

Realities of air cargo transport in Bogotá and its impact on international trade

Realidades del transporte de carga aérea en Bogotá y su incidencia en el comercio internacional

López-Rodríguez, Campo Elías; Tique-Muñoz, Lady Dayana; Sánchez-Méndez, Julieth Vanesa; Ramírez-Duque, Luis Felipe; Mosquera-Martinez, Darwin Alejandro

Campo Elías López-Rodríguez clopezr@eccci.edu.co
Universidad ECCI, Colombia

Lady Dayana Tique-Muñoz
ladyd.tiquem@eccci.edu.co
Universidad ECCI, Colombia

Julieth Vanesa Sánchez-Méndez
juliethv.sanchezm@eccci.edu.co
Universidad ECCI, Colombia

Luis Felipe Ramírez-Duque
luisf.ramirezd@eccci.edu.co
Universidad ECCI, Colombia

Darwin Alejandro Mosquera-Martinez
luisf.ramirezd@eccci.edu.co
Universidad ECCI, Colombia

REVISTA INVESTIGACIÓN, DESARROLLO
EDUCACIÓN, SERVICIO, TRABAJO
Fundación de Estudios Superiores Monseñor Abraham Escudero
Montoya, Colombia
ISSN-e: 2745-1194
Periodicity: Semestral
vol. 1, no. 1, 2021
revista.cientifica@fundes.edu.co

Received: 08 October 2020
Accepted: 02 December 2020

URL: <http://portal.amelica.org/amei/journal/640/6402726006/>

Abstract: In recent years there has been a great change in national logistics due to the new challenges Colombia faces in foreign trade issues. Logistics competitiveness and infrastructure have been areas of concern and at the same time they are seen as relevant scenarios for Colombia and its capital to consider options to improve their indicators compared to other countries. El Dorado International Airport is an important pillar for logistics in Bogotá, and in the last 10 years there have been important advances which seek to improve the logistics network of Bogotá thinking of providing a more efficient logistics operation and making the capital more competitive in Air cargo transportation processes.

Keywords: Air cargo transportation, international trade, logistics, developing.

Resumen: En los últimos años se ha evidenciado un gran cambio en la logística nacional debido a los nuevos retos que Colombia afronta en temas de comercio exterior. La competitividad e infraestructura de la logística han sido campos de preocupación y al mismo tiempo se ven como escenarios relevantes para que Colombia y su capital contemplen opciones para mejorar sus indicadores frente a otros países. El aeropuerto Internacional El Dorado es un pilar importante para la logística en Bogotá, y en los últimos 10 años se han presentado avances importantes los cuales buscan mejorar la red logística de Bogotá pensando en brindar una operación logística más eficiente y hacer la capital más competitiva en los procesos de transporte de carga aérea.

Palabras clave: Transporte de carga aérea, comercio internacional, logística, desarrollo.

Introducción

El transporte de carga aérea constituye un importante reglón en el marco de las relaciones comerciales nacionales e internacionales, debido a las características de rapidez, facilidad en el papeleo entre otras que mejoran la experiencia de los usuarios tanto para quien envía como para el que recibe la mercancía (Mora, 2014); el reconocimiento de las variables involucradas en este tipo de manejo de mercancías permite generar inquietudes frente a las posibilidades de crecimiento

económico para la región en la que se encuentra ubicado un puerto de alto flujo de movimiento de carga.

Por lo anterior la identificación de las alternativas de crecimiento de comercio internacional, son indispensables en la comprensión de las rutas que se hace posible implementar o que ya se han llevado a cabo en relación con el manejo de carga aérea, pues las relaciones multiescalares se deben contemplar debido a los requerimientos, cuidados y riesgos que las rodean como la necesidad de depender de relaciones con transporte marítimo y terrestre para poder llegar al lugar de destino (Gómez, 2009), dentro del marco de la logística desarrollada como un ejercicio de optimización de tiempos y procedimientos (Bonilla y Franco, 2018) y apegados siempre a la normatividad vigente que se genere tanto en la región de origen como el lugar del destino, particularmente cuando la relación implica un transporte internacional (Ministro de Transporte, 2011).

En Colombia y particularmente en Bogotá se han desarrollado múltiples iniciativas de orden logístico, administrativo y estructural para poder satisfacer la demanda que representa la ubicación estratégica del terminal aéreo El Dorado, logrando llegar a convertirse en un puerto de referencia para América Latina y el mundo a pesar de encontrarse distante de la línea costera del país, logrando ubicarse por encima de los principales aeropuertos de manejo de carga ubicados en Brasil, Perú y Argentina (Molina, 2011); sin embargo, por una parte la necesidad que se generen productos procesados y no solo materia primas se hace necesario para lograr establecer las condiciones de competitividad por parte de las empresas con valores agregados que se funden en la innovación, logrando establecer diferencias con los otros productos del mercado que puedan llegar a representar competencia, logrando mejorar la relación de costo – beneficio y por otra parte la inversión de capitales públicos o privados en las adecuaciones, ampliaciones, reestructuraciones o construcciones necesarias para facilitar la dinámica de un nodo de alto movimiento comercial, estableciendo rutas directas por medio de vías ferroviarias, acceso a transporte marítimo o transporte terrestre.

Bogotá ha sido el epicentro para la logística internacional en Colombia y gran parte de esto es gracias al aeropuerto de Bogotá, el cual en el 2018 se movilizaron 69,3 millones de viajeros, 1,1 millón de toneladas de carga y correo y, se realizaron 862 mil operaciones aéreas. Esto es gracias a la remodelación realizada al mismo, pero el más alto impacto de esta renovación se ve reflejado en las nuevas terminales de carga los cuales cuentan con 214 muelles de embarque y desembarque.

La presente investigación se constituye en un ejercicio de indagación exhaustivo mediante motores de búsqueda en línea, a partir de la cual se organizan los hallazgos en tres categorías axiales de análisis para conformar posterior al análisis de cada una lo correspondiente a una teoría fundamentada (San Martín, 2014); la primera corresponde a la reunión de los hallazgos que involucran las cuestiones históricas relevantes para el transporte de carga aérea; la segunda categoría abarca lo relacionado con la logística del transporte aéreo y por último la tercer categoría reúne los resultados afines al campo conceptual en el que clasifican los aspectos de la legislación y normatividad del transporte de carga aérea.

La organización de las categorías axiales constituidas, se desarrolla con el fin de comprender las realidades del transporte de carga aérea en Bogotá Colombia, mediante la constitución de una teoría fundamentada para llegar a establecer algunos criterios de incidencia en el crecimiento del comercio internacional entre los años 2000 y 2018 estableciendo los posibles retos que a futuro se van a tener al desarrollar comparaciones con terminales que representan competencia directa y que pueden con facilidad llegar a tener más posibilidades de responder a la demanda debido a las cifras con las que se puede establecer paralelos comparativos.

Como ya se mencionó, las categorías organizadas permiten trazar espacios reflexivos (San Martín, 2014) en los que se identifican relaciones de incidencia del crecimiento comercial internacional para Bogotá a pesar de las posibilidades que en algún momento llegaron a ser presentadas por especialistas en las que se recomendaba una construcción totalmente nueva de un aeropuerto que se ubicara hacia el occidente de la ciudad, con el fin de facilitar los movimientos de la carga y respondiendo a las necesidades que representa la envergadura de contenedores y camiones o tracto mulas que se relacionan con la acomodación y transporte de la carga, a pesar de los estudios de los expertos, las recomendaciones no fueron tenidas en cuenta y hoy se puede apreciar un edificio viejo que se remodeló y la proyección para algunos ajustes de infraestructura que se han criticado con vehemencia por parte de múltiples especialistas en la materia al asegurar que las adecuaciones proyectadas se verán obsoletas e insuficientes con rapidez al no poder responder frente al crecimiento de la demanda, configurando así un riesgo de pérdida para la economía local (Gómez, 2009).

Es así como a partir de la investigación de corte descriptivo y la categorización axial implementada, posterior a la revisión exhaustiva de referentes bibliográfica de carácter técnico-científico en motores de búsqueda, se responde a la pregunta de investigación ¿Qué incidencias puede tener el desarrollo de carga aérea en Bogotá con respecto a su crecimiento económico internacional? A partir de la reflexión profunda en cada una de los hallazgos categorizados en el marco del objetivo general: Comprender las realidades del transporte de carga aérea en Bogotá Colombia, mediante la constitución de una teoría fundamentada para llegar a establecer criterios de incidencia en el crecimiento del comercio internacional entre los años 2000 y 2018. Adicionalmente encontramos dos objetivos específicos, el primero es mostrar las realidades del transporte de carga aérea en Bogotá, Colombia y el segundo es la relevancia que tiene el comercio internacional

Valles Ruiz (2011) plantea que “Los aeropuertos desempeñan una función esencial para materializar la interconectividad propia de la mundialización contemporánea: enlazar territorialmente con el resto del mundo de manera directa” (p. 3), etimológicamente la palabra transporte viene del latín tras cuyo significado es “al otro lado” y portare que significa “llevar” haciendo referencia al proceso de traslado de personas o bienes de un lugar a otro (Moral 2014), en 1918 Estados Unidos pone gran importancia al servicio de correo poniendo a funcionar el servicio de correo entre Washington, Filadelfia y New York con pilotos del ejército utilizando biplanos Curtis JN-4 (López 2004).

Para Moral (2014) el término de transporte se ocupa de todas las actividades necesarias para situar los productos en los puntos de destino correspondientes

desde su lugar de origen donde se ven involucrados aspectos como la calidad del servicio, costos entre otros; cada vez los aeropuertos son más complejos y ya no es suficiente que sea un sitio de entrada y salida de mercancías y sin negar su importancia no es solo tener una buena conexión a la movilidad terrestre donde existe un nodo donde se vinculan la terminal aérea con el territorio vecino (Vallejo Mejía 2012), para el 2011 se indicó que las exportaciones de bienes y servicios en Colombia presentaron un incremento record donde se muestran especiales beneficios para el transporte aéreo donde se destaca la inversión extranjera y las ventas externas del país (Rodríguez Rosas 2013).

Para Zambrano, Gómez, Melo y Riveros (2012) el transporte de carga aérea es una, “Operación por la que se trasladan carga en un vehículo capaz de desplazarse con autonomía en el espacio aéreo, a cambio del pago de un precio denominado flete, desde el lugar de producción (vendedor), hasta el lugar de consumo (comprador)”, por otro lado para Puñ (2011) la globalización da lugar a que las ciudades y regiones tomen el rol protagónico dotándose de infraestructura física, servicios empresariales, turísticos, financieros, logísticos y de transporte reduciendo la distancia por tiempo y aumentando la circulación del capital; la metodología de la planeación aeroportuaria tiene como objetivo determinar la inversión requerida de acuerdo con la demanda proyectada de pasajeros y carga adecuando necesidades presentes y futuras del transporte aéreo (Ramos y Cárdenas, 2016).

Forero Campos, (2014) considera que la infraestructura logística de un país está compuesta por todos aquellos medios y herramientas que hacen eficiente el proceso de comercialización de productos y servicios desde el momento de la fabricación hasta su entrega al cliente final y mientras esta sea más avanzada esta generara posibilidades más altas de desarrollo y crecimiento (Gómez Garro y Castaño Saldarriaga, 2015). Las necesidades de inversión en la infraestructura logística de países como Colombia requieren nuevas formas de financiamiento, sino también de regulaciones y de cómo el Estado planifica su desarrollo y recursos (Cipoletta Tomassian, Pérez y Sánchez, 2010).

Colombia ha venido ajustándose a los modelos de logística internacionales durante los últimos años. Ruiz (2011) menciona que “desde la década del noventa y a raíz de la apertura económica en Colombia, se ha venido generando la necesidad de mejorar los procesos y sistemas de la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y férrea del país” (p. 85), el balance general indica que, si bien en Colombia en las últimas dos décadas se han logrado avances relativos en materia de infraestructura aeroportuaria, aún no logra constituirse en factor estratégico de competitividad y que hace falta potencializarlo y lograr que se convierta en determinante clave del comercio exterior colombiano (Gómez Garro y Castaño Saldarriaga, 2015). Además de tener un efecto sobre el crecimiento, la infraestructura puede afectar el producto de un país de manera directa a través de su impacto sobre el comercio internacional (Cárdenas, Gaviria, & Meléndez, 2005).

Gómez Pinto (2009) asegura que la logística es una herramienta indispensable para las empresas y se utiliza como una herramienta de planeación de corto, mediano y largo plazo, y que esta misma no solo debe resumirse a fines corporativos ya que en un país es necesario que existan procesos e infraestructura adecuada para que Colombia logre ser competitiva. La logística tiende a ser

el factor clave de competitividad en el mundo, donde lo que se juega es la habilidad y capacidad de reaccionar frente a problemas y crisis, planteando soluciones efectivas apoyadas en las herramientas disponibles (Ruiz 2011). Según una investigación, Colombia en comparación a Ecuador; ha bajado su competitividad logística, ya que Ecuador en los últimos 6 años logro modernizar su infraestructura logística a tal punto que ya sobre paso a Colombia esto basado en el último ranking del banco mundial en temas de logística. (Forero Campos 2014).

Colombia a lo largo de su historia ha tenido varios problemas con la logística y esto se ve rezagado cuando compara a Colombia con otros países de la región, ya que no se cuenta con la suficiente estructura para generar competitividad. Esta falta de logística se nota mucho cuando otros países no tienen las mismas dificultades para la salida y entrada de dinero mediante exportaciones e importaciones que incentiven el crecimiento económico del país. Gómez Pinto (2009). El desarrollo sostenido y sostenible de la infraestructura en Colombia, y el aprovechamiento de la misma desde el ejercicio de la logística mediante un adecuado uso, permitirá que las empresas nacionales logren protagonismo y relevancia mundial (Gómez Garro, & Castaño Saldarriaga, 2015).

De acuerdo a una investigación, y según el ministerio de transporte, desde hace 10 años el país comenzó una implementación de cambios a la estructura aeroportuaria del país, con el fin de remodelar la apariencia física de los mismos, permitir que estos se convirtieran en un foco de oportunidades comerciales al igual que mejorar la logística interna y externa del país (Gómez Garro, & Castaño Saldarriaga, 2015). Sin embargo, la inversión no basta ya que se requiere invertir más y mucho mejor de lo que se ha venido haciendo, es necesario revisar la forma que se planifican, evalúan y monitorean las obras por parte del estado (Cipoletta Tomassian, Pérez & Sánchez 2010). Esto ha llevado a que el planeamiento del Aeropuerto se reduzca a dos cosas, una como posible reglamentación del planeamiento que es el Plan Zonal de la Operación Estratégica y Logística de Fontibón, el cual solo establece la visión de la planeación desde y en el ámbito de Bogotá, y el Plan Maestro del Aeropuerto El dorado formulado desde la nación el cual tiene una visión de administración, funcionamiento y construcción del área de la infraestructura del aeropuerto como tal con influencia únicamente en el predio del aeropuerto (Molina 2011).

Según un informe de competitividad global en el 2013-2014 Colombia ocupa el lugar 69 y presenta un perfil estable en competitividad ya que este informa que el país goza con condiciones macroeconómicas muy positivas entre otras más, sin embargo, a pesar de estas fortalezas Colombia tiene instituciones muy débiles y un muy alto índice de corrupción, al abonar también una muy baja calidad de infraestructura de transporte debido a su compleja topografía y falta de desarrollo por parte del gobierno. Se considera que Colombia presenta un desbalance de carga aérea en cuenta a las importaciones de Miami, puesto que los vuelos salen con flores y retornan en teoría vacíos, a raíz de esto se ha vuelto necesario que la administración de logística sea una actividad que requiere una gran habilidad y conocimiento de todos los procesos del transporte (Gómez Pinto, 2009). Lo paradójico del asunto es que, si bien Colombia tiene problemas importantes en Infraestructura Logística, el país tiene potencialidades que se verían ampliamente beneficiadas con una logística de talla mundial. (Forero Campos 2014).

El comercio internacional no apareció en la época contemporánea, antes de Cristo los comerciantes enviaban a sus representantes a través del mediterráneo, a tierras lejanas para vender subproductos (Cantos y Encinas, 1998). La idea fundamental, pues, de toda esta materia es que el beneficio del comercio en general no nace del expolio de una parte por otra, sino de ventajas o mejoras de bienestar obtenidas por ambas. El descubrimiento de esta realidad es muy antiguo. Aristóteles (384–322 a.C.) describió así el comercio como el intercambio de lo que a cada uno le sobraba y que a otros les faltaba como un intercambio de beneficio (Schwartz, 2001). Por ello las primeras civilizaciones empezaron intercambiar bienes y servicios lo que conocemos hoy en día se conoce como el trueque (Canta, Casabella, Conde, Cordiano, Torres y Rosello Rosello 2014).

Por otra parte para Kirchner (2019) el comercio internacional comprende tanto a la exportación que corresponde a la venta de productos de bienes y servicios originarios de un país cliente situados en otro país, como la importación que es la compra de bienes y servicios aún proveedor originario de un país distinto al del comprador. De la misma forma Fabeiro y Cabalero (2010) dice que el comercio internacional es el intercambio de bienes valores, servicios y algo muy importante el intercambio de conocimiento y cultura entre dos o más personas en una sociedad donde se compran, se venden o se cambian mercancías que han sido producidas para el consumo. Canta, Casabella, Conde, Cordiano, Torres y Rosello (2014) denomina el comercio internacional como la transacción de un bien o servicio por otra cosa de valor equivalente.

Adam Smith fue uno de los primeros en tratar de construir un esquema de interpretación del comercio internacional que diera respuesta a los interrogantes su explicación gira en torno al concepto de ventajas absolutas, que hace referencia a diferencias de costos entre países en la producción de un mismo bien sosteniendo así que el comercio libre de trabas es beneficios para todas las naciones (Lugones – Bianco y Peirano 2012). Adicionalmente David Ricardo estableció que aun así cuando un país tuviera una desventaja absoluta frente al otro país es posible hacer intercambio y este podría ser beneficioso para ambos (Berumen, 2006). De esta manera Gaytán (2005) dice que predomina la influencia de los países potencia sobre los países subdesarrollados en tanto en tanto que el auto economía de ciertos países queda reducida.

Foreman-Peck (1985) la palabra intercambio lleva en sí misma una prestación y contraprestación, se basa así en el intercambio del trueque desde el intercambio de bienes por bienes hasta los más complejos intercambios de bienes por dinero (divisas). Gaytán (2005) por otra parte dice que el comercio internacional es la rama de la actividad económica que se refiere al intercambio de mercancías y servicios mediante trueque o dinero satisfaciendo así las necesidades entre individuos buscando un beneficio mutuo, es precisamente como el comercio internacional surge desde tiempos remotos. Por otro lado Canta, Casabella, Conde, Cordiano, Torres y Rosello (2014) se refieren al comercio internacional como movimientos comerciales y financieros que desarrolla una Nación con otras naciones.

Desde que el transporte de carga presto servicio a los mercados mediante el tráfico de especies, metales preciosos, productos manufacturados, etc. Dieron así paso al comercio internacional, con la revolución industrial el comercio alcanzo

un escala continental e intercontinental, con esto se dio inicio a los mercados internacionales (López, 2004), para Foreman, (1985) el comercio internacional es aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo regulado por normas internaciones acuerdos bilateral. Se entiende como comercio internacional de bienes económicos que se efectúa entre los habitantes de dos o más países de tal manera que se de origen a las salidas de mercancías (Fabeiro y Miguez, 2010).

La revolución industrial que comenzó en Inglaterra a finales del siglo XVIII incremento fuertemente las oportunidades del comercio entro los diferentes países (Schwartz, 2001).El surgimiento de la moderna facilito el intercambio siendo una unidad de cuenta y sirviendo como herramienta para almacenar valor , el uso del dinero permitió un avance en la economía los rimeros ejemplares de divisa fueron el oro ,la sal y la pimienta estos elementos facilitaron el comercio internacional a gran escala .En la edad media empezaron a surgir las primeras rutas una de las más famosas fue la Ruta de la Seda , las primeras rutas comerciales hicieron replantear de los estados de comenzar a regular las importaciones , algunos historiadores consideraron que las cruzadas fueron una ruta comercial relevante (Canta, Casabella, Conde, Cordiano, Torres y Rosello 2014). Así mismo en la etapa del mercantilismo surgió la preferencia de exporta al máximo e importar el mínimo, lo que se buscaba era adquirir metales preciosos por medio del saldo neto con el intercambio externo, durante la época librecambista se reconoció que era tan conveniente la exportación como la importación (Gaytán, 2005).

Materiales y métodos

El presente estudio se basó en lo que según Tena & Rivas (2007) corresponde a un estudio descriptivo, desde un abordaje en el que se desarrolla el análisis de contenido, constituyendo una reflexión intuitiva, personal y subjetiva. Se desea realizar este estudio a partir de la necesidad de identificar el proceso histórico y la relevancia que tiene el transporte de carga aérea en Colombia, además observar de qué manera influye este en el comercio internacional y el aporte que genera al país las exportaciones e importaciones.

Esta investigación gira en torno a la indagación a partir de la inspección exhaustiva en diferentes motores de búsqueda de documentos producto de la investigación científica como Google académico y EBSCOhost, para poder llegar a constituir un informe interpretativo que logre dar cuenta de la problematización relacionada con el transporte de carga aérea en Bogotá dentro del marco del presente siglo, a partir de una interpretación holística de los hallazgos recolectados, al tener en cuenta los marcos histórico, logístico, legal y los factores asociados a que hubo lugar (Vasilachis, 2006).

Es importante tener en cuenta que este estudio se limita a los hallazgos realizados en fuentes secundarias y el análisis a partir de esto, sin pretender consolidar una única verdad, pues a pesar de la objetividad con que se desarrolla esta investigación (Canales, 2006), se debe tener claridad de la ausencia sistematizada de múltiples realidades relacionadas con el transporte de carga aérea en Bogotá durante los últimos 18 años.

Teniendo en cuenta que esta investigación es de corte documental, los resultados constituyen la mayor cantidad de hallazgos recopilados en la bibliografía recopilada, organizados principalmente en categorías relacionadas con la historia, la legislación y las logísticas más destacadas.

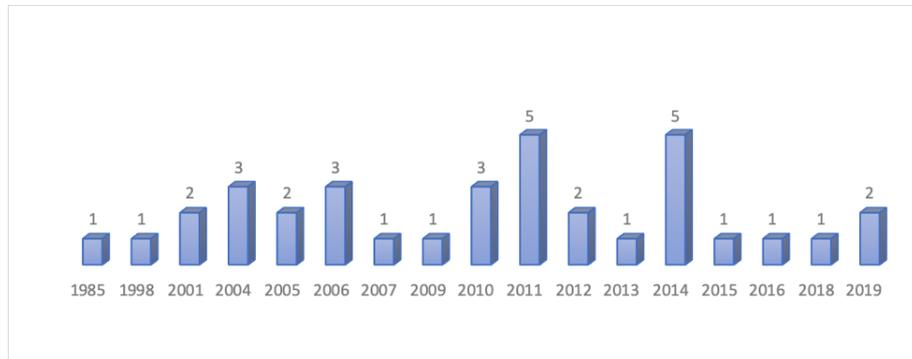


Figura 1

Distribución del número de fuentes por año de publicación

Figura 1. Distribución del número de fuentes por año de publicación

Resultados

La revisión del contexto histórico es importante reconocerla, como un marco de evolución en torno al nivel de avance que se ha logrado al comparar los resultados con otros países de la región y el manejo de carga aérea a nivel mundial, tanto en lo relacionado con los avances presentados en infraestructura, como el cambio en los manejos normativos y logísticos, aunque para estos últimos se generan categorías de resultados independientes con el ánimo de tener una mejor comprensión de cada uno de ellos.

El Terminal de carga El Dorado empezó a construirse en 1955 y durante los siguientes cuatro años se desarrollaría la obra para entrar en funcionamiento a la postre de 1959, el crecimiento de la ciudad se dio de forma acelerada y con este el aumento de pasajeros que movilizaba llegando a tres millones y hasta 5 millones de equipajes anualmente para 1979, año en el que el auge fue magnífico para la empresa aeronáutica de pasajeros y carga nacional e internacional, llegando a hacerse indispensable la construcción de una segunda pista; sin embargo, para 1981 ya se encontraba dotado de dos terminales y un puente aéreo, para 1990 la administración de la AEROCIVIL se instala en el tercer piso de la terminal y un gran avance a nivel de infraestructura es la inauguración de la segunda pista del aeropuerto, logrando ubicarse como la segunda más larga del mundo en su momento.

Aunque no todas las cifras son alentadoras, entre 1996 y hasta 2002, las cifras de transporte de carga disminuyeron en 20 mil toneladas, pasando de 142 mil toneladas a 122 mil toneladas (Gómez, 2009). A continuación, se aprecian los movimientos gubernamentales en torno al cuerpo rector encargado de la administración de asuntos aeronáuticos en Colombia, donde se evidencia el hecho de incluir a instituciones para la intervención directa en el manejo de la AEROCIVIL, para enriquecer y diversificar las posibilidades de acción directa para el manejo de esta entidad en el país.

Para el 2004, la AEROCIVIL sufre una reestructuración con la expedición del Decreto 260 del 28 de enero, en el que se determina, que los que conformarán el Consejo Directivo de la entidad serán: El Ministro de Transporte o el viceministro, quien lo presidirá; el director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado; y un representante del presidente de la República. Por su parte, el Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, asistirá a las reuniones del Consejo Directivo con derecho a voz, así como, el Director de Infraestructura y el Jefe de la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte; también podrán asistir las demás personas que estime conveniente el Consejo Directivo (Ministro de Transporte, Andres Gallego, 2004).

Posteriormente, en el 2007, se genera una nueva reestructuración del cuerpo directivo de la AEROCIVIL, en el que se incluye al Ministro de Comercio, Industria y Turismo o su delegado dentro del cuerpo del Consejo Directivo (Ministro de Transporte, Andrés Gallego, 2004); el Decreto 1601 de 2011 organiza una vez más al consejo directivo de la AEROCIVIL siendo integrado adicionalmente el Alto consejero Presidencial para la Gestión Pública y Privada o su delegado. Esta última reglamentación, se originó a partir de la reestructuración del Ministerio de transporte, en el que se crearon los viceministerios de infraestructura y Transporte (Ministro de Transporte, Germán Cardona, 2011).

En este apartado de los resultados se realizó una recopilación de los aspectos relacionados con el manejo logístico de la carga aérea y algunos factores asociados para el adecuado manejo de la carga y como resultado la satisfacción de los usuarios. La implementación de Buenas Prácticas Empresariales (BPE) en el sector del transporte de mercancías en medios de transporte aéreos trajo implicaciones consigo, pues todo cambio genera expectativa y ansiedad frente a sus resultados más aún cuando se tocan algunos aspectos tan relevantes como el hecho de mencionar indicadores de gestión relacionados con la optimización de procesos y costos a partir de ajustes para aumentar eficiencia y beneficios económicos (Bonilla & Franco, 2018).

Por otra parte, el transporte aéreo presenta un gran atractivo para el desarrollo de las relaciones comerciales debido a la rapidez con la que se puede llegar a contar con cualquier mercancía en su lugar de destino; sin embargo, presenta los costos más altos debido a las condiciones de seguridad en las que se transporta y la situación prácticamente garantizada de buen estado en el que se van a encontrar las mercancías al estar en manos de sus compradores. Por otra parte, el avance en las tecnologías que giran principalmente en el aumento de capacidad de tamaño y peso de carga exige que los terminales de carga se acondicionen a las nuevas envergaduras que se empiezan a presentar (Mora, 2014).

Colombia y particularmente Bogotá, deben modernizar sus sistemas de logística en los terminales de carga aérea para poder estar al nivel de sus competidores directos, adicionalmente de la provisión de bienes y servicios como ciudad capital que no hace parte del litoral para la generación de productos elaborados listos para el consumo y no materias primas en bruto que representan sobrecostos (Gomez, 2009; Molina, 2011).

Lo anterior como lo plantea Gomez (2009, pág. 38) requiere que funcione de forma óptima el sistema logístico de interconexión intermodal entre el transporte de carga aérea y el terrestre, a pesar de triplicar el costo comparado con

el transporte marítimo pero enriqueciendo el concepto de justo a tiempo e incrementando la frecuencia de envíos que se dan, logrando a largoplazo tener una recuperación de la inversión por la rapidez y facilidad en los trámites documentales que se deben desarrollar.

En cuanto a la conectividad el Aeropuerto el dorado al encontrarse a tan solo 15 Kilómetros de distancia del centro de la ciudad, a máximo 6 horas de las principales capitales del continente y a no más de 9 horas de las capitales del mundo; se constituye en un nodo de interconexión importantísimo para la economía de la región, el país y el continente como eje estratégico de intercambio monetario y de mercancías, entre el 2006 y el 2010 llegó a transportar 520 mil toneladas al año superando las cifras presentadas por los aeropuertos de Sao Paulo en Brasil, Buenos Aires en Argentina y Lima en Perú, una de las proyecciones más importantes se refiere a la capacidad en el incremento de carga llegando a alcanzar u incremento del 85% para el 2032 (Molina, 2011).

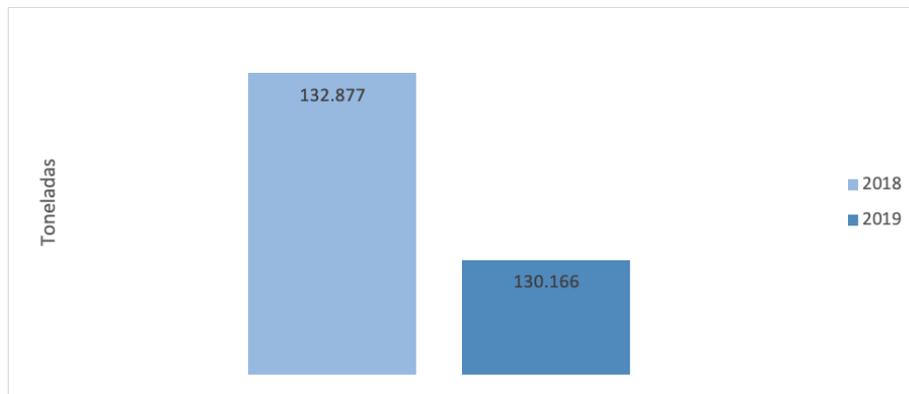


Figura 2

Transporte de carga internacional de enero y febrero de 2018 y 2019

Figura 3. Exportaciones desde Colombia hacia el mundo de enero y febrero de 2018 y 2019

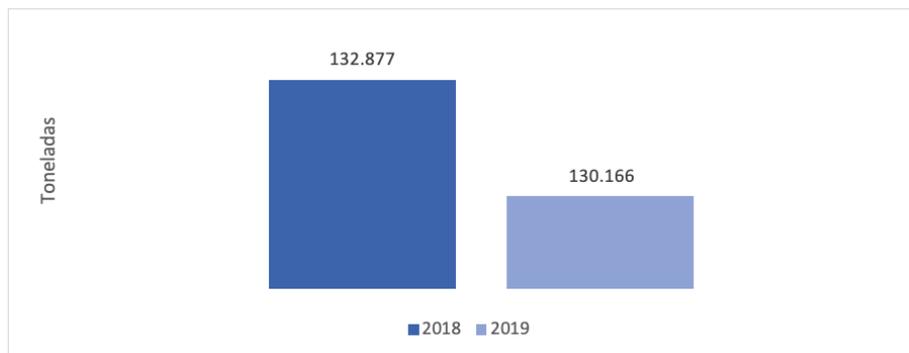


Figura 3

Exportaciones desde Colombia hacia el mundo de enero y febrero de 2018 y 2019

Figura 4. Carga movilizada entre nacional e internacional de enero y febrero de 2018 y 2019.

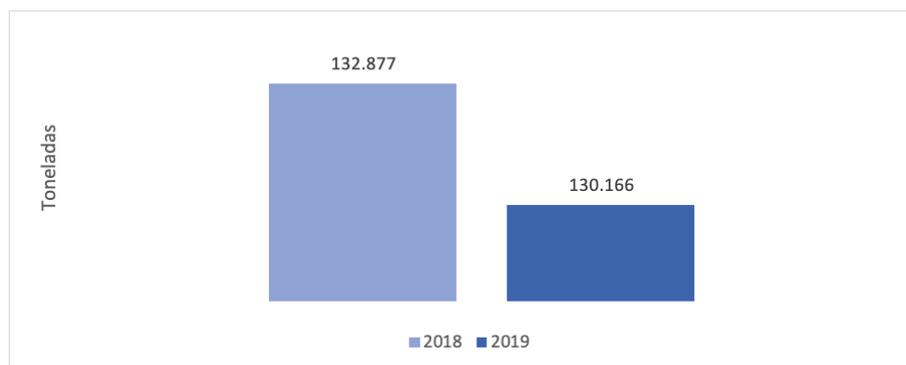


Figura 4.

arga movilizada entre nacional e internacional de enero y febrero de 2018 y 2019.

Entre los meses de enero y febrero del 2018 se transportaron 65.056 Ton de carga regular a nivel internacional. En los mismos meses del 2019 esta cifra fue de 81.869 Ton, lo que representa una variación acumulada positiva del 25.84 por ciento. Por el contrario la salida de carga desde Colombia hacia el mundo en transporte de carga aéreo regular y no regular registro un -5.36 por ciento (73.167 Ton. En el primer bimestre de 2018 versus 69.243 Ton en 2019. En un balance general del transporte de carga aéreo en Colombia, vale la pena mencionar que el total de carga movilizada durante el primer bimestre de 2019, entre nacional e internacional, ascendió a 130.166 Ton. En 2018 se registraron 132.877 Ton. Lo que significa que el balance de este año, al menos en lo respecta a enero y febrero, no es el ideal, al presentar una variación total acumulada de -2.04 por ciento. (Portafolio, 2019)

Discusión

Con este trabajo se puede evidenciar la gran importancia que tiene el transporte de carga aérea para el óptimo desarrollo del comercio internacional en el mundo entero, es por esto que se toma como tema de estudio en este documento, encontrando el papel transcendental de una buena planeación en la construcción del aeropuerto en una ciudad tan importante como lo es Bogotá, pues no solamente se dedica a el transporte de personas sino que también sirve como un puerto seco para la exportación e importación de bienes y servicios en un tiempo mucho menor al cual ofrece el transporte de carga terrestre, férreo o fluvial. Por otra parte se obtiene para la ciudad y sus alrededores la oportunidad de generar empleo en los habitantes de zonas aledañas, buscando un progreso para todos en general.

Debido a la globalización las ciudades se están viendo obligadas a transformar sus edificaciones cada vez más en estructuras novedosas e innovadoras llenas de tecnologías que les brinden un valor agregado en los servicios que se prestan, donde toma una relevancia inmensa la metodología de la planeación aeroportuaria, pues si se planea con mucha precaución y proyectando de forma adecuada el tráfico de personas y de mercancías que se va a generar en los años venideros , se podrá adecuar de manera oportuna las edificaciones necesarias para un correcto funcionamiento acompañado de la logística precisa para ofrecer

mejores costos, tiempos y un servicio de calidad a la hora de transportar diferentes productos y servicios por la terminal de carga aérea autorizada.

Es preciso resaltar los cambios y remodelación que se han presentado en las instalaciones del aeropuerto El Dorado en los últimos años, buscando aumentar las capacidades para la carga que se despacha actualmente y de esta manera poder brindar un mejor servicio, donde se pueda ser cada vez más eficiente en la labor no solo de despachar mercancías, pues también se debe contar con la infraestructura y tecnología necesaria para recibir la mercancía minimizando tiempos donde se debe tener en cuenta las vías terrestres para el ingreso al aeropuerto.

Conclusiones

En respecto a la logística en Bogotá, aunque varios estudios muestran la gran mejora en este aspecto gracias a la renovación del aeropuerto el dorado durante los últimos diez años, Bogotá aún tiene mucho por hacer para potenciarse como una plataforma logística relevante de Latinoamérica. Esto no será fácil, la ciudad y el aeropuerto deberán preparar esfuerzos importantes para dar más avances operacionales y tecnológicos para posicionarnos en un alto nivel logístico y competitivo mundial.

Es necesario que el gobierno desarrolle planes de implementación de mejora de vías terrestres y fluviales (Río de Bogotá) al igual que implementación estrategias de utilización vial para que los medios de transporte disponibles permitan tener una conectividad rápida y efectiva y así mejorar el desarrollo logístico de la ciudad. A pesar de que el aeropuerto el dorado moviliza la mayor cantidad de pasajeros y carga en el país, el gobierno debe buscar opciones de descentralizar las operaciones logísticas de la capital, se podrían mirar opciones como un aeropuerto de carga en Mosquera o Funza para descongestionar el aeropuerto. no solo debe tener en cuentas la carga de la ciudad de Bogotá y sus alrededores, si no la carga de las exportaciones que usan como puente al aeropuerto para poder llegar a los diferentes destinos, es por esto que el aeropuerto el dorado debe mejorar su logística, infraestructura, minimizar los tramites y procesos.

Referencias

- Andrés, C. Ramiro, C., Oscar, C. Miguel, C., Manuel, R. y Gabriel, T. (2014). Comercio Internacional en el siglo XXI. La puerta de acceso a los negocios globales. Editorial Dunker.
- Avella Zambrano, J. A., Gómez Bastidas, O., Melo Beltrán, O., & Riveros Castillo, A. (2012). Análisis de la capacidad operativa de la nueva terminal de carga del aeropuerto El Dorado.
- Blanco, R. G. (2011). Diferentes teorías del comercio internacional. *ICE, Revista de Economía*, (858).
- Berumen, S. A. (2006). Introducción a la economía internacional. ESIC Editorial.
- Bonilla, F., & Franco, J. (julio-diciembre de 2018). El valor normativo de las buenas prácticas empresariales (BPE), a propósito de la circular de buenas prácticas del sector de transporte de carga en Colombia. *Revista E-Mercatoria*, 17(2), 3-37.
- Canales, M. (2006). *Metodologías de investigación social: Introducción a los oficios*. Santiago de Chile: Lom Ediciones.

- Cantos, M., & Encinas, M. C. (1998). *Introducción al comercio internacional*. Editorial UOC
- Cárdenas, M., Gaviria, A., & Meléndez, M. (2005). *La infraestructura de transporte en Colombia*.
- Cipoletta Tomassian, G., Pérez, G., & Sánchez, R. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*. CEPAL
- Fabeiro, C. P., & Miguez, I. C. (2010). *Comercio Internacional*. Ideaspropias Editorial SL.
- Foreman-Peck, J. (1985). *Historia de la economía mundial*. Ariel, edición.
- Forero Campos, F. (2014). *La infraestructura logística como herramienta competitiva en Colombia*.
- Gaytán, R. T. (2005). *Teoría del comercio internacional*. Siglo XXI.
- Gomez, C. (2009). *El Aeropuerto El Dorado como centro de logística y distribución hacia el mejoramiento de la competitividad regional y nacional*. Universidad Javeriana, Administración de Empresas. Bogotá: Universidad Javeriana.
- Gómez Garro, S., & Castaño Saldarriaga, C. A. (2015). *Infraestructura aeroportuaria en Colombia: ¿Cuál es su importancia en la competitividad del país?*
- Herrero, L. F. (2001). *El comercio internacional (Vol. 1)*. Ediciones AKAL.
- Kirchner, A. E. (2010). *Comercio y marketing internacional*. Cengage Learning Editores.
- Lopez, C. V. (2004). *Logística de la carga aérea*. Marge Books.
- Lugones, G. E., Bianco, C., & Peirano, F. (2012). *Teorías del comercio internacional*. Centro Cultural de la Cooperación Floreal Gorini.
- Ministro de Transporte, Andres Gallego. (2004). *AEROCIVIL*.
- Molina, Á. (2011). *El aeropuerto Eldorado como elemento de planeamiento multiescalar y articulados urbano regional: instrumentos y actores de la planeacion*. Universidad Javeriana, Facultad de Arquitectura y Diseño. Bogotá: Universidad Javeriana-Facultad de Arquitectura y Diseño.
- Mora, L. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga (Primera ed.)*. Bogotá: ECOE Ediciones.
- Moral, L. A. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. Ecoe Ediciones.
- Puín, G. A. S. (2011). *Incidencia del aeropuerto Eldorado en la estructura espacial de la ciudad de Bogotá, periodo 1990 2010*. *Perspectiva Geográfica: Revista del Programa de Estudios de Posgrado en Geografía*, (16), 173-196.
- Portafolio (2019). *La realidad del transporte aéreo de carga en cifras*
- Reporte de competitividad (2014) Reporte Global de competitividad 2013-2014 Foro Mundial Económico, síntesis te resultados para Colombia.
- Rodríguez Rosas, C. (2013). *Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional* (Doctoral dissertation, Universidad del Rosario).
- Ramos Quitin, I. F., Jiménez, C., & Esperanza, L. (2016). *Prognosis de tráfico en el aeropuerto de Bogotá-El Dorado y análisis de la relación demanda-capacidad*.
- Ruiz, J. A. V. (2011). *Logística y competitividad en Colombia*. Páginas: Revista académica e institucional de la UCPR, (90), 5.
- San Martin, D. (2014). *Teoría Fundamentada y Atlas.ti: recursos metodológicos para la investigación educativa*. *Revista Electrónica de Investigación Educativa*, 16(1), 103-122.

- Schwartz, P. (2001). El comercio internacional en la historia del pensamiento económico. Documento de trabajo, 3.
- Tena, A., & Rivas, R. (2007). *Manual de investigación documental*. México: PLaza y Valdes y Universidad Iberoamericana.
- Vallejo Mejía, A. M. (2012). Logística del territorio para la exportación en el entorno del aeropuerto El Dorado.
- Valles Ruiz, A. P. (2011). El aeropuerto Internacional El Dorado como elemento urbanístico determinante en la articulación urbana y regional. *Relación en los escenarios: ciuda-aeropuerto y ciudad-región*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Vasilachis, I. (2006). *Estrategias de Investigación Cualitativa*. Barcelona: Biblioteca de Educación Gedisa Editorial.