

Las agencias de carga y los servicios de transporte en el comercio internacional de Bogotá*

Campo Elías López Rodríguez**

Deicy Viviana Moreno Martín***

Janicce Xiomara Vidal Cañas****




<https://doi.org/10.15446/ede.v28n53.75021>

Resumen

Las agencias de carga dentro de la cadena logística de comercio exterior son un protagonista importante en el proceso de la distribución física internacional; este tipo de organizaciones deben resolver problemas tanto para los usuarios como para los transportistas; asimismo soportan el transporte y manejo de la carga desde el punto de salida en origen, hasta el punto de entrega en destino. A través de un análisis descriptivo de tipo cuantitativo se pretende analizar la relevancia de las agencias de carga de la capital colombiana en el desarrollo de los servicios de transporte en el comercio internacional. Los hallazgos permiten proponer alternativas para el mejoramiento de la internacionalización de mercancías por medio del buen uso y aprovechamiento de las agencias de carga de tal modo que se beneficien en forma conjunta tanto la academia como el sector productivo.

Palabras clave: agencias de carga, servicio de transporte, comercio exterior, internacionalización.

JEL: F02, F16, F23, L91, L92.

-
- * **Artículo recibido:** 10 de enero de 2018 / **Aceptado:** 30 de mayo de 2018. El artículo es el resultado del proceso investigativo como trabajo de grado para la obtención del título Profesional en Comercio Internacional. Sin financiación.
- ** Magíster en Gerencia Estratégica de Mercadeo por el Politécnico Gran Colombiano (Bogotá, Colombia). Docente investigador del programa de Comercio Internacional de la Universidad ECCI (Bogotá, Colombia). Últimas publicaciones: Enfoques estratégicos del *brand equity* en las empresas que internacionalizan servicios de operación logística en la ciudad de Bogotá. *Universidad & Empresa*, 20(35), 117-142, 2018 y Tendencias de consumo y de la distribución en el mercado de las arepas de maíz en la ciudad de Bogotá DC. *CIFE*, 19(30), 149-172, 2017. Correo electrónico: clopezr@ecci.edu.co  <http://orcid.org/0000-0003-4061-2979>
- *** Profesional en Comercio Internacional por la Universidad ECCI (Bogotá, Colombia). Correo electrónico: deicyv.morenom@ecci.edu.co  <https://orcid.org/0000-0003-0249-289X>
- **** Profesional en Comercio Internacional por la Universidad ECCI (Bogotá, Colombia). Correo electrónico: janiccx.vidalc@ecci.edu.co  <https://orcid.org/0000-0003-0911-4998>

Cargo Agencies and Transportation Services in Bogota International Trade

Abstract

Cargo agencies within the foreign trade logistics chain are an important player in the process of international physical distribution; this type of organizations must solve problems for both users and carriers; they also support the transport and handling of the cargo from the point of departure at the origin to the delivery point at the destination. Through a quantitative descriptive analysis, the aim is to analyze the relevance of the cargo agencies in the Colombian capital in the development of transport services in international trade. The findings will allow to propose alternatives for the improvement of the internationalization of goods through the good use and exploitation of load agencies in such a way that there is a joint benefit for the academy and the productive sector.

Keywords: cargo agencies, transport service, foreign trade, internationalization.

JEL: F02, F16, F23, L91, L92.

Introducción

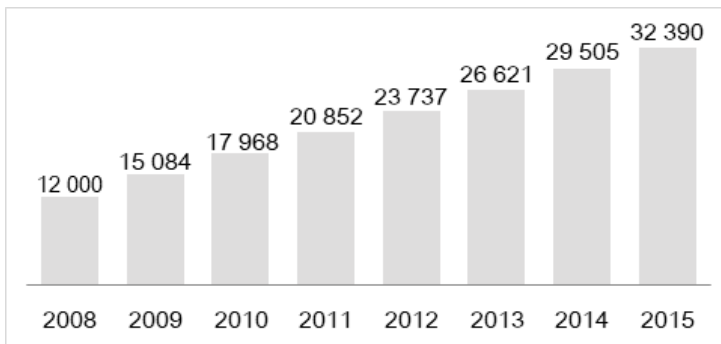
Durante los últimos años el servicio de transporte en el mundo ha representado para las economías industrializadas un factor importante y de gran crecimiento, es así que esta actividad constituye un elemento primordial para el crecimiento y desarrollo económico de los países, por ello para Zamora y Pedraza (2013) importantes desafíos del sistema de transporte se han acrecentado a causa de una mayor dinámica de los mercados que influyen en esta actividad económica, sin dejar a un lado los incrementos del precio del combustible y los costos de transporte. Sin embargo, “junto a su impacto positivo sobre la economía y la sociedad, los sistemas de transporte y comunicaciones también tienen efectos y externalidades negativas, tales como la congestión, la polución o los accidentes” (Díaz, 2014, p. 19).

Aunque el sistema multilateral de comercio ha promovido la adopción de “políticas comerciales liberales —promotoras de la circulación sin restricciones de bienes y servicios— que intensifican la competencia, fomentan la innovación y producen éxito” (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2012), y ha buscado promover la innovación mediante la protección de los derechos de propiedad intelectual, no ha tenido la flexibilidad y velocidad necesarias para responder de manera adecuada a los cambios tecnológicos (Gayá, s.f). El sistema de la OMC resalta el libre comercio como un factor que genera crecimiento económico y fomento en el desarrollo; al respecto, el sistema de comercio multilateral presenta un impacto directamente sobre las condiciones que tienen las exportaciones para el ingreso a los mercados internacionales, estableciendo un grupo de normas con el fin de evitar la aplicación de medidas proteccionistas, generando así un entorno seguro y previsible (Marco Trade News, 2012).

El gobierno de Colombia desde la presidencia de Cesar Gaviria Trujillo donde se logró la apertura económica, se interesó por crear modelos que cumplan con el objetivo de promover el comercio exterior hacia todos los países, de ahí la creación de zonas francas y agencias de carga en la ciudad de Bogotá. La Zona Franca de Bogotá (ZFB) es catalogada como la mejor empresa que promueve y desarrolla soluciones integrales de comercio exterior, brindando servicios ágiles, oportunos y confiables. Durante toda su trayectoria se ha enfocado en aumentar los niveles de competitividad y esto ha conducido a que hoy en día opere y desarrolle 42 zonas francas de Colombia, teniendo una participación del 41% de la infraestructura nacional en el ámbito exportador (ANDI, 2014).

Para el 2015, Bogotá concentró el 39.79% de los operadores logísticos del país, con 756 actores comprendidos entre agencias de aduanas, agentes de carga internacional, depósitos, operador de transporte multimodal, transportadores, zonas francas, entre otros (Cámara de Comercio de Bogotá, [CCB], 2016). Asimismo, la región de Bogotá y Cundinamarca tal como lo evidencian el Gráfico 1 y 2, representaron para el 2015 un movimiento de carga de aproximadamente 49 800 viajes diarios, con 65% generado por Bogotá para salida y entrada de vehículos, en comparación con Cundinamarca con 35% de viajes para el mismo periodo. Esto se refleja por la gran concentración de población en la ciudad que demanda mayor porcentaje de productos, bienes y servicios (CCB, 2016).

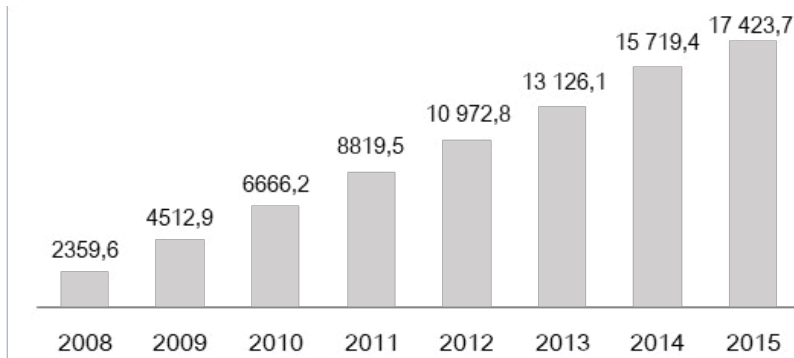
Gráfico 1. Viajes en vehículos de carga en Bogotá



Fuente: elaboración propia con datos del Ministerio de Transporte (2016).

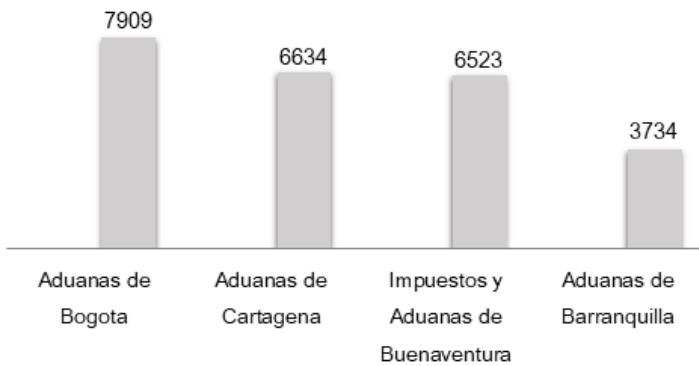
En el Gráfico 3, se observa el valor de las importaciones que fueron registradas en las declaraciones entre enero y junio del 2014, donde se puede evidenciar que la seccional de aduanas de Bogotá presentó transacciones comerciales por US\$ 7909 millones, seguida de Cartagena con US\$ 6634 millones, Buenaventura que atendió importaciones por US\$ 6523 millones y Santa Marta con US\$ 3734 millones (DIAN, 2015).

Gráfico 2. Viajes en vehículos de carga en Cundinamarca



Fuente: elaboración propia con datos del Ministerio de Transporte (2016).

Gráfico 3. Valor US\$ por declaraciones de importación según dirección seccional



Fuente: elaboración propia con datos de la DIAN (2015).

Desde lo anterior, resulta relevante resaltar que las agencias de carga en la ciudad de Bogotá son de gran importancia para el proceso logístico del país en relación con el desarrollo del comercio internacional. Es por esto que dentro del proceso investigativo se formula la siguiente pregunta problema ¿Cuál es la influencia de las agencias de carga en la ciudad de Bogotá D.C. para el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional? En consecuencia, el principal objetivo de este estudio es el de analizar las agencias de carga en la ciudad de Bogotá y su influencia en el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional, para lograrlo se propone realizar una revisión bibliográfica de los parámetros principales para proporcionar una adecuada plataforma epistemológica en la investigación, describir el comportamiento de las agencias de carga y su relación con el sector de los servicios de transporte, y finalmente identificar alternativas para el mejoramiento de la internacionalización a través del buen uso y aprovechamiento de las agencias de carga.

Referentes teóricos

Tendencias del comercio internacional

Cely y Ducón (2015) describen que el comercio es una de las actividades que el ser humano ha desarrollado con la finalidad de suplir sus necesidades, y que por su perspectiva internacional la globalización se ha considerado un factor de gran influencia en el crecimiento y desarrollo de cada país, comenzando a considerarse como uno de los principales ejes para el crecimiento y desarrollo de los estados, donde se debe tener en consideración su productividad y competitividad. Asimismo, es relevante destacar que “el comercio mundial ha venido creciendo mucho más que la producción mundial en los últimos treinta años, y el mismo está articulado cada vez más en torno a las cadenas globales de valor” (Romero, 2015, p. 191).

Las cadenas globales de valor conllevan a una nueva configuración geográfica de la producción e igualmente al incremento del comercio de bienes intermedios, donde también se da la participación de las economías centrales a través de las empresas multinacionales donde los países en desarrollo encuentran la posibilidad de desarrollar su industria de manera competitiva (Bianchi y Szpak, 2015), logrando ampliar su visión en otros mercados objetivos. En relación con lo anterior, Romero (2015) afirman que las cadenas mundiales de suministro han provocado que sea posible la fragmentación de la producción en tareas especializadas que sean realizadas de manera competitiva en múltiples ubicaciones, como en el aumento de la transferencia de tecnologías, lo cual ha impulsado el papel de los servicios en el comercio internacional.

Es importante tener en cuenta el concepto de internacionalización y el papel que juega en los procesos de importación y exportación de un país. Cardozo, Chavarro y Ramírez (2013) plantean que la internacionalización de las empresas y en particular de las pymes, es un comportamiento que ha evolucionado con el transcurrir de los años, fundamentalmente por cambios en la estructura de las redes de comercio global y las facilidades de acceso a la información, así como por la disponibilidad de recursos logísticos y financieros más económicos que son necesarios para el desarrollo de este tipo de actividad. Hoy en día las empresas tienen la necesidad de internacionalizarse debido a las grandes oportunidades que se tienen para los negocios internacionales, así mismo han aclarado el rol que presentan en las acciones de comercio exterior y la importancia que tiene su participación en las negociaciones dentro de este ámbito (Buitrago, 2015). Por lo anterior, la internacionalización de las empresas transnacionales dedicadas a la producción genera grandes beneficios para las economías que reciben sus productos, como lo puede ser el aporte de tecnológica, capital, producción de bienes necesarios para determinada industria, y gestión de plantas y empresas (Viera, 2017). Desde la perspectiva de López Rodríguez (2016) cualquiera que sea la actividad de distribución de las organizaciones, el desarrollo comercial dentro de ellas debe poseer mayor suficiencia para poder generar, comunicar y entregar valor no solo al mercado local, sino al mercado internacional, ya sea industrial o de consumo.

Cely y Ducón (2015) expresan que la internacionalización se considera como una estrategia donde se deben tener en cuenta diferentes factores para un óptimo proceso, relacionados con el clima, la ubicación, datos geográficos y los recursos naturales con los que cuenta la empresa, también con factores de mayor especialización como lo son centros de investigación, especialización industrial y las capacidades tecnológicas dentro de los procesos productivos de dicha organización. Buitrago (2015) expresa que en un mercado globalizado las empresas y sus sectores económicos para enfrentarse a la competencia internacional deben tener una postura adecuada frente a sus procesos de producción y preparación de estructuras, con el fin de obtener diferenciación entre las demás empresas. En el caso colombiano, los bienes primarios y manufacturas basadas en recursos naturales han representado más del 71% del valor total exportado, ganando importancia en el rubro de bienes primarios que incorporan la tecnología media y alta en sus procesos (López, López y Montes, 2015).

Otro aspecto importante en los procesos de internacionalización son los puertos marítimos, pues estos son un medio de participación relevante dentro del comercio internacional, y es por ello que estos necesitan un cambio donde se presenta una interacción con diferentes factores que participan en el comercio exterior como lo son la logística, otros medios de transporte y la producción (Sánchez y Pinto, 2015b). Desde otra perspectiva, Viera (2017) expresa que el auge de internacionalización dentro de la producción genera efectos importantes ya sea sobre la estructura y el dinamismo de diversos aspectos de la economía internacional, o sobre los países sedes y receptores que operan en las empresas transnacionales. De igual modo, la interacción que se presenta entre el avance del comercio y la globalización con el cambio tecnológico, provoca una retroalimentación que puede llevar al límite la capacidad de los puertos tradicionales para expandirse (Sánchez y Pinto, 2015a).

Es importante que las naciones que se encuentran en el entorno internacional lo hagan de una manera competitiva contando con sus diversos factores productivos, pero también desarrollando ventajas competitivas dentro de las organizaciones con el fin de evidenciar la importancia macro y micro de la competitividad (Cely y Ducón, 2015). En contraste, Buitrago (2015) manifiesta que todo lo relacionado con el contexto económico global, las políticas comerciales, diplomáticas y de negocios internacionales se dinamizan cada día siendo más competitivas, y las naciones han cambiado su esquema empresarial y de negocios pasando de una política conservadora a una agresiva lucha de sobrevivencia en un mercado exigente, donde prevalecen las empresas y organizaciones que apliquen y desarrollen mejores prácticas. Es por esto que actualmente los países adoptan mecanismos para hacerse más competitivos en sus mercados objetivos.

De acuerdo a lo mencionado, según López, López y Montes (2015) una característica del comercio mundial es la potencial participación en el crecimiento global en la medida en que este creó círculos virtuosos. Por otro lado, la política de inversión abarca disciplinas como el incremento de garantías sobre los derechos de propiedad tangible e intangible, la seguridad en el cumplimiento de los contratos y la seguridad en la utilización de los rendimientos generados de la inversión (Bianchi y Szpak, 2015).

Protagonismo de las agencias de carga

La competitividad en los servicios aduaneros permitirá en un futuro que se obtenga una integración más completa y óptima en el sector industrial, como también el paso a nuevos mercados internacionales y la participación con economías desarrolladas, permitiendo obtener mayor competitividad dentro del comercio exterior (Zamora y Lenin, 2015). Según González (2015) “el surgimiento de corporaciones globales enfocadas a brindar servicios de logística integral para otras empresas, ha ayudado a reducir presión sobre los departamentos de logística de las empresas que contratan sus servicios” (p. 218).

Colombia requiere establecer propósitos firmes hacia la creación y fortalecimiento de un sistema logístico que se articule de forma estratégica, buscando la competitividad (Ávila, 2016). Sin embargo, Zamora y Lenin (2015) mencionan que “el paso por aduanas es un acto obligado para todos aquellos agentes que buscan participar en el comercio exterior. No obstante, el despacho aduanero y todos los actos aduaneros pueden ser procesos desalentadores para quienes incursionan en nuevos mercados” (p. 205).

Para González (2015) las agencias de carga están en la capacidad de brindar gran variedad de servicios para una óptima cadena de distribución física internacional, en relación al transporte, agenciamiento aduanero, bodegaje, distribución de las mercancías, almacenaje, asesoramiento, implementación de sistemas logísticos, entre otras operaciones que la empresa requiera para su óptimo proceso. Martínez (2016) afirma que “la actividad logística portuaria en el comercio exterior es un elemento vital para el desarrollo comercial entre economías” (p. 31). Actualmente las Sociedades Portuarias Regionales se han ido reconstruyendo y modernizando con el fin de facilitar toda la operación portuaria y mejorando los procesos para que las empresas importadoras y exportadoras puedan reducir sus costos de operación en sus procesos, siendo más competitivos y eficientes en el mercado (Roa, 2016). Como se ha podido evidenciar en la caracterización del proceso de nacionalización de una mercancía en el territorio nacional, la gestión de las agencias de carga depende de organismos (terceros) que se salen de su control, por ello deben conocer el manejo oportuno para evitar sobrecostos en tiempo y sobre todo en el pago de bodegajes adicionales a los esperados para la operación (López y Acosta, 2016).

Estas empresas han venido evolucionando ajustándose a los requerimientos de los mercados globales, y están en la capacidad de brindar todos los servicios conexos con la cadena logística de manera integrada (Machado, 2015). Al respecto se debe tener en cuenta que la distribución física internacional es vital para el incremento de las exportaciones, ganar divisas, y reducir costos en la fabricación de bienes. Del mismo modo, la cadena de distribución reduce costos de almacenaje, aumenta la calidad del servicio, incrementa el valor agregado de los productos generando una mayor ventaja competitiva. Por otra parte, Véliz (2016) plantea que “un operador logístico es la persona que coordina todas las actividades de dirección del flujo de los materiales y productos que necesite una empresa, desde la fuente de suministro de los materiales hasta su utilización por el consumidor final” (p. 7).

Teniendo en cuenta lo anterior, Machado (2015) comenta que los costos logísticos especialmente los de transporte internacional son el primer obstáculo para la competitividad, pues estos superan dos o tres veces el porcentaje del valor del producto en derechos y aranceles. Para Narváez (2016) el comercio internacional de bienes se realiza principalmente por vía marítima, por ello los puertos y su infraestructura son fundamentales para que exista un movimiento mayor de carga y así los costos por fletes sean menores y el sector productivo sea más competitivo.

Se ha evidenciado que grandes cambios por cada gobierno y cada política estatal han ayudado y contribuido al desarrollo de nuevos centros de educación, carreteras que han unido y dinamizado el comercio interno y externo, también los acuerdos de corte económico e internacional, tratados bilaterales que han estimulado el desarrollo de los puertos de embarque y desembarque en cada muelle, con el objetivo de fomentar el desarrollo de maquinaria y equipo en el país (Véliz, 2016).

En este sentido Alcívar y Sánchez (2016) plantean que los medios de transporte forman parte fundamental en las operaciones de la Distribución Física Internacional debido a que el tipo de transporte es elegido dependiendo la clase de mercancía y los costos que van a influir en el traslado de la misma; tal como los sistemas tecnológicos con los que cuentan dichos medios de transporte. García y Ordóñez (2016) afirman que “desde la llegada del medio de transporte hasta su salida del depósito temporal operan diferentes actores del comercio, quienes cumplen su rol y funciones específicas para el desarrollo efectivo del proceso de nacionalización de la carga” (p. 21).

Para García y Ordóñez (2016) si es posible lograr mantener una cadena de suministros compuesta (exportadores, importadores, despachadores de aduana, transportistas, concesionarios, empresas consolidadoras, Courier, líneas aéreas y marítimas de carga) que garantiza una cadena logística segura, libre de contrabando y narcotráfico. Los transportistas han tenido la necesidad de emprender diversos mecanismos para sobrevivir en su mercado y mantener una rentabilidad, esto debido a las grandes exigencias de los clientes y el aumento en los competidores dentro del mercado (Véliz, 2016).

La logística integra toda la cadena de suministro a través de la participación de distintos países y por esto que es importante conocer las tendencias actuales y futuras en que se puede incurrir al hacer operaciones logísticas cuando se involucran actores de diferentes naciones (López y Acosta, 2016). Vale la pena resaltar que el Gobierno Nacional de Colombia actualmente en su Plan de Desarrollo 2014-2018, sigue comprometido con la inversión y mejoramiento de los principales puertos, pero no debe olvidar que aún cuenta con muchas dificultades al respecto, pues no solo es importante la compra de equipos de inspección no invasiva, pues los canales de acceso actuales son un gran limitante para el desarrollo fructuoso de los puertos dado que las restricciones en los calados no permiten que entren grandes embarcaciones a sus puertos (Roa, 2016).

Importante resaltar que de acuerdo al Decreto 2685 de 1999 un agente de carga internacional es una persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para actuar exclusivamente en el modo de transporte marítimo, y cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad (Superintendencia de Industria y Comercio, s.f.).

Una vez se expida la resolución al decreto 390 de 2016, de acuerdo al artículo 68, un agente de carga internacional es la 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, desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad, cuando corresponda (Vlex Colombia, 2016).

Servicio del transporte internacional

Para llevar a cabo una distribución física internacional asertiva se debe resaltar la participación que tiene el tipo de transporte internacional que se desea utilizar para movilizar la carga desde un punto de origen hasta un punto de destino, es por esto que Dorta-González (2014) expresa que el transporte es importante dentro de la cadena logística, básicamente en los procesos de aprovisionamiento y distribución; estos a la vez guardan estrecha relación con los procesos productivos y por esa razón, no puede aislarse el transporte de la cadena logística en general. Además, Zamora, Lenin y Bonales (2015) mencionan que un elemento clave de la logística del comercio internacional es el transporte que se debe utilizar para hacer llegar la mercancía del almacén del exportador hasta las manos del consumidor. Por esta razón “actualmente casi todos los envíos internacionales necesitan emplear más de un tipo de transporte desde su punto de origen hasta su destino final” (Zamora y Pedraza, 2013, p. 108).

Las oportunidades comerciales y de inversiones han sido en gran medida, el resultado de evoluciones en las infraestructuras de transporte y de innovaciones en la logística que han aprobado la movilidad y el acceso a los mercados y a recursos físicos y humanos (Díaz, 2014); movimientos que, desde la perspectiva de Zamora, Lenin y Bonales (2015) han modificado tanto las ventajas comparativas, como los precios, cadenas de suministro, logística entre otros. Estas preferencias definen la competitividad comercial de cada nación, resaltando la integración de las redes mundiales como promotoras del comercio internacional. Es importante resaltar que “uno de los retos existentes en Colombia es el mejoramiento de las cadenas logísticas; esto puede lograrse mediante el diseño de corredores logísticos para el transporte de carga” (Pineda-Jaramillo y Sarmiento, 2014, p. 36).

Zamora, Lenin y Bonales (2015) insisten que dentro de la logística del comercio exterior, el transporte internacional es un componente indispensable, pues este factor garantiza el traslado físico de un bien o producto desde lugar origen, hasta el mercado objetivo; logrando con ello la satisfacción en el consumidor final. Por otro lado, el transporte multimodal tiene

mayor preferencia al unimodal ya que reúne las ventajas relativas de cada modo; por ejemplo, la gran capacidad para el manejo de carga y el bajo costo del transporte ferroviario con la rapidez y conectividad intercontinental del modo aéreo (Mejía, Arroyo y Gaytán, 2014).

Es pertinente hablar de los diferentes medios de transporte que son utilizados dentro del comercio internacional; Zamora, Lenin, y Bonales (2015) mencionan que actualmente el transporte internacional se puede dividir en cuatro tipos principalmente: transporte marítimo, transporte aéreo, transporte carretero y transporte ferroviario. Adicionalmente se puede considerar el transporte por ductos y cables para productos específicos. En relación a esto, Martínez y García (2016) opinan que la capacidad en el transporte aéreo es un factor clave para la competitividad de Colombia, en primera instancia proporciona eficazmente la integración y conectividad dentro del territorio colombiano, aspecto que se complica relativamente un poco con otros tipos de transporte, a causa de accidentes, o las negativas características de los corredores viales con los que cuenta el país. Y como segunda medida permite la conexión con la economía mundial.

En el transporte marítimo se destaca que para que los buques de gran tamaño funcionen de manera correcta, el mercado marítimo está en la búsqueda de economías de escala que les permitan hacer más eficiente el uso de dichos buques, con el fin de hacer más económico esta tipología del transporte (Sánchez y Pinto, 2015a). En contraste, vale la pena resaltar que “el movimiento de productos con frecuencia se realiza combinando varios modos de transporte: carretera y ferrocarril, y transporte marítimo combinado con terrestre (ya sea carretera o ferrocarril) son las combinaciones más utilizadas” (Mejía, Arroyo y Gaytán, 2014, p. 198).

Mejía, Arroyo y Gaytán (2014), proponen que en el transporte intermodal no solo hace uso de varios medios de transporte, sino que además existe la participación de distintos intermediarios como los son (transportistas, gobierno y empresas privadas) quienes principalmente suministran los envíos de carga desde diferentes sitios transferencia. Por ahora el transporte en general se comprende como una actividad importante para cualquier operación ya sea importación o exportación, e incluso se ha convertido en una variable indispensable para cumplir los niveles y exigencias de competitividad en el mercado. Existen diferentes estructuras de mercado en relación al número de agentes y poder de mercado, en el segmento de aerolíneas hay un número alto de firmas, pero algunas de ellas concentran el mayor volumen de ventas en el transporte de pasajeros y de carga (Martínez y García, 2016).

Desde el punto de vista de Zamora y Pedraza (2013) casi todos los envíos internacionales necesitan emplear más de un tipo de transporte desde su punto de origen hasta su destino final. Blyde, Volpe y Molina (2014) establecen que variedad de oportunidades surgen para participar en actividades que usualmente se encontraban fuera de su alcance, la fragmentación internacional en las empresas de los países en vía de desarrollo es lo que posibilita las anteriores situaciones. El impacto del transporte y la logística en la economía es un contenido que ha recibido y está atrayendo una creciente atención científica, política y en distintas áreas que van desde las ciencias sociales hasta las medioambientales y las ingenierías,

aumentando significativamente el número y la calidad de los congresos y publicaciones científicas sobre este tema (Díaz, 2014).

Con el fin de fortalecer los avances de Colombia en relación a las vías, aeropuertos, puertos y ferrocarriles, y hacerlos sostenibles en el largo plazo, el Gobierno del Presidente Santos diseñó el Plan Maestro de Transporte Intermodal (Agencia Nacional de Infraestructura [ANI], 2016), siendo esta una apuesta para organizar de forma eficiente y estratégica el crecimiento del país a través de una red de infraestructura que logre conectar a todas las regiones, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrán para la economía nacional. Este plan busca aumentar las capacidades del país para enfrentar los retos del comercio exterior, integrar el territorio para generar mejores oportunidades para los habitantes de las regiones más alejadas y, ser una plataforma para que Colombia deje atrás décadas de atraso y crezca de manera ordenada y coherente con las necesidades del mundo actual (Agencia Nacional de Infraestructura [ANI], 2016).

Por otra parte, para la Universidad Camilo José Cela (2017) los criterios más relevantes para la selección del tipo de transporte se evidencian en el Cuadro 1.

Cuadro 1. Criterios para la selección del tipo de transporte

Criterios de selección	Caracterización
Coste	Se evalúa el coste que supone utilizar cada tipo de transporte en relación con el resto. Se determinan las tarifas, el coste total y la relación coste/servicio.
Tiempo en tránsito	Tiempo total en que las mercancías está en manos del transportista. También se evaluará si el transportista conoce plenamente la ruta o red para llevar las mercancías.
Confiabilidad	Se refiere a la seriedad y consistencia del servicio que ofrece cada medio de transporte.
Capacidad	Espacio que tiene el medio de transporte para llevar las mercancías.
Seguridad	Se relaciona con la idea de que las mercancías deben llegar en un buen estado al cliente final.
Utilización de varios tipos de transporte	En el caso en que se utilicen varios tipos de transporte, se ha de llevar a cabo una eficiente coordinación de los mismos por parte de la empresa o del agente de transportación.
Manejo de los productos	Para que el manejo del producto sea lo suficientemente eficiente, el producto debe encontrarse bien colocado y además es indispensable contar con los adecuados sistemas de transportación, vehículos o elevadores de carga y descarga. Siempre que se diseñe el manejo de materiales, es preciso tener en cuenta las características del producto. También es necesario desarrollar recipientes grandes, estandarizados y fáciles de manejar.

Fuente: elaboración propia con datos de la Universidad Camilo José Cela (2017).

Según Mora (2014) en la modalidad de transporte terrestre, los usuarios deben exigir a los transportistas los siguientes requisitos:

- Valor de la tarifa por unidad de carga
- Tipo de vehículo que se empleara para el traslado de mercancías

- Clase de seguro
- Recargos por manejo adicionales
- Tiempos promedio de tránsito
- Condiciones de seguridad, control y seguimiento sobre la carga
- Delimitación de obligaciones y condiciones de pago

Desde otro enfoque, dentro del transporte internacional Zamora y Pedraza (2013) resaltan que determinantes importantes como: la relación en distancia-costo, puertos, líneas férreas y aeropuertos, la calidad, los plazos de ejecución, las carreteras, el tráfico basado en toneladas, contenedores y mercancía en general, influyen en la prestación de este servicio y de esta manera repercuten de manera directa en la balanza comercial.

Para agilizar la elección de este servicio, se manejan características muy representativas en función del transporte internacional, como lo es la velocidad, frecuencia/servicio, regularidad, capacidad y por último la facilidad; de lo cual se puede decir que la carretera siempre será la mejor oportunidad en el servicio de transporte puerta a puerta. Ante ello, se debe tener en cuenta que, de acuerdo a las exigencias del mercado global actual, la calidad del servicio de transporte debe tener aspectos como (Mora, 2014):

- Flexibilidad, rapidez y puntualidad en la entrega
- Fiabilidad en las metas prometidas
- Seguridad e higiene en el transporte
- Cumplimiento de los condicionantes impuestos por el cliente
- Información y control del transporte
- Costo mínimo posible

Estrategia metodológica

La investigación que se desarrolló fue de tipo descriptivo. Según Grajales (2000) esta se enfoca en contextos actuales, donde la principal característica se basa en demostrar una interpretación correcta de los resultados arrojados, igualmente, el estudio descriptivo incluye mecanismos de apoyo, que en este proceso investigativo fue la encuesta. Por lo tanto y de acuerdo a lo anterior, para el desarrollo del presente estudio se llevó a cabo una investigación descriptiva, pues de esta forma se puede analizar claramente y conocer de manera profunda la influencia que tienen las agencias de carga en el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional. El diseño propuesto fue de tipo cuantitativo, el cual pretende generalizar los resultados encontrados en un grupo a una colectividad mayor, siendo la meta principal de los estudios cuantitativos la construcción y la demostración de teorías (Hernández, Fernández, y Baptista, 2003).

En la obtención de la muestra se empleó el muestreo probabilístico, ya que permite distinguir la probabilidad que tiene cada unidad de análisis, esta debe ser integrada a la muestra

mediante la selección al azar, comprendiendo así el procedimiento de muestreo aleatorio simple (Posso, 2014) que se llevó a cabo en el estudio. La población de donde se obtuvo la muestra fueron las agencias de carga, las cuales se caracterizan por proveer el servicio logístico de transporte de mercancía de un lugar a otro utilizando la vía terrestre, marítima o aérea principalmente en los casos que la mercancía no sea suficiente como para llenar un contenedor (Universidad para la Cooperación Internacional, s.f.) ubicadas en la ciudad de Bogotá D.C. y según un reporte generado por la DIAN (2017) existen 210 empresas que cumplen con esta característica. Desde un nivel de confianza del 95%, un margen de error del 5%, y según el coeficiente de variación positiva y negativa del 50% cada una, la muestra a aplicar será de 136 encuestas.

El instrumento para la recolección de la información fue una encuesta que para Repullo, Donado y Casas (2003) como técnica de investigación, permite obtener y elaborar datos de modo rápido y eficaz; dicho instrumento utilizado en la investigación nace de las principales variables que relacionan las agencias de carga con la operatividad del transporte dentro del comercio internacional, las cuales se evidencian en la revisión de la literatura que se elaboró. Al respecto, las variables que se tuvieron en cuenta para la construcción y el desarrollo de la encuesta se relacionan en el Cuadro 2.

Cuadro 2. Variables para la construcción del instrumento

Variables
Orientación comercial
Despachos de exportación
Embarques de importación
Alianzas estratégicas
Ventajas de los medios de transporte internacional
Selección de los medios de transporte internacional
Exigencias a los transportistas
Realidad de los corredores logísticos
Influencia aduanera
Condicionantes para el sistema de transporte internacional
Calidad del servicio

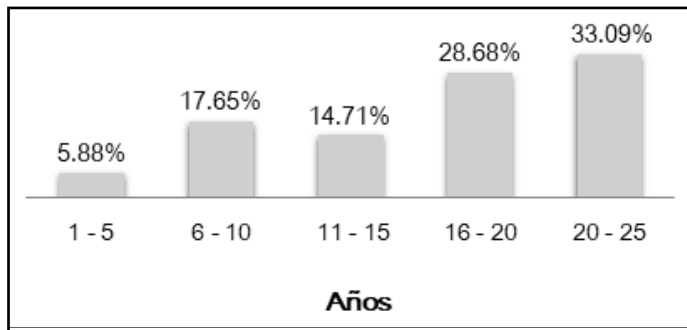
Fuente: elaboración propia.

El instrumento fue validado por dos (2) expertos: uno de ellos en el área de logística y distribución física internacional; y el segundo, experto en el manejo de información estadística. Así, después de la ejecución de la propuesta metodológica se presentan los siguientes resultados.

Resultados de la investigación

Teniendo en cuenta que existen varias formas de presentar dichos resultados, estos fueron plasmados de forma descriptiva cuantitativa, desde un análisis textual que sirvió de apoyo para facilitar la interpretación de los mismos. A través del estudio descriptivo se pudo identificar la influencia que tienen las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C., en el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional.

Gráfico 4. Tiempo de operación en el mercado

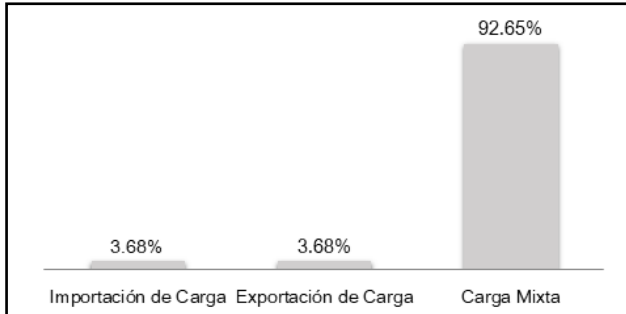


Fuente: elaboración propia.

El Gráfico 4 determina que el 61.77% de las agencias de carga en el mercado bogotano llevan prestando sus servicios entre los 16 a 25 años representando más de la mitad del mercado, sustentando la importancia de tener una gran trayectoria y de brindar servicios de logística integral para otras empresas, generando una reducción de presión en los departamentos logísticos de las empresas que contratan sus servicios (González, 2015). A la vez se observa que solo un 5.88% de las agencias de carga estudiadas se encuentran prestando sus operaciones en el mercado hace 1 a 5 años. Las empresas encuestadas en promedio llevan 16.11 años de operación en el mercado y la desviación estándar de los años de operación de las agencias de carga se aleja del promedio en 6.14 años.

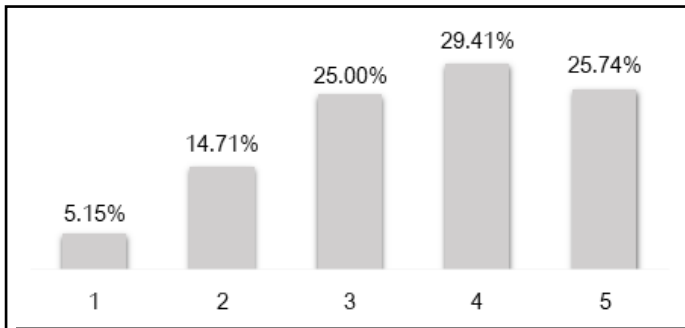
Desde el Gráfico 5 se logró identificar que las agencias de carga en un 92.65% se encuentran enfocadas en prestar servicios tanto de importación como de exportación a las empresas direccionadas hacia el comercio exterior reflejando una participación significativa en el mercado, por tanto, estas empresas que tienen grandes coberturas le brindan a los clientes mayores beneficios a nivel mundial al momento de escogerlos a ellos como su agencia de carga para gestionar toda la logística de determinada mercancía. Las empresas que representan un 7.36% de las agencias de carga bogotanas siendo fuertes en una sola actividad comercial, brindan a los clientes mayor asesoría, acompañamiento e importancia con el fin de obtener satisfacción y preferencia en sus servicios, con base a esto las agencias de carga dedicadas a las operaciones de importación representan un 3.68%, al igual a las enfocadas únicamente en las operaciones de exportación.

Gráfico 5. Orientación comercial



Fuente: elaboración propia.

Gráfico 6. Importancia del uso de varios tipos de transporte



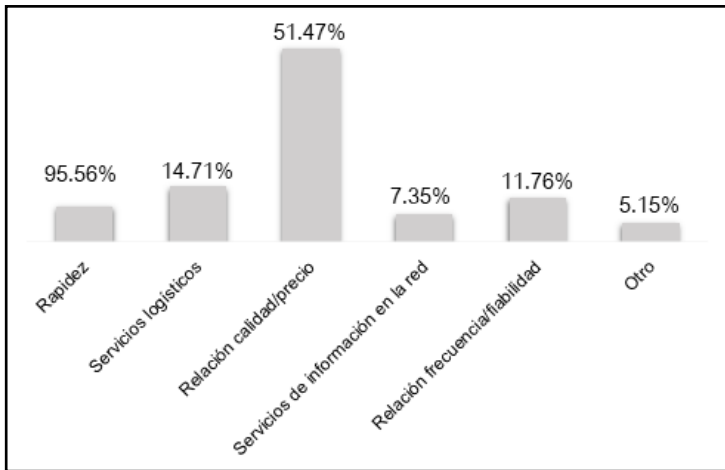
Fuente: elaboración propia.

Utilizar varios tipos de transporte es lo que precisan Mejía, Arroyo y Gaytán (2014), pues se evidencian las respectivas ventajas al hacer uso de diferentes alternativas de traslado, dentro de las principales características se puede resaltar: la gran capacidad para el manejo de carga, el bajo costo del transporte ferroviario y por último la rapidez y conectividad intercontinental del modo aéreo. Sin embargo, en el Gráfico 6 este aspecto se encuentra distribuido entre las escalas de importancia de 1 (menos importante) a 5 (muy importante), pudiéndose observar que no hay una calificación que prime sobre las demás de manera significativa, es decir que el uso de varios tipos de transporte en una operación de importación o exportación no es un aspecto relevante para las empresas al momento de tomar una decisión ante la agencia de carga.

Las empresas siempre están en constante búsqueda por servicios donde primen todos los aspectos relevantes del transporte internacional como lo son: la rapidez, los servicios logísticos, servicios de información en la red, relación frecuencia-fiabilidad y relación calidad y precio, siendo este último un aspecto de mayor importancia; como se pudo evidenciar en el Gráfico 7 para más del 50% de las agencias este es un condicionante de gran exigencia por

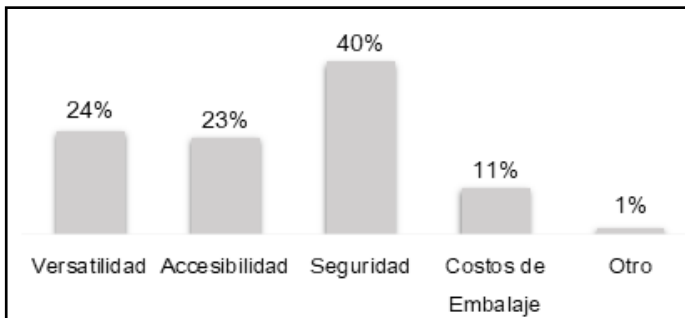
parte de los clientes al momento de decidir tomar sus servicios, el segundo condicionante más importante son los servicios logísticos con un 14.71%, siendo este un factor representativo para brindarle a los clientes una mayor cobertura a sus necesidades.

Gráfico 7. Condicionantes para el sistema de transporte internacional



Fuente: elaboración propia.

Gráfico 8. Ventajas del transporte terrestre

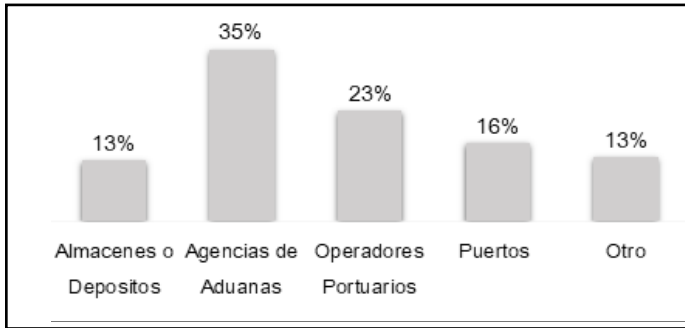


Fuente: elaboración propia.

En el Gráfico 8 la importancia relativa del servicio de transporte terrestre se basa en diferentes factores de desempeño tales como: versatilidad, costos de embalaje, accesibilidad y seguridad, siendo este último la ventaja con mayor influencia, es decir, que el 40% de las agencias de carga encuestadas consideran que la seguridad es un aspecto fundamental en este medio de transporte; teniendo en cuenta que es indispensable para realizar un control

y verificación más directo del estado de la carga. De igual forma, el 24% de encuestados indicaron que la versatilidad es una característica indispensable en este servicio.

Gráfico 9. Alianzas estratégicas



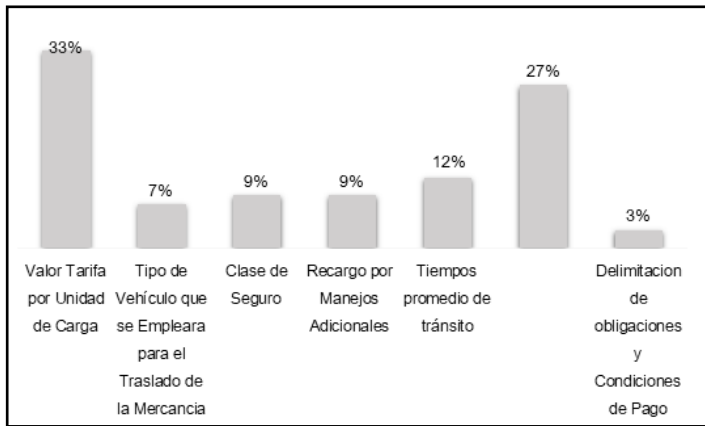
Fuente: elaboración propia.

Se evidencia en el Gráfico 9 que el 35% de las empresas estudiadas determinan que las agencias de aduanas son el operador logístico con los cuales están dispuestas a realizar alianzas estratégicas de manera integral. Sin dejar a un lado el 13% de ellas que se enfocan por los almacenes o depósitos aduaneros los cuales sirven como albergue para la mercancía; de otra parte el 23% considera que los operadores portuarios conforman una alianza idónea en pro del proceso logístico, aunque los puertos sean considerados la plataforma fundamental para el flujo de mercancías, solo 16% de las agencias de carga de la ciudad de Bogotá así lo consideran, por último el otro 13% consideran importantes otros agentes que generan alianzas para optimizar, fortalecer y controlar los servicios de toda cadena logística internacional.

Dentro del análisis de resultados, el Gráfico 10 refleja que el valor tarifa por unidad de carga es la mayor exigencia a los transportistas a tener en cuenta con un 33% de relevancia en las empresas indagadas, seguido de un 27% quienes se apoyan en las condiciones de seguridad y/o seguimiento sobre la carga, a su vez el tiempo promedio de tránsito, representa un 12% de las exigencias de ellas, mientras que el 7% con menor interés señalan el tipo de vehículo que se empleará para el traslado de la mercancía. Para Mora (2014) en la modalidad de transporte terrestre los usuarios deben exigir a los transportistas requisitos fundamentales para la ejecución idónea del servicio, por lo tanto, el 9% eligió los recargos por manejos adicionales, igualmente un 9% prefieren la clase de seguro que brinda el transportista, lo cual con menor relevancia el 3% de las empresas se inclinan por la delimitación de las obligaciones o condiciones de pago entre usuarios y transportistas de la cadena logística.

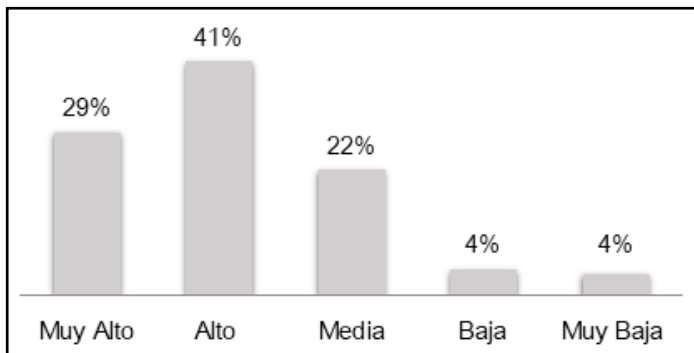
En el Gráfico 11, al indagar el interés de las agencias de carga frente a la influencia aduanera se encontró que el 41% considera un alto nivel de importancia, mientras que el 29% las resaltó en una posición muy alta, además en un término medio solo el 22% de estas consideran esta opción; de tal modo Zamora y Lenin (2015) mencionan que el paso por aduanas es

Gráfico 10. Exigencias a los transportistas



Fuente: elaboración propia.

Gráfico 11. Influencia aduanera



Fuente: elaboración propia.

un acto obligado para todos aquellos agentes que buscan participar en el comercio exterior; sin embargo el 8% de los encuestados consideran que la relación entre el sistema aduanero y las agencias de carga es baja o muy baja, es decir, no es una garantía para lograr un aporte significativo a las operaciones.

Conclusiones

El desarrollo de la investigación permitió conocer la influencia que tienen las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C. para el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional, pues dentro de la literatura revisada se encontraron diversos aportes de autores frente a las tendencias que ha tenido el comercio internacional a lo largo

del tiempo (Cely y Ducón, 2015; Romero, 2015; Bianchi y Szpak, 2015), pues sus postulados se han enfocado hacia la importancia que tiene la productividad y la competitividad en el crecimiento y desarrollo de un país en un entorno globalizado, especializado en actividades productivas dentro de la cadena de valor. En relación al protagonismo que tienen las agencias de carga otro grupo de autores (González, 2015; Ávila, 2016; López y Acosta, 2016; Machado, 2015; Vélez, 2016; Alcívar y Sánchez, 2016) se basaron en el papel relevante que tienen estas empresas dentro de la cadena logística del comercio, en actividades relacionadas con las operaciones de transporte y manejo de la carga desde el punto de origen, hasta el punto de destino, además del agenciamiento aduanero, bodegaje, almacenaje, distribución de mercancías, adquisición y asesoramiento, entre otras, con el objetivo principal de mejorar las operaciones de comercio exterior en relación a costos, tiempo y calidad del servicio.

Del transporte internacional se acentúa su importancia como un elemento fundamental dentro de la logística del comercio exterior, debido a que garantiza concretamente el traslado del bien y/o producto pertinente desde el lugar de origen hasta el mercado objetivo, logrando así la satisfacción del consumidor final, teniendo en cuenta que en muchas ocasiones los envíos internacionales necesitan utilizar más de un tipo de transporte (Dorta-González, 2014; Zamora, Lenin y Bonales, 2015; Pineda-Jaramillo y Sarmiento, 2014).

El desarrollo de la estrategia metodológica fue pertinente debido a que los objetivos planteados en el desarrollo de la investigación fueron alcanzados: se analizaron las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C. y su influencia dentro del desarrollo de los servicios de transporte en el comercio internacional, a través de una revisión bibliográfica en relación a los temas principales de la investigación relacionados con las tendencias del comercio internacional, el protagonismo de las agencias de carga y el servicio del transporte internacional, explorando la importancia que tienen estos operadores logísticos dentro de la cadena de distribución física internacional donde prevalece la satisfacción de los clientes, lo cual es fundamentado en la literatura revisada.

Se describió el comportamiento de las agencias de carga y su relación con el sector de los servicios de transporte, teniendo como base los resultados que se encontraron en el trabajo de campo, donde se evidencia la importancia que tienen aspectos como el costo, el tiempo de tránsito, la confiabilidad, la capacidad, la seguridad, el uso de varios tipos de transporte y la naturaleza de la carga dentro de la selección del transporte internacional adecuado para un envío de exportación o importación, como también condicionantes que son requeridos por los clientes hacia las agencias de carga para transportar determinada mercancía en cualquier medio de transporte, también las alianzas estratégicas con diferentes operadores dentro de la cadena de distribución física internacional que permite un mayor flujo de las mercancías, influencia aduanera dentro de sus operaciones, calidad del servicio prestado, entre otras; se identificaron alternativas para el mejoramiento de la internacionalización a través del buen uso y aprovechamiento de las agencias de carga por parte de las empresas importadoras y exportadoras.

Por lo anterior, el desarrollo de esta investigación permitió evidenciar la importancia que las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C. tienen para obtener un mayor flujo de comercio exterior, teniendo en cuenta la gran variedad de servicios logísticos que ofrecen a las empresas importadoras o exportadoras, siendo facilitadores de los procesos logísticos dentro del comercio internacional y ofreciendo siempre las mejores opciones de transporte de acuerdo al tipo de mercancía a transportar; así como el rol de las agencias de carga como protagonistas en la distribución física internacional fundamentadas en la operatividad del transporte aportan en la generación de competitividad a los mercados internacionales.

El mundo del comercio internacional sería muy diferente hoy en día si no existieran las agencias de carga internacional, si las empresas de transporte internacional fueran las encargadas de comercializar sus propios servicios deberían tener instalaciones alrededor de todo el mundo, es por esto que las empresas que agencian este tipo de servicios tienen representación sobre estas empresas lo cual hace una diferencia y genera una influencia sobre el transporte internacional, adicionalmente son de gran importancia para todo el proceso logístico ya que facilitan la operación, la consecución de espacios en los medios de transporte, facilitando así, la comunicación con las líneas navieras.

Notoriamente se evidenció que los clientes optan por utilizar los servicios logísticos para el traslado de sus mercancías con compañías de intermediación aduanera, ya sea un agente de carga u operador logístico, pues en términos de costos es más económico negociar con agencias de carga los aspectos basados en el flete, tipo de contenedor, recargo por combustible, tipo de servicio, tiempo de tránsito, frecuencia, conexiones, confianza entre otros gastos; sin dejar a un lado que las tarifas de transporte de carga entre dos puntos varíen en función del tipo de carga, el volumen, el modo y el equipo de transporte o unidad de carga de la empresa transportadora.

Los resultados permitieron deliberar las variables que influyen en las agencias de carga y los desafíos que afrontan dentro de los procesos logísticos, cuyas tendencias han aumentado debido a la progresiva demanda de intercambios comerciales internacionales, resaltando el apoyo de operadores logísticos quienes minimizan las actividades en toda la cadena de distribución física internacional de cualquier tipo de mercancías, obteniendo una estructura logística más óptima y eficaz, orientada a la apertura comercial, contexto en el cual se empeñan las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C. ya sea a mediano o largo plazo donde el componente competitivo les permita una mayor integración en el sector aduanero y la inserción en los mercados internacionales, dando importancia a la participación de las agencias de carga en estos procesos de comercio exterior.

De acuerdo a las empresas investigadas, las agencias de carga brindan las herramientas necesarias para influir en el desarrollo de los servicios de transporte, garantizando información a todos los actores del proceso de manera oportuna en el rendimiento de la cadena logística internacional. La relevancia de las cadenas logísticas como un instrumento idóneo en las funciones del comercio internacional, radica en enfocar el papel de las agencias de carga dentro del ámbito globalizado que se encuentran, informando y realizando evaluaciones continuas según las exigencias del mercado.

Es importante que las agencias de carga tengan alianzas o dependan de algún consorcio internacional ya que estos grandes operadores logísticos producen una reducción de costos, de tiempo y generan mejor comunicación con la agencia de aduanas, operador de transporte internacional, naviera, entre otros intermediarios que hacen parte de la operación de exportación o importación, teniendo en cuenta que todos trabajan de la mano por la satisfacción de los clientes.

En Colombia existen desafíos respecto a los mecanismos que intervienen en los servicios de transporte, un ejemplo de ello son las deterioradas vías terrestres con las que cuentan los transportistas, resaltando que idóneos corredores viales conllevan a una destacada competitividad, pues se demostró que existen importantes ventajas o áreas de oportunidad para retroalimentar ciertos procesos logísticos dentro de las mismas, y de esta forma influir eficientemente dentro del comercio internacional; por lo que es necesario reconocer métodos de innovación para afrontar los cambios en los mercados internacionales y así generar un equilibrio entre las agencias de carga, los servicios de transporte y el comercio internacional.

En general se percibieron características semejantes de las agencias de carga, las cuales direccionan futuras líneas de investigación como son las prácticas del transporte dentro del comercio, los mecanismos logísticos de una agencia de carga y los enfoques legales en la logística del transporte internacional, cuya finalidad sea profundizar la influencia que tienen las agencias de carga en el desarrollo de los servicios de transporte y los diferentes comportamientos que inciden dentro del comercio internacional.

Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura (2016). *Plan Maestro de Transporte Intermodal, una política de estado para hacer de Colombia un país más competitivo*. Recuperado de http://www.ani.gov.co/sites/default/files/u233/pmti_entregable_1_final_nov11.pdf
- Alcívar, E. y Sánchez, S. (2016). *Análisis de la distribución física internacional y su incidencia para el comercio exterior del Ecuador periodo 2010-2014. Caso: logística de la modalidad transportación terrestre* (tesis doctoral). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). (2014). Zonas Francas. Cámara de Usuarios de Zonas Francas. Recuperado de <http://www.andi.com.co/Home/Camara/29-zonas-francas#estudiosyestadisticas>
- Ávila, K. (2016). Impacto del tratado de libre comercio —tlc— en la actividad logística portuaria de Colombia: comparación entre los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, y Buenaventura. *Dictamen Libre*, 17, 31-39.
- Bianchi, E. y Szpak, C. (2015). Cadenas globales de valor, comercio internacional y actuación empresarial. *Revista Argentina de Investigación en Negocios*, 1(1), 11-27.
- Blyde, J., Volpe, C. y Molina, D. (2014). *Fábricas sincronizadas: América Latina y el Caribe en la era de las cadenas globales de valor*. Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado de <https://publications.iadb.org/handle/11319/6668>

- Buitrago, A. (2015). Tendencias de la disciplina en negocios internacionales. *Revista Páginas*, 97, 109-121.
- Cardozo, P., Chavarro, A. y Ramírez, C. (2013). La internacionalización de pymes de alta tecnología de Bogotá. Casos de estudio. *Panorama*, 1(3), 43-64. <http://eprints.leeds-beckett.ac.uk/3522/1/Dialnet-LaInternacionalizacionDePymesDeAltaTecnologiaDeBog-4780132.pdf>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2016). *Logística en Bogotá-Región: información del desempeño logístico*. Recuperado de <http://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/18536>
- Cely, L. y Ducón, J. (2015). Posibilidades en el comercio internacional de la quinua: un análisis desde la perspectiva de la competitividad. *Equidad & Desarrollo*, 24, 119-137. <https://doi.org/10.19052/ed.3683>
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN). (2015). *Estadísticas de Carga de las importaciones y exportaciones en Colombia*. Recuperado de <http://websiex.dian.gov.co/>
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN). (2017). *DIAN autoriza primera empresa importadora como Operador Económico Autorizado —OEA—*. Recuperado de <https://www.dian.gov.co/aduanas/Documents/Edici%C3%B3n%201.pdf>
- Díaz, D. (2014). Transporte y logística en la economía mundial. *Revista de Economía Mundial*, 38, 19-22.
- Dorta-González, P. (2014). *Transporte y logística internacional*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Recuperado de https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf
- García E. y Ordóñez, M. (2016). *Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del puerto marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado* (tesis doctoral). Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.
- Gayá, R. (s.f.). *El sistema multilateral de comercio y las nuevas tecnologías*. Integración & Comercio. Recuperado de <http://www19.iadb.org/intal/icom/notas/39-11/>
- Grajales, T. (2000). *Tipos de investigación*. Universidad de Morelos. Recuperado de <http://tgrajales.net/investipos.pdf>
- González, J. (2015). Contratación logística en Colombia: implementación de un operador logístico integral. *Semestre Económico*, 18(38), 215-237.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2003). *Metodología de la investigación*. La Habana: Editorial Félix Varela.
- López, D. López, E. y Montes, E. (2015). Colombia en el comercio mundial (1992-2012): desempeño de las exportaciones colombianas. *Borradores de Economía*, 885, 2-60. http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/be_885.pdf

- López, G. y Acosta, J. (2016). Visualización del proceso de nacionalización para mercancías contenerizadas en Colombia con registro o licencia de importación. Propuesta de optimización. *Journal of Engineering and Technology*, 5(1), 22-38.
- López-Rodríguez, C. E. (2016). El gerente competitivo y su rol en las mipymes: una perspectiva desde el marketing. *Equidad & Desarrollo*, 25, 209-224. <http://dx.doi.org/10.19052/ed.3726>
- Machado, G. (2015). *Estrategias logísticas para la exportación de perecederos en Colombia* (tesis de pregrado). Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, Colombia.
- Marco Trade News. (04 de octubre de 2012). La OMC y el sistema multilateral de comercio. *Marco Trade News*. Recuperado de <http://marcotradenews.com/noticias/la-omc-y-el-sistema-multilateral-de-comercio-19739>
- Martínez, A. y García, H. (2016). *Competitividad en el transporte aéreo en Colombia*. Fedesarrollo, Fontur y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Recuperado de <http://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/3280>
- Mejía, C., Arroyo, M. y Gaytán, J. (2014). Un enfoque multicriterio para el diseño de una red para el transporte de embarques internacionales. *Contaduría y administración*, 59(4), 193-221. [https://doi.org/10.1016/S0186-1042\(14\)70160-3](https://doi.org/10.1016/S0186-1042(14)70160-3)
- Ministerio de Transporte. (2016). *Transporte en Cifras. Estadísticas 2015*. Recuperado de https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas
- Mora, L. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. Ciudad de México: Ecoe Ediciones.
- Narváez, E. (2016). *La concesión de la terminal portuaria de Guayaquil como modelo para competitividad del comercio exterior ecuatoriano período 2007-2015* (tesis de maestría). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.
- Organización Mundial del Comercio. (2012). *Introducción a la Organización Mundial del Comercio*. Recuperado de https://ecampus.wto.org/admin/files/Course_381/CourseContents/N-INTRO-S-Print.pdf
- Posso, R. (2014). Conceptos y principios de economía y metodologías utilizadas en la investigación económica. *Tendencias*, 15(1), 228-241.
- Pineda-Jaramillo, J. y Sarmiento, I. (2014). Variables influyentes en la elección entre carretera y ferrocarril para carga general de comercio exterior. *Ingeniería solidaria*, 10(17), 29-37.
- Repullo, J., Donado, J. y Casas, J. (2003). La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos (II). *Atención primaria*, 31(9), 92-108.
- Roa, W. (2016). *Iniciativas de seguridad en contenedores una ventaja más para facilitar el comercio internacional* (tesis de pregrado). Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá, Colombia.
- Romero, A. (2015). El comercio internacional actual y la inserción externa de países en desarrollo: desafíos para la economía cubana. *Economía y Desarrollo*, 153, 190-207.

- Sánchez, R. y Pinto, F. (2015a). *El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado*. CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/37847-gran-desafio-puertos-la-hora-pensar-nueva-gobernanza-portuaria-ha-llegado>
- Sánchez, R., y Pinto, F. (2015b). *Nuevos escenarios del transporte marítimo parte II: fluctuaciones del shipping y los nuevos escenarios*. CEPAL. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/38877-nuevos-escenarios-transporte-maritimo-parte-ii-fluctuaciones-shipping-nuevos>
- Superintendencia de Industria y Comercio. (s.f.). *Decreto 2685 de 1999*. Recuperado de http://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/normatividad/Dec2685_1999.pdf
- Universidad para la Cooperación Internacional. (s.f.). *Los consolidadores de carga internacional*. Recuperado de <http://www.ucipfg.com/Repositorio/MAF/MAF05/Semana3/ConsolidadoresdeCarga.pdf>
- Universidad Camilo José Cela. (20 de julio de 2017). *Hoja de ruta para la tecnología de distribución urbana de mercancías* [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://blogs.ucjc.edu/cc-transporte-logistica/2017/07/hoja-de-ruta-para-la-tecnologia-de-distribucion-urbana-de-mercancias/>
- Véliz, M. (2016). *Modelo de gestión para una consolidadora marítima en su proceso logístico, en la ciudad de Guayaquil* (tesis de maestría). Universidad de Guayaquil. Guayaquil, Ecuador.
- Viera, H. (2017). Análisis de la política exterior entre Ecuador y Colombia. *Revista Afese*, 46(46), 151-163.
- Vlex Colombia. (2016). *Decreto número 390 de 2016*. Recuperado de https://www.mintic.gov.co/portal/604/articulos-14747_documento.pdf
- Zamora, A. y Lenin, J. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y administración*, 60(1), 205-228.
- Zamora, A., Lenin, J., y Bonales, J. (2015). Competitividad del transporte aéreo y marítimo de México en el marco del comercio exterior. *Revista Internacional Administración & Finanzas*, 8(5), 95-112.
- Zamora, A. y Pedraza, O. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics Finance and Administrative Science*, 18(35), 108-118. [https://doi.org/10.1016/S2077-1886\(13\)70035-0](https://doi.org/10.1016/S2077-1886(13)70035-0)



Cómo citar/ How to cite this item:

López R., C. E., Moreno M., D. V. y Vidal C., J. X. (2018). Las agencias de carga y los servicios de transporte en el comercio internacional de Bogotá. *Ensayos de Economía*, 28(53), 141-164. <https://doi.org/10.15446/ede.v28n53.75021>