

**UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA**



**E- FREIGHT: UN VUELO HACIA LA MODERNIZACION
DEL TRANSPORTE DE CARGA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL**

July Andrea Ibáñez Romero

Trabajo de grado para obtener el título como
Especialista en gerencia en comercio internacional

Profesor: Cesar Augusto Bernal Torres
Doctor en administración de negocios, Magister en educación,
economista y psicólogo

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD CIENCIAS ECONOMICAS, SEMINARIO DE INVESTIGACION
BOGOTA
2013**

ENSAYO

E- FREIGHT: UN VUELO HACIA LA MODERNIZACION DEL TRANSPORTE DE CARGA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

JULY ANDREA IBAÑEZ ROMERO*
Junio de 2013

RESUMEN

Este ensayo sobre implementación del E-freight es una reflexión acerca de los beneficios del programa en la industria del transporte de carga aérea liderado y dirigido por la IATA, el cual evidencia no solo los beneficios y ventajas competitivas conseguidas a partir de su implementación, sino que de otro lado muestra casos exitosos de reconocidas aerolíneas en el mundo a partir de su puesta en marcha. El programa responde a las necesidades de una nueva era en el manejo de la información, de esta manera incorpora en la operación los grandes desarrollos a nivel de sistemas de información principalmente el internet; después de décadas de manejar la operación de la cadena de suministro mediante documentos impresos, finalmente el sector ha dado un salto hacia el manejo electrónico de la información; con la participación e integración de los actores principales de la cadena, son evidentes los resultados positivos e impacto en el desarrollo económico y contribución hacia la competitividad de los países y mercados. A nivel mundial los principales beneficios de la implementación del sistema son la reducción a 24 horas de los tiempos de operación, así mismo el cliente obtiene información en tiempo real, de otro lado contribuye a preservar el medio ambiente por el ahorro de papel.

Palabras clave: E-freight, Ventajas competitivas, Cadena de Suministro, Información electrónica, Desarrollo económico.

ABSTRACT

This essay about implementation of E- freight is a reflection about the benefits of the program in the Industry of the transport of air freight led and directed by the IATA; it demonstrates not only the benefits and competitive advantages obtained

* Administradora de Empresas. Estudiante de Posgrado en Gerencia en Comercio Internacional de la Universidad Militar Nueva Granada, Colaborador en Blu Logistics Colombia donde se desempeña como Customer Support Leader; manejo y coordinación de Transporte de Carga Internacional Aérea y Marítima.

since his implementation, but of another side it shows successful cases of recognized Airlines in the world since his start application. The program answers to the needs of a new age on handling information, in this manner it incorporates to airfreight operation big developments at level information system, principally Internet; after decades of handling supply chain operation with printed documents, finally the sector gives a jump unto electronic handling information; with participation and integration of their main actors, it achieves positive results and impact to development economic and contribution towards countries and markets competitiveness. On a global scale the principal benefits of the implementation of the system are the reduction at 24 hours of the operation times, likewise the client obtains information in real-time, from another side it helps to preserve the environment by the saving of role.

Key words: E- freight, competitive Advantages, Chain of Supply, electronic Information, economic Development.

INTRODUCCIÓN

Este ensayo tuvo como propósito dar a conocer las ventajas que el proyecto E-freight brinda al sector del transporte de carga aérea; de acuerdo a la IATA (2013) en el momento que inició el proyecto E-freight, la industria de la carga aérea seguía basada exclusivamente en los procesos soportados por documentos impresos para su manejo tanto nacional como internacional.

Cada envío en promedio genera aproximadamente 30 documentos los cuales son manipulados por las partes implicadas: los expedidores, transitarios, operadores en tierra, agentes de carga, compañías aéreas, agentes de aduanas, las aduanas o entes en cada país, entre otras entidades.

Estos procesos basados en papel no eran ni son rentables y no aportan a las necesidades del transporte de carga aérea tales como son calidad, seguridad y rapidez; por lo tanto, la iniciativa E-freight se puso en marcha, con la visión de transformar el proceso del transporte de carga aérea y lograr que toda la información necesaria se ingrese a través de medios electrónicos. Es una meta ambiciosa, que abarca cierta complejidad legal, reglamentaria, técnica pero con un objetivo claro que es mejorar la competitividad del sector y contribuir a su crecimiento dentro del comercio internacional.

El proyecto E-freight tiene el objetivo principal de contribuir al desarrollo de la industria del transporte de carga aérea; así mismo mostrar sus beneficios y ventajas, a la vez el desarrollo potencial en la región y el cambio estructural en el manejo de la información.

Para esto se han analizado documentos y proyecciones estadísticas del sector, de otro lado se cita la opinión de los actores que ya han incorporado en sistema en su operación y han evaluado positivamente los hallazgos tras su puesta en marcha; así mismo se refleja la opinión de quienes a pesar de estar a favor del proyecto, opinan que América Latina aún se encuentra lejos de alcanzar los niveles de los países desarrollados en cuanto al manejo de la información.

Para el caso de Colombia, desde el año 2010 se están promoviendo las operaciones E-freight, con la participación de Lan Colombia, DHL Forwarding, la DIAN, en el Aeropuerto el Dorado de Bogotá se dio inicio de manera exitosa al programa, esto significa que no fue necesaria la presentación física de documentos en ninguna etapa del proceso; inicialmente la prueba piloto se implementó en rutas comerciales puntuales, Bogotá-Miami-Bogotá y Bogotá-Madrid-Bogotá.

Para llegar a esto se requirió un proceso que tardó aproximadamente dos años, para comenzar era necesario contar con el apoyo de la DIAN y sus funcionarios para realizar el acompañamiento en todas las etapas de diagnóstico, pilotaje e implementación, así mismo esta entidad debía contar con la disposición para realizar los cambios estructurales, normativos y culturales de toda la organización y sus funcionarios para llevar a cabo el proyecto; sin duda se convirtió en una ventaja para la DIAN contar con la plataforma MUISCA y que ésta ya estuviera en funcionamiento de manera satisfactoria por los actores de la cadena logística.

Dentro del contexto de innovación tecnológica, la industria de transporte aéreo ha implementado estrategias que tienen por objetivo aprovechar las ventajas de herramientas como el internet, en busca de una operación más eficiente, flexible, rápida, mediante el manejo de herramientas fáciles de uso y optimización de costos.

Es indispensable mostrar a los clientes que sus cargas llegarán rápidamente a su destino; que podrán encontrar en un click la información de la ubicación de su carga, fecha y hora de entrega, costos y demás datos para que el cliente se sienta seguro del servicio que ha contratado; en este punto toma fuerza el concepto de E-freight y su propuesta en cuanto a hacer que la industria de transporte aéreo sea más competitiva, eficiente y rentable.

El transporte de carga con documentación electrónica permite mejorar la eficiencia y competitividad de la cadena de valor del transporte aéreo de carga, toda vez que a través de la mensajería electrónica, se elimina de manera efectiva la necesidad de enviar documentos de papel, se reducen costos, se mejoran los tiempos de tránsito, se logra mayor precisión y seguridad de la información además de contribuir en forma importante a la disminución del uso de papel; adicionalmente contribuye con la facilitación y el medio ambiente.

Este sistema comprende a toda la cadena logística, desde el productor hasta el destinatario final, además de los organismos de control de cada país. De esta forma, se simplifican considerablemente los procesos para este tipo de actividad.

VENTAJAS DE LA IMPLEMENTACION DEL E-FREIGHT PARA EL TRANSPORTE DE CARGA AEREA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

(IATA, 2013), Históricamente el sistema ha tenido limitantes en cuanto a su entorno regulatorio y su capacidad tecnológica. El E-freight inicia en el 2003 como una iniciativa interna de innovación en la Asociación Internacional de Transporte Aéreo IATA, en la que se propone un cambio estructural en el manejo de la información y está dirigida a simplificar el negocio. Entre el 2005 y 2006 la viabilidad del programa se mostró hacia afuera de la IATA, y se identifica que las nuevas tecnologías de información, en particular el Internet son factores fundamentales para permitir el éxito de la iniciativa. Entre 2007 y 2008 se hace una prueba piloto en seis lugares (Canadá, Hong Kong, Holanda, Singapur, Suecia y Reino Unido) y En noviembre de 2007 se hacen los primeros envíos sin papeles.

Entre 2009 y 2011, el proyecto se centra en dos tareas principales; la primera es la ampliación de las rutas comerciales en los lugares donde E-freight fue posible a partir de los seis primeros lugares y se continúa un esfuerzo de promoción dirigido autoridades aduaneras y gubernamentales de todo el mundo; la segunda el diseño y desarrollo de los procesos de negocio que faltan y normas que permitan a E-freight realizar un creciente número de envíos y documentos. A finales del 2011, 42 lugares (países o áreas administrativas) manejan el E-freight y más de 20 e-documents se han identificado y desarrollado.

(IATA, 2012), el Grupo Asesor de Air Cargo Global (GACAG) desarrolló una hoja de ruta E-freight, que define el enfoque, estructura y objetivos para el programa que incluye tres pilares:

- Primero crear una red de rutas E-freight, con la participación de los entes reguladores y gobiernos de todo el mundo; esto implica procedimientos aduaneros completamente electrónicos y donde se admiten envíos sin papel los cuales se reemplazan por la digitalización de los documentos. Para el año 2013 el objetivo es implementar el E-freight en dos de los cuatro países BRIC (Brasil, Rusia, India y China) y en el 2015 haberlo implementado en los cuatro países. Así mismo hacer crecer a un 80% la cobertura del E-freight a nivel mundial y lograr que más lugares lo implementen (en la actualidad solo es del 33%)
- Segundo la digitalización y eliminación de los documentos de transporte utilizados en la actualidad, empezando por la Guía Aérea (AWB) impreso

en papel y que es el más importante actualmente, lo sustituye la Guía Aérea electrónica (e-AWB); la implementación espera hacerse progresivamente para el 2013 en un 20%, para el 2014 en un 50% y en un 100% para el 2015.

- Tercero un plan de digitalización de los demás documentos que normalmente acompañan la carga, con el fin de eliminar la bolsa con documentos físicos (facturas comerciales, listas de empaque y otros documentos requeridos en destino tanto por el agente de carga como el de aduana)

Entidades como Global Air Cargo Advisory Group (GACAG, 2010), fue creada con el objeto de relacionarse con las entidades reguladoras y organismos en todo el mundo cuyas decisiones tienen un impacto directo en el transporte de carga aérea; su objetivo es propender para que la industria sea más eficiente, competitiva, sostenible y rentable. Su prioridad es la seguridad de la carga, el e-commerce, la facilitación del comercio y sostenibilidad de la industria global de carga aérea.

(GACAG, 2010) los mensajes electrónicos han existido desde la década de 1980, pero la industria de la carga aérea todavía se basa en el papel. En el mundo electrónico de hoy, la carga aérea sigue dependiendo en gran medida de la documentación en papel. Cada envío de carga aérea internacional puede requerir hasta 30 diferentes documentos impresos en papel lo cual incrementa los costos de flete aéreo.

El proyecto E-freight tiene por objeto desarrollar y poner en práctica un proceso de transporte de origen a destino en el que no sean necesarios documentos impresos, sino que estos sean sustituidos por un intercambio de datos electrónicos. (GACAG, 2010).

Es indudable la importancia del papel que tiene el internet en la actualidad, ha cambiado todos los esquemas de trabajo, permitiendo el acceso inmediato a la información desde cualquier parte del mundo; como resultado encontramos una transformación en los procesos, volviéndolos más eficientes y productivos los cuales contribuyen al logro de resultados en una organización.

Para el caso de Colombia gran parte de la carga aérea aún depende de procesos documentales físicos como soporte de la operación; cada carga genera documentación que aumenta no solo los costos sino también los tiempos de la operación.

El proceso documental antes de la implementación del E-freight comprendía el manejo físico de los siguientes documentos los cuales ya fueron eliminados en los lugares en los que se ha implementado el proyecto E-freight (Chacin, 2008). El E-freight reemplaza documentos físicos por archivos pdf o de cualquier clase

electrónica, se busca que la entrega de los documentos solicitados por cada autoridad de control sea a través de un medio electrónico.

En el gráfico 1 se muestra el responsable de cada documento en la cadena logística.

- Invoice / Factura Comercial
- Packing List / Lista de empaque
- Certificado de Origen
- Letter of Instructions
- Dangerous Goods declaration
- Master Air Waybill
- House Waybill
- House Manifest
- Export Goods declaration
- Customs Release Export
- Flight Manifest
- Transfer Manifest
- Export Cargo Declaration
- Import Cargo Declaration
- Import Goods Declaration
- Customs Release Import

Grafico 1: IATA e-freight: Alcance Documental

IATA e-freight: Scope of Documents



Fuente: Chacin, Junio de 2008

De acuerdo a (Kasarda, Appold, Mori, 2006), La industria del transporte aéreo de carga es responsable de más del 30% del comercio internacional, sirve como motor clave del crecimiento económico y el desarrollo de un país, cada vez tendrá un papel más importante en la economía global; promueve la conectividad y mejora la eficiencia y la competitividad ya que ningún otro medio de transporte lo supera en cuanto a estructura para satisfacer las necesidades de la nueva era en la que el abastecimiento global, venta y logística just-in-time, requieren que los productores reciban y envíen pequeñas cantidades con mayor frecuencia a través de largas distancias.

En esta misma dirección la Organización Mundial del Comercio (OMC,2005), en su informe sobre el comercio mundial se lee “el sostenido crecimiento económico registrado por la economía mundial en los dos últimos decenios y los sólidos resultados del comercio internacional se han traducido en una firme tendencia positiva del tráfico internacional” (pág. 238)

El transporte de carga aérea se caracteriza por una alianza implícita entre una red que incluye las compañías aéreas de transporte de carga, transitarios, manipuladores de logística en aeropuertos, operadores en tierra, entre otras; el manejo aéreo de la carga ofrece a los clientes beneficios de seguridad y rapidez en el manejo (gasta la cuarta parte del marítimo), pero con costos por kilogramo seis veces más altos que los promedio en cargas marítimas, es relativamente costoso. Ese alto costo se compensa por la reducción de inventario y los costos de almacenamiento (Kasarda, Appold, Mori, 2006).

De acuerdo a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, 2010) Colombia es el país 32 en iniciar la implementación de la iniciativa E-freight, ésta es una nueva era para la cadena de suministro de carga aérea en Colombia. IATA E-freight para las importaciones y exportaciones, inició desde el 31 de Octubre de 2010 en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá, este proyecto de IATA tiene la iniciativa de simplificar el negocio, mejorar el servicio y reducir los costos para la industria y su objetivo principal es quitar el papel de la cadena de suministro de carga aérea con lo cual busca mejorar la competitividad del país.

En Colombia el proyecto cuenta con el apoyo de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional FITAC, ésta entidad reúne a tres sectores importantes en la cadena de comercio exterior y que se han especializado en el ámbito de logística (transporte, aduana, almacenamiento), dicha entidad respalda la iniciativa del gobierno, “Sabemos que el éxito de esta medida requiere de un trabajo conjunto entre las entidades oficiales y los agentes logísticos, a fin de que el servicio sea más ágil y eficiente y que propenda por la facilitación del comercio en Colombia”, (Espinosa, 2013).

De otro lado, el gobierno nacional mediante su ente regulador se compromete a facilitar el cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras, cambiarias y operaciones de comercio exterior de los usuarios, para esto la Dirección de

Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN ha establecido un Indicador llamado Proyecto Normativo E-freight, el cual ha contemplado una adecuación en la normatividad e incluye en el nuevo estatuto aduanero la presentación y el endoso del documento electrónico (DIAN,2011).

Sin embargo con respecto al tema FITAC señala su preocupación con respecto a posibles fraudes en el pago de fletes y otros gastos por el uso indebido del sistema. Es importante que la implementación de estos nuevos esquemas responda eficientemente a las necesidades logísticas de las compañías, así mismo que los funcionarios del sistema de aduanas del gobierno nacional se comprometan y sensibilicen de la importancia de la iniciativa en una mayor competitividad para el país.

En el proyecto participan todas las partes involucradas en la cadena de suministro; autoridades aduaneras, transportistas, autoridades de aviación representados por la Aeronáutica Civil, agencias de carga, almacenadoras, embarcadores y consignatarios. En Colombia el proyecto empezó a ser implementado por Lan Colombia e Iberia Airlines con el apoyo y cooperación de la Aduana (DIAN); estas a la vez se convirtieron en pioneras en Latinoamérica en la implementación del estándar internacional de E-freight; por lo anterior se posicionan Colombia y Chile como pioneras en la región (IATA, 2010).

LAN Cargo Colombia fue el primero operador carguero de la región y pionero a nivel mundial en implementar el sistema E-freight. (LAN Cargo, 2010) “Este sistema permite mejorar la eficiencia y competitividad de la industria del transporte de carga, mediante el reemplazo de documentos de papel por mensajes electrónicos”.

Recientemente en Colombia, Avianca la primera aerolínea del país incursionó en el mes de Mayo de 2013, en la implementación de E-freight; ha completado con éxito el primer embarque con e-AWB desde el Aeropuerto Internacional el Dorado. La prueba se realizó con DHL Forwarding quienes ya cuentan con experiencia en la iniciativa, junto con ellos Tampa Cargo filial carguera de Avianca, se ha confirmado como participante del proyecto. Avianca continuará con esfuerzos para habilitar más aeropuertos dentro de la región y contribuir a que Latinoamérica se una a los objetivos de IATA (Kluver, 2013)

Como parte de la estrategia de Avianca para consolidar su capacidad de transporte de carga en la región en enero del 2013, Tampa Cargo incorporó el primero de cuatro aviones cargueros Airbus A330-200F con capacidad de 70 toneladas, son modernos aviones eco-eficientes en las rutas desde y hacia Colombia, USA, México, Brasil y Perú las cuales manejan una alta demanda operacional; el objetivo es contribuir a que tanto importadores como exportadores cumplan sus objetivos de negocio e incrementar los volúmenes de bienes y mercancías transportados. (Villegas, 2013)

Este innovador sistema simplifica de una manera importante los procesos, reduce los tiempos de operación logrando información más exacta al tiempo que contribuyen a preservar el medio ambiente; involucra toda la cadena logística desde el productor hasta el destinatario final, así como a los entes de control de cada país. No obstante el sector de transporte aéreo sigue siendo un sector frágil por su vulnerabilidad ante los precios del crudo, lo cual encarece sus costos y afecta su cadena de valor; de otro lado el diagnóstico que hace la IATA a otros países de la región.

En cuanto a la región de Latinoamérica el país pionero fue Chile, en Junio de 2010, incursionó en la era del E-freight; tras un año de haber iniciado y superado las pruebas del proyecto. En este país el grupo de implementación estuvo liderado por LAN Cargo quienes están de acuerdo con los importantes beneficios para los clientes, los cuales pueden acceder a un servicio más ágil y expedito, gracias a la simplificación de los procesos (Ureta, 2010).

De acuerdo a la iniciativa de IATA con respecto al Proyecto E-freight, el Grupo de Expertos en Asuntos Políticos Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo GEPEJTA realizó un diagnóstico de la estructura y capacidad de los países de la región y el trabajo desarrollado por la IATA en los estados miembros; este estudio identifica las localidades que tienen un marco legal y técnico y su preparación para el proyecto en los aspectos técnico, regulatorio, de procesos operativos y de apoyo formal (GEPEJTA, 2011).

“(GEPEJTA/26, 2011) “ el e-freight constituye una medida de competitividad de la cadena de valor del transporte aéreo de carga, toda vez que a través de la mensajería electrónica, se elimina de manera efectiva la necesidad de enviar documentos de papel, se reducen costos, se mejoran los tiempos de tránsito, lo cual se traduce en mayor competitividad del transporte de carga aérea; adicionalmente contribuye con la facilitación, el medio ambiente también se beneficiará de la eliminación de 7.800 toneladas de documentos de papel en todo el mundo, el equivalente a ochenta aviones de carga Boeing 747 al año.” (Pág. 1-2)

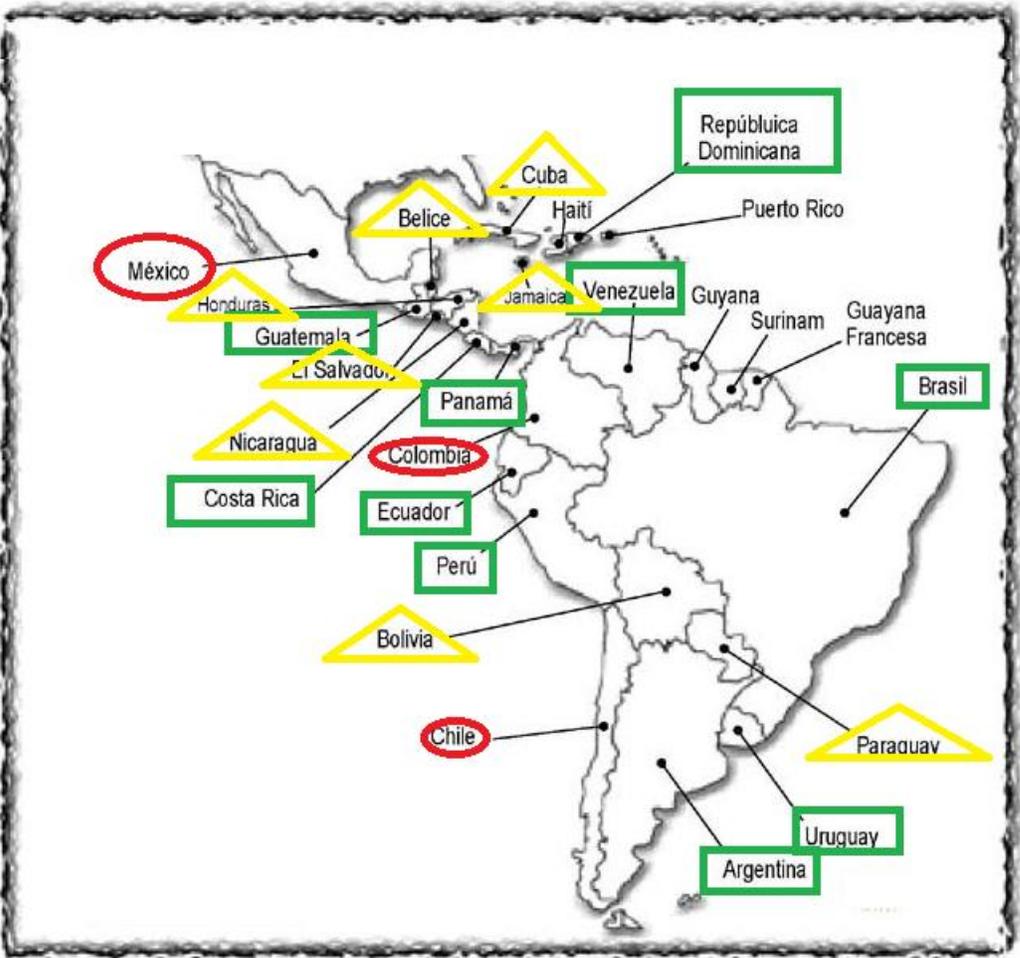
El estudio arroja las siguientes conclusiones; Colombia se encuentra a la altura de países como Chile y México, debido a que cuentan con infraestructura capaz de implementar el E-freight, fue declarado por la IATA como un país en vivo “live” lo que significa que estamos en capacidad y disponibilidad de implementar el proyecto no solo en uno sino en varios aeropuertos, así como en una o más rutas tanto en importaciones como en exportaciones.

De otro lado países como Brasil, República Dominicana y Perú contaban con probabilidades en el corto plazo de implementar el E-freight (es decir, lo lograron en el año 2011); otros siete estados, Argentina, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay y Venezuela en un plazo mediano (se estimaba que después

del 2011) tendrían la posibilidad de implementarlo. (GEPEJTA, 2011); básicamente estos últimos países están en proceso de adecuación, modernización y ajuste en su sistema o plataforma de aduana actual.

Sin embargo, quedan otros países como Aruba, Belice, Bolivia, Cuba, El Salvador, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Paraguay que tardarán más tiempo en incorporar E-freight a su sistema de transporte de carga aéreo; ya que no cuentan con la estructura y tampoco han iniciado el proceso de adaptación requerido. Estos países deberán hacer importantes esfuerzos para ponerse a tono con los avances tecnológicos, de lo contrario pueden quedar rezagados.

Diagnóstico de la Región Latinoamericana



Fuente: Elaboración Propia

Es indudable que en medio de un mundo caracterizado por un constante cambio y evolución proyectado a la globalización de los mercados, se reconocen los avances que han tenido grandes compañías tanto de productos como de servicios. La labor es apoyar a las empresas que aún no cuentan con transmisión electrónica para implementar las herramientas y continuar con este proyecto,

igualmente la difusión del proyecto en todos los organismos involucrados en la cadena logística de transporte de carga,

Al respecto (Reckman, 2012) afirma que los países de América Latina aún no cuentan con las condiciones para adoptar el sistema E-freight, declara que la región no está al nivel de países desarrollados en cuanto al manejo de información electrónica. Adicionalmente declara que países como Bolivia y Venezuela no han ratificado los convenios gubernamentales requeridos para la adopción de la medida; también señala que no solo se requiere del compromiso del sector privado sino también de la voluntad de los gobiernos y la flexibilización de sus entes reguladores.

Con base en lo antes mencionado, si bien es cierto que algunos países ya han realizado sus primeras operaciones exitosas de E-freight, es importante continuar trabajando hacia la implementación en el 100% de las operaciones; actualmente solo algunas rutas permiten este tipo de manejo; así mismo no todas las aerolíneas han adoptado este sistema; lo cual retarda el logro de la meta de la IATA que es implementar el proyecto al 100% en el año 2014.

Se debe continuar trabajando en el desarrollo del programa el cual debe incluir capacitación electrónica, inversión en las plataformas tecnológicas actuales, así como contemplar todos los cambios estructurales que implica el cambio en el manejo de la información y como afecta los acuerdos entre aerolíneas y agentes de carga.

A nivel mundial, desde el año 2010, Aerolíneas como la empresa árabe Emirates Sky Cargo ya venía realizando estas operaciones con resultados exitosos según lo explica su Vicepresidente de Carga, es un paso hacia la consecución del objetivo de trabajar en un entorno completamente electrónico que mejorará la eficiencia de la operación, afinará los procesos, incrementará la velocidad y reducirá costos. El E-freight ayuda a mejorar la fiabilidad, aumenta la precisión a la vez que incluye mejoras medioambientales por el ahorro de papel (Menen, 2010).

Emirates Sky Cargo ha logrado desarrollar los mercados de España y Alemania no solo por el volumen de carga que maneja sino también por su ubicación estratégica para la conectividad con Suramérica, así mismo para este año 2013 se ha enfocado en implementar E-freight como sistema de procesamiento de carga totalmente electrónico. "El E-freight nos permite trabajar en un entorno totalmente electrónico que permite mejorar la eficiencia operacional, incrementar la velocidad, reducir costes, mejorar la fiabilidad, aumentar la precisión y, por supuesto, reducir el impacto medioambiental," (Ortega, 2013).

En estados Unidos, American Airlines inicio la participación en E-freight en el aeropuerto de New York, posteriormente se amplió la operación hacia los principales aeropuertos del país, el lanzamiento de la iniciativa E-freight EE.UU, los acerca un paso más a un entorno completamente sin papel, esta aerolínea

cuenta con una capacidad de más de 100 millones de libras de carga semanal, con conexión a 250 ciudades en más de 40 países, con más de 1000 aviones la aerolínea está comprometida a impulsar el E-freight en Estados Unidos y el mundo (Brooks, 2010) traducido por el autor.

En este mismo sentido, DHL Global Forwarding, agente de carga Internacional también se encuentra comprometido con el programa E-freight; actualmente manejan más de la tercera parte de los envíos internacionales alrededor de 21 países y cubre aproximadamente 108 aeropuertos, DHL ha invertido en cuanto a conocimiento, recursos humanos y monetarios para estar a la vanguardia, buscan estar preparados para las necesidades del futuro en cuanto a manejo electrónico de la información (Schaecher, 2010) traducido por el autor.

Se evidencia que ser eficientes y cada vez más competitivos es el reto para el transporte aéreo; la diferencia y ventaja competitiva estará marcada por la calidad en el servicio, al precio más conveniente. El objetivo de las aerolíneas tendrá que centrarse en lograr posicionarse en el mercado entregando las mejores tarifas y otorgando a los clientes un servicio logístico integral, donde el importador y exportador solo se preocupe por entregar y/o recibir su carga.

Ante la potencialización de los sistemas de información de las aerolíneas, se visualiza que el crecimiento de las aerolíneas será aún mayor a cuenta de un asesoramiento personalizado a sus clientes en los que estos podrán hacer envíos directamente sin necesidad de disponer de un sistema de transmisión de datos especial, con esto tienden a minimizarse los intermediarios que actualmente intervienen en la cadena logística.

Beneficios del Negocio E-freight

La (IATA, 2012) identificó los beneficios para el país y todos los actores de la industria, apostar por las nuevas tecnologías incorpora ventajas competitivas a la cadena de suministro aéreo:

- Ahorro de costos: hasta \$ 4.9 mil millones al año si se aplica plenamente, por la disminución en el procesamiento de documentos.
- Velocidad: reducción del tiempo de operación hasta a24 horas, debido a que se puede enviar la documentación incluso antes que la carga.
- Calidad y Fiabilidad: documentos electrónicos eliminan los errores de entrada manual, los envíos no se retrasan debido a la falta de documentos o información inconsistente.

- Visibilidad y Trazabilidad: la documentación electrónica permite seguimiento en línea y rastreo de la información en tiempo real.
- Cumplimiento de normativas: cumple con todos los reglamentos internacionales y locales exigidos por las aduanas, la aviación civil y otros organismos reguladores.
- Sostenibilidad: E-freight eliminará más de 7.800 toneladas de documentos en papel, el equivalente a 80 aviones Boeing 747 cargueros llenos de papel.
- Sencillez: como todos los actores de la cadena de suministro siguen el mismo proceso de transporte electrónico de mercancías y de los estándares de mensajería el proceso de carga aérea es más uniforme y simple de ejecutar.

Se encontró en el 2009 tras un análisis de los beneficios esperados que con la implementación de la iniciativa de E-freight, una vez que este alcance el 100% de su implementación puede llegar a significar un ahorro de entre US\$ 3100 y US\$ 4900 millones por año, adicionalmente agilizando los tiempos de tránsito de la cadena de suministros, reduciendo así los tiempos del ciclo (IATA, 2013).

En este sentido, la industria está viviendo una evolución que se ve representada en los menores tiempos de tránsito, mayor precisión de la información, menor manipulación de documentos, información actualizada permanentemente, confidencialidad en la información y como valor agregado tiene un efecto amigable con el medio ambiente por la reducción en la demanda de papel.

BIBLIOGRAFIA

AERO LATIN NEWS (Junio 2013) *AVIANCA ya está haciendo e-AWB desde Bogotá*. [en línea]. Disponible en: <http://aerolatinnews.com/2013/05/28/avianca-ya-esta-haciendo-e-awb-desde-bogota/> Consultado el 10 de Junio de 2013.

AMERICAN AIRLINES, *American Airlines Cargo Division Announces the U.S. Launch of E-Freight, Paperless Initiative Begins New Era in Air Cargo*, [en línea]. Disponible en: <http://hub.aa.com/en/nr/pressrelease/american-airlines-cargo-division-announces-the-us-launch-of-e-freight> Consultado el 12 de Junio de 2013.

AVIACION DIGITAL (Junio 2013) *España y Alemania, los dos mercados más importantes de SkyCargo*[en línea]. Disponible en: <http://www.aviaciondigitalglobal.com/noticia.asp?NotId=21646&NotDesignId=4> Consultado el 10 de Junio de 2013.

AVIANCA CARGO (2013) Avianca Taca Holding S.A. Incorporates its First Airbus 330F Exclusively for Cargo Transport. [en línea]. Disponible en: <http://www.tampacargo.com/eng/nws/new0004.aspx> Consultado el 10 de Junio de 2013.

CEDAE Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial (Diciembre 2012) *Evolución actual en la instrumentación del contrato de transporte aéreo de mercancías – La imputación del daño y nuevos límites de responsabilidad. Simplificación de la documentación, e-freight, su implementación.* [en línea]. Disponible en: <http://cedaeonline.com.ar/2012/12/18/evolucion-actual-en-la-instrumentacion-del-contrato-de-transporte-aereo-de-mercancias-la-imputacion-del-dano-y-nuevos-limites-de-responsabilidad-simplificacion-de-la-documentacion-e-freight-su-im/> Consultado el 10 de Junio de 2013.

DHL, 2009 *E-freight - DHL partners with IATA in global initiative to streamline airfreight processes* [en línea]. Disponible en: http://www.dp-dhl.com/en/media_relations/press_releases/2009/dhl_iata_e-freight_partnership.html Consultado el 15 de Junio de 2013.

DIAN, 2012, *Evaluación del Plan Táctico DIAN Vigencia 2011* [en línea]. Disponible en: http://www.dian.gov.co/descargas/sobredian/PlanInstitucional/2012/Resultados_de_l_Plan_Tactico_10052012_V5.pdf Consultado el 15 de Junio de 2013.

Chacin, 2008. Transporte de carga con documentación electrónica – “E-FREIGHT”. [en línea]. Disponible en: <http://clacsec.lima.icao.int/Reuniones/2008/GEPEJTA21/NE/IATA%20efreight%20GEPEJTA21%20Sp.pdf> Consultado el 10 de Junio de 2013.

FITAC (2013) *La implementación de horarios 7x24 para facilitar las operaciones de comercio exterior del país debe pasar del discurso a la práctica* [en línea]. Disponible en: http://www.fitac.net/documents/005-2013_Comunicadodeprensa_Fitacrespaldalaestrategia7x24delGobiernoNacional_20demayo2013.pdf Consultado el 15 de Junio de 2013

GACAG (2010) The GACAG e-freight Roadmap.[en línea]. Disponible en: <http://www.gacag.org/images/gacag/pdf/GACAG%20e-freight%20Brochure.pdf> Consultado el 09 de Junio de 2013.

GEPEJTA (2011), Vigésimo Sexta Reunión Del Grupo De Expertos En Asuntos Políticos, Económicos Y Jurídicos Del Transporte Aéreo (GEPEJTA/26), en línea]. Disponible en: <http://clacsec.lima.icao.int/Reuniones/2011/GEPEJTA26/NE/26GENE12.pdf> Consultado el 12 de Junio de 2013.

IATA (2013) E-freight Fundamentals. [en línea]. Disponible en: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/efreight/Documents/e-freight-fundamentals.pdf> Consultado el 09 de Junio de 2013.

IATA (2013) E-freight Handbook v4.0.[en línea]. Disponible en: <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/efreight/Documents/e-freight-handbook.pdf> Consultado el 09 de Junio de 2013.

IATA (2010) IATA E-freight está en Vivo en Colombia [en línea]. Disponible en: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/Spanish-PR-2010-11-11-01.pdf>. Consultado el 06 de Junio de 2013.

Kasarda, Appold y Mori (2006). The Impact of Air Cargo on the Global Economy [en línea]. Disponible en: <https://www.tiaca.org/images/tiaca/PDF/The%20Impact%20of%20the%20Air%20Cargo%20Industry%20on%20the%20Global%20Economy.pdf> Consultado el 08 de Junio de 2013.

LAN CARGO (2010) *Reporte de Sostenibilidad 2010* [en línea]. Disponible en: http://www.lan.com/es_co/sitio_personas/reportesostenibilidad2010/6_2estrategia.html Consultado el 12 de Junio de 2013.

MARCO Trade News (2012), *América Latina aún lejos del e-freight* [en línea]. Disponible en: <http://www.marcotradenews.com/transporte/18233/America-Latina-aun-lejos-del-e-freight> Consultado el 15 de Junio de 2013.

OMC (2005) COMERCIO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO. *Informe Sobre El Comercio Mundial (2005)*. [en línea]. Disponible en: http://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/wtr05-3b_s.pdf Consultado el 06 de Junio de 2013.

PORTAL DE AMERICA (Agosto 2010) *LAN Cargo y IATA celebran la implementación del programa e-freight en Chile* [en línea]. Disponible en: http://www.portaldeamerica.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=2266:lan-cargo-y-iata-celebran-la-implementaci%C3%B3n-del-programa-e-freight-en-chile&Itemid=57&lang=es Consultado el 09 de Junio de 2013.

SICE, Comercio Electrónico *Legislación Nacional – Colombia, Ley No 527* [en línea]. Disponible en: <http://www.sice.oas.org/e-comm/legislation/col2.asp> Consultado el 15 de Junio de 2013.

CONCLUSIONES

El transporte aéreo es motor clave del crecimiento económico y desarrollo del país; promueve la conectividad, ningún otro medio de transporte lo supera en cuanto a estructura, las necesidades de la nueva era son precisas en cuanto a abastecimiento global, venta, logística just-in-time. Es un elemento vital y de importancia cada vez mayor en el sistema internacional de comercio para el crecimiento de la economía global; facilita el comercio internacional de bienes y servicios en otros sectores. El crecimiento del sector en las últimas dos décadas ha sido notable, debido en gran medida a las innovaciones tecnológicas en lo que se refiere a capacidad y funcionamiento de las aeronaves, junto con importantes iniciativas de desreglamentación y liberalización, tal como lo es el E-freight.

El proyecto de E-freight fue creado con el objetivo de lograr que la industria sea más eficiente, competitiva, sostenible y rentable; la prioridad es la seguridad de la carga, la facilitación del comercio y sostenibilidad de la industria. ¿Cómo lo hace? Mediante una operación donde el intercambio de datos electrónicos reemplace los documentos impresos. En el proceso actual está basado en el manejo de documentos físicos la operación puede requerir hasta 30 documentos diferentes, lo cual implica costos más altos, se pierde productividad y eficiencia, además de que los tiempos de operación son mayores.

La iniciativa tiene aproximadamente 10 años; se estructura y analiza su viabilidad entre el año 2005 y 2006; las pruebas piloto del proyecto E-freight se implementaron en 6 países entre los años 2007 y 2008 (Canadá, Hong Kong, Holanda, Singapur, Suecia, Reino Unido); sale en vivo en el 2007. Para los años 2009 a 2011 el objetivo es ampliar rutas donde fue posible el E-freight, a finales del 2011 ya se manejaba este sistema en 42 lugares (entre países y áreas administrativas)

Los principales beneficios del proyecto son el ahorro de costos por procesamiento de documentos, la reducción del tiempo de la operación, minimización de errores en la digitación de la información, seguimiento en tiempo real de la información, unificación de estándares y procedimientos a nivel internacional, reducción en el uso de papel lo que se contribuye a una sostenibilidad con el medio ambiente.

En el caso de Colombia, la DIAN ya contaba con un sistema informático aduanero implementado (MUISCA) y los actores de la cadena logística ya estaban haciendo uso del sistema informático de manera satisfactoria, situación que facilitó y agilizó la implementación del E-freight. Adicionalmente el marco legal de esta norma está respaldado por la Ley 827 de Comercio Electrónico, “Por medio de la cual se define y reglamenta el acceso y uso de los mensajes de datos, del comercio electrónico y de las firmas digitales, y se establecen las entidades de certificación y se dictan otras disposiciones”.

Colombia es el país número 32 en iniciar operaciones, se requiere un trabajo conjunto entre las entidades oficiales y los agentes logísticos, actores como la DIAN, está facilitando la implementación del proyecto, adecuando el nuevo estatuto aduanero mediante la inclusión de un indicador llamado proyecto normativo E-freight; con esto el gobierno nacional quiere incentivar la competitividad del país. México, Chile y Colombia son los pioneros en la región Latinoamericana, en 2010 se iniciaron operaciones con Lan cargo, recientemente también Avianca inició operaciones de este tipo en el Aeropuerto Internacional el Dorado de Bogotá.

Dentro de los beneficios principales del proyecto, los principales son la reducción a 24 horas de los tiempos de operación, el cliente obtiene información en tiempo real, contribuye a preservar el medio ambiente por el ahorro de papel, el cual equivale a 7800 toneladas de papel en todo el mundo por año.

De acuerdo a un análisis de la región de Latinoamérica se demostró que de acuerdo a la estructura y capacidad de los países de la región se pueden evidenciar tres grandes grupos; en el primero se puede ubicar a Colombia, México y Chile; cuentan con reglamentación, normatividad e infraestructura capaz de implementar el E-freight en varios aeropuertos y rutas; en el segundo grupo, están países como Brasil, Republica Dominicana, Perú, Argentina, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Panamá, Uruguay, Venezuela son países que a corto plazo pueden implementar el E-freight, básicamente solo tienen pendiente hacer algunos ajustes es cuanto a adecuación, modernización y ajuste en su sistema actual, por ultimo existe otro grupo de países que llevarán más tiempo en su adecuación ya que tanto sus procesos como estructura son ineficientes, en este encontramos a Aruba, Belice, Bolivia, Cuba, El Salvador, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Paraguay.

Lo anterior demuestra que en Latinoamérica los países vienen trabajando gradualmente en adoptar un esquema E-freight, el avance de la región en cuestiones de información electrónica frente a los países desarrollados es paulatino; sin embargo algunos estados no han implementado los convenios gubernamentales necesarios para implementar esta medida en sus operaciones.

A nivel Internacional, los casos cada vez son más exitosos, aerolíneas como Emirates Sky Cargo (Árabe), ha contribuido al desarrollo del transporte de carga en países europeos; American Airlines (Norteamericana) está comprometida a impulsar el E-freight no solo en Estados Unidos sino en todo el mundo; agentes de carga como DHL Global Forwarding también contribuyen al sector como pioneros en el desarrollo de estos nuevos protectos. El reto para todos estos actores sigue siendo entregar un servicio logístico de calidad e integral a un precio justo; el cual tiene una tendencia a eliminar intermediarios, reducir costos y simplificar la operación.

Por supuesto, este ha sido un gran paso hacia la modernización del transporte de carga internacional, todavía tenemos mucho trabajo para hacer frente a las deficiencias técnicas en los sistemas, así como en la reglamentación del marco legal que se está delimitando dentro del nuevo Estatuto Aduanero en nuestro país para el desarrollo y la implementación de programas de cooperación interinstitucional. Pero hoy ya hemos hecho el primer paso práctico y se pasa de las palabras a los hechos.

El desarrollo y la aplicación práctica del E-freight ha iniciado en muchos países de la región con cierta restricción; se empezó con operaciones simples en las que podemos resaltar el compromiso no solo del sector privado sino también de las autoridades reguladoras de los distintos gobiernos; sin embargo se requiere no solo de la cooperación de todos los participantes en el proyecto sino también de una importante inversión en materia de tecnología, tiempo, capacitación, la cual a mediano plazo estará retribuida con la disminución de costos y optimización de recursos, todo esto implica un cambio estructural en el método actual, existen las herramientas pero se trata de un cambio cultural, teniendo en cuenta que el manejo de información electrónicamente aún no genera completamente confianza en los usuarios; así mismo el gobierno nacional debe continuar trabajando en la adecuación de más aeropuertos y rutas comerciales desde y hacia todo el mundo.

En el futuro los sistemas de interacción serán más complicados en la medida que serán más exigentes a nivel tecnológico, así que ahora es muy importante para nosotros crear el entorno jurídico y reglamentario, por el momento tanto en Colombia como en otros países no se puede abandonar por completo el manejo de documentos impresos.

La industria está viviendo una evolución que se ve representada en los menores tiempos de tránsito, mayor precisión de la información, menor manipulación de documentos, información actualizada permanentemente, confidencialidad en la información y como valor agregado tiene un efecto amigable con el medio ambiente por la reducción en la demanda de papel.

Las aerolíneas continúan su expansión, el desarrollo que se abre ante el desarrollo que han alcanzado es si este modelo también será viable para las navieras y si el transporte de carga marítima se abrirá a un proyecto semejante para la simplificación de su operación y reducción en la cantidad de documentación que actualmente emplea.