

RESUMEN

Con el presente documento se busca analizar la evolución de los almacenes generales de depósito a operadores logísticos dentro de un clúster, con las empresas que incursionan en el sector logístico de la ciudad de Cartagena; haciendo una descripción del proceso, y de los factores (normas, coyuntura sectorial, entre otros) que incidieron para que se diera esta transición.

En el desarrollo de la investigación se puede evidenciar la importancia de la apertura económica y de la creación de clúster con empresas que incursionaban dentro del sector logístico, como piezas fundamentales para que se diera la transición de los almacenes generales de depósito a operadores logísticos integrales; además, se resalta el papel que jugó los puertos de la ciudad dentro de todo ese proceso.

La integración entre puertos, almacenes generales de depósito y demás empresas que interactúan dentro de las operaciones logísticas dentro de una red o clúster logístico, han permitido que todas obtengan un beneficio, y que a su vez este ha generado un beneficio para la ciudad de Cartagena, ganando imagen prestigiosa, en cuanto a eficiencia y calidad de los servicios logísticos que se prestan a través de ella, siendo un destino no solo turísticamente atractivo, sino también la puerta de entrada y salida de gran parte de la carga que se moviliza en Colombia, como preferencia por parte de los clientes.



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA



REMISIÓN DE TRABAJO DE GRADO

FECHA : Cartagena de Indias, 8 de mayo de 2017.
DE : COMITÉ DE GRADUACIÓN
PARA : Doctor(es):
TÓMAS FONTALVO HERRERA
Docente Admón. Industrial.

Cordial saludo:

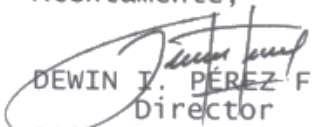
Para su consideración y estudio remito a usted(es) Trabajo de Grado titulado: "EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO A OPERADORES LOGÍSTICOS DENTRO DE UN CLÚSTER CON LA EMPRESA QUE INCURSIONAN EN EL SECTOR LOGÍSTICO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA".

AUTOR(ES) : ROBERTO LUIS PESTANA ARELLANO
ASESOR(A) : JORGE AMERICO VÉLEZ ZÁRATE

Sírvase remitir el concepto respectivo marcando con una X los términos de:

APROBADO	<input checked="" type="checkbox"/>	NO APROBADO	<input type="checkbox"/>
APLAZADA	<input type="checkbox"/>	MERITORIA	<input type="checkbox"/>

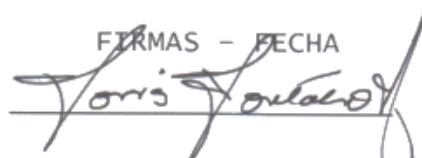
Atentamente,


DEWIN I. PÉREZ FUENTES
Director
PROGRAMA DE ECONOMÍA

Recibe Evaluadores:

1. TÓMAS FONTALVO HERRERA

FIRMAS - FECHA



P.D: El plazo máximo para la entrega de este concepto es hasta el 20 de junio de 2017.

Anexo: Formato de Observaciones.

Cartagena de Indias D. T. y C., mayo 19 de 2016

Señores:
COMITÉ DE GRADUACIÓN
Facultad de Ciencias Económicas
Programa de Economía
Universidad de Cartagena
Ciudad

Estimados señores,

Por medio de la presente, hago la entrega formal del trabajo de grado titulado **"EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITOS A OPERADORES LOGÍSTICOS DENTRO DE UN CLUSTER CON LAS EMPRESAS QUE INCURSIONAN EN EL SECTOR LOGÍSTICO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA"**, elaborado por el estudiante **ROBERTO LUIS PESTANA ARELLANO**.

En espera de su aprobación, cordialmente.


JORGE VELEZ ZARATE
Asesor

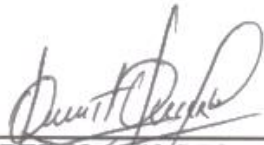
Cartagena de Indias D. T. y C., mayo 20 de 2016

Señores:
COMITÉ DE GRADUACIÓN
Facultad de Ciencias Económicas
Programa de Economía
Universidad de Cartagena
Ciudad

Estimados señores:

Dando cumplimiento a la reglamentación de la Facultad de Economía y como requisito principal para optar al título de **ECONOMISTA** presento a su consideración el trabajo de grado titulado "**EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITOS A OPERADORES LOGÍSTICOS DENTRO DE UN CLUSTER CON LAS EMPRESAS QUE INCURSIONAN EN EL SECTOR LOGÍSTICO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA**".

Atentamente,



ROBERTO LUIS PESTANA ARELLANO
C.C 9.299.376

**EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO A
OPERADORES LOGÍSTICOS DENTRO DE UN CLÚSTER CON LAS
EMPRESAS QUE INCURSIONAN EN EL SECTOR LOGÍSTICO DE LA CIUDAD
DE CARTAGENA**

ROBERTO LUIS PESTANA ARELLANO

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
CARTAGENA DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL
2016**

**EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO A
OPERADORES LOGÍSTICOS DENTRO DE UN CLÚSTER CON LAS
EMPRESAS QUE INCURSIONAN EN EL SECTOR LOGÍSTICO DE LA CIUDAD
DE CARTAGENA**

ROBERTO LUIS PESTANA ARELLANO

**Monografía de grado presentada como requisito para obtener
el título de ECONOMISTA**

Asesor:

JORGE VELEZ ZARATE

**UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
CARTAGENA DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL
2016**

Nota de aceptación

Presidente de Jurado

Jurado

Cartagena de Indias, D.T. y C., Mayo de 2016

CONTENIDO

RESUMEN.....	1
INTRODUCCIÓN.....	10
1. OBJETIVOS.....	11
1.1 OBJETIVO GENERAL.....	11
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	11
2. EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO A OPERADORES LOGÍSTICOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA.....	12
3. IMPORTANCIA DE UN CLÚSTER LOGÍSTICO EN LA EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO A OPERADORES LOGÍSTICOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA.....	17
4. IMPORTANCIA DE LA INTERACCIÓN ENTRE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO Y LOS PUERTOS DE LA CIUDAD DE CARTAGENA COMO PARTE DE UN CLÚSTER LOGÍSTICO.....	24
CONCLUSIONES	31
BIBLIOGRAFÍA.....	32
ANEXO	35

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Estructura del sistema financiero Colombiano	12
Ilustración 2. Flujograma del objetivo social de la AGD antes de la apertura económica.....	13
Ilustración 3. Flujograma de la Cadena de abastecimiento.	17
Ilustración 4. Centro Logístico de Almagrario Km 1 Mamonal.....	26
Ilustración 5. A la Izquierda Almagrario S.A, a la derecha bodega de Contecar....	27
Ilustración 6. Instalaciones de Parquiamerica en Mamonal.....	29

INTRODUCCIÓN

Los operadores logísticos son los encargados de ejecutar, gestionar, administrar y controlar los procesos que se da dentro las transacciones logísticas, integrando de forma eficiente y segura cada uno de los componentes que participan dentro de la ejecución de estas, tales como infraestructura física, sistemas de información, tecnología y el talento humano, que pueden ser suministrados por los cliente o ser propios de ellos.

Debido a la creciente competitividad organizacional y ante los efectos de la globalización y la internacionalización de los mercados, a los cuales se enfrentan los operadores logísticos en la actualidad, exigen que estos den respuestas cada vez más eficientes en los procesos, creando estrategias logísticas que les permitan sobrevivir y crecer en un mundo en continuo cambio, en el cual el cliente es cada vez más exigente, con grandes posibilidades de negociación, y quien, al final, define el éxito o fracaso de todo el engranaje empresarial.

En Colombia dentro de las operaciones logísticas, los almacenes generales de depósito juegan un papel importante en la ejecución de estos procesos como operadores logísticos integrales. Si bien estos fueron creados con un fin específico, ante los cambios generado por las condiciones macroeconómicas que se dieron en el país en un momento determinado, estos almacenes con base en la ley; reorientaron su modelo de negocio, tomando con el paso de los años fuerza y reconocimiento en el ámbito logístico como operadores integrales, ocupando un lugar preponderante dentro de la cadena de abastecimiento, gracias a las diferentes alianzas e integraciones (conocidas también como clúster) que conformaron con el fin de hacerse competitivos en la realización de actividades que en sus inicios era novedosas para ellos, y que les permitieron dar respuesta a las necesidad que demandaban los clientes, el obtener un servicio integral.

1. OBJETIVOS

1.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar la evolución de los almacenes generales de depósito a operadores logísticos dentro de un clúster con las empresas que incursionan en el sector logístico de la ciudad de Cartagena.

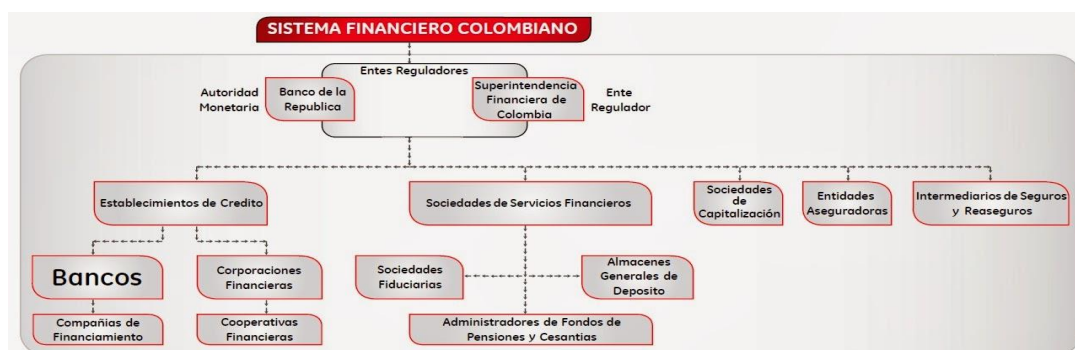
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir la evolución de los almacenes generales de depósito a operadores logísticos en la ciudad de Cartagena.
- Identificar la importancia de un clúster logístico en la evolución de los almacenes generales de depósito a operadores logísticos en la ciudad de Cartagena.
- Identificar la importancia de la interacción entre los almacenes generales de depósito y los puertos de la ciudad de Cartagena como parte de un clúster logístico.

2. EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO A OPERADORES LOGÍSTICOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA

Los Almacenes Generales de Depósito son empresas que hacen parte del sistema financiero (vigilados por Superfinanciera), y fueron creados específicamente como sociedades prestadoras de servicios financieros, que además de prestar servicios de depósito en general, otorgan financiamiento sobre las mercancías que tienen en custodia. Esta fue hasta el principio de los años noventa el negocio tradicional de este tipo de compañías, cuya objetivo social se derivaba del negocio bancario. Sin embargo, a raíz de la apertura económica iniciada en el gobierno de César Gaviria en la década de los noventa, que provocó un incremento en las importaciones, y sumado al auge de la filosofía del “justin time”¹ o “justo a tiempo”, un sistema para la organización de fábricas de origen japonés, que busca minimizar los tiempos de entrega, los costos y en general, innovar para aumentar la productividad; los almacenes generales de depósito evolucionaron aprovechando su infraestructura y la disponibilidad dentro de sus bodegas para el almacenamiento de las mercancías que entraban y salían desde y hacia el exterior del país, convirtiéndose en aliados estratégicos en los negocios logísticos y financieros para las empresas que importaban y/o exportaban bienes.

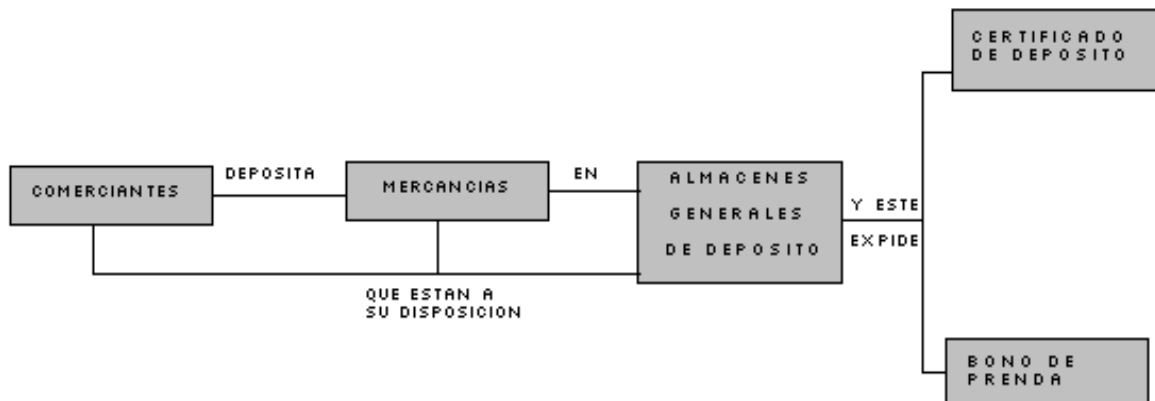
Ilustración 1. Estructura del sistema financiero Colombiano



Fuente:<http://sectorfinancierocolombiano.blogspot.com.co/2012/09/estructura-del-sistema-financiero.html>

¹ <http://www.cge.es/portalcge/tecnologia/innovacion/4115sistemajust.aspx>, consultado en diciembre de 2015.

Ilustración 2. Flujograma del objetivo social de la AGD antes de la apertura económica.



Fuente: <http://html.rincondelvago.com/almacenes-generales-de-deposito.html>

La importancia estratégica se da mediante la combinación de las tareas que ya venían ejerciendo los almacenes generales de depósito, sumado a las nuevas que gracias a las condiciones macroeconómicas les favorecía ejercer como negocio. Estas nuevas actividades son la de transporte de mercancías, centros de distribución y gestión de inventarios, seguimiento de operaciones, operaciones portuarias y descargue de buques, asesoría en comercio exterior, agenciamiento aduanero y operaciones financieras como CDM.

Previo a la apertura económica, las normas que regulaban el estatuto aduanero estaban sustentada en el decreto 2686 de 1984, para ese entonces los procesos dentro del comercio exterior en Colombia eran lentos, de tal manera que la circulación de las mercancías dentro de los puertos colombianos también lo era, por lo cual estos presentaban un sobreabastecimiento en sus bodegas, haciendo que las embarcaciones que llegaban a nuestro país demoraran en la bahía más del tiempo promedio que en cualquier otro país. La globalización ya empezaba a empujar a Colombia a reestructurar las normas que regulaban su comercio exterior, con el fin de dinamizarlo y hacerse más competitivos en el mercado internacional. Para dar solución a la problemática, en el año 1991 nace la ley primera (conocida también como la ley de puertos) con la cual se procede a privatizar los puertos de

Colombia; con ella se buscaba acelerar los procesos que se daban en el comercio internacional y por ende la circulación de las mercancías, con el fin de responder en el menor tiempo posible ante las exigencias del mercado.

Debido al incremento de mercancías que ingresaban al país, luego de que se dio la apertura económica, se generó un sobre abastecimiento dentro de las instalaciones de los puertos que tenía la ciudad de Cartagena en ese momento, ya que las bodegas con que contaban estos no daban abasto para almacenar la cantidad de mercancías que lo requerían; ante esta situación hubo la necesidad de buscar nuevos lugares de almacenamiento cercanos a los puertos y que se facilitara el desplazamiento, hecho que fue oportuno para que los almacenes generales de depósito entraran en el panorama logístico como alternativa de almacenamiento de las mercancías que llegaban al país, gracias a las disponibilidades dentro de sus instalaciones y del tamaño de sus bodegas que permitían aumentar la cobertura sustancialmente para albergar a estas.

Si bien las condiciones, tanto macroeconómicas como las funcionales permitían que los almacenes generales de depósito ampliaran sus expectativas de negocio; solo hasta 1993 cuando se expide el decreto 663, el cual en el capítulo IX del artículo 35 en su numeral 2, manifiesta que “los almacenes generales de depósito podrán poseer acciones en sociedades de transporte de carga, portuarias, operadoras portuarias, operadoras aeroportuarias, terminales de carga, comercializadoras, de agenciamiento de carga o de agenciamiento marítimo, siempre que tengan por objeto exclusivo una cualquiera o varias de las actividades antes señaladas”², a partir de este momento y gracias a la posibilidad de ejercer nuevas actividades dentro de su funcionalidad por medio de la constitución de sociedades, los almacenes generales de depósito dieron el gran “salto” para convertirse en operadores logísticos integrales.

² <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1348>, consultado en diciembre de 2015.

De esta manera los almacenes generales de depósito entraron a incursionar en el ámbito de la logística con un nuevo enfoque, logrando convertirse en poco tiempo gracias a la coyuntura y a la facultad de la ley, en operadores logísticos integrales con un gran reconocimiento a nivel nacional y de confianza en el manejo de las mercancías por parte de quienes cuentan con sus servicios. Rápidamente dentro de la dinámica sectorial, estos almacenes empezaron integrar empresas que prestaban servicios logísticos, realizando alianzas que les permitirían ampliar y fortalecer el portafolio de servicios ofrecido en el mercado logístico, tales como empresas de transporte de mercancías, de manipulación de carga, entre otras.

En la actualidad, Colombia cuenta con 4 compañías que operan bajo la figura de almacenes generales de depósito; Almaviva, la cual es filial del banco de Bogotá, quien garantiza su respaldo y a su vez complementa su portafolio de servicios; Almagrario, quien en su momento fue filial del banco agrario y del banco ganadero, y hasta abril de 2015 operaba como una empresa de economía mixta con una participación estatal del 64.62%, ya que en esa fecha se hace efectiva la compra de Almagrario por parte de la Sociedad Inverluna CIA S.A.S³, pasando hacer netamente de naturaleza privada; Alpopular, primera filial del banco popular desde su creación; y Almacafé que es una empresa de la federación nacional de cafeteros, quien a diferencia de los tres primeros almacenes generales de depósito, solo están especializados en prestar los servicios como operador logístico y almacén general de depósito que contribuyan al logro de los grandes propósitos de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, relacionados con la garantía de compra, la comercialización y la preservación de la calidad del café colombiano⁴.

Además de estos almacenes de generales de depósito, en Colombia existieron otros que dejaron de operar, entre los cuales se destacan Almacenar, Almagran y Almadeco. Algunas de estas compañías se fusionaron con otros almacenes,

³ www.almagrario.com/index.php/quienessomos/resenahistorica, consultado en enero de 2016.

⁴ <http://almacafe.com.co/es/mision>, consultado en enero de 2016.

mientras que otras fueron adquiridas por empresas que operaban en el sector logístico. En el año 2008 Almagran adquirió control accionario de Almacenar, y posteriormente en el año 2011 fueron adquiridos por Suppla S.A⁵. Por su parte, Almadeco desde 1999 luego de la unión con la empresa Lógica OTM, se convirtió en la corporación colombiana de logística⁶.

Al ser Cartagena de indias una ciudad portuaria, sobre la que se moviliza grandes cantidades de mercancías que llegan y salen del país, lo cual gracias a la apertura económica tuvo un incremento sustancial; esta cobró un papel importante en la evolución de los almacenes generales de depósito a operadores logísticos integrales⁷, y que almacenes como Almaviva, Almagrario y Alpopular tenían presencia con sus bodegas en la ciudad, siendo también fundamental para que se diera esa transición.

⁵ <http://www.suppla.com/web/portal/grupo-suppla/quienes-somos/historia>, consultado en enero de 2016.

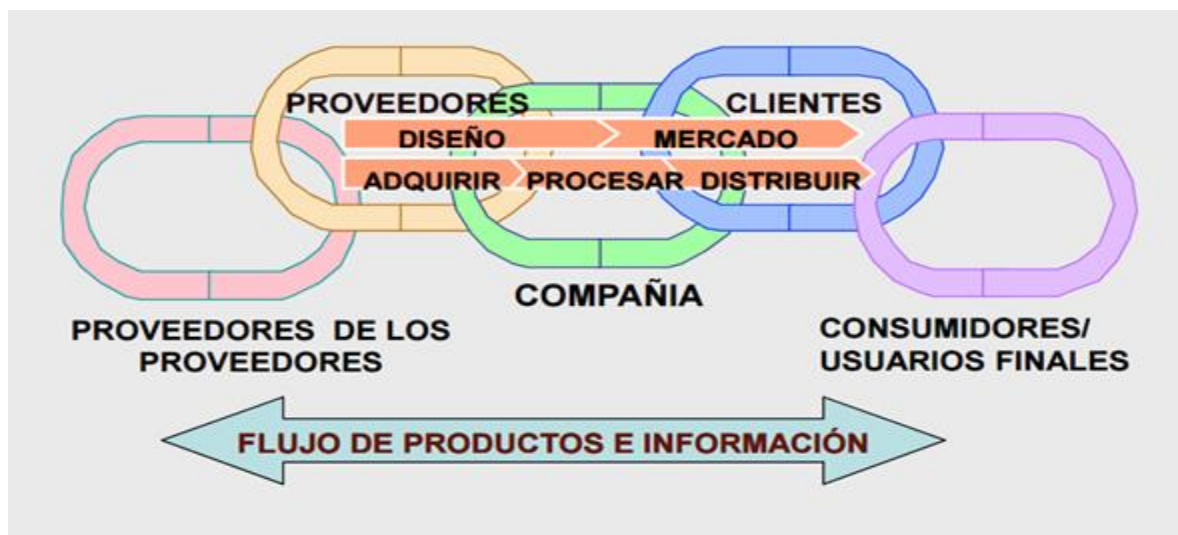
⁶ <http://www.ccl.com.co/quienes-somos>, consultado en enero de 2016

⁷ El 7 de marzo de 2016 entró en vigencia el decreto 390, el cual normatiza la certificación de operador económico autorizado por parte de la DIAN a los operadores logísticos existentes, con el objetivo garantizar unos niveles mínimos de seguridad y facilitar el flujo del comercio internacional, forjando alianzas sólidas entre el sector público y privado que permitan garantizar la seguridad de toda la cadena de suministro y construir relaciones de confianza, teniendo como último estadio el reconocimiento mutuo. Esta nueva certificación será un nuevo grado en la evolución de los almacenes generales de depósito dentro de la logística integral. http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2016/Decretos/Decreto_390_del_07de_Marzo_de_2016.pdf, consultado el 2 de abril de 2016.

3. IMPORTANCIA DE UN CLÚSTER LOGÍSTICO EN LA EVOLUCIÓN DE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO A OPERADORES LOGÍSTICOS EN LA CIUDAD DE CARTAGENA

Los operadores logísticos son aliados estratégicos de las empresas productoras y comercializadoras de materias primas, insumos y productos terminados (o de servicios), quien por encargo, diseña y desarrolla de manera integral o independiente los procesos de una o varias fases de su cadena de abastecimiento (transporte internacional, aprovisionamiento, transporte terrestre, almacenaje, distribución, maquila e incluso trámites de legalización y documentación de las mercancías). El operador logístico ejecuta, gestiona, administra y controla el desarrollo de las operaciones, empleando de forma eficiente y segura infraestructura física, tecnología, sistemas de información y talento humano, que pueden ser suministrados por el cliente o ser propios del operador logístico.

Ilustración 3. Flujograma de la Cadena de abastecimiento.



Fuente:<http://logisticayabastecimiento.jimdo.com/qué-es-cadena-de-abastecimiento/>

Si bien la coyuntura macroeconómica permitía que los almacenes generales de depósito entraran a participar en el segmento logístico, estos carecían de herramientas funcionales con las cuales podrían prestar un servicio logístico óptimo, ya que hasta ese momento solo contaban con las bodegas de almacenamiento de mercancías, limitándolos en la integralidad del servicio que podían prestar y que requerían los clientes; por lo tanto, ante esta eventualidad y tratando de aprovechar las oportunidades de negocio que les estaba ofreciendo el mercado en el momento, los almacenes generales de depósito concretaron alianzas con empresas que operaban en el sector logístico y que prestaban servicios con los cuales podían complementar la necesidad de los clientes, la cual era que un proveedor especializado se encargara de llevar sus mercancías desde el origen hasta su destino final; mientras ellos se enfocaban en su objetivo de negocio, la comercialización de los bienes; esta modalidad se conoce con el nombre tercerización del servicio.

La práctica de la tercerización (también conocida outsourcing) se vuelve importante cuando se pretende concentrar los esfuerzos de la compañía en las actividades principales sobre las cuales gira el objetivo de negocio; esto con el fin de darle un mayor valor agregado a los clientes y a sus productos mediante la eficiencia, agilidad y oportunidad en el manejo de los procesos transferidos a terceros especializados, lo cual trae consigo una reducción de los tiempos de procesamiento e inclusive, en la mayoría de los casos, una reducción de costos y del personal, lo que conlleva a una potencialización del capital humano.

Gracias a la integración con empresas que operaban en el sector de la logística y a la necesidad de tercerizar el servicio por parte de empresas que lo requerían, los almacenes generales de depósito pasaron de ser simples bodegas de almacenaje de mercancías que se entregaban en custodia, a convertirse en operadores logísticos integrales, complementando o integrando los servicios que requerían los clientes para el traslado de sus mercancías. A esta integración que se da al

momento de asociarse con otras empresas que operan en el mismo sector, con las mismas características, geográficamente interconectadas y con externalidades que les permiten hacerse más competitivos dentro del sector logístico se le conoce como clúster logístico⁸.

Los clúster, bajo la definición del economista Michael Porter “son concentraciones geográficas de empresas e instituciones interconectadas que actúan en determinado campo”⁹. También lo podemos definir como una concentración geográfica de industrias que obtienen ventajas en su desempeño a través de la co-localización¹⁰. Esto quiere decir que las empresas que operan en un mismo sector se pueden beneficiar unas a otras trabajando de manera conjunta con el fin de obtener una eficiencia colectiva, que les permita hacerse más competitivos y a su vez aumentar su productividad.

Yossi Sheffi, experto internacional en gestión de cadena de suministro y profesor de Ingeniería de Sistemas y Director del Centro y Transporte y Logística del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT CTL), en EEUU, argumenta que uno de los beneficios de los clusters en una economía globalizada es permitir a las empresas pequeñas sumarse y ser eficientes. Situación que podría verse reflejada en Cartagena con un proceso de consolidación.¹¹

Dentro de los clúster logísticos es donde se sustentan muchos aspectos de la competitividad de los países por la coordinación y enlace de empresas que realizan sus actividades en torno a la cadena de suministro y la cadena logística

⁸ <http://www.zlc.edu.es/es/investigacion/clusters-logisticos>, Consultado en enero de 2016.

⁹ “The Dawn of the E-Lance Economy”, por Michael Porter, noviembre-diciembre de 1998.

¹⁰ Doeringer, P.B. y D.G. Terkla, “Business strategy and cross-industry clusters.” *Economic Development Quarterly* 9: 225-37, 1995.

¹¹ http://www.parquiameica.net/noticias-ampliadas_cartagena-compite-para-ser-hub-del-comercio-maritimo-mundial-225, consultado en febrero de 2016.

internacional, lo cual integra de manera directa todo lo relacionado con la movilidad de personas, equipos, mercancías, uso de infraestructuras, entre otros elementos¹².

A partir de esta integración y conforme a la necesidades del sector se dio origen a los primeros clúster entre los almacenes generales de depósito y las demás empresas y entidades que operan e intervienen dentro del sector (empresas de transporte, puertos, empresas de movilización de carga, empresas del sector estatal, Superfinanciera, entre otras), dinamizando la economía del sector logístico e industrial de la ciudad.

En el caso de Almagrario S.A, la alianza más representativa realizada ha sido con el grupo Gerleinco, la cual según lo define el presidente de Gerleinco, el doctor Carlos Ulloa García, les permite complementar los servicios que ambos prestan. “Al ser Almagrario una empresa importante, con la infraestructura que tiene en bodegas y la actividad que desarrolla en la parte aduanera como agente de aduanas, para nosotros es el complemento ideal, ya que no desarrollamos ninguna de estas actividades. Con lo anterior, podemos cerrar todos los eslabones de la cadena logística de servicio a la carga, lo cual les brinda a los clientes una ventaja única, que es la de entenderse con un solo cliente”¹³.

Por su parte el presidente de Almagrario el doctor Juan Carlos Mahecha Cañón, se expresa acerca de los beneficios de están gran alianza de la siguiente manera “Almagrario dio inicio a grandes alianzas, una de ellas con el grupo Gerleinco, una entidad con experiencia de más de 100 años en todo lo que corresponde a la operación OTM (operación de transporte marítimo), buscando obtener un aliado que conociera toda esta infraestructura. Almagrario cuenta con una infraestructura interna posicionados en 38 ciudades del país, con la necesidad de ponerla a

¹² <http://m.portafolio.co/opinion/cluster-logisticos-opinion>, consultado en enero de 2016.

¹³ <http://www.ghcsa.com/index.php/servicios/alianza-gerleinco-almagrario.html>, video institucional de Almagrario S.A, palabras de Carlos Ulloa García, presidente de Gerleinco S.A. Consultado en enero de 2016

disposición de los clientes; y debido a que estos necesitaban tener una operación internacional, decidimos integrar la cadena con una gran aliado como lo es el grupo Gerleinco”. También manifiesta, “en esta cadena gana totalmente el cliente, porque a cambio de tener varios interlocutores solo tendría uno”¹⁴.

Otra alianza de gran relevancia con la que cuenta Almagrario es la realizada con Red Servi, compañía que se encarga dentro del clúster o red con Almagrario de la distribución de mercancías de forma terrestre, permitiéndoles complementar y prestar un servicio de forma integral. “Al igual que todas las alianzas dentro de un clúster logístico los clientes también se ven enteramente beneficiados con la realizada entre Almagrario y Red Servi, ya que al final del servicio prestado solo recibirán una factura”¹⁵.

De esta manera Almagrario ofrece un servicio integral dentro de un clúster o red logística, con el cual satisfacen las necesidades de los clientes dentro de la cadena de abastecimiento, garantizando la trazabilidad de la mercancía desde su origen hasta su destino y beneficiándose juntamente con las empresas con las cuales integra las redes de alianzas o clúster logístico.

Almaviva S.A en la actualidad cuenta con una alianza estratégica con la compañía EMO TRANS, las cuales se han unido para abarcar gran parte del mercado internacional con el servicio de carga internacional que ofrece Almaviva, siendo esta una combinación perfecta para brindar un servicio de carga internacional con todas las soluciones logísticas que exige el mercado.

¹⁴ <http://www.ghcsa.com/index.php/servicios/alianza-gerleinco-almagrario.html>, video institucional de Almagrario S.A, palabras de Juan Carlos Mahecha Cañón, presidente de Almagrario S.A. Consultado en enero de 2016

¹⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=IB9g4e6WmO4>, video institucional de Almagrario S.A, palabras de Juan Carlos Mahecha Cañón, presidente de Almagrario S.A. Consultado en enero de 2016

La importancia de esta alianza la resalta el señor Julio Fernández, gerente regional comercial de EMO TRANS, “Estratégicamente es ayudarnos unos a otros, lograr un crecimiento que ambas empresas queremos y tenemos dentro de nuestro plan estratégico. Ambas empresas se complementan muy bien, hoy en día ambos tenemos una posición en el mercado semejante; pero esencialmente, es poder traer al mercado una opción viable para brindarles soluciones integrales internacionales a los clientes actuales de Almaviva”¹⁶.

Por su parte, Alpopular S.A integraba una gran alianza con la compañía Aladdin Cargo S.A, por medio del cual ofrecía el servicio especializado de agenciamiento de transporte aéreo, marítimo y terrestre, a nivel nacional e internacional, para recoger las mercancías de sus clientes en cualquier lugar y entregarla de manera segura y eficaz en los tiempos establecidos¹⁷. Esta integración le permitió a Alpopular complementar los servicios que podía prestar a sus clientes como operador logístico, fortaleciendo sus operaciones y permitiéndoles a su vez crecer dentro del sector al momento de integrar un clúster o alianzas dentro de él.

Gracias a su crecimiento, Alpopular en la actualidad posee el 94.86% de participación en el capital social de la sociedad Aladdin Cargo S.A.S, pasando a llamarse Alpopular Cargo, cuyo objeto social consiste en el desarrollo de actividades como Agencia de Carga Internacional, debidamente habilitada para ello por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y como Empresa de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga, según autorización otorgada por el Ministerio de Transporte¹⁸.

Si bien las anteriores alianzas tienen una incidencia a nivel nacional, siendo Cartagena de indias una ciudad portuaria, catalogada como uno de los puerto más

¹⁶ <https://www.almaviva.com.co/wps/themes/html/almanews/noticia-2.html>

¹⁷ <https://www.alpopular.com.co/wps/portal/alpopular/bienvenidos/nuestros-servicios/transporte-nacional-e-internacional>, consultado en enero de 2016.

¹⁸ <https://www.alpopularcargo.com.co/wps/themes/html/alpopularcargo>, consultado en enero de 2016.

importante no solo a nivel nacional, sino también en América Latina, debido a su inversión, infraestructura, tecnología, ubicación y eficiencia; además de poseer un sistema portuario con uno de los mayores movimientos de mercancía en el país, estas tienen un mayor impacto en las operaciones logísticas que se desarrollan en la ciudad por medio de las sucursales de los diferentes almacenes generales de depósito que operan desde ella, debido al volumen de mercancías que se movilizan a través de sus puertos.

4. IMPORTANCIA DE LA INTERACCIÓN ENTRE LOS ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO Y LOS PUERTOS DE LA CIUDAD DE CARTAGENA COMO PARTE DE UN CLÚSTER LOGÍSTICO

Dentro de la cadena de abastecimiento los puertos juegan un papel determinante en el desarrollo y constitución de los diferentes clúster que giran en torno a la logística integral. Su importancia se debe a que el mayor volumen de las mercancías que ingresan y salen del país lo hacen por sus muelles, y en una ciudad portuaria como Cartagena la cual cuenta con uno de los mayores tránsitos portuarios de mercancías en el país, es el núcleo de toda la actividad logística de la ciudad.

Según la última clasificación realizada por el portal América Economía Intelligence, para el año 2014 el puerto de Cartagena ocupa la novena casilla entre los 24 puertos más eficientes de América Latina, siendo así el mejor posicionado dentro de Colombia, lo que ha contribuido a aumentar el volumen de carga movilizada a través de esta terminal.¹⁹

Los tratados de libre comercio tienen una relación directa con el crecimiento de la mercancía que entra en el territorio nacional, por ende genera un crecimiento en la actividad portuaria. La firma de los TLC representa una oportunidad para la ampliación del comercio internacional y por tanto para los servicios que ofrece el Puerto de Cartagena. Actualmente, Colombia tiene varios acuerdos comerciales entre los que sobresalen los TLC con los Estados Unidos, Canadá, la CAN, la Mercosur, y la alianza del pacífico. La capacidad del Puerto de Cartagena para responder a estas oportunidades será determinante para la competitividad del país²⁰.

¹⁹ <http://www.destinocartagena.co/es/es/novedades/cartagena-la-imagen-de-colombia-en-el-exterior-29>, consultado en febrero de 2016.

²⁰ Fedesarrollo, IMPACTO ECONOMICO Y SOCIAL DEL PUERTO DE CARTAGENA, Bogotá mayo de 2014.

Para hacer frente a los efectos de TLC, la organización Grupo Puerto de Cartagena planea invertir entre 2013 y 2019 cerca de 600 millones de dólares en la ampliación de su capacidad y de su tecnología logística, con el objetivo fundamental de poder aumentar el flujo de carga al garantizar el paso de buques de mayor capacidad. El Puerto de Cartagena se conecta hoy con cerca de seiscientos puertos en el mundo. El reto es convertirse en el principal HUB del continente americano y estar entre los treinta puertos más importantes del mundo, por volumen de carga.

Por otra parte, la designación de Cartagena como puerto de embarque desde 2008, han hecho que el grupo Puerto de Cartagena haya realizado inversiones en la infraestructura de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena con el fin de acondicionar sus muelles de tal forma que le permitiera recibir en las condiciones necesarias embarcaciones de tipo turísticas²¹, lo que ha conllevado con el pasar de los años y gracias al incremento de los turistas que visitan la ciudad por medio de los cruceros; que las mercancías de sus clientes desembarquen y embarquen el puerto de Contecar.

Es evidente que las inversiones por parte de los puertos de Cartagena no se han hecho esperar con el fin de responder a las exigencias de la globalización y la necesidad de ser competitivos, para así poder alcanzar los objetivos trazados. Pero estas inversiones no solo tendrían un efecto sobre los propósitos de grupo Puerto de Cartagena, sino además también un efecto externalidad que de manera positiva alcanzaría a los operadores logísticos de la ciudad, como parte del clúster que conforman estos con los puertos; por lo tanto, si bien los puertos generan inversiones sobre su infraestructura, es necesario que los operadores logísticos también lo hagan para dar respuesta al requerimiento de las operaciones logísticas que tendrían un incremento gracias a la consecución de los objetivos planificados por parte de los puertos de la ciudad.

²¹ <http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/1A8A969476B7153F052575DB005ED475>

Por tal motivo al identificar la coyuntura y la importancia que juegan los puertos de Cartagena, en especial los de la SPRC y Contecar; los almacenes generales de depósito han realizado inversiones en infraestructura, construyendo nuevas bodegas de almacenamiento en la zona industrial de Mamonal, donde se encuentra ubicado el puerto de Contecar, con el fin de aumentar la cobertura de almacenaje, generar eficiencia en las operaciones y disminuir costos de desplazamiento, y de esta manera aprovechar las ventajas que le proporciona hacer parte de un clúster con los puertos de la ciudad.

Ilustración 4. Centro Logístico de Almagrario Km 1 Mamonal.



Fuente:<https://www.google.com.co/maps>

Para hacer frente al incremento en el flujo de la carga que ingresa a la ciudad, Almagrario S.A en el año 2014 puso a disposición de sus clientes el nuevo centro logístico ubicado en el km 1 vía a Mamonal, con el fin de aumentar la cobertura de almacenamiento y de sus operaciones en general. La ubicación de este nuevo centro logístico crea importancia al estar contiguo a las instalaciones de Contecar, lo que le permite facilitar el desplazamiento de las mercancías y contenedores desde y hacia sus bodegas y patios.

Ilustración 5. A la izquierda Almagrario S.A, a la derecha bodega de Contecar



Fuente: <https://www.google.com.co/maps>

El gerente de la sucursal cartagena, Didier Torres zuñuga, describe la manitud del proyecto de la siguiente forma, “ estamos hablando de un centro logistico de ultimo nivel, dotado con todas las especificaciones y normas establecidas para el almacenamiento de productos. Contamos con bodegas de 9.600 mts² con 12 mts de altura, cuyas cubiertas o techos fueron diseñadas de tal forma que permiten conservar o mantener una temperatura adecuada al interior de estas”²²

Almagrario Cartagena se ha destacado no solo por su amplia experiencia y trayectoria en el manejo de operaciones logisticas integrales, que van desde el agenciamiento, despacho, procesos de maquilas, expedicion de titulos de valores, si no ademas tambien por el servicio de manejo de contenedores que le ofrece a sus clientes. Almagrario Cartagena es reconocido por ser el operador logistico con mayor numero de contenedores retirados e ingresados a puertos, entendiendo la necesidad de sus clientes, adaptando cada servicio al requerimiento de estos²³.

²² <https://www.youtube.com/watch?v=DjVWh2THWu4>, video institucional de Almagrario S.A, palabras de Didier Torres Zúñiga, gerente de la sucursal Cartagena - Almagrario S.A. Consultado en enero de 2016.

²³ <https://www.youtube.com/watch?v=vuvP38drrN4>, video institucional de Almagrario S.A, palabras de Juan Carlos Mahecha Cañón, presidente de Almagrario S.A. Consultado en enero de 2016.

Estando estratégicamente ubicada, Cartagena posee el sistema portuario de mayor movimiento de Colombia, donde se encuentran terminales importantes de uso público como lo son la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, Contecar, Muelles del Bosque y el Puerto de Mamonal. Cartagena es la ciudad líder en el manejo de contenedores para exportación hacia los Estados Unidos, siendo los puertos de la sociedad Puerto de Cartagena (SPRC y Contecar), quienes mayor volumen de estos movilizan, no solo a nivel local, sino también en toda Colombia²⁴. Es por esto que la coyuntura y ubicación estratégica, le permite a Almagrario Cartagena ofrecerles a las líneas navieras y a sus agentes en Colombia el servicio de administración de contenedores en patio.

Almagrario Cartagena ha ido acorde al crecimiento y eficiencia que han tenido los puertos de la ciudad, por tal motivo las inversiones en la sucursal de la ciudad no se han hecho esperar. El ser el Puerto de Cartagena uno de los más eficientes a nivel de Latinoamérica, han hecho que Almagrario Cartagena tenga una posición privilegiada que le permite beneficiarse, lo cual exige que como operadores logísticos estén a la vanguardia e ir a mismo ritmo en el que han avanzado los puertos, para así responder al crecimiento del manejo a la carga que se ha presentado en la ciudad en los últimos años²⁵.

Por su parte, la compañía Alpopular ha afianzado proyectos por con miras de hacer frente al crecimiento del manejo a la carga en la ciudad como resultado de las puestas en marcha de los TLC constituidos por Colombia, dentro de los cuales se destaca la adquisición de 2 nuevas bodegas de almacenamiento en el Parque Industrial de ParquiAmérica en el km 6 de Mamonal, aumentando la cobertura de almacenamiento para sus clientes y los potenciales.

²⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=vuvP38drrN4>, video institucional de Almagrario S.A. consultado en enero de 2016.

²⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=vuvP38drrN4>, video institucional de Almagrario S.A, palabras de Didier Torres Zúñiga, gerente de la sucursal Cartagena - Almagrario S.A. Consultado en enero de 2016.

Ilustración 6. Instalaciones de Parquiamerica en Mamonal



Fuente: <http://www.parquiamerica.net/galeria?la=es>

El centro Integral de servicios y empresarial Parquiamerica se encuentra ubicado en el corazón de la zona Industrial de la heroica, muy cerca de los principales puertos de la ciudad, con una extensión de 40 hectáreas de las 1.177 que conforman la zona y sobre la Troncal de Occidente, del Caribe y la carretera de Mamonal²⁶. En miras de ir en consecuencia al incremento de la mercancía que ingresa y sale desde el puerto de contecar, su ubicación es estratégicamente importante para el desarrollo de las operaciones de Alpopular, ya que le permite desplazar las mercancías de sus clientes de forma eficiente desde los puertos hasta sus bodegas, y de sus bodegas hasta su destino final, aprovechando las ventajas del corredor de carga de mamonal.

El nivel de integración entre los puertos y los operadores logísticos es fundamental para alcanzar los objetivos planteados por cada uno de ellos, y esto se logra ofreciendo una variada gama de servicios de parte y parte, lo que potencia la

²⁶ <https://editorial.logistica.la/2014/07/23/parque-industrial-con-vision-y-estrategia-parquiamerica-cartagena-de-indias>, consultado en Febrero de 2016.

captación y fidelización de los clientes entre ambos, con el fin de dar soluciones a las necesidades de estos, abarcando la logística de forma general.

La consideración de un puerto desde una perspectiva logística significa que no sólo se deben tener en cuenta las actividades que se desarrollan en el entorno del ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a los puertos; es por esta razón que los almacenes generales de depósito deben alinear su modelo de servicio dentro de la cadena de abastecimiento en consecución a los de los puertos de la ciudad, de esta forma no solo obtienen beneficios y prestigio los puertos, sino además también los almacenes generales de depósito.

De esta manera la operación portuaria en la ciudad; al igual que en su evolución, juega un papel importante en la iniciativa y constitución de los diferentes clúster que han realizado los almacenes generales de depósito como operadores logísticos integrales, debido a la cercanía con que operan estos con los diferentes puertos que se encuentran en esta, al igual que los diferentes empresas que incursionan en el sector logístico; hecho que tiene una trascendencia en el desarrollo de este sector y de la industria de la ciudad, permitiendo que todas las empresas que lo integran obtengan un beneficio de su participación dentro del clúster.

CONCLUSIONES

La apertura económica en Colombia marco el antes y el después de los almacenes generales de depósito dentro del ámbito logístico, debido a que el fin con el cual habían sido constituidos y las actividades realizadas, se fueron ampliando juntamente con la expansión del comercio exterior, pasando a ocupar un papel importante en las operaciones logísticas, cuyo impacto se ha visto reflejando en mayor proporción sobre las ciudades portuarias, tal como lo es Cartagena de indias.

La interacción con otras empresas que operaban en el mismo sector permitieron a los almacenes generales de depósito afianzarse en un mercado que ya conocían pero en el cual no desempeñaban todas las actividades y que gracias a la norma Colombiana a partir de la apertura económica ahora pueden realizar. Hoy en día los almacenes generales de depósito son reconocidos no solo como bodegas de almacenamiento, sino también como parte del eslabón de toda la cadena de abastecimiento dentro de la logística, por medio de los servicios que de forma amplia e integral pasaron a ofrecer a sus clientes.

La integración entre puertos, almacenes generales de depósito y demás empresas que interactúan dentro de las operaciones logísticas dentro de una red o clúster logístico, han permitido que todas obtengan un beneficio, y que a su vez este ha generado un beneficio para la ciudad de Cartagena, ganando imagen prestigiosa, en cuanto a eficiencia y calidad de los servicios logísticos que se prestan a través de ella, siendo un destino no solo turísticamente atractivo, sino también la puerta de entrada y salida de gran parte de la carga que se moviliza en Colombia, como preferencia por parte de los clientes.

BIBLIOGRAFÍA

CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA. REVISTA No. 47. Ruta competitiva para el clúster logístico del Atlántico. Barranquilla, 2014.

FANDIÑO TORRES, Rodrigo Jesús. Los CDM y BP. Mecanismos de financiación de los Almacenes Generales de Depósito (AGD) en Colombia, Barranquilla 2012.

FEDESARROLLO. Impacto Económico y Social del Puerto de Cartagena, Bogotá mayo de 2014.

GARAVIZ NORIEGA, Erick Mauricio. Propuesta para el desarrollo de un clúster logístico para un corredor logístico nacional e internacional competitivo en Colombia, Bogotá 2009.

GRANADOS MORALES, Diego; MORENO QUINTANA Sebastián; SEGURA GUTIERREZ, Juan José. Competitividad del puerto de Cartagena ante el tratado de libre comercio con Estados Unidos en los diferentes ámbitos logísticos. Bogotá 2013.

<http://www.revistadelogistica.com/la-nueva-cara-de-los-almacenes.asp>

<http://www.dian.gov.co>

<http://www.cge.es>

<http://www.alcaldiabogota.gov.co>

www.almagrario.com

<http://almacafe.com.co>

<http://www.suppla.com>

<http://www.ccl.com.co>

<http://logisticayabastecimiento.jimdo.com/qué-es-cadena-de-abastecimiento/>

<http://www.zlc.edu.es>

<http://www.parquiamerica.net>

<http://m.portafolio.co>

<https://www.youtube.com>

<https://www.alpopular.com.co>

<http://www.destinocartagena.co>

<http://cisne.puertocartagena.com>

<https://editorial.logistica.la>

<http://www.ghcsa.com>

INVEST IN CARTAGENA – AGENCIA DE INVERSIONES DE BOLIVAR; Cartagena y Bolívar: una ubicación estratégica para el comercio exterior. Cartagena, 2013.

SENA. Caracterización del Sector de la Logística en Colombia 2014, Bogotá 2014.

SUPER INTENDENCIA BANCARIA DE COLOMBIA, COMUNICADO DE PRENSA;
Comportamiento de las principales variables de los almacenes generales de
depósito. Bogotá D.C, 2005.

ANEXO

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Agente de carga internacional: Persona jurídica habilitada para actuar en el comercio internacional y cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o des consolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad.

Almacenamiento: Acción de guardar los productos que se movilizan a través de la cadena de abastecimiento. Existe en la propia fábrica (insumos y productos acabados); antes de su llegada al lugar donde se lleva a cabo el embarque internacional en el país vendedor; durante el tránsito internacional cuando se llevan a cabo los transbordos; y/o antes de su llegada al local del comprador en el país de destino.

Almacenes Generales de Depósito: son Instituciones auxiliares de crédito vigiladas por la Superfinanciera, que tienen por objeto el depósito, la conservación y custodia, el manejo y la distribución, la compra y venta por cuenta ajena de mercancías o productos de origen nacional o extranjero y la emisión de los Títulos-valor o títulos de crédito.

Cadena de suministro: Movimiento de materiales, fondos, e información relacionada a través del proceso de la logística, desde la adquisición de materias primas a la entrega de productos terminados al usuario final. La cadena del suministro incluye a todas los vendedores, proveedores de servicio, clientes e intermediarios.

Clúster: Concentración geográfica de empresas interligadas entre sí, que actúan en un mismo sector económico con operadores especializados, proveedores de servicios, e instituciones asociadas.

Depósito: Lugar específico cerrado, donde se descargan mercaderías y se dejan bajo custodia de una empresa especializada.

Just in time: Su significado literal es "justo a tiempo", que se utiliza para referirse a un sistema de organización de la producción y de control del inventario, coordinado con un procedimiento efectivo para realizar pedidos. El objetivo principal es mantener almacenados lo mínimo posible las mercaderías y disponer de las mismas en el preciso momento que han de incorporarse al proceso de producción.

Logísticas integral: Proceso por el que se dirigen, de manera interrelacionada y sistémica, todas las actividades necesarias para mover y almacenar estratégicamente los materiales desde los proveedores hasta los consumidores finales.

Operador Logístico: Persona física o jurídica, especializada en la provisión de servicios logísticos y por ello lo suficientemente capacitada como para proporcionar soluciones integrales para la gestión de los flujos de mercaderías desde un origen a un destino, seleccionando las formas más idóneas de almacenaje, procesamiento de pedidos y control de stock y combinando, de manera más oportuna, la participación de los modos de transporte necesarios.

Tercerización: Método de organización y optimización de los recursos de una empresa. Por su intermedio, la dirección de la misma subcontrata a otras empresas externas especializadas para que realicen aquellas actividades que considera no básicas o esenciales para el cumplimiento de su objetivo o negocio principal y/o en las carece de ventaja competitiva.