

Aplicación de los Fundamentos de Clúster y Competitividad al Sector Logístico del Departamento del Atlántico, Colombia

Ernesto Cantillo Guerrero

Docente Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia, ecantilloguerrero@hotmail.com

Fabián Sánchez Sánchez

Docente Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia, fabianchez@hotmail.com

Weimar Ardila Rueda

Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia, weimar.ardila@gmail.com

Ana Caballero Lafaurie

Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia, anbecala_845@hotmail.com

David Lázaro Alvarado

Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia, davo_lazaro@hotmail.com

Olga Mendoza Zambrano

Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia, olgamen_0623@hotmail.com

RESUMEN

En este documento se muestra un enfoque general del sector logístico del Atlántico, el cual representa un punto estratégico del departamento; a demás se analiza los conceptos de competitividad y clúster con base a la concentración que tienen en el sector representativo. A través de búsquedas en la base de datos de entidades como la Cámara de Comercio, ProBarranquilla, DANE y el Concejo Privado de Competitividad de Colombia, se encontraron evidencias donde se refleja la evolución del departamento con referencia al sector logístico. De esta manera se intenta dar a conocer la importancia del desarrollo de clúster para fortalecer la planeación estratégica del departamento que busca consolidarse como un punto nodal donde se efectúan los intercambios modales de manera segura y eficiente.

Palabras claves: clúster, logística, competitividad, cadena de valor

ABSTRACT

This paper shows a general approach to the logistics sector of the Atlantic, which represents a strategic point of the department, too there discusses the concepts of competitiveness and clusters based on the concentration they have on the sector representative. A search through the database of organizations like the "Cámara de Comercio", "ProBarranquilla", DANE and the "Concejo Privado de Competitividad de Colombia", we found evidence that reflects the evolution of the department with reference to the logistics sector. In this way it tries to explain the importance of cluster development to strengthen the strategic planning department that seeks to consolidate itself as a central hub where manners was exchanged securely and efficiently.

Keywords: Maximum 5 keywords separated by commas

FUNDAMENTOS GENERALES

La competitividad, sin duda, se ha convertido en un concepto cada vez más utilizado por el entorno empresarial en todos los lugares del mundo. En los últimos 20 años, las estrategias organizacionales se han basado en lograr una ventaja frente a su competencia y mantenerla (Montoya et al., 2008). Michael Porter, director del Instituto para la estrategia y la competitividad menciona: “*La prosperidad de una nación depende de su competitividad, la cual se basa en la productividad con la cual esta produce bienes y servicios*” (Porter, 1991).

El nivel de competitividad de cualquier empresa o región se determina, en gran parte, teniendo en cuenta la fortaleza del producto o servicio que ofrece dentro de su sector, lo que hace necesario que todo ente económico conozca muy bien no sólo sus facultades internas, capacidad productiva o el nivel de su servicio, sino que también resulta de vital importancia el analizar cada una de las variables externas que de una u otra forma afectan sus procesos.

Es de esta manera, como se reconoce la importancia de realizar estudios que permitan identificar los puntos fuertes que posee el departamento del Atlántico como zona competitiva de nuestro país. ProBarranquilla, la agencia de Promoción de Inversiones de Barranquilla y el Atlántico, ha establecido el sector logístico, como uno de los sectores estratégicos del departamento, demostrando que gracias a su ubicación geográfica, su infraestructura portuaria, el recurso humano, la calidad de vida y la estabilidad política y económica que posee, se convierte en una importante zona para el país (ProBarranquilla, 2009).

Según el artículo “*Logística en Colombia: camino hacia la competitividad*” (Álvarez et al., 2010), el país ocupaba el año pasado el puesto 72 del Índice de Desempeño Logístico que elabora el Banco Mundial, lo que indica la fortaleza del sector a nivel nacional en comparación con el año 2007 cuando estaba 10 puestos por debajo. No obstante, este mismo artículo menciona la necesidad de inversión que muestra el país en cuanto a los sistemas de logística del transporte de carga para mejorar en la competitividad.

Retomando el caso del Atlántico, en el que se observa la competitividad que puede ofrecerle la logística al departamento, se revela la importancia de buscar un enfoque del sector, que muestre todas y cada una de las condiciones que él mismo ofrece y pueda hacerse explícita la necesidad de conexión que existe entre todas las empresas pertenecientes a este gremio, al mismo tiempo en que se idea una estrategia para el desarrollo económico que permita reconocer la cadena de valor de este servicio.

Ahora bien, esta necesidad puede suplirse a través de un sistema conocido en el entorno empresarial y económico como *Clúster*, los cuales representan importantes estudios que pueden llegar a mostrar las oportunidades del departamento así como sus falencias en las actividades con mayores oportunidades de competitividad. De igual forma, pueden llegar a convertirse en el inicio de la “conformación de redes de negocios y la identificación de oportunidades de mercado” (Nicholls, 2006), herramientas importantes y que deben tenerse en cuenta a la hora de hablar de un entorno globalizado.

El término *Clúster* -no traducible literalmente- define el conjunto de empresas (complementarias e interconectadas) dedicadas todas a una misma actividad productiva (Cámara de Comercio de Medellín). Este tipo de estrategias se hacen necesarias en aquellos sectores que resultan competitivos para una determinada región, para lograr la interconexión de las empresas y promover el crecimiento económico de la región como tal.

Este concepto no es nuevo, pero el desarrollo económico basado en este tipo de estrategias se ha convertido en un tema cada vez más popular para profesionales e investigadores, interés que se debe, en gran parte, a los beneficios

que generalmente se obtienen a través del desarrollo de un clúster y que el Dr. Christian Ketels, de la Escuela de Negocios de la Universidad de Harvard, agrupa en tres dimensiones de la siguiente manera (Ketels, 2003):

1. El tiempo de reacción frente a cualquier exigencia, resultaría mucho más corto, reflejándose esto en el nivel de eficiencia de las empresas.
2. Gracias a las relaciones estrechas empresa-empresa y empresa-cliente, la necesidad de aumentar los niveles de innovación se vuelve un factor determinante.
3. De cierta manera, un clúster “reduce el costo del fracaso”, puesto que se hacen evidentes muchas más oportunidades de empleo en otras empresas en el mismo campo.

Así, los beneficios no sólo son notables para las empresas pertenecientes al clúster, sino que se extienden también al desarrollo competitivo de la región establecida (Ketels, 5 Dec 2003).

En nuestro caso, para el sector logístico del Atlántico, se hace visible la necesidad de una mayor producción e innovación en los procesos, factores que se convierten en un desarrollo económico sostenible para el departamento.

Ahora, se ha abarcado el concepto de logística describiendo la importancia que este sector posee para el Atlántico y poco se ha definido como se trabajan los procesos de este gremio en la región. Se podría empezar por establecer de una manera sencilla, el conjunto de actividades que se desempeñan en el sector, donde entran a competir cada una de las empresas y poco a poco se va formando lo que conocemos como la cadena de valor que permita identificar y analizar las actividades estratégicamente relevantes que de alguna u otra manera otorgan la ventaja competitiva al sector.

En primer lugar, como el punto de partida de nuestra cadena, se encuentran los *Proveedores* (logística de entrada), encargados precisamente de suministrar mercancías y/o servicios que serán utilizados durante el proceso productivo y que, a través de los transportadores encargados serán situados en los *Centros de Distribución*, segunda parte de la cadena. Estos últimos, representan la “infraestructura logística en la cual se almacenan productos y se embarcan órdenes de salida para su distribución al comercio minorista o mayorista” (Gutiérrez et al., 2000).

Los *Transportadores Portuarios*, de los cuales Barranquilla posee una plataforma ideal para atender un mercado de más de 1.200 millones de consumidores (ProBarranquilla, 2009b), constituyen la tercera parte de la cadena y desde donde se llevan los productos al último nivel: las *Exportaciones*.

De esta manera, es posible identificar cada una de las empresas que se encuentran relacionadas con el sector y que constituyen el clúster logístico del departamento.

CLÚSTER LOGÍSTICO DEL ATLÁNTICO

1. Desarrollo histórico del clúster logístico.

Durante la mayor parte de época colonial y hasta comienzos de época republicana, el territorio donde hoy se encuentra Barranquilla no implicó ninguna relevancia para el desarrollo de enormes asentamientos humanos, debido a que en el espacio geográfico de Barranquilla no se encuentran riquezas mineras o naturales, la ciudad nunca fue un sitio atractivo para que los españoles justificaran una presencia permanente. Su importancia no llegaría hasta la segunda mitad del siglo XIX, promovida por la entrega en comodato de la navegación a vapor por el río Magdalena al ciudadano alemán Juan Bernardo Elbers por parte del Libertador a inicios de la Gran Colombia en 1823, ruta abierta el 10 de noviembre de 1825 (Goenaga, 1953).

Barranquilla iniciaba de esta manera un intenso intercambio comercial con las principales ciudades y poblaciones del interior del país, así como con los mercados internacionales, y se convertía en el principal puerto exportador de café (“Decreto Que Concede a Juan Bernardo Elbers Privilegio Exclusivo para Establecer Buques de Vapor en el Río de Magdalena. Introducción de la navegación a vapor en el río Magdalena”).

En 1912 se da en Barranquilla el primer vuelo de un avión en Colombia. Lo llevó a cabo el piloto canadiense George Schmitt en diciembre de 1912 (Fernandez, 1996). El 10 de diciembre de 1919 se creó la primera aerolínea comercial exitosa del continente americano y segunda del mundo, Scadta, convertida años más tarde en Avianca. En junio de 1919, el piloto norteamericano William Knox Martin y el industrial Mario Santo Domingo inauguraron el correo aéreo en Colombia con un vuelo entre Barranquilla y Puerto Colombia, donde el señor Santo Domingo entregó el saco de correo (Sáenz, 2004).

En virtud de su condición de puerto marítimo y fluvial que conectaba con el interior del país y el exterior, la ciudad se había convertido, desde la segunda mitad del siglo XIX hasta las primeras décadas del XX, en una de las ciudades más cosmopolitas y multiculturales de Colombia y en una importante entrada al país de inmigrantes extranjeros como sirios, palestinos, libaneses, franceses, alemanes, judíos, norteamericanos, italianos, chinos y japoneses, entre otros, quienes se asientan en la ciudad, dinamizan la industria y contribuyen a hacer de ella una urbe moderna.

Toda esta reseña histórica, sin lugar a dudas, es evidencia de que el avance de Barranquilla como una de las más grandes metrópolis de Colombia, fue gracias a su especial ubicación geográfica que permitió el desarrollo de un sistema de flujo de mercancías que ayudó a dar paso al progreso industrial y comercial de la ciudad.

2. Importancia del clúster (Consejo Privado de Competitividad, 2009 - 2010)

En forma general, podemos decir que el departamento del Atlántico posee una ubicación geográfica privilegiada que le brinda grandes ventajas comparativas y competitivas en diferentes sectores económicos, especialmente en la presentación de servicios logísticos.

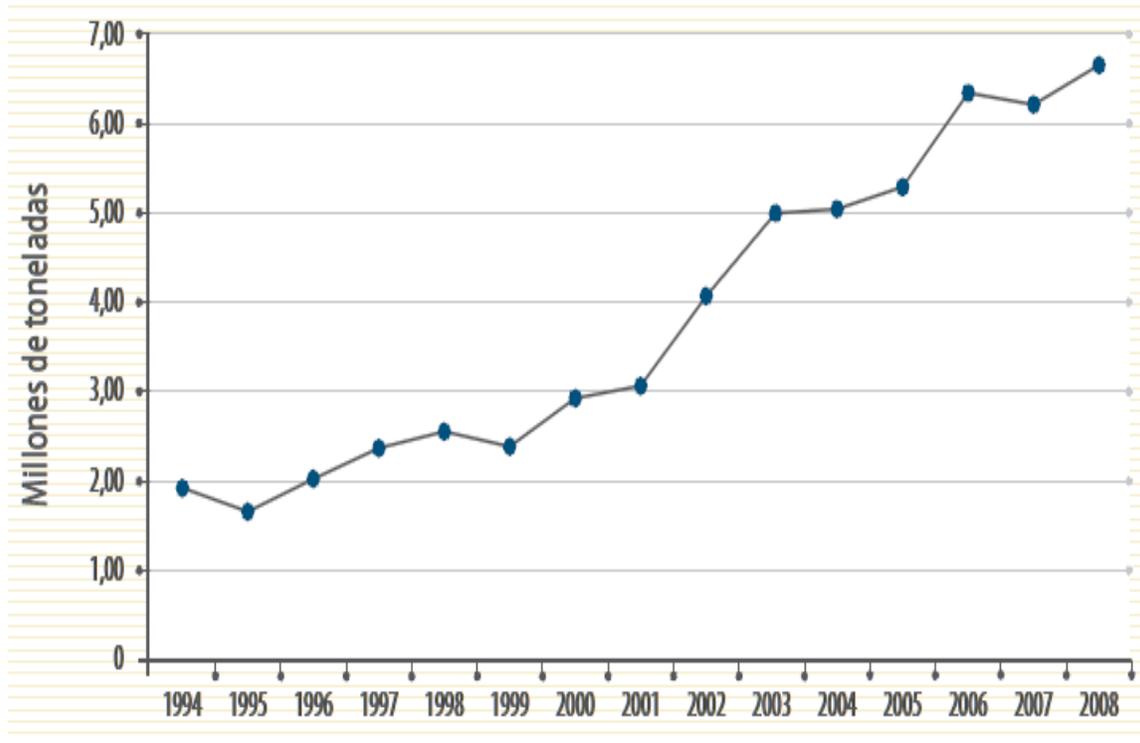
Situado a orillas de río Magdalena, la arteria fluvial más importante del país, lo que es una situación enormemente conveniente para el transporte a Puerto Berrío y Barrancabermeja, y de ahí a los principales centros industriales del país: Medellín, Bogotá y Bucaramanga, entre otros. Además, cuenta con costa sobre el Mar Caribe, situación que le permite tener fácil acceso a los mercados internacionales.

Durante los últimos años, en el departamento se ha evidenciado una evolución significativa del sector transporte y logística de las terminales portuarias. De acuerdo con cifras reportadas por el DANE, para el 2007 el sector transporte absorbía el 13% de la población económicamente activa ocupada y presentaba el 19,05% del PIB departamental, distribuido:

- Servicios de transporte terrestre 7,1%.
- Servicios de transporte por vía acuática 3,16%.
- Servicios de transporte por vía aérea 5,77%.
- Servicios complementarios y auxiliares de transporte 2,41%.

En lo que concierne al flujo de carga en terminales portuarias, según información obtenida en el *Anuario estadístico* del Ministerio de Transporte, desde 1994 hasta el 2008 el movimiento portuario en la Zona Portuaria de Barranquilla ha presentado una tendencia positiva, con una tasa de crecimiento anual en promedio de 10% (Ver Gráfico 1).

Gráfico 1. Tráfico Portuario en la Zona Portuaria de Barranquilla.



Fuente: Cámara de Comercio de Barranquilla con base en el Ministerio de Transporte. Anuario estadístico, 2008

En resumen, podemos decir que Barranquilla representa un punto nodal donde se efectúan los intercambios modales de manera segura y eficiente (relativo a la media nacional). Además, la ciudad juega un papel relevante como centro de distribución de carga a nivel nacional y regional. Lo anterior muestra que este sector registra un alto potencial para la generación de empleo y es un dinamizador de la actividad económica en general en el contexto local y nacional.

3. Descripción del Clúster.

En el Atlántico, el plano del clúster de servicios logísticos está compuesto por un total de 1.390 organizaciones, de las cuales, 82 empresas transportadoras, 20 terminales portuarias y 96 de servicios de almacenamiento conforman las principales prestadoras de servicios logísticos. Al mapa también debemos añadir empresas relacionadas y de soporte, específicamente los operadores logísticos, operadores portuarios especializados en el manejo y manipulación de cargas y otros, prestadoras de asesoría y consultoría en logística (Cámara de Comercio de Barranquilla, Secretaría de Competitividad, 2008). (Ver Gráfico 2)

Gráfico 2. Mapa de agentes del Clúster de Servicios Logísticos en el Atlántico



Fuente: INFORME NACIONAL DE COMPETIVIDAD.

Hablando específicamente de servicios de transporte del Departamento, y muy distinto a lo que una inspección superficial del comportamiento del sector podría evidenciar, encontramos que el principal componente del PIB de transporte del Departamento del Atlántico lo constituye el transporte terrestre, el cual se comporta de manera similar al PIB total de sector (S.A., 2006). (Ver Tabla 1)

Tabla 1. PIB Transporte Nacional

Total PIB Transporte Nacional	4.340.114	100,0%
Total PIB Transporte Departamental	205.016	4,7%
Transporte Terrestre	167.484	81,7%
Transporte y complementarios	18.797	9,2%
Transporte por agua	16.494	8,0%
Transporte aéreo	2.241	1,1%

Dentro de los factores pueden distinguirse detonantes de un fenómeno en donde la simple percepción no está acorde con respecto a lo que se pudiera considerar real; dos son los que destacan:

- Los sobrecostos que existen para el flujo de mercancía por vía terrestre en Colombia, pues según un informe de la Asociación Nacional de Exportadores enviar una tonelada de carga desde Buenaventura hasta Los Ángeles en Estados Unidos presentaba un costo promedio de 30 dólares mientras que el transporte de esta carga desde el mismo puerto hasta Bogotá tenía un costo promedio de 34 dólares, situación que distingue regiones en el país y es la misma a nivel nacional (Álvarez et al., 2010b).

- Es indiscutible el hecho de que el transporte terrestre también funciona como respaldo para el flujo de mercancías en otros medios, como el aéreo y marítimo, y es precisamente esa la razón por la que Barranquilla cuenta con el acceso a distintas carreteras que la comunican con el Norte (La Cordialidad Ruta 90 – Transversal Caribe) e Interior del país (Troncal de Occidente – Transversal Caribe /Troncal de la Paz) (Hoz, 2006).

Para el movimiento de mercancías por vía aérea, en el departamento se encuentra el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Soledad. Este terminal tiene una pista de 3.000 m de longitud y 45 m de ancho. Además, su ubicación al nivel del mar ofrece mayor rendimiento a los motores y capacidad de peso de combustible. Según datos de 2005 la terminal aérea movilizó alrededor 30.186.400 kilogramos de mercancía (S.A., 2006b).

Como ya se había mencionado antes, una de las características distintivas en la prestación de servicios logístico en el departamento, es la Zona Portuaria de Barranquilla, que es en realidad un gran puerto fluvial localizado sobre los últimos 20 kilómetros del curso del río Magdalena, que atiende navegación marítima internacional. Cuenta con 9 sociedades operadoras distribuidas en la zona de las Flores, entre las cuales registran el mayor movimiento la Sociedad Portuaria Regional, la Sociedad Cementos del Caribe, Monómeros Colombo Venezolanos. Por este puerto se mueven productos como carbón, abonos químicos industriales y cereales. Su principal zona de influencia está en la industria desarrollada en la ciudad (Ministerio de Transporte, 2008)

Por otra parte, el departamento cuenta con otras zonas de aglomeración de empresas industriales y de servicios logísticos, entre las cuales sobresalen: el Parque Industrial Malambo, Metroparque, Parque Empresarial Río Norte, Bodegas Marisol y Granabastos.

4. Competitividad

Uno de los principales indicadores de la calidad del servicio logístico de un país es el *Índice de Desempeño Logístico* elaborado por el Banco Mundial, este evidencia las condiciones de la logística de un país en la eficiencia de los procesos aduaneros, la calidad de la infraestructura logística y la frecuencia de embarques que llegan en el tiempo programado. El índice oscila entre 1 y 5, donde el puntaje más alto representa un mejor desempeño. Precisamente uno de los acontecimientos que evidencian cambios favorables en la prestación de los servicios logísticos en Colombia, es que dentro del ranking mundial de los 155 países a los cuales se les mide mencionado índice, pasó de estar en la posición 82 en 2007 a las 72 en el 2010 (Álvarez et al., 2010c).

Aunque dadas las circunstancias, este no deja de ser un resultado que muestra un baja nivel de competitividad en los servicios logísticos del país en el contexto mundial. Para el caso concreto de Barranquilla, dicho índice es sinónimo de requerimientos urgentes de mejoras en el desempeño en cuanto a la seguridad, la rotación de la carga, la confiabilidad para responder al servicio, la utilización y las capacidades potenciales de las instalaciones, entre otros.

En lo que concierne a la competitividad nacional; el transporte marítimo en Barranquilla, del cual cabe resaltar que sus mayores competidores a nivel nacional son el puerto de Santa Marta, Cartagena y Buenaventura. Lamentablemente, y según cifras de 2007 el puerto de Barranquilla solo el 12% de las toneladas totales movilizadas por los puertos de país; el puerto de Buenaventura tuvo una participación de 35%, le siguió Cartagena con 31%, y Santa Marta con el 21% (Oficina asesora de planeación. Ministerio de Transporte, 2008).

En lo que respecta al transporte fluvial, los servicios que puede ofrecer la región se ven limitada, a pesar de contar con el recurso natural fundamental para este tipo de transporte.

También cabe destacar, y como ya se ha mencionado Barranquilla posee también, una de las terminales aéreas del país destinadas al transporte de carga internacional, pero son el Dorado de Bogotá y Rionegro de Antioquia,

quienes movilizan alrededor del 93% de las toneladas de mercancías movilizadas por el aire (B-LOGIC SAS, 2010).

CASOS EMPRESARIALES

1. Naviera fluvial de Colombia.

Sabemos que el transporte fluvial en Colombia es una de las principales vías de transporte que involucra grandes cantidades de productos que necesitan ser movilizadas a grandes distancias y que los costos para la empresa se ven reducidos si estos son transportados de esta manera. Gracias al crecimiento sostenido de su capacidad operacional y a la continua adopción de importantes innovaciones de orden tecnológico y operativo, la organización empresarial NAVIERA FLUVIAL COLOMBIANA S.A se ha consolidado como una de las más grandes empresas en el sector logístico de transporte por el río Magdalena. En sus inicios se constituyó como la primera empresa en utilizar combustóleo en reemplazo de la leña que hasta esos momentos se utilizaba como combustible para las calderas propulsoras de los buques fluviales o “vapores”.

En la década de los setentas, la NAVIERA lideró la construcción de los primeros remolcadores fluviales propulsados mediante motores diesel y hélices en reemplazo de las calderas y ruedas de paletas, usadas hasta entonces. Ya en la década de los noventas, fue la primera en utilizar hélices de acero inoxidable y resinas epóxicas en los sistemas de propulsores de sus remolcadores. Este proceso de constante modernización e innovación permite a NAVIERA utilizar hoy los equipos más eficientes y las técnicas más avanzadas de la administración, operación y mantenimiento de su flota fluvial. En el 2010, hasta Octubre, la compañía Naviera Fluvial Colombiana tenía en operación 15 remolcadores y 90 botes.

El negocio de transporte fluvial por el Río Magdalena cuenta con muchas posibilidades abiertas para diferentes tipos de productos a transportar y además cuenta con que el gobierno nacional va a recuperar la navegabilidad del río ya que este representa la principal arteria fluvial del país. Uno de los principales factores que influyó a tomar esta decisión, es que por causa del invierno que se presenta en el país, ha producido un desbordamiento de puertos que hace dificultoso su desembarque en cada uno de estos astilleros; y la idea es que el río sirva como 'autopista' para exportar, con menores costos económicos y ambientales, hidrocarburos y carbón, entre otros productos.

El presidente Santos explicó que, del millón de barriles de petróleo que va a exportar el país, una buena parte se podría transportar por el río hasta el mar Caribe, con ventajas económicas importantes para Ecopetrol y las empresas petroleras privadas, y añadió que, con esta alternativa en pleno funcionamiento, se evitará que sigan recorriendo todas las carreteras del país cerca de 1.200 tracto mulas que llevan hidrocarburos, vehículos de carga que ocasionan congestiones, deterioros de las vías, contaminación ambiental y sobrecostos. De los 1.540 kilómetros que tiene el Magdalena, 700 son navegables y el principal problema se registra entre Puerto Berrío (Antioquia) y La Dorada (Caldas), por lo que se necesitan inversiones económicas importantes para recuperar la navegabilidad del río. Esto se dio a conocer como uno de los objetivos enmarcados en la política de Infraestructura para la Prosperidad como lo anunció Carlos Rosado Zúñiga, Director General del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, en el marco del Séptimo Congreso de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (Oficina de comunicaciones INVÍAS).

Gracias a que uno de los principales productos que la empresa ha transportado han sido los hidrocarburos con una empresa de la talla de Ecopetrol se puede observar que el proyecto que presenta el gobierno beneficiaría en gran parte a la empresa. No obstante la empresa busca expandir su rango de participación (la empresa Ecopetrol es el cliente con mayor porcentaje de negociación) al buscar posibles negociaciones con otros tipos de productos.

La principal dificultad que observa NAVIERA en su desarrollo tiene que ver con las características de nuestras embarcaciones, ya que no se está preparado para en un futuro negociar con el transporte de productos con características especiales, como la de alimentos refrigerados. Pero realizando unos trabajos de modernización se podrían adecuar las embarcaciones para estos tipos especiales de productos.

2. Deprisa

Aunque el transporte Fluvial es una de las más grandes alternativas en el clúster logístico en la ciudad de Barranquilla, no podemos dejar por fuera una gran área de la logística como lo es el transporte aéreo y terrestre. Una de las empresas que más aporta en estos aspectos es Deprisa. Esta es una unidad de negocios de Avianca, comprometida con la solución óptima de necesidades logísticas (particulares o comerciales) de envío y recepción de documentos, paquetes o mercaderías.

Pensando en la necesidad de exactitud y en la velocidad con la que se mueve el mundo de los negocios e incluso la vida diaria, se ha concentrado en crear un amplio y práctico portafolio de servicios que da solución precisa a sus necesidades en el manejo logístico de envíos con los mejores tiempos de entrega a nivel urbano, nacional e internacional.

Para brindar un servicio de calidad la empresa cuenta con la flota nacional aérea más grande del país, con el mayor número de vuelos diarios nacionales e internacionales y todo el respaldo de Avianca para llevar sus envíos en tiempo record; complementada con una ágil flota terrestre que se encarga de entregar en destino siempre los envíos en perfecto estado y a tiempo.

A nivel internacional, la distribución de los envíos se realiza a través de una alianza con el Courier mundial TNT, una de las empresas más importantes y sólidas en el mundo, lo que les permite tener un cubrimiento mayor.

En Colombia la empresa llega a 320 destinos, todos los Departamentos de Colombia y sus ciudades capitales, municipios y corregimientos. Llega a más de 220 países en todo el mundo. Manejando todos los envíos que no presenten restricción por la ley, con características seguras para el transporte y manipulación.

En el tipo de cobertura internacional depende de los requisitos del país destino, debido a que existe intervención aduanera en los envíos postales, los cuales se encuentran regidos por la ley. Sus tiempos de entrega se encuentra entre 1 y 6 días dependiendo del destino. Ganando así posicionamiento comercial de una forma acelerada.

En materia de rutas, La infraestructura física de Deprisa, fue aumentando a medida que crecían sus operaciones, hoy la empresa maneja coberturas de tipo nacional e internacional, respaldados con una flota aérea con aviones de última tecnología tales como el Airbus A320, Airbus A319, Boeing 767, Boeing 757-200, entre otros; y una flota terrestre como complemento a nuestra flota aérea, contamos con una completa red de vehículos para el transporte de sus envíos de una forma ágil, oportuna y segura. Actualmente disponen de:

1. 65 camiones a nivel nacional para la recolección y distribución de sus envíos intermunicipales, urbanos e internacionales, los cuales cuentan con capacidad entre 1 y 5 toneladas.
2. 370 mensajeros especializados motorizados a nivel nacional que garantizan mayor rapidez en la recolección y distribución de sus envíos.

Deprisa también es una empresa comprometida con el medio ambiente, por esto la empresa contribuye al uso racional de los recursos naturales mediante la incorporación de tecnología amigable con el medio ambiente. Por eso, se utilizan en todos los envíos bolsas Oxodegradables, que reducen el impacto ambiental causado por las bolsas convencionales, cuyo proceso de degradación tarda 100 años.

Estas nuevas bolsas están elaboradas con un material especial que posibilita y acelera su proceso de biodegradación a partir de los 12 meses de uso. Luego de reciclarse, pueden ser usadas en otros procesos plásticos como elaboración de mangueras de riego, canecas, bolsas de basura, entre otros.

Con todo esto se puede dar cuenta que Deprisa es una de las más grandes empresas a nivel mundial, que a pesar de las grandes crisis por las que ha atravesado, ahora mismo cuenta con líneas de negocio que le permiten seguir brindando el servicio de transporte aéreo y terrestre ya sea de mercancía, documentos o personal, la cual cada día está en mejora continua, enfrentándose a un nivel de competencia cada vez mas y mas alto, pero no obstante a esto sigue siendo la pionera en este tipo de servicio a nivel nacional.

REFERENCIAS

- B-LOGIC SAS. (2010). Situación actual de la logística y el transporte de productos perecederos en Colombia, Ecuador y Perú. Propuesta de un modelo competitivo de transporte y logística -T&L- de productos perecederos en los países de la CAN .
- Cámara de Comercio de Barranquilla, Secretaría de Competitividad. (2008). Cluster de servicios logísticos en Barranquilla. Estudios de caso de cluster , 267 - 277.
- Cámara de Comercio de Medellín. (s.f.). Cámara de Comercio de Medellín. Obtenido de <http://www.camaramedellin.com.co/>
- Camilo Álvarez, C. P. (2010). Logística en Colombia: camino hacia la competitividad. Revista Económica Supestos .
- Consejo Privado de Competitividad. (2009 - 2010). Informe Nacional de Competitividad . Bogotá: Gráficas Gilpor Ltda. .
- Decreto Que Concede a Juan Bernardo Elbers Privilegio Exclusivo para Establecer Buques de Vapor en el Río de Magdalena. Introducción de la navegación a vapor en el río Magdalena. (s.f.). Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Fernandez, E. N. (1996). Colombia al vuelo: presente y proyección. Merida: Universidad de los Andes .
- Gil Gutiérrez Casas, B. P. (2000). Logística y distribución física: evolución, situación actual, análisis comparativo y tendencias. España: McGraw-Hill.
- Goenaga, M. (1953). Barranquilla. Lecturas locales , 230.
- Hoz, J. V. (2006). Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada. Cartagena: Centro de Estudios Económicos Regionales - CEER.
- Ketels, D. C. (2003). The Development of the cluster concept – present experiences and further developments. NRW conference on clusters (pág. 25). Duisburg, Germany: Harvard Business School.
- Luz Alexandra Montoya R., I. A. (2008). De la noción de competitividad a las ventajas de integración empresarial. Revista Facultad de Ciencias Económicas - Universidad Militar Nueva Granada , 59 - 70.
- Ministerio de Transporte. (2008). Cuestionario para debate de la bancada conservadora y de movimiento afines sobre el cumplimiento de la agenda social del gobierno. Bogotá.
- Nicholls, L. V. (2006). Clúster, una iniciativa exitosa para el desarrollo económico de Antioquia. Documento Comunidad Clúster No 1: “Clúster, Una estrategia para crear ventaja competitiva .
- Oficina asesora de planeación. Ministerio de Transporte. (2008). Diagnóstico del Sector Transporte 2008. .
- Oficina de comunicaciones INVIAS. (s.f.). Recuperar la navegabilidad del río Magdalena, un reto para el desarrollo productivo. Obtenido de Instituto Nacional de Vías -INVIAS-: http://200.21.20.209/invias/hermesoft/portaIG/home_1/publicacion/publicado/index.htm
- Porter, M. (1991). La ventaja competitiva de las naciones. Barcelona, España: Plaza Y Janés.
- ProBarranquilla. (2009). Logística y transporte. Barranquilla.
- S.A., C. A. (2006). Atlántico: Estructura Productiva y Productos Potenciales. Barranquilla.
- Sáenz, M. (2004). Nace SCADTA : imaginación al vuelo. Semana , 140-141.

Autorización y Renuncia

Los autores autorizan a LACCEI para publicar el escrito en las memorias de la conferencia. LACCEI o los editores no son responsables ni por el contenido ni por las implicaciones de lo que esta expresado en el escrito