

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

1. Información General	
Tema	Indicadores logísticos de una compañía, con la puesta en marcha de las nuevas concesiones viales en Colombia
Titulo	Impacto de la repercusión logística en el sector de retail en Colombia, con la puesta en marcha de las vías de cuarta generación, caso Bogotá – Buenaventura
Autor(es)	Yury Andrea Perez Gomez
Director	MSc. Ing. Julio Cesar González Silva
Fuente Bibliográfica	<p>Algunas de las fuentes principales consultadas fueron:</p> <p>Acevedo y Urquiaga 2012. Los modelos logísticos como herramientas para la construcción de la eficiencia empresarial</p> <p>Andrade Moreno, L. (2014). Cuarta generación de concesiones de Colombia.</p> <p>Aranzábal, A. (2014). Vivir dos veces. Transformación personal y organizacional basada en modelos de los jesuitas.</p> <p>Arenales, (2022). Democratización del diseño.</p> <p>Arias, F. (2020). Introducción a la metodología científica. Editorial Episteme.</p> <p>Balfaqih H. (2016). Assessing supply chain performance through the interplay among success drivers Pages 789-796</p> <p>Ballou, R. (2004). Logística administración de la cadena de suministro. Weatherhead School of Management Case western Reserve University.</p> <p>Barboza, J. (2009). Qué es el marketing experiencial. Marketing experiencial. Recuperado de www. marketingexperiencial.org.</p> <p>Barruezo, J. (2003). La gestión moderna del comercio minorista. El enfoque práctico de las tiendas minoristas. Barcelona. Esic.</p> <p>Barton, (2001). Desarrollo de una estrategia internacional.</p> <p>Baglin G., Bruel O (2007): Management Industriel et Logistique (Concevoir et piloter la Supply Chain), Economica, Paris.</p> <p>Bhagwat & Sharma, 2007. Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre</p> <p>Bizquerra, R. (2009). Metodología de la investigación educativa. Madrid: La Muralla.</p>

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

	<p>Bowersox,O (2007). Medidas de Desempeño Logístico: Una Revisión</p> <p>Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, (2010). Cuarta generación de concesiones impulsará economía de Colombia. Agencia Nacional de Infraestructura</p> <p>Fedesarrollo (2010). VÍAS: Colombia estrena primera vía de Cuarta Generación. El colombiano</p> <p>Frattini, J. (2020). De la logística. Facundo Javier Frattini.</p> <p>Frazelle. J. (2001). Impacto de la propuesta de implementación de técnicas picking y packing en la gestión logística</p>
Año	2023
Resumen	<p>La infraestructura vial desempeña un papel importante en el proceso de globalización y desarrollo de la economía, convirtiéndose en un factor determinante en la competitividad del país. Según el Ministerio de Transporte y el Banco Mundial, el transporte de carga en Colombia se desarrolla predominantemente por carreteras, con una participación cercana al 80%, seguida por ferrocarriles (15%) y las vías fluviales (6%)</p> <p>Colombia presenta un atraso en infraestructura vial, debido a deficiencias o carencias de puentes, viaductos, túneles, taludes y carreteras que restan velocidad al transporte terrestre y con ello disminuyen la productividad y competitividad a las empresas, cuando entran a competir en un mercado abierto. Debido al retraso presentado, el gobierno nacional, dentro de las políticas del plan de desarrollo del año 2012, presentó puntos referentes al mejoramiento de la infraestructura vial, específicamente el proyecto de Carreteras 4° generación (cuarta entrega).</p> <p>Sin embargo, con la implementación de concesiones de cuarta generación (4° generación) a partir de 2014, el gobierno colombiano apunta a reducir el déficit de infraestructura de la industria e impulsar el desarrollo económico del país. (Rojas López, 2018, pág. 50).</p> <p>A partir de la modernización de la infraestructura vial, sectores productivos como el retail muestra la vinculación existente del desarrollo vial y su crecimiento competitivo, mostrando la importancia de implementar acciones frente al mejoramiento de la red vial del país, contemplando una vinculación directa con sinergia entre los sectores del retail y las políticas de gobierno frente a las propuestas de mejoramiento de la malla vial.</p> <p>Basado en lo anterior se tomará como referente, los indicadores logísticos de la compañía ABC, empresa importadora de productos de hogar del sector retail,</p>

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

	<p>donde el 100% de su portafolio es importado desde lejano oriente, arribando al territorio aduanero nacional vía marítima por el puerto de Buenaventura, para posterior ser trasladados vía terrestre por el corredor vial que conduce desde el puerto hasta Bogotá, y desde allí desarrollar toda su cadena de abastecimiento para presentar su portafolio al cliente final, a través de tiendas físicas y virtuales</p> <p>Bajo estas consideraciones, resulta prudente preguntarse. ¿Cuál ha sido la repercusión logística de la puesta en marcha de vías de cuarta generación en la dinámica de negocio de una compañía importadora de productos de hogar del sector retail colombiano, que ha movilizó su carga, desde el puerto marítimo de Buenaventura a Bogotá entre el año 2012 y 2022?</p>
Palabras Claves	Palabras Clave: Retail, Infraestructura Vial, Logística, Transporte Terrestres, Indicadores Logísticos
Contenidos	<ul style="list-style-type: none">AbstractResumenIntroducciónPlanteamiento del problema y pregunta de investigaciónJustificaciónObjetivos: General y EspecíficosMarco Teórico u objeto teóricoMarco ReferencialMarco contextualMetodologíaResultados obtenidosConclusionesBibliografíaApéndice

2. Descripción del problema de investigación

La infraestructura vial desempeña un papel importante en el proceso de globalización y desarrollo de la economía de un país, convirtiéndose en un factor determinante en la competitividad de este. (Sarmiento, 2004, pág. 20).

En Colombia, el desarrollo económico en materia de transporte terrestre está en proceso de integración, teniendo como punto de partida que el país en los últimos años ha presentado un deterioro en su malla vial, como resultado a la difícil situación topográfica, que unida a situaciones de violencia y retrasos en las obras, se convierten en obstáculos competitivos. Según el Ministerio de Transporte y el Banco Mundial, el transporte de carga en Colombia se desarrolla predominantemente por carreteras, con una participación cercana al 80%, seguida por ferrocarriles (15%) y las vías fluviales (5%) (Pérez, 2005, pág. 19).

En el 2011, El Foro Económico Mundial, realizó un estudio frente al desarrollo de la

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

infraestructura vial que presentaba cada país, donde Colombia ocupó el puesto 97, entre 120 países estudiados, Colombia se ubicó por debajo de países como Chile, México, Brasil, Uruguay, Argentina y Ecuador. (García, L. 2011).

Colombia presenta una deficiencia en su infraestructura vial a raíz de la carencia de puentes, viaductos, túneles, taludes y carreteras, lo que genera un aumento en los tiempos de desplazamiento, y como consecuencia disminuyen la productividad y competitividad de las empresas al existir un aumento en los sobre costos por movilización.

Debido a la problemática presentada en los avances de la malla vial, el gobierno nacional, dentro de las políticas del plan de desarrollo del año 2012, dio a conocer la propuesta del proyecto de Carreteras 4° generación (cuarta entrega), que plantea la construcción y operación de

más de 8.000 km de carreteras, incluyendo 1,370 km de doble calzada, y 160 túneles en más de 40 nuevas concesiones.

Esta propuesta se dio a conocer con el nombre de Infraestructura Vial de Cuarta Generación (4° Generación), donde el objetivo principal de este programa es mejorar la competitividad del país, disminuyendo los costos y tiempos de transporte desde los puntos de manufactura hasta los puertos de exportación. (Andrade Moreno, 2014).

Con la puesta en marcha de la política de plan de desarrollo planteada por el gobierno frente a la modernización de la infraestructura vial colombiana, sectores productivos como el retail verán una repercusión en los tiempos de conexión entre el puerto de ingreso y su bodega de abastecimiento, lo que permitirá determinar si género o no una propuesta competitiva a la oferta de precios de sus productos. (Suarez, 2010).

El retail se ubica dentro de los sectores productivos del país, con compañías cuyo objeto social es ofertar bienes y servicios a los consumidores finales; el retail presenta una oferta de servicios tanto online como mixto, reuniendo Online y Offline, donde se destacan compañías dedicadas a la venta de: electrodomésticos, productos para el hogar, farmacias, accesorios y prendas de vestir, perfumerías, artículos perecederos. Los líderes en el mejoramiento del hogar son los artículos enfocados a ventas de bienes para embellecer el interior de las casas, sector que ocupa el segundo puesto dentro del ranquin de las categorías de retail, y con el paso del tiempo ha generado un crecimiento del 16% comparado con el año anterior (Mallyretail, 2022, pág. 12).

Teniendo en cuenta lo anterior, en el sector retail específicamente en las compañías enfocadas a las ventas al por menor de mercancía para el hogar, se tienen como medidas de rendimiento cuantificables los indicadores logísticos, que permiten evaluar el desempeño y el

resultado en cada proceso operativo que se realiza en la cadena de trabajo, por lo anterior los KPIS (Key Performance Indicators), permiten cuantificar el desempeño de un amplio abanico de procesos: recepción de mercancías, almacenaje, preparación de pedidos, gestión de inventarios, expediciones, entregas, transporte y gestión de devoluciones, entre otros. La finalidad última del uso de KPI en la logística del retail, es mejorar la productividad, optimizar los costos, al mismo tiempo que se mantiene o incrementa la calidad del servicio.

Según el artículo de investigación " Performance indicators for logistics enterprises: A land freight transport scope ", establece dentro del proceso de mejora continua al interior de una compañía, la necesidad de implementar metodologías para la formulación de indicadores logísticos para identificar: las áreas clave decisionales, las actividades logísticas y los recursos con que cuenta la organización y el conocimiento de las estrategias operativas y tácticas para generar los indicadores logísticos más adecuados para la organización. (Mora, 2007, pág. 5).

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

En este sentido una empresa evalúa a partir de sus indicadores logísticos, el factor estructural, primero comprendiendo el diseño topográfico de su cadena de suministro, donde interactúan elementos tangibles, a los que se refieren con la localización y cantidad de instalaciones de la compañía, y posterior se toma lo intangible en los que se encuentra la red de transporte utilizada, tiempos de desplazamiento, rutas utilizadas, con base con el resultado obtenido basado en la interrelación directa entre los dos factores, la empresa genera una respuesta frente al desempeño de su cadena

Con base a lo anteriormente expuesto una empresa de retail visualiza como el tiempo y los costos en el rubro del transporte para la movilización de sus mercancías, se convierten en un factor determinante en los resultados económicos de la empresa; por lo anterior se propone

identificar la influencia de la infraestructura vial a nivel logístico referente a la movilización de carga terrestre; dicha inquietud puede ser revisada, basándose en el estudio de los costos logísticos que presenta una empresa de retail particular, que movilice su carga por una carretera que haya recibido la atención del estado, mediante los programas de infraestructura de 4° generación del gobierno, por ejemplo, el corredor vial que conecta al puerto de Buenaventura con Bogotá durante una ventana de tiempo prudente y significativa para el estudio.

Basado en lo anterior se tomará como referente, los indicadores logísticos de la compañía ABC¹, empresa importadora de productos de hogar del sector retail, donde el 100% de su portafolio es importado desde lejano oriente, arribando al territorio aduanero nacional vía marítima por el puerto de Buenaventura, para posterior ser trasladados vía terrestre por el corredor vial que conduce desde el puerto hasta Bogotá, y desde allí desarrollar toda su cadena de abastecimiento para presentar su portafolio al cliente final, a través de tiendas físicas y virtuales.

Pregunta Problemática

Bajo estas consideraciones, resulta prudente preguntarse. ¿Cuál es la repercusión logística de la puesta en marcha de vías de cuarta generación en la dinámica de negocio de una compañía importadora de productos de hogar del sector retail colombiano, que ha movilizado su carga, desde el puerto marítimo de Buenaventura a Bogotá entre el año 2012 y 2022?

3. Objetivos

Objetivo General: Reconocer la repercusión logística de la puesta en marcha de vías de cuarta generación en la dinámica de negocio, para una compañía importadora de productos de hogar del sector retail colombiano, que ha movilizado su carga, desde el puerto marítimo de Buenaventura a Bogotá entre el año 2012 y 2022

Objetivos Específicos:

1. Identificar las condiciones logísticas previas y posteriores que presentaba la empresa de retail, antes de la construcción de las vías 4° generación Bogotá - Buenaventura para su transporte.
2. Reconocer los cambios dentro del negocio de retail de la empresa, atribuibles a efectos generados por el uso de las vías 4° generación Bogotá - Buenaventura para su transporte de carga terrestre.

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

3. Evaluar la influencia de la evolución de los indicadores logísticos de transporte, los resultados de la empresa de retail en estudio debido al cambio de condiciones de las vías entre Bogotá y Buenaventura.

4. Metodología

Dado que el objetivo del estudio será establecer la repercusión logística en el sector de retail en Colombia, con la puesta en marcha de vías de cuarta generación, caso Bogotá –Buenaventura, 2012 - 2022.

Se recurrió al diseño no experimental que se aplicara de manera transversal, considerando el tema de investigación con un sustento teórico amplio, se procede con el proyecto tipo descriptivo, a través de los datos recolectados durante la labor de desarrollo investigativo, se plantea una hipótesis fundamentada en una secuencia de operaciones logísticas de transporte básicas, y ordenadas con base en conceptos teóricos antes presentados que nos permitan generar un comparativo en los procedimientos logístico que se llevaban a cabo antes y después de la puesta en marcha del nuevo proyecto vial.

El método descrito anteriormente se basa en los autores Hernández, Fernández y Baptista (2003), quienes afirman que “los estudios experimentales se realizan sin manipular deliberadamente variables, y dichos estudios se basan en observaciones de los fenómenos descritos. Ocurren en el medio natural por lo que luego se pueda analizar”, y se realiza a través de encuestas transversales, donde se recogen datos a lo largo de un período de tiempo con el objetivo de describir una variable y analizar su incidencia en un momento dado.

Tipo de investigación y enfoque

Se realiza profundización temática, a través de una revisión bibliográfica de la logística, pasando por el retail en Colombia, los principales puertos marítimos por donde se moviliza la carga en Colombia, describiendo la infraestructura vial desde el puerto de Buenaventura hasta Bogotá y el impacto con la puesta en marcha de las vías 4° generación, con el ánimo de plantear una discusión sobre la repercusión logística al interior de la compañía Colombia donde su objeto social está enfocado a la venta de retail de productos de hogar, tomando como punto de partida los datos proporcionados en un periodo de tiempo desde el 2012 al 2022.

5. Referentes teóricos

En el proceso del trabajo de investigación realizaron búsquedas teóricas de diversas fuentes bibliográficas y documentales, a partir de la historia del retail, pasando por los principales puertos de Colombia, infraestructura vial y políticas públicas y el plan de desarrollo de las concesiones viales. Por otro lado, se tomaron fuentes que documentan la historia del retail a nivel mundial, el concepto de transporte terrestre y la movilización de la carga, así como los modelos y sistemas de indicadores logísticos. Y para finalizar se tomó todos los referentes teóricos existente dentro de la compañía base de investigación

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

6. Referentes conceptuales

Dentro del desarrollo del trabajo de investigación se definen conceptos base para dar un mejor entendimiento a la temática a tratar algunos de estos son:

Logística, cadena de abastecimiento, retail, infraestructura vial, transporte, tipo de transporte, concesiones viales, planes de desarrollo.

7. Resultados

Los resultados obtenidos en el estudio con base a los datos recopilados y el comparativo realizado, se lograron establecer las repercusiones en las operaciones logísticas básicas de la empresa de retail importadora de productos de hogar donde su actividad se desarrolla a través del transporte terrestre movilizandole la carga que arriba a Colombia por el puerto de Buenaventura y después es trasladada a Bogotá por el corredor vial de la vía Panamericana; específicamente se analizaron las estadísticas internas de la compañía y KPIS presentadas por el freight forwarder se presenta la figura 5 .

Condiciones logísticas previas y posteriores que presentaba la empresa de retail

Fase 1: Para iniciar el diagnóstico se reconoció el funcionamiento de la empresa de retail importadora de productos de hogar año a año a través de la tabulación los datos de acuerdo a la medida en kilogramos de mercancía general importada en cada documento de transporte marítimo (Bill of lading), emitido por las navieras desde los distintos puertos de embarque bajo la razón social de la compañía, se estipula los kilogramos arribados al territorio aduanero colombiano en el año 2012 por los dos puertos colombianos, donde posteriormente fueron movilizados vía terrestre al centro de distribución ubicado en Tenjo; cabe señalar que la labor presentada por el freight forwarder es la consolidación general de la carga sin categorización de la misma; es decir, en un documento de transporte puede consolidarse carga general y frágil o entre otras combinaciones, el tipo de carga es tenido para las buenas prácticas de manipulación de los productos.

Fase 2: Para lograr identificar las particularidades del medio de transporte terrestre empleado por la compañía para la movilización de mercancía, una vez la misma arribaba al territorio aduanero colombiano, la compañía ABC, se toma en cuenta los datos del aliado estratégico quien ha puesto a su disposición una flota de vehículos de carga (tractomulas y Sencillos), para la movilización de la carga desde el puerto de Buenaventura y Cartagena.

En coordinación con el aliado estratégico encargado de la movilización de la carga vía terrestre es la compañía Orion, compañía 3PL; empresa que provee vehículos de uso exclusivo para el cliente con o sin acompañante, administrados por el cliente de acuerdo con sus necesidades, para trabajo en distribución urbana en las principales ciudades del país. (transorion, s.f.); se muestran los datos en los KPIS de Orion presentados en el 2012.

Fase 3. Rutas de transporte utilizadas

Dentro de la fase de desarrollo del estudio realizado, se describe a la empresa ABC con una participación en sus importaciones del 100% de su portafolio a Colombia proveniente del lejano oriente, por vía marítima, donde el 89.41 % de los productos arriban por el puerto de Buenaventura y el 10.59% por el puerto de Cartagena; los datos fueron tomados con el Nit de la compañía a través del registro efectuado en la página de Muisca, (página autorizada por la Dirección de Impuestos y

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

Aduanas Nacionales para el registro de finalización del régimen de tránsito marítimo), allí se contabilizan los ingresos por cada puerto, indicando peso, bultos y demás información referente a la importación.

En el desarrollo del objetivo propuesto en la fase 4, se muestra a partir de la información recopilada producto del método para recolectar datos, se tomaron los valores presentados por el aliado estratégico del transporte terrestre donde se mide la trayectoria transcurrida de cada operación x tiempo (horas) de ejecución de cada trayecto, posterior se realizó el promedio total de tiempo ejecutado en las operaciones x año y de esta manera se llevó a los resultados mostrados.

Fase 5. Con base a los datos que posee la compañía ABC se realizó el cálculo tomando como base la formula antes expuesta y desarrollando los siguientes pasos para llegar a los resultados:

- Se tomo la sumatoria de los valores de toda la cadena logística x operación
- Flete internacional + servicio de agenciamiento e impuestos + flete terrestre + almacenamiento.
- Posterior se tomó cada rubro de la cadena logística se dividió por el total de la operación * 100%
- Para entender el peso porcentual de cada rubro frente a los gastos totales que se llevaron a cabo.
- Se tomo el total de los porcentajes obtenidos y se realizó un promedio total por año
- Posterior se realizó la tabulación y se graficó a través de tablas para dar a conocer los resultados obtenidos.

Fase 6: Con base en los valores anteriormente presentados, y de acuerdo con el promedio de los viajes realizados por año se realiza la ilustración Figura 14. Donde se muestra el promedio en valores específicos en pesos colombianos año a año y su respectivo porcentaje negativo o positivo vs el año inmediatamente anterior, donde muestra la línea de tiempo a partir del 2014, cuando se iniciaron las obras de la construcción de las vías 4 regeneración. En esta grafica no se discrimina aumento del IPC ni el porcentaje que hubo en aumento de carga para validar la variación real existente en los cobros de flete terrestre

8. Conclusiones

A partir de la revisión realizada, se dio un vistazo sobre conceptualización, datos, y a partir de una justificación teórica, se puede afirmar con fundamento sobre lo que se especifica en la problemática de estudio.

En el contexto económico internacional, el sector retail en los países latinoamericanos, especialmente en Colombia, marca el inicio de una nueva era en la oferta de productos; y las empresas del retail no deben ahorrar esfuerzos para seguir dirigiendo sus estrategias a un mercado cada vez más competitivo, pues los clientes demandan atención individualizada y exigen servicio, costos y calidad en los productos adquiridos.

Uno de los hallazgos más importantes registrados en el estudio, después de identificar las

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

condiciones logísticas previas y posteriores que presentaba la empresa de retail, antes de la construcción de las 4^o generación Bogotá – Buenaventura, es la relación directa que existe entre el desarrollo de la infraestructura de un país y el crecimiento económico de la compañía, crecimiento económico que se basa en la productividad de los factores y de la competitividad sistémica, ciertamente esta relación existente muestra la evidencia a la necesidad que a través de las políticas planteadas por el gobierno nacional, los temas relacionados con la infraestructura vial que presenta el país, contribuyan de manera directa a ese crecimiento económico de las compañías, donde empresas al menudeo ven afectadas sus ganancias por falta de garantías en un rubro como es el transporte.

La implementación de nuevas concesiones viales, como lo ha sido las vías de cuarta generación, ha desarrollado en el periodo de tiempo analizado, cambios positivos al interior de compañías como las dedicadas al comercio al por menor, atribuibles a las buenas prácticas de gobierno, generando efectos con mejores resultados, lo que permitiría que no solo estas empresas mejoren su rentabilidad, sino que a nivel nacional, se muestra una visión para la inversión extranjera, permitiendo el crecimiento de la economía en general.

Existe una evidencia que la infraestructura vial permite mejoras en el desarrollo de las economías de manera positiva, con beneficios directos los cuales implican una mejor sinergia, buscando un crecimiento sostenible de las empresas, la responsabilidad existente del gobierno al implementar mejoras viales muestra responsabilidad frente al mundo empresarial, generando mejores oportunidades y contribuyendo al desarrollo de una mejor economía

Basado en los datos obtenidos de la empresa de estudio, se muestra una influencia positiva directa de la evolución de los indicadores logísticos, debido al cambio de condiciones de las vías entre Bogotá y Buenaventura, y se concluye que al analizar los datos obtenidos en las distintas tablas comparativas dentro de la ventana de tiempo seleccionada entre el 2012 al 2022, muestra la repercusión positiva frente a la dinámica del negocio de esta compañía, enfocada el retail con oferta de productos para el hogar, donde la puesta en marcha de las vías de cuarta generación mostró una disminución en los tiempos de trayectoria, de la movilización de la carga desde Buenaventura hasta Bogotá, así como un dinamismo positivo frente a la disminución de los costos ofertados por la empresa de transporte dedicada a movilizarle la carga .

Cumpliendo con el objetivo general planteado, se destacan los resultados positivos frente a la repercusión logística de la puesta en marcha de vías de cuarta generación en la dinámica de negocio, para una compañía importadora de productos de hogar del sector retail colombiano, que ha movilizó su carga, desde el puerto marítimo de Buenaventura a Bogotá entre el año 2012 y 2022, mostrando una influencia positiva frente a las políticas de inversión para la infraestructura vial, y de esta manera contribuir para que Colombia sea un país más competitivo, a través de una infraestructura sostenible con proyectos con impactos positivos, y grandes inversiones que permiten el desarrollo del país.

La repercusión presentada en la compañía, muestra el impacto positivo en sus indicadores logísticos donde logra materializarse los esfuerzos del gobierno en mejorar las condiciones para que empresas como la analizada, mejores sus ganancias y las mismas se vean representadas en mejores precios ofertados a los consumidores finales, a quienes recae también cada contribución; sin embargo, cabe señalar que pese a cada esfuerzo por mejorar la infraestructura existente, falta implementar más programas de desarrollo de vías para vincular y conectar diversos puntos del territorio nacional, es imprescindible que el gobierno nacional planifique la red vial de Colombia

RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO - RAE

de manera concertada para aprovechar cada nueva oportunidad que trae la globalización y brindar el apoyo con sus políticas a las empresas, para que estas respondan de manera positiva a cada nuevo mercado, potencializando la economía de Colombia.