus operaciones y producción frente a las políticas impuestas para conservar los índices de transmisión. (Grupo Bancolombia, 2021)

Como indica el World Bank Group, (2020), las ventas registradas por todas las empresas del mundo para el año 2020 disminuyeron cerca del 27%, sin embargo la demanda de servicios de internet aumentó un 34% y un 14% en la adquisición de nuevas tecnologías y software.

Definitivamente, la pandemia no solo puso en prueba la capacidad de las empresas de sobrevivir a estas tensas situaciones, sino que puso en prueba la integridad de la misma globalización, esta

reflejó a primera instancia las constantes asimetrías que presentan los países desarrollados a los subdesarrollados, en término de la Pandemia se evidencio la capacidad económica de algunas naciones en el acaparamiento de dosis de vacunas, una vez algunos países ya tenían dosis suficientes y con un avanzado esquema para vacunar a toda su población, otros no tenían la solvencia económica de vacunar sino solo a algunas decenas de personas (Commission On Global Economic Transformation, 2021).

La desigualdad fue evidente, la posibilidad de compartir la formulas de las vacunas para produccion en masa fue nula, bajo la terminologia y normatividad legal otorgada por la globalizacion, la propiedad itelecual acobijò a muchas farmaceuticas y asi provocò demoras en la oferta de dosis, a medida de las demoras en aplicación e inmunizacion, las variantes mutan y el combatir la enfermedad empeora. (Commission On Global Economic Transformation, 2021).

### **Globalizacion Y Operadores Logisticos De Carga En Pandemia Y Post Pandemia**

La liberacion de mercados permitiò la apertura para la evolucion de los operadores logisticos de carga, Intermediarios que a medida de la necesidad, sus procedimientos mudaron, se especializaron y fueron generando otros tipos de compañías, al punto de clasificarse acorde al nivel de participacion en la cadena de abastecimiento.

Estos, brindan servicios optimos en gestion logistica de carga a sus clientes y a traves del poder concedido proceden a coordinar la carga desde destino hasta el punto de entrega acordado, procurando menores tiempos y costos. (Gonzalez., 2015)

Como lo indica Gonzalez., (2015), esta tercerización puede traducirse desde planta vehicular o de activos físicos, hasta el control total de la cadena de abastecimiento (compra, distribución física, procedimientos aduanales y demás que requiera la carga), como se mencionó previamente, el

trabajo se enmarca en el agente 3PL, de manera más específica en el agente de carga Internacional, definido por el decreto 1165 del 2019, como:

*“persona jurídica autorizada para actuar en el modo de transporte marítimo y/o aéreo, cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación, des consolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad, cuando corresponda”* (Juriscol, 2019)

El cual, bajo la descripción previa, gestiona de manera integral, directa e indirecta diferentes procesos de la cadena, sin embargo no se inmiscuye en los requerimientos de compra de su cliente, solamente opera todos los procesos logísticos relativos a la carga.

Este operador no fue excluido del oleaje de consecuencias provocadas por la pandemia, como se visualizara más adelante, la crisis de contenedores provocada por la apertura abrupta de la reactivación económica a nivel mundial generó una grave escases de contenedores que desembocó en aumentos exponenciales de los valores del transporte marítimo. (INFOBAE, 2021) (Drewry, (2021) aunque el flete marítimo se considera uno de los más económicos, este llegó a tocar cifras alarmantes.

Lo anterior se suma a otro tipo de eventos que se han presentado de manera indirecta, como la escases de productos, materias primas e insumos, sin mencionar las cuarentenas promovidas para contener la pandemia en instalaciones portuarias que concluyeron en cierres temporales de estas terminales en diferentes puertos del mundo (La Republica, 2021), cabe mencionar que cerca del 80% de la carga mundial se opera por mar (Justavino, & Fuentes, 2020) y como el caso de China, las rutas marítimas, ferreas y viales en conjunto con sus aliados asumen cerca del 60% del PIB

mundial (Justavino, & Fuentes, 2020), esto nos indica un breve resumen del gran impacto que se generò en termino de agenciameinto de carga via maritima por causa del Covid-19.

No obstante, no solo la pandemia generò malestar, condiciones del mercado tambien impactaron el libre afluente de mercancías, tal es el ejemplo del canal de Suez, un buque que quedò encallado en una de las pricipales vias fluviales de Europa con Asia, cerca de una semana promovio especulacion, carencia de productos y elevacion de los precios en los fletes marítimos. (BBC, 2021)

Lo previamente relatado, demuestra que un ACI está a merced de diferentes condiciones externas, fácilmente cualquier evento de gran magnitud puede generar desaceleración e incertidumbre logística, por ser intermediario dependerá de otros operadores y toda demora y sobre costo será retransmitida a su cliente.

La figura 12 refleja la percepcion que tienen las empresas logisticas de carga frente a los costos inherentes al transporte y movimiento de carga en Colombia.

**Figura 12.**

*Grafica ilustrativa del aumento de los costos logisticos en epoca post covid.19*



Fuente: PROCOLOMBIA, (2020)

Tal como se evidencia, 24% de los encuestados afirma que ha aumentado los costos de transporte posterior a la pandemia Covid-19, seguido de una limitada oferta de transporte con un 21% y con un 16% el aumento de costos relativos a la operación logística, lo cual puede relacionarse a la escases de equipos contenerizados que se atraviesa a nivel mundial.

### **Aprendizajes Obtenidos A Raíz De Los Impactos Generados Por La Pandemia Covid-19 En Los Operadores Logísticos De Carga.**

Frente a los diferentes impactos que ha presentado esta pandemia, los principales retos que enfrentan las empresas logísticas de carga en tiempo post pandemia son bajo un 28% la utilización de nuevas tecnológicas, 26,7% aplicación de protocolos eficaces de bioseguridad, 17,5% innovación de los procesos, 10% manejo de redes, 4,9% distribución y logística y 3,9% incorporación a procedimientos multimodales, tal como lo informa la encuesta realizada por la entidad PROCOLOMBIA, (2020) y como se visualiza en la figura 13.

**Figura 13.**

*Grafica descriptiva de los aprendizajes obtenidos por los Agentes de carga internacional en Colombia en época post covid-19.*



Fuente: PROCOLOMBIA, (2020)

La pandemia Covid-19 indudablemente generó un importante retraso de la continuidad de operaciones y movilización de mercancía, en Colombia, para el año 2020 en víspera de cuarentena, los meses de Marzo y Abril registraron un 30% de disminución del volumen de carga transportada y aunque intentó mejorar en el transcurso del año, este cerró con un (-8.1%) de toneladas movilizadas frente a cifras del año 2019. (Arias, 2021)

No obstante, a nivel marítimo, los impactos de las cuarentenas provocadas por el Covid-19 también se hicieron efectivas, la congestión portuaria de millones de equipos (contenedores) en diferentes puertos del mundo, detenidos por la oposición gubernamental a la continuidad de operaciones laborales generó que una vez se diera la reactivación económica, la demanda de todos estos equipos fuera desbordada e insuficiente para suplir, por lo cual, los fletes de transporte marítimo tuvieron cerca de un aumento del 84%, pasando de unos US \$ 1.800 en 2019 a US \$ 11.000 en 2021. Drewry, (2021).

Del mismo modo, frente a esto se podría afirmar que desincentiva el comercio Internacional, sin embargo acorde a datos entregados por el DANE, (2021), notifican que las importaciones en Colombia aumentaron un 18% en 2021, lo cual en una parte confirma la contracción del 2020 (cuarentenas y aumento de fletes internacionales) y afirma la demanda provocada por la reactivación económica en 2021, este, aunque valla al alza no indica que los empresarios y operarios logísticos estén a gusto o beneficie sus ventas el aumento de precio, solo indica la necesidad de mantener en rotación sus productos y con stock sus bodegas. (INFOBAE, 2021)

El impacto del Covid-19 en el funcionamiento de un Agente de Carga no fue de mayor trascendencia, debido a que el sector de comercio exterior fue uno de los exceptuados de cuarentenas o imposibilidad de operación desde las primeras ordenes de aislamiento, la necesidad de suministro constante fue el motor de continuidad, no obstante, este impacto sí se sintió en el volumen de operaciones gestionadas debido a que los generadores de carga sí estuvieron sujetos a

las diferentes restricciones. (PROCOLOMBIA, 2020), tal como se informó previamente, el volumen de carga se contrajo un -8.1% para el 2020, adicionalmente, la variación constante de la oferta y demanda generó que los costos aéreos para el manejo de carga aumentaran un 40%, los terrestres un 50% y los portuarios un 30%.

En continuidad a lo informado, se plantea a través de la figura 14, los aprendizajes obtenidos por los operarios logísticos de carga en línea al impacto representado por la pandemia Covid.19.

**Figura 14.**

*Aumento de la participación de la operación logística reflejado por los Agentes de carga internacional en época post covid-19*



Fuente: PROCOLOMBIA, (2020)

Como se evidencia, las buenas prácticas en materia tecnológica se imponen con 52 puntos en uso de nuevas tecnologías y 32 en procesos de digitalización, para lo cual, cabe resaltar que la compañía DHL anunció la inversión de cerca de US 2.000 a la transformación tecnológica de su compañía en materia de digitalización de procesos de carga. (El Mercantil, 2020)

Aunque a primera vista se concluye que la actualización de la red tecnológica es prioridad si se desea mejorar las ventajas competitivas de las compañías, mencionamos que la inversión colombiana destinada a través del presupuesto general para este sector tuvo una disminución de cerca del 6.4% frente al 2019. (CONTRALORIA, 2020), generando así la continua apertura de la brecha en materia de competitividad del portafolio de servicios de empresas nacionales frente a

compañías extranjeras, los empresarios deben asumir cada vez más mayores costos para establecer herramientas tecnológicas acorde a las necesidades del mercado.

### Consitucion Agentes De Carga Maritimos, Competitividad Colombiana Y Efectos En El Comercio Logistico Colombiano

Los Agentes de carga marítimos son una parte de un conglomerado de operadores logísticos de carga, líneas navieras, operadores de porteo, consolidadores, cargadores y demás son parte de estas compañías dedicadas al sector logístico, dentro de la encuesta realizada por la Institución Procolombia en compañía de Fitac reconocieron que de los operadores consultados, el 25,3% corresponde a Agentes de carga Internacional, tal como se visualiza en la figura 15.

**Figura 15.**

*Participación en actividad logística para los operadores logísticos de carga*



Fuente: PROCOLOMBIA, (2020)

De lo anterior, los ACI solamente están superados por las empresas de transporte terrestre, con un 36%, esto indudablemente refleja la demanda de estos servicios y la importancia de estos operadores dentro de la cadena de abastecimiento.

Como se mencionó, en Colombia, según datos de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos, FITAC, se cuenta con cerca de 362 agentes afiliados (FITAC, s/f), sin embargo, la organización BASC acorde con sus más de mil compañías afiliadas en diferentes países de Argentina, Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Panamá, México, Colombia, entre otros, confirma que de estas al menos unas 329 corresponden a la clasificación de Agentes de Carga y 327 a Agentes de carga marítimos, de los cuales por lo menos 148 se encuentran en territorio colombiano. (BASC, 2021)

Acorde a la balanza comercial, se comprende que el mercado Colombiano no es competitivo a nivel internacional, por varias décadas esta balanza se ha mantenido en déficit, siendo las importaciones las de mayor participación frente a las exportaciones. Solano & Allandate, (2019), esto refleja que para los ACI radicados en Colombia la mayoría de sus operaciones se establecen en trámites de importación.

A nivel regional, se piensa que las ciudades localizadas en zonas costeras y portuarias son las más competitivas en materia logística, sin embargo, resalta para Colombia que las ciudades bajo este indicativo se encuentran situadas en el quinto y sexto puesto, las ciudades con mayores márgenes se presentan en la capital, Antioquia y Santander, siendo sinónimo del control administrativo, operacional y gerencial. (CEPAL, 2019)

Aunque, diferentes estrategias tomadas por los entes gubernamentales pretenden impulsar el mercado logístico colombiano y posicionarlo como uno de los más importantes en Latinoamérica en el corto plazo. DNP (2020), diferentes registros indican que la competitividad colombiana es una de las más débiles en el mundo, acorde al Foro Económico Mundial, concerniente al índice de competitividad confirma que Colombia para el año 2019 ocupó el puesto 57 a nivel mundial y el 58 en materia logística, de los cuales, el índice de capacidad de innovación fue el peor que registro nuestro país.

Pese a ello, el gobierno colombiano insiste en posicionar a Colombia en el 2024 en ponente logístico, sin embargo, a la fecha en Latinoamérica, se encuentra debajo de países como Chile, México y Uruguay, con grandes márgenes de diferencia. (MINTRANSPORTE, 2021)

Finalmente, se resalta los comentarios de Solano & Allandate, (2019), donde indican que Colombia es uno de los países con mayores registros de corrupción, muchas de las inversiones destinadas para el mejoramiento de infraestructura tecnológica, vial y portuaria no se ven reflejados, convirtiendo así los costos logísticos colombianos en uno de los más gravosos de la región, los cuales finalmente deben ser asumidos por los empresarios y transmitidos al consumidor. (Rodriguez, 2013)

### **Influencia De Compañías Internacionales En El Mercado De Servicios Logísticos De Carga De Colombia.**

Retomando la importancia de la globalización, esta permitió que compañías con gran solvencia económica pudieran internacionalizarse y hacer llegar su core de negocio a diferentes partes del mundo, esta operación se permite a través de la figura de Inversión Extranjera, es decir el giro de una cantidad determinada de capital a un país extranjero, esta a su vez puede dividirse en directa (creación de empresa), Indirecta (Aportes de manera indirecta a una sociedad), Portafolio (acciones o bonos). (MINCOMERCIO, s.f) y (CANCILLERIA, 2000)

Estas compañías suelen denominarse por diferentes categorías, sin embargo para el presente documento se refiere como Multinacionales.

Mundialmente es reconocida la importancia de la captación de esta inversión para los países, crecimiento económico, generación de empleos, productividad, transferencia tecnológica, libre competencia, son algunos de los ejemplos de los efectos que promueve. (Rodriguez & Forero, s.f).

No obstante, Lascurain, (2012) documenta a través de su informe el impacto que representa las compañías Multinacionales en los países menos desarrollados.

El objetivo principal de las Multinacionales en el lugar destino de la inversión no es más sino el acaparamiento del mercado y expansión de su portafolio de servicios, así lo hace conocer la encuesta de percepción logística, donde el 47% de los empresarios que consideran la IED, el 36% lo harían por temas de expansión y crecimiento de sus empresas. PROCOLOMBIA, (2020)

Por otro lado, la transferencia tecnológica sería un factor relevante y beneficioso para los países, no obstante, muchas de las tecnologías empleadas por las compañías Multinacionales se encuentran protegidas bajo patentes, se informa que cerca del 70% de los pagos a nivel mundial para propiedad intelectual son realizados para proteger esta información, tal como lo informa Lascurain, (2012).

Colombia es un país abanderado en la promoción de políticas encaminadas a la captación de inversión extranjera, se ubica en el quinto puesto a nivel mundial y en el segundo en América Latina en estrategias proteccionistas al inversor. (PROCOLOMBIA, s.f)

Es tan impactante la cantidad de beneficios otorgados, que encontramos desde excepción de pago de impuesto de renta e Iva (a largo plazo) hasta la construcción de las más competitivas zonas francas de América Latina. (PROCOLOMBIA, s.f)

No obstante, como indica Fedesarrollo, (2007), para que un país pueda beneficiarse de los flujos de transferencia, se requiere que este cuente con la infraestructura adecuada para asimilar y absorber esta información, sin embargo, como se informó previamente, Colombia es uno de los países con mayores índices de corrupción, Solano & Allandate, (2019), ésta ha generado grandes brechas en

la confianza en la institucionalidad y desgaste económico para las empresas que deben asumir mayores costos logísticos y de operación.

Adicionalmente, en el Foro Económico Mundial presentó uno de los peores índices de innovación, adopción de TIC e Instituciones sólidas. (MINTRANSPORTE, 2021)

Lo anterior, indudablemente refleja la desventaja competitiva que presenta las compañías colombianas frente a Multinacionales, como se validó, dentro de los principales aprendizajes obtenidos a raíz de la pandemia Covid-19, fue el uso de nuevas tecnologías y procesos de digitalización quienes encabezaron la lista, lo cual es dificultoso implementar en un país que obtiene tan bajos índices de innovación y preparación tecnológica frente a compañías Multinacionales preparadas para estos procesos, como informa Poncela, (2019), Estados Unidos para el 2019 participó con 54% del total de las exportaciones de servicios a través de aplicativos TIC, seguido de la Unión Europea, en adición se proyecta que el mercado de servicios aumente un 4% al 2030, mientras que Colombia disminuye el grado de inversión presupuestado para los sectores TIC.

## **CONCLUSIONES.**

En cuanto a lo abordado previamente se concluye a través de categorías de análisis que:

La globalización aunque es un estado que se ha fortalecido durante las diferentes edades y épocas, miles y cientos de años, se confirma que se impuso como resultado de las políticas adoptadas por causa de la liberación de mercados efecto de la segunda guerra mundial, el objetivo y estrategia a emplear fue la creación de un mercado global, es decir la promoción de una interdependencia comercial mundial, donde los países participes pudieran beneficiarse mutuamente del libre intercambio de bienes y servicios, sin embargo, el tiempo, endeudamiento internacional y grandes

pérdidas han demostrado las constantes asimetrías entre lo pactado (proyectado) frente a la realidad (resultados) en materia comercial, la potencia tecnológica, capacidad de innovar, flujo de capital, sin mencionar la intervención gubernamental en las fuerzas del mercado, han permitido que diferentes países puedan tener mejores capacidades en materia de ventajas competitivas en la cobertura de un mercado frente a otros con menores competencias y preparación, lo cual se traduce en las ventajas de los países desarrollados a los países en vía de desarrollo.

La figura de Agentes de carga internacional a través de su conjunto de operadores logísticos, nace como resultado de la necesidad de gestionar esa conexión del libre mercado mundial entre compradores y vendedores, estos son intermediarios especializados que trabajan dentro de la cadena logística de abastecimiento, quienes a su vez pueden subdividirse acorde al nivel de delegación brindado por su cliente en el manejo de la cadena logística, los cuales, posterior a la expansión de la globalización fueron más notables a través de la figura de tercerización, estas fueron actividades que se proyectaron al auge, puesto que se promovieron para actuar y dar solución en materia logística a bajo costo, actividades que no todas las compañías se encontraban en la solvencia económica de asimilar.

A medida del avance en materia de convenios, tratados y negociaciones la necesidad de encontrar operadores confiables e integrales generó que los Agentes de carga respondieran acorde a las necesidades de sus clientes y adaptaran sus procesos acorde a los requerimientos del mercado, esto indica la importancia de validar su entorno y generar autoevaluaciones del cumplimiento de esos estándares.

Los operadores logísticos sin lugar a dudas son imprescindibles dentro de la cadena logística de abastecimiento, de los cuales, los Agentes de carga internacional sobresalen de manera imponente en su sector, siendo uno de los operadores más usuales y del mismo modo de los más requeridos,

en Colombia se registran cerca de 329 operadores bajo esta clasificación, de los cuales 327 corresponden a agentes de carga marítimos, lo cual nos demuestra la gran oferta y necesidad de estos servicios en el mercado comercial colombiano.

Los Agentes de carga marítimos definitivamente son uno de los más importantes operadores dentro de los modos de transporte, se reporta que cerca del 80% de los bienes importados se gestionan vía marítima y que aunque tienen mayores tiempos de tránsito, estos se relacionan como uno de los más económicos, claro está, en época de pre pandemia.

La importancia de la implementación de estrategias y políticas en pro del desarrollo sostenible en cualquier empresa es la apertura a diversas ventajas competitivas, diferentes líneas navieras han instado a los intermediarios a participar de la promoción de estas políticas en pro de la preservación de los ecosistemas, desarrollo social y económico puesto que el movimiento de carga marítima emite grandes cantidades de CO<sub>2</sub> que finalmente afectan irreversiblemente a los ecosistemas marinos, estas estrategias enlazan en línea a las nuevas prácticas medioambientales que se desean aplicar en los diferentes sectores en pro de la disminución del calentamiento global y genera una imagen favorable ante los consumidores y clientes.

La importancia de los aliados estratégicos en un agente de carga es indispensable, como se validó los operadores logísticos se dividen desde 1PL hasta 5PL, siendo los ACI un operador 3 a 4PL, por lo cual varios procesos no se pueden efectuar directamente, se deben tercerizar, es por ello que si se desea brindar un servicio óptimo a su cliente debe contar con intermediarios idóneos para las actividades a ejecutar, brindando valor agregado a sus procesos.

En línea de la globalización, ésta permitió que a través de ese mercado global se realizara la transferencia de tecnologías, insumos, capitales, prácticas empresariales, culturales y sociales y así mismo entre muchas otras cualidades, también se transfiriera enfermedades letales como el Covid-19, enfermedad proveniente de China con sintomatología similar a la gripe que se puede traducir a

una neumonía severa que a 2021 ha generado miles de millones de muertes alrededor del mundo, esta enfermedad comparada con pestes previas como la peste negra generó mayor impacto puesto que la transmisibilidad aumentó por las rutas comerciales (aeropuertos, puertos y carreteras).

Definitivamente la Pandemia Covid-19 generó impactos negativos y significativos en todos los ambientes económico, social, productivo, comercial, sanitario y demás. Esto conllevó a que el crecimiento mundial disminuyera sustancialmente, Colombia por su parte registro un descenso del 15.7% en el PIB para el 2020, en adición, las empresas se enfrentaron a desafíos sin precedentes, cerca del 27% de las ventas mundiales disminuyeron, 11% de las empresas cerraron definitivamente a nivel mundial y 65% optaron por estrategias para preservar a su plata operacional, dentro de los agentes de carga, se registra que solo el 35% está funcionando normalmente, sin embargo el 58% funciona de manera provisional y el 8% decidió suspender o finalizar sus actividades. Frente a esto y de manera muy preocupante, 54% confirma haber meditado cerrar definitivamente sus negocios en un margen a un año.

Efecto de la globalización se valida que el combatir la enfermedad Covid-19 es una tarea ardua, puesto que no todos los países se hayan en la capacidad científica y de investigación e inversión para obtener resultados positivos en inmunización de la población frente a la enfermedad, sin embargo, una vez fueron descubiertas y promovidas estas vacunas, el desafío consistía en distribuirlas y abastecer los países en el menor tiempo posible, no obstante, la pandemia reflejó las asimetrías causadas por la diferencia del poder económico sobre la necesidad y empatía, mientras los países desarrollados se apoderaron de la mayor cantidad de dosis, países en vía de desarrollo a 2021 continúan luchando contra la enfermedad sin una cifra considerable de vacunas y sin garantías para el acceso libre a estas, esto definitivamente demuestra el poder que poseen los países

desarrollados sobre los países en vía de desarrollo en el acceso a sistemas que promuevan el bienestar y salud.

Frente a un mundo conectado y dependiente, las diferentes situaciones presentadas generan efectos adversos en el mercado, tal es el caso del sector del comercio exterior, una vez la pandemia comenzó a extenderse los países tomaron la decisión de promover y extender diferentes cuarentenas, muchos generadores de carga quedaron en stand by y del mismo modo las cargas represadas en diferentes puertos del mundo, a medida que pasó el tiempo y el dinamismo continuaba en descenso la rotación de equipos fue reducida, sin embargo una vez se impulsó la reactivación económica los valores de flete fueron al alza por la deficiencia de equipos (menor oferta, mayor demanda), puesto que estos mismos que se encontraban en baja rotación una vez fueron requeridos y demandados de manera imprevista, esto aumentó la deficiencia y escases y del mismo modo la constante necesidad de obtener equipos a la brevedad junto con un incremento adicional del flete internacional.

En adición, situaciones anexas provocaron que el flujo de mercancías vía marítima fuera más dispendioso, frente al aumento del contagio por la variante Delta en puertos como Xiamen, Shenzhen, Foshan, el gobierno Chino optó por cerrar temporalmente estos puertos, considerados como unos de los más grandes del mundo, con uno de los mayores índices de movilización de unidades contenerizadas, esto indudablemente ahondó el problema de deficiencias de equipos, puesto que nuevamente millones de contenedores quedaron varados hasta una vez se levantara la restricción, el tránsito chino es tan importantes que en conjunto con sus aliados asumen cerca del 60% del PIB mundial, esto sin dudar fue un fuerte golpe a la libre circulación de mercancías, operaciones de comercio exterior y del mismo modo escases de productos a nivel mundial, en lo corrido de la pandemia se tiene la percepción de que los costos portuarios aumentaron un 30%.

Por otro lado, no todas las dificultades en materia de comex provinieron del gigante asiático, el atasco del buque Ever Given en el canal de Suez generó de igual manera una interrupción en los procesos logísticos de la cadena de abastecimiento, millones de toneladas de productos no pudieron ser movilizadas, no obstante, el encallamiento también afectó a otras interminables motonaves que quedaron en cola hasta una vez fuera removida esta embarcación, generando así mayor tensión a la cadena logística de carga.

Finalmente, el caso colombiano, en el cual millones de toneladas de carga tampoco pudieron ser movilizadas a causa del paro nacional, estas provocaron elevados costos logísticos a los importadores y exportadores, como se validó todos estos contenedores quedaron almacenados en terminales portuarias por el temor a los saqueos, destrucción o vandalismo que se desarrollaba a lo largo del país, cerca de 2.8 toneladas dejaron de moverse contrayendo en un -8.1% el transporte de carga en el transcurso del año 2021. Del mismo modo que los casos previamente informados, estas unidades quedaron detenidas por lo menos un mes y no se hizo devolución hasta no contar con garantía de libre movilización, este evento se sumó a otros diferentes a lo largo del mundo que como conclusión incentivaron aún más el déficit de unidades contenerizadas y el aumento del flete.

Por otro lado, para Colombia, es importante resaltar que desde hace varios años la balanza comercial (evaluador del resultado de importaciones y exportaciones) ha venido al déficit, la oferta interna es insuficiente para cubrir la demanda y del mismo modo los costos nacionales terminan siendo más elevados que los registrados en un producto del extranjero, para el año 2021 en época post pandemia las importaciones continúan en ascenso, siendo 18% el crecimiento frente al año 2020, como se validó a través de un ejemplo práctico, el transporte de una botella de vino en Colombia aumenta extraordinariamente frente a los costos registrados para el mismo transporte en Europa. Esto definitivamente demuestra las desventajas competitivas en que se encuentra la oferta Colombiana en la posibilidad de la generación de valor agregado en sus productos para participar

en el mercado mundial, reconociendo que el costo logístico de transporte representa del 36 a 46% de las ventas. Del mismo modo, se resalta que esta información indica el mercado específico en el cual puede desenvolverse los Agentes de carga marítimos, es decir en operaciones de importación.

En adición, Colombia es un país marcado por la corrupción, con una infraestructura vial y portuaria deficiente y debajo de otras economías latinoamericanas, con elevados costos logísticos que se traducen en elevados precios al consumidor, como se validó en los índices de innovación e infraestructura, Colombia registra uno de los indicadores evaluados más deficientes de la región, la capacidad de innovación para el 2019 posiciona a Colombia en el puesto 77 con un puntaje de 36 sobre 100, Instituciones puesto 92 con 49 puntos, uso de las TIC puesto 87 con 50 puntos, todos estos valores son verdaderamente vergonzosos a nivel regional, aunque a nivel general Colombia se posiciona en el puesto 57 entre todos los países, es cierto que se considera como resultados regulares sin embargo demuestra la poca competitividad del país a nivel regional y mundial.

En adición, el índice al desempeño logístico demuestra que de los seis componentes evaluados, ninguno superó calificaciones de 3.19, operaciones como las aduaneras, Infraestructura y calidad de los servicios logísticos estuvieron debajo de 3, por otro lado y apenas sobresaliendo, la trazabilidad, puntualidad y facilidad de envíos registraron valores apenas sobre 3, esta percepción internacional es alarmante y debe ser considerada por los ACI en sus planes de mejora continua.

En Colombia se resalta que las ciudades más competitivas son las ubicadas en la capital y zonas metropolitanas, sin embargo, estudios indican que las más competitivas son aquellas que se ubican en zonas costeras, la ubicación de la mayoría de empresas de Colombia en estas ciudades se deduce como la facilidad del control operacional, sin embargo se recomienda no desestimar oficinas en zonas portuarias para gestionar directamente los procesos a lugar.

La innovación y estrategias relativas adoptadas por las compañías para el mejoramiento de sus actividades son la puerta a mejores rentabilidades, esta nace como la capacidad para mejorar, crear y optimizar desde tiempos, procesos hasta inversiones, usualmente no se emplea con frecuencia hasta cuando no se requiere con premura, es por ello que se menciona que nace a partir de los periodos críticos, para ejecutar un proceso exitoso de innovación se requiere constancia, inversión y preparación de diferente índole, dentro de los procesos de comercio exterior, la innovación ha facilitado la conexión directa entre el cliente y su carga, disminución de costes logísticos, seguimiento y rastreo vía satelital, entre muchas otras facilidades, es por ello que la inversión en innovación es realmente indispensable, promueve el constante mejoramiento de los procesos y ofrece un mejor servicio al cliente, no obstante, aunque otras compañías como DHL aumenta su inversión en temas de digitalización, Colombia por otro lado, disminuyó el grado de presupuesto designado a estos sectores, siendo un -6,4% a 2020.

Acorde a lo previamente informado, se estima que el comercio de servicios aumente de 21% a 25% al 2030 y se confirma que la innovación tecnológica ha generado la disminución del 14% de los costes logísticos desde hace una década, de los cuales se proyecta que disminuyan de 31% a 34% en la siguiente.

No obstante, no todo es desalentador, el gobierno colombiano ha promovido el documento CONPES 3982 que busca fortalecer el sector logístico colombiano y posicionarlo al 2024 como ponente logístico, aunque es un objetivo muy codicioso, la verdad es que a 2021 las cifras continúan siendo desalentadoras.

Frente a lo anterior, Colombia se propone firmemente generar condiciones para la captación de inversión extranjera, como se mencionó previamente, a raíz de la globalización las primeras compañías transnacionales hicieron su aparición, las cuales con el fin de extender sus operaciones

alrededor del mundo hicieron uso de la inversión extranjera de manera directa, es decir el giro de un capital específico a un país extranjero con el fin de generar empresa, en la mayoría de casos a través de la figura de sucursales, acobijadas bajo la legislación que se dicte en el país de acogida, que en el caso presente sería Colombia. Acorde a lo validado, la competitividad colombiana es muy deficiente y los incentivos gubernamentales brindados al sector logístico ineficientes, por lo cual la recepción de competidores extranjeros preparados, con gran fuerza comercial, flujo de caja, políticas tecnológicas y de innovación claras, genera una evidente desventaja comercial de los Agentes de carga colombianos sin inversión.

Son tan importantes y poderosas estas Multinacionales que se notifica que cerca de 2/3 de las exportaciones mundiales son por este tipo de inversión, ante esto, se reconoce los múltiples beneficios que otorgan en el país de acogida, bienestar, libre competencia, regulación de precios acorde a la oferta y demanda, generación de empleo, transferencia tecnológica, aumento de la productividad, modernización, entre muchos otros reflejan de cierta forma la importancia de obtenerla, por lo cual, países en vía de desarrollo como Colombia, no desestiman captar este tipo de inversión, sin embargo para que pueda ser efectiva debe brindarse ciertos tipos de incentivos a los inversionistas, Colombia por su parte en materia logística ha habilitado el acceso a zonas francas, consideradas como unas de las más competitivas de la región, extensión del pago de tributos aduaneros e IVA, exención del pago del impuesto de la renta, entre otras.

Todos estos beneficios han conllevado a que Multinacionales, especializadas en el agenciamiento de carga de diferentes partes del mundo establezcan sus oficinas en Colombia, participando y compitiendo en el mercado de servicios logísticos, se informa que la inversión extranjera en el primer trimestre del 2020 registro un aumento del 6% frente al 2019, y en términos del sector logístico, obtuvo una participación del 14,7% de toda la IED del 2019, esto rectifica lo mencionado

en que Colombia se posiciona como el quinto país más proteccionista de la IE en el mundo y el segundo en América latina.

Por último, resalto lo mencionado por los mismos Agentes de carga internacionales, a través de la encuesta gestionada por Procolombia, donde notifican que cerca del 53% se encuentra indispuesto y con cierta desconfianza ante la Inversión Extranjera Directa y el 11% lo aceptaría como solución a sus problemas económicos, evidentemente demuestra la magnitud de la brecha entre compañías multinacionales, con todo el auge tecnológico, económico y operacional que se requiere frente a compañías nacionales constituidas en su mayoría por micro y pequeñas empresas.

A continuación, síntesis de las conclusiones a través de la tabla 21

**Tabla 21**

<b>SÍNTESIS DE LAS CONCLUSIONES A TRAVÉS DE TABLA INFORMATIVA</b>
✓ La globalización no ha sido un estado perfecto de integración mundial, ha sido una constante de asimetrías y desigualdad entre países desarrollados y en vía de desarrollo.
✓ Los momentos de crisis trazan camino para la búsqueda y establecimiento de estrategias innovadoras, es por lo que ante la pandemia Covid-19 los ACI deben migrar a procesos, herramientas y prácticas que permitan su óptimo funcionamiento
✓ Los Agentes de Carga son uno de los más importantes operadores logístico que existen, su nivel de especialización y evolución los hace imponerse como uno de los más requeridos del mercado
✓ El modo de transporte marítimo es uno de los más usados en el mundo, la necesidad de encontrar Agentes idóneos que operen este modo de transporte se proyecta al auge
✓ El ACI ante los diferentes procesos de tercerización, debe establecer alianzas claves en pro del suministro de un servicio de calidad a su cliente
✓ Es imprescindible que todo operador logístico procure estar actualizado de las nuevas tecnologías, avances científicos, políticas sostenibles y demás que contribuyan a generar ventajas competitivas
✓ Las constantes extensiones a las cuarentenas provocadas a raíz del Covid-19, generó un sinnúmero de eventos adversos al mundo, desde aspectos económicos hasta sociales, afectando de manera abrupta la cadena de suministro, elevando los fletes marítimos a valores nunca antes registrados, desembocando en una escases

de equipos y por ende una des estimulación e incertidumbre a las operaciones de comercio Exterior
✓ Los ACI nunca van a estar operando en un mercado perfecto, las condiciones externas siempre van a ser factor de alteración al normal funcionamiento, se sugiere reforzar estrategias contra amenazas externas
✓ El mercado de servicios logísticos es una plaza fuertemente competida por diferentes organizaciones nacional e internacionales, los ACI locales se encuentran en una fuerte desventaja puesto que sus oponentes llegan con bases (tecnológicas, monetarias, de infraestructura y demás) solidas que impiden una competencia equitativa.
✓ Colombia registra uno de los peores índices en capacidad de innovación, la inversión destinada para el fortalecimiento tecnológico es deficiente, lo cual se define como la ampliación de la brecha en el mejoramiento de las ventajas comparativas de la oferta interna y la continua separación de procesos de internacionalización.
✓ Colombia se establece como ponente y abanderado de la protección al inversionista, se ubica como el quinto a nivel mundial y el segundo en América latina, sus políticas de captación de inversión generan atracción a las Multinacionales, para el 2020, la IED en el sector logístico tuvo una participación de 14,7%, una cifra alarmante para compañías locales que intentan participar del mercado.

Finalmente concluyo que efectivamente la Inversión extranjera Directa destinada a Colombia traducida en sucursales de Agentes de carga marítimos si genera impacto negativo en términos de ventajas competitivas frete a los Agentes de carga marítimos de Colombia fundados con capital nacional sin inversión extranjera, la época post Covid afectó fuertemente el sector de comercio exterior en términos de materia logística, de manera directa a los Agentes de carga y de manera indirecta a través de los generadores de carga (clientes), el transporte marítimo pasó de ser el más económico en términos de flete internacional a ser uno de los más costosos, alcanzando topes nunca antes vistos ni imaginados, definitivamente la pandemia tomó por sorpresa a todo tipo de sociedad, es por eso que rescato los aprendizajes obtenidos por los ACI donde manifiestan la importancia del uso y transición a tecnologías competentes y digitalización de procesos visualizada en la figura 14 del presente documento.

**BIBLIOGRAFIA.**

- Arias, F. (08 de 02 de 2021). *El Colombiano*. Obtenido de Volumen de carga transportada se contrajo 8,1 % en 2020: <https://www.elcolombiano.com/negocios/empresas/transporte-de-carga-en-colombia-contrajo-desempeno-en-2020-LD14606638>
- Arroyo, M., Barrera, R., Benitez, K., Corrales, D., Correa, J., Mejia, D., . . . Saavedra, J. (2014). *UNIVERSIDAD DE SUCRE*. Obtenido de La Globalizacion Y La Integracion Economica ¿El Fin A Las Guerras Mundiales?: <https://revistas.unisucre.edu.co/index.php/rpg/article/view/156/198>
- BANCO MUNDIAL. (08 de 06 de 2020). *La COVID-19 (coronavirus) hunde a la economía mundial en la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial*. Obtenido de BANCO MUNDIAL: <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii>
- BANCO MUNDIAL. (17 de 02 de 2021). *Cómo la COVID-19 (coronavirus) afecta a las empresas en todo el mundo*. Obtenido de BANCO MUNDIAL : <https://www.bancomundial.org/es/news/infographic/2021/02/17/how-covid-19is-affecting-companies-around-the-world>
- BASC. (2021). *Listado De Empresas Certificadas BASC*. Obtenido de BASC: <http://www.wbasco.org/es>
- Bavrin, A., Koop, V., Lukashevich, N., Simakova, Z., & Temirgaliev, E. (2021). *The analysis of digitalization impact on personnel functions in logistics*. Obtenido de Scopus:

[https://www.e3s-](https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2021/34/e3sconf_uesf2021_02025.pdf)

[conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2021/34/e3sconf\\_uesf2021\\_02025.pdf](https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2021/34/e3sconf_uesf2021_02025.pdf)

BBC. (03 de 09 de 2019). *BBC NEWS*. Obtenido de Guerra comercial entre Estados Unidos y China: ¿cómo afecta a las industrias tecnológicas de ambos países?:

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-49551605>

BBC. (22 de 04 de 2021). *BBC NEWS*. Obtenido de BBC NEWS:

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-56852045>

CANCILLERIA. (25 de 10 de 2000). *DECRETO 2080 DEL 2000*. Obtenido de DECRETO 2080 DEL 2000:

[https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/decreto\\_2080\\_2000.htm](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/decreto_2080_2000.htm)

CEPAL. (2019). *Escalafon De La Competitividad De Los Departamentos De Colombia 2019*.

Obtenido de Escalafon De La Competitividad De Los Departamentos De Colombia 2019:

[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46786/1/S2000654\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46786/1/S2000654_es.pdf)

CNN. (20 de 02 de 2020). *CNN*. Obtenido de Cronología del coronavirus: así comenzó y se extendió el virus que tiene en alerta al mundo:

<https://cnnespanol.cnn.com/2020/02/20/cronologia-del-coronavirus-asi-comenzo-y-se-extendio-el-virus-que-pone-en-alerta-al-mundo/>

Commission On Global Economic Transformation. (09 de 2021). *Proquest*. Obtenido de

Proquest: [https://www-proquest-](https://www-proquest-com.proxy.bidig.areandina.edu.co/coronavirus/docview/2549730394/798A993DB949489)

[com.proxy.bidig.areandina.edu.co/coronavirus/docview/2549730394/798A993DB949489](https://www-proquest-com.proxy.bidig.areandina.edu.co/coronavirus/docview/2549730394/798A993DB949489)

[BPQ/4?accountid=50441](https://www-proquest-com.proxy.bidig.areandina.edu.co/coronavirus/docview/2549730394/798A993DB949489)

CONTRALORIA. (2020). *Comentarios al Proyecto de Presupuesto General de la Nación*.

Obtenido de Comentarios al Proyecto de Presupuesto General de la Nación:

<https://observatoriofiscal.contraloria.gov.co/Publicaciones/Comentarios%20al%20Presupuesto%20General%20de%20la%20Nacion%20%202020%202.pdf>

DANE. (04 de 09 de 2021). *DANE*. Obtenido de IPC VARIACION:

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc>

DANE. (2021). *DANE BOLETIN INFORMATIVO*. Obtenido de Boletín técnico Producto Interno Bruto (PIB) II trimestre 2021:

[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol\\_PIB\\_IITrim21\\_produccion\\_y\\_gasto.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IITrim21_produccion_y_gasto.pdf)

Departamento Administrativo Nacional De Estadísticas, DANE. (17 de 09 de 2021).

*Departamento Administrativo Nacional De Estadísticas, DANE*. Obtenido de Balanza Comercial: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/balanza-comercial>

Departamento Nacional De Planeación. (13 de 01 de 2020). *Política Nacional Logística*.

Obtenido de CONPES 3982:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3982.pdf>

Diario Financiero. (28 de 09 de 2021). *Crisis de Energía toca la puertas de China y amenaza el crecimiento económico*. Obtenido de PROQUEST:

<https://www.proquest.com/docview/2577668434/6BA77CCF57A641DCPQ/1?accountid=50441>

DREWRY. (30 de 09 de 2021). *World Container Index - 30 Sep*. Obtenido de DREWRY:

<https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

EL ESPECTADOR. (01 de 07 de 2021). *EL ESPECTADOR*. Obtenido de Colombia pierde grado de inversión ante los ojos de Fitch Ratings:

<https://www.elespectador.com/economia/macroeconomia/colombia-pierde-grado-de-inversion-ante-los-ojos-de-fitch-ratings/>

El Mercantil. (20 de 02 de 2020). *La innovación tecnológica obliga a los operadores logísticos a cambiar su modelo de negocio*. Obtenido de El Mercantil:

<https://elmercantil.com/2020/02/20/la-innovacion-tecnologica-obliga-a-los-operadores-logisticos-a-cambiar-su-modelo-de-negocio/>

El Tiempo. (21 de 06 de 2021). *EL TIEMPO*. Obtenido de El paro impactó más que la pandemia al sector transporte: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/cual-fue-el-impacto-del-paro-en-el-sector-transporte-597511>

FEDESAROLLO. (2007). *IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN*. Obtenido de IMPACTO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN:

[https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/979/Repor\\_Diciembre\\_2007\\_Fedesarrollo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/979/Repor_Diciembre_2007_Fedesarrollo.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

FITAC. (s/f). *FITAC*. Obtenido de ALIADOS : <http://fitac.net/documentos/asociados.html>

FORBES. (27 de 09 de 2021). *China vive crisis de energía por escasez de carbón; fábricas deben parar*. Obtenido de FORBES: <https://forbes.co/2021/09/27/actualidad/china-vive-crisis-de-energia-por-escasez-de-carbon-fabricas-deben-parar/>

FORBES. (19 de 05 de 2021). *Colombia perdió el grado de inversión por parte de Standard & Poor's*. Obtenido de Colombia perdió el grado de inversión por parte de Standard & Poor's: <https://forbes.co/2021/05/19/economia-y-finanzas/colombia-perdio-el-grado-de-inversion-por-parte-de-standard-poors/>

Garcia, M., & Palacios, L. (14 de 02 de 2017). *La Necesidad y La Oportunidad De La Innovacion*. Obtenido de Proquest:

[file:///C:/Users/Usuario/Downloads/LA\\_NECESIDAD\\_Y\\_LA\\_OPORTUNIDAD\\_.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/LA_NECESIDAD_Y_LA_OPORTUNIDAD_.pdf)

Gonzalez., J. A. (22 de 01 de 2015). *Contratacion Logistica En Colombia*. Obtenido de Proquest:

[file:///C:/Users/Usuario/Downloads/CONTRATACI%C3%93N\\_LOG%C3%8DSTICA\\_EN\\_COLO.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/CONTRATACI%C3%93N_LOG%C3%8DSTICA_EN_COLO.pdf)

GRABENDORF, W. (10 de 2017). *PROQUEST*. Obtenido de Los dueños de la globalización:

Cómo los actores transnacionales desmantelan el Estado (latinoamericano):

<http://proxy.bidig.areandina.edu.co:2048/login?url=https://www-proquest-com.proxy.bidig.areandina.edu.co/scholarly-journals/los-dueños-de-la-globalización-cómo-actores/docview/1979154563/se-2?accountid=50441>

Grupo Bancolombia. (12 de 07 de 2021). *Logística y transporte en el comercio internacional en*

*2021 y oportunidades para la recuperación económica*. Obtenido de capital inteligente:

<https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/logistica-transporte-comercio-exterior-2021>

INFOBAE. (10 de 09 de 2021). *China en alerta por la llegada del tifón Chanthu: cerró dos*

*puertos amenazados por las lluvias y olas de hasta cinco metros*. Obtenido de China en

alerta por la llegada del tifón Chanthu: cerró dos puertos amenazados por las lluvias y olas

de hasta cinco metros: <https://www.infobae.com/america/mundo/2021/09/10/china-en-alerta-por-la-llegada-del-tifon-chanthu-cerro-dos-puertos-amenazados-por-las-lluvias-y-olas-de-hasta-cinco-metros/>

INFOBAE. (12 de 08 de 2021). *Proquest*. Obtenido de Escasez de contenedores afecta la economía en colombia: <https://www-proquest-com.proxy.bidig.areandina.edu.co/docview/2561046509/882F32998FEF49CAPQ/1?accountid=50441>

INFOBAE. (09 de 10 de 2021). *Proquest*. Obtenido de Más problemas para conseguir dólares: [proquest.com/docview/2580672495/48B91D920DCE454CPQ/6?accountid=50441](https://www-proquest-com.proxy.bidig.areandina.edu.co/docview/2580672495/48B91D920DCE454CPQ/6?accountid=50441)

Juriscol. (02 de 07 de 2019). *Juriscol*. Obtenido de Juriscol: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036618>

Justavino, M., Gil, I., & Fuentes, M. (30 de 12 de 2020). *Proquest*. Obtenido de Efectos de la sostenibilidad y del valor logístico en las relaciones entre empresas de: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Efectos\\_de\\_la\\_sostenibilidad\\_y.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Efectos_de_la_sostenibilidad_y.pdf)

La Republica. (16 de 08 de 2021). <https://www.larepublica.co/globoeconomia/el-tercer-puerto-mas-transitado-del-mundo-permanece-parcialmente-cerrado-en-china-3217965>.  
<https://www.larepublica.co/globoeconomia/el-tercer-puerto-mas-transitado-del-mundo-permanece-parcialmente-cerrado-en-china-3217965>, págs.  
<https://www.larepublica.co/globoeconomia/el-tercer-puerto-mas-transitado-del-mundo-permanece-parcialmente-cerrado-en-china-3217965>.

Lascurain Fernandez, M. (07 de 02 de 2012). *SCIELO*. Obtenido de Empresas multinacionales y sus efectos en los países menos desarrollados:

[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-33802012000100004](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-33802012000100004)

Legiscomex. (s.f). *Fitac presento las ventajas de los agentes logísticos en Colombia*. Obtenido de Fitac presento las ventajas de los agentes logísticos en Colombia:

<https://www.legiscomex.com/Documentos/ventaja-agentes-logisticos-colombia-jun-6-14-8not>

LEGISCOMEX. (S/F). *Buques*. Obtenido de LEGISCOMEX:

[https://www.legiscomex.com/documentos/mediostranspo\\_buques](https://www.legiscomex.com/documentos/mediostranspo_buques)

Limas Suarez, S. J., & Franco Avila, J. A. (06 de 2018). *SCIELO*. Obtenido de El riesgo país para Colombia: interpretación e implicaciones para la economía y la inversión extranjera, 2012-2017: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2248-60462018000100153](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2248-60462018000100153)

MINCOMERCIO. (s.f de s.f de s.f). *MINCOMERCIO*. Obtenido de MINCOMERCIO:

<https://www.mipymes.gov.co/temas-de-interes/documentos-de-consulta-mipymes/inversion-extranjera>

MINTRANSPORTE. (05 de 01 de 2021). *Transporte En Cifras*. Obtenido de Foro Economico Mundial: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>

MUNDIAL, B. (21 de 07 de 2021). *BANCO MUNDIAL*. Obtenido de BANCO MUNDIAL:

<https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2020&locations=CO&start=2004>

Naciones Unidas, CEPAL. (10 de 05 de 2002). *Reporsitorio CEPAL*. Obtenido de Reporsitorio CEPAL: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/2/S2002024\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/2/S2002024_es.pdf)

NOZAL, A. (10 de 01 de 2019). *MECALUX LOGISMARKET*. Obtenido de Principales tipos de operador logístico: ¿cuáles son y qué hacen?: <https://www.logismarket.es/blog/tipos-operadores-logisticos-que-hacen/>

Periodico La Republica. (21 de 05 de 2021). *Los cinco efectos que podría traer la pérdida del grado de inversión para la economía*. Obtenido de Los cinco efectos que podría traer la pérdida del grado de inversión para la economía: <https://www.larepublica.co/economia/cinco-consecuencias-que-podrian-derivar-de-la-disminucion-de-la-calificacion-crediticia-3173082>

Poncela, M. (2019). *Impacto de las tecnologías digitales en la transformación del*. Obtenido de cuadernos de informacion economica: [http://www.iberglobal.com/files/2019-1/tecnologias\\_digitaes\\_comercio\\_poncela.pdf](http://www.iberglobal.com/files/2019-1/tecnologias_digitaes_comercio_poncela.pdf)

Portafolio. (15 de 07 de 2020). *PORTAFOLIO*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/internacional/noticias-coronavirus-coronavirus-traera-una-catastrofe-economica-a-america-latina-542737>: <https://www.portafolio.co/internacional/noticias-coronavirus-coronavirus-traera-una-catastrofe-economica-a-america-latina-542737>

PORTAFOLIO. (22 de 05 de 2021). *PORTAFOLIO*. Obtenido de Las pérdidas billonarias que el paro está dejando en Buenaventura: <https://www.portafolio.co/economia/finanzas/buenaventura-los-problemas-que-vive-el-puerto-por-el-paro-nacional-552171>

PROCOLOMBIA. (06 de 2020). *Resultados Seminario Taller*. Obtenido de La Reactivacion

Economica desde la perspectiva de los operadores logísticos:

file:///C:/Users/Usuario/Downloads/la\_reactivacion\_economica\_desde\_la\_perspectiva\_de  
\_los\_operadores\_logisticos.pdf

PROCOLOMBIA. (s.f). *En los últimos diez años Colombia ha quintuplicado los flujos de la*

*Inversión Extranjera Directa gracias a los beneficios tributarios que ofrece*. Obtenido de

En los últimos diez años Colombia ha quintuplicado los flujos de la Inversión Extranjera  
Directa gracias a los beneficios tributarios que ofrece:

[https://www.colombia.co/extranjeros/negocios-en-colombia/beneficios-tributarios-para-  
inversionistas-en-colombia/](https://www.colombia.co/extranjeros/negocios-en-colombia/beneficios-tributarios-para-inversionistas-en-colombia/)

PROCOLOMBIA. (S/F). *¿Qué es una Zona Franca?* Obtenido de ¿Qué es una Zona Franca?:

<https://www.colombiatrade.com.co/contacto/preguntas-frecuentes/que-es-una-zona-franca>

Rodriguez Puello, G. O., & Forero Vargas, D. A. (s.f de s.f de s.f). *FACTORES*

*DETERMINANTES DE LA INVERSIÓN*. Obtenido de FACTORES DETERMINANTES  
DE LA INVERSIÓN:

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ensayos/article/view/61281/57717>

Rodriguez Rosas, C. M. (07 de 2013). *UNIVERSIDAD DEL ROSARIO*. Obtenido de Analisis Del

Transporte De Carga En Colombia:

[https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/1015404763-  
2013.pdf?sequence=1](https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/1015404763-2013.pdf?sequence=1)

Roncal, X. (02 de 02 de 2018). *SCIELO*. Obtenido de Apuntes sobre la Inversión Extranjera

Directa: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/30-1-74-1-10-20180416.pdf

SACEX. (s.f de s.f de s.f). *SACEX CONSULTING*. Obtenido de SACEX CONSULTING:

<https://www.sacexconsulting.es/agente-carga-operador-logistico-peru>

Salazar Sierra, C. (21 de 05 de 2021). *LA REPUBLICA*. Obtenido de LA REPUBLICA:

<https://www.larepublica.co/economia/cinco-consecuencias-que-podrian-derivar-de-la-disminucion-de-la-calificacion-credicia-3173082>

Salazar Ygli, A. (S/F). *Cuadro Comparativo De Tipos De Agente De Carga Internacional*.

Obtenido de Academia Independet:

[https://www.academia.edu/17474925/CUADRO\\_COMPARAIVO\\_DE\\_TIPOS\\_DE\\_AGENTES\\_DE\\_CARGA\\_INTERNACIONAL](https://www.academia.edu/17474925/CUADRO_COMPARAIVO_DE_TIPOS_DE_AGENTES_DE_CARGA_INTERNACIONAL)

San Martin, N., & Rodriguez, A. (2021). *PROQUEST*. Obtenido de Relevancia de China en las

finanzas: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Relevancia\\_de\\_China\\_en\\_las\\_fin.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Relevancia_de_China_en_las_fin.pdf)

Solano Benavides, E., & Allandete Brochero, N. D. (27 de 08 de 2019). *Estimacion Y*

*Comparacion De La Competitividad Regional En Colombia*. Obtenido de Proquest:

<https://www.proquest.com/docview/2363849568/8FEB5F5F4DE543EBPQ/2?accountid=50441>

TCBUEN. (2021). *TCBUEN*. Obtenido de Comunicados:

<https://www.tcbuen.com/comunicados/#lista-comunicados>

Valero Martinez, M. (09 de 2020). *Proquest*. Obtenido de La frontera colombo-venezolana:

escenarios de conflictos:

<https://www.proquest.com/docview/2454515832/79A22ABEE2A34E4APQ/1?accountid=50441>

World Bank Group. (10 de 2020). *Unmasking the Impact of COVID-19*. Obtenido de WORLD

BANK GROUP:

[https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34626/Unmasking-the-](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34626/Unmasking-the-Impact-of-COVID-19-on-Businesses-Firm-Level-Evidence-from-Across-the-World.pdf?sequence=5)

[Impact-of-COVID-19-on-Businesses-Firm-Level-Evidence-from-Across-the-](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34626/Unmasking-the-Impact-of-COVID-19-on-Businesses-Firm-Level-Evidence-from-Across-the-World.pdf?sequence=5)

[World.pdf?sequence=5](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34626/Unmasking-the-Impact-of-COVID-19-on-Businesses-Firm-Level-Evidence-from-Across-the-World.pdf?sequence=5)