

ANEXO 2

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Bogotá, D.C., 11 de Diciembre de 2012

Marque con una X
Tesis Trabajo de Grado

Señores
BIBLIOTECA GENERAL
Cuidad

Estimados Señores:

Yo (nosotros) Monica Adriana Tejada Gutierrez y Yazmin Gaitan Rodriguez, identificada(s) con C.C. No.5.053.867 y No. 52.085.113 de Bogotá, autor(es) de la tesis y/o trabajo de grado Titulado "EI TRANSPORTE MULTIMODAL Y LAS DEFICIENCIA EN LA INFRAESTRUCTURA QUE AFECTAN LA COMPETITIVIDAD EN LOS PAISES. CASO DE ESTUDIO COLOMBIA VS. MEXICO." presentado y aprobado en el año 2012 como requisito para optar al título de Especialista en Logistica Comercial Nacional e Internacional; autorizo (amos) a la Biblioteca General para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en la página Web de la Facultad, de la Biblioteca General y en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
- Permita la consulta, la reproducción, a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato CDROM o digital desde Internet, Intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "**Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores**", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

Monica Adriana Tejada G
MONICA TEJADA GUTIERREZ
C.C. 53.053.867 DE BOGOTA


YAZMIN GAITAN RODRIGUEZ
C.C. 52.085.113 DE BOGOTA



ENSAYO ACADÉMICO

1. Título

EI TRANSPORTE MULTIMODAL Y LAS DEFICIENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA QUE AFECTAN LA COMPETITIVIDAD EN LOS PAISES. CASO DE ESTUDIO COLOMBIA VS. MEXICO.

2. Tema

JUSTIFICACION

Colombia inicia el 2010 en el puesto 72 del Índice de Desempeño Logístico que elabora el Banco Mundial, 10 puestos por encima en comparación al 2007. Sin embargo, son muchas las tareas que aún quedan pendientes. La economía del país reclama nuevos sistemas de logística del transporte de carga para mejorar en la competitividad y es necesario entender que no basta con los proyectos de infraestructura vial programada y por programar. La logística implica avanzar en la reducción de los costos asociados al flujo de bienes y servicios; en la articulación de los diferentes actores que participan en los procesos de intercambio, en la ampliación de la oferta de servicios logísticos y, principalmente, en la provisión de infraestructura logística especializada (Camilo Álvarez, 2010).

En los últimos 7 años, el país ha registrado tasas de crecimiento positivas alcanzando en 2007 un histórico 7.5%. Asimismo, la participación del comercio exterior en el PIB, según cifras del Departamento Nacional de Planeación (DNP), pasó del 26.3% en 1996 al 31,4% en 2008; y entre los años 2003 y 2008 las exportaciones colombianas han crecido a un promedio anual de 21.2%. Adicionalmente, el Gobierno Nacional, con el liderazgo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, sostiene en la actualidad una amplia agenda de negociaciones comerciales con países como Canadá, China y España, y con organizaciones internacionales como la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y la Unión Europea. Bajo este escenario y de cara a una eventual recuperación de la economía, Colombia afrontará grandes retos en materia de productividad y competitividad que la obligan a adoptar medidas de política que permitan la inserción adecuada del país en el entorno global, maximizando los beneficios derivados del comercio exterior bajo lógicas de eficiencia, reducción de costos y simplificación de procedimientos¹

¹ Ibid (Camilo Álvarez, 2010).



En este orden de ideas, el desarrollo en infraestructura, primordial para el sistema de transporte de carga nacional, debe estar acompañado de medidas complementarias que propendan por un aumento en la competitividad de este sistema y de la economía como un todo. Así, la consolidación del Sistema Logístico Nacional (SLN) se convierte en un asunto de gran importancia dentro del conjunto de políticas públicas a implementar con el ánimo de elevar la productividad y competitividad de la economía colombiana.

En este sentido, no es un secreto que las ciudades de nuestro país son puntos en donde los flujos de carga que se realizan en vehículos automotores comparten el espacio vial con la movilidad urbana, es así como los mal llamados accidentes de tránsito cobran cada día más vidas de nuestros compatriotas. Adicionalmente por la configuración de producción y consumo de Colombia las ciudades concentran los flujos de carga tanto para consumo como de producción.

Esta relación es una convivencia difícil que puede resultar, de no planificarse y gestionarse eficientemente, en el detrimento de algunas zonas urbanas, dificultades en la movilidad general de la población y aumento de los costos logísticos², las tendencias mundiales están tratando de encontrar una forma de reducir los costos en la cadena de abastecimientos en la economía de producción³.

Es así como una de las herramientas básicas para lograr dicho proceso es la creación del SLN en donde el sector productivo, los prestadores de servicios de carga y la infraestructura de transporte y logística cumplan con sus funciones de hacer sus productos más competitivos en el mercado, optimizar el intercambio comercial y la distribución física y proveer la conectividad y las facilidades de movilización de bienes y personas respectivamente.

Bajo este esquema en el país se ha puesto en marcha un plan de acción que permitirá optimizar la estructura de costos de la cadena de abastecimiento, reducir los costos logísticos y de transporte, y mejorar los actuales niveles de servicio a través de plataformas logísticas y terminales interiores de carga, entre otros, en coordinación con las autoridades territoriales y la importante participación del sector privado.

Por otra parte la economía colombiana y los tratados comerciales han aumentado los flujos de comercio y han creado presiones importantes en la infraestructura de transporte a nivel nacional y urbano. Lo que indudablemente implica exigentes tareas para acoplar la legislación de los respectivos países y volver operativos dichos TLCs. En este sentido surge la pregunta ¿Cuáles son los principales

² Caso Barranquilla, Cartagena, Santa Marta (Artículo publicado en el diario la Republica, octubre de 2010)

³ Best Urban Freight Solutions BESTUFS: www.bestuufs.net . City Ports Project. www.regione.emilia-romagna.it



desafíos que deberá encarar Colombia para poder aprovechar ese potencial exportador que nos brinda esos TLCs?.

Anif, ha venido comentando que el país tiene serios atrasos en su agenda interna. Ha llegado el momento de sembrar el actual auge minero energético bajo la forma de modernizar nuestra precaria infraestructura. Solo de esta manera se lograra reducir el sobrecosto del 16%-18% en transporte que enfrentan nuestros exportadores. (BID, 2009) y asomarnos de verdad a los mercados de Asia.

Esta no es una tarea fácil, lo que si queda claro es que con dichos TLCs a la mano, no existe la opción de volver a cerrar la economía, como se acostumbraba en los años 1970-1980. Curiosamente esto es lo han empezado a hacer, una vez más, Estados Unidos, Argentina y Brasil (Clavijo, TLCs y la Competitividad de Colombia, 2011).

Por otra parte, la entrada en vigencia del TLC con Canadá es uno de los mejores ejemplos que demuestran que la diversificación de mercados para las empresas colombianas es posible y en los mejores escenarios internacionales. Este TLC permitirá que el 98% de nuestros productos y servicios llegue con un arancel cero a 34 millones de consumidores con alto poder adquisitivo (Lacourture, 2011).

Para Colombia, tener un tratado como este con un país desarrollado (el tercero con Estados Unidos y Suiza) y miembro del G-8 si bien es una oportunidad, impone serios desafíos a los organismos de promoción, a las cámaras de comercio, a los gobiernos locales y, por supuesto, a los empresarios.

La calidad y el valor agregado de los productos y los servicios es uno de los retos permanentes para entrar con fuerza al mercado de un país que genera el 2,6% del PIB mundial y que caracteriza por tener consumidores bien informados y exigentes que no dudan en pagar por calidad, sobre todo si está relacionada con la protección del medio ambiente o se relaciona con el comercio justo (Lacourture, 2011). La pregunta es: ¿Cuenta nuestro país con la infraestructura necesaria para apoyar a nuestros empresarios en estos desafíos de competitividad?

Las características geográficas y económicas hacen el caso colombiano particularmente sensible al tema logístico especialmente en el contexto del transporte multimodal y la infraestructura sociada. El mejoramiento de las capacidades logísticas y de la infraestructura física asociada son actividades claves para poder aprovechar completamente los beneficios de los acuerdos comerciales. Excluyendo carbón y petróleo, más del 80% del comercio externo está concentrado en cinco ciudades y sus áreas de influencia (Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Cartagena), tanto en volumen como en valor. Los principales centros de producción y de consumo (Bogotá, Medellín, Cali) están localizados en regiones montañosas a una distancia media (ponderada por población) en línea recta hasta el puerto marítimo más cercano de 271 Kms. (Mundial, 2006).

Bajo estas características, el aumento esperado en los flujos comerciales establece presiones sustanciales para la infraestructura de transporte en el país. Los resultados de las proyecciones prevén un crecimiento en los volúmenes del



comercio exterior a tasas anuales elevadas, más altos en la importación (9.5%) que en la exportación (6.1%). Se esperan problemas en algunos cuellos de botella y en enlaces inexistentes en los corredores principales (carreteras, vías férreas y transporte fluvial), así como en los nodos de transferencia, en los puertos y en los aeropuertos. Los problemas de carácter regulatorio, como en el caso de la industria camionera, constituyen otro punto importante de la agenda a emprender. En algunos casos será necesaria una combinación de provisión pública de infraestructura y de mejoras en el campo regulatorio, como en el caso de los puertos. Un conjunto diferente de problemas requiere también desarrollo regulatorio/ institucional, como en el caso de los procesos aduaneros y la coordinación multimodal. Finalmente, hay una serie de temas relacionados con la organización del sector privado, en donde todavía hay espacio para dar un impulso por parte del sector público (Mundial, 2006).

Ante este panorama y con el propósito de definir los lineamientos de política que orienten la actividad productiva del país y el intercambio de bienes y servicios bajo parámetros de eficiencia, en junio de 2008 se aprobó el Documento CONPES No. 3527, donde se trazaron los lineamientos de política en materia de productividad y competitividad. Para ello, se plantearon estrategias que permitieran principalmente solucionar deficiencias en la financiación de proyectos de infraestructura y en la regulación y normatividad asociadas al transporte de carga y la logística.

Es así como buscando profundizar en dichos aspectos y detallando los planes de acción para llevar a cabo las estrategias planteadas, se aprobó igualmente en el 2008 el documento CONPES No. 3547, en el que se define la Política Nacional de Logística. En éste el país da especial importancia al establecimiento de las plataformas logísticas con el propósito de estructurar la cadena de abastecimiento y planificar los flujos de bienes y personas vinculados a ésta. Las plataformas logísticas se convierten en un asunto clave para impulsar y articular la actividad organizativa en la distribución de mercancías en el país.

Es en esta provisión de infraestructura especializada, donde el sector privado, junto con los entes territoriales, desempeñan un papel fundamental y se deben tener muy en cuenta las 9 zonas logísticas, los 14 corredores funcionales y las 20 cadenas logísticas definidas en el CONPES para impulsar otros proyectos específicos relacionados. Es necesario destacar que las medidas implementadas, han sido diseñadas teniendo en cuenta el sinnúmero de factores que componen la dinámica de la logística⁴.

⁴ Entre estos aportes se encuentra un estudio realizado por el Banco Mundial en el año 2006, en el que se plantea que la competitividad se logrará consiguiendo la integración y coordinando las acciones del sector público y el sector privado



Conociendo la estrecha capacidad de maniobra del presupuesto nacional, el Banco Mundial⁵ considera primordial mejorar la calidad del gasto público; por medio de una reasignación eficiente y enfocada a los proyectos que exhorten a la innovación y el desarrollo; ubicando el rol del sector público enfocado al mejoramiento de la infraestructura y a la regulación prudencial de la actividad de transporte de carga. De esta manera, la regulación del transporte carretero, el cual predomina como la principal manera de transporte de carga al interior del país, también demanda un modelo empresarial de facilitación de la logística, entendido como la formalización del sector y el impulso a la creación de empresas operadoras de logística. Dentro de este marco regulatorio se debe promover una liberación paulatina para lograr una regulación prudencial, en donde se le facilite la entrada a empresas; mejorar los sistemas de información teniendo estadísticas confiables que permitan guiar al sector y tomar medidas correctivas oportunas; promover las políticas que controlen las prácticas anticompetitivas, fortalecer las empresas, así como promover el desarrollo de los operadores logísticos y enfocarse a la formalización del sector (Mundial, 2006).

A sabiendas que las firmas privadas son las principales responsables por la eficiencia de la cadena de producción y distribución, el sector público juega un papel fundamental como regulador y proveedor de servicios básicos de infraestructura. El papel del sector público es crítico en términos de inversión, pero aún más importante en: crear un marco legal y regulatorio apropiado; estableciendo las reglas de juego; evitando prácticas no competitivas; regulando monopolios naturales de proveedores; facilitando competencia donde sea posible; eliminando regulaciones innecesarias que generen obstáculos y desperdicio de recursos; desregulando mercados y facilitando la entrada; y desarrollando alianzas con el sector privado para promover el crecimiento y desarrollo.

Es aquí donde el Gobierno nacional necesita desarrollar una cadena de suministro ágil, adaptable y alineada dentro de su estructura ministerial que le permita al país ser competitivo ante los retos que se enfrenta. En este sentido la agilidad es esencial ya que se requiere de los desarrollos en lo que a infraestructura se refiere que permita atender las necesidades del mercado y posibilite los niveles máximos de producción. Por otra parte, se requiere de la adaptabilidad de la cadena de tal manera que ofrezca ventajas sostenibles ante las variaciones del mercado, para este es esencial la posibilidad de intercambios modales de tal manera que facilite el proceso de distribución y evidentemente es necesaria la alineación entre las entidades de tal manera que se articulen los intereses de cada una de las dinámicas de la cadena. Con toda seguridad al aplicar este concepto dentro de las entidades reguladoras de política en nuestro país los canales de comunicación fluirían y los frutos en términos de desarrollo y

⁵ Estudio. Infraestructura Logística y de Calidad para la competitividad de Colombia. Banco Mundial. 2006. Reporte N° 3506 1-CO



productividad serían gratificantes y nos llevarían a ser competitivos, a incrementar la eficiencia satisfaciendo las necesidades internas y externas y compartiendo dinámicamente en los mercados mundiales (Corporation, 2004) (Nickl, 2005).

Este ejercicio lo realizan nuestras grandes empresas en el país. Las buenas compañías no se aferran a las mismas redes de distribución cuando los mercados o las estrategias varían, sino que este tipo de organizaciones no deja de ajustar sus cadenas de suministro de forma que pueden adaptarse a las cambiantes necesidades. La adaptación puede resultar difícil, pero es vital a la hora de desarrollar una cadena de suministro que ofrece una ventaja sostenible⁶.

Ahora bien, es importante destacar que por primera vez el Gobierno Nacional dentro del Plan de Desarrollo Prosperidad para Todos 2010-2014” planteo estrategias logísticas orientadas a apoyar el desarrollo del transporte y la infraestructura del país, fortaleciendo las acciones de implantación de la Política Nacional Logística (PNL), lo cual redundará en un impacto directo sobre la productividad de las locomotoras del cuatrienio. Dada su importancia a continuación se presenta el articulado que lo conforma:

En este sentido, fortalecerá el marco institucional del sector logístico, creando al interior del Comité Nacional de Logística de Transporte (CNL)⁷, la Coordinación Programática de Logística (CPL) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL). Esta estructura le permitirá al Comité aumentar su operatividad, desarrollar nuevas herramientas de actuación para la implementación de la PNL, y mejorar la coordinación de los sectores público y privado responsables de la política.

La CPL estará compuesta por representantes de las mismas entidades que conforman el Comité⁸ y dará orientaciones operativas y seguimiento a las actividades asociadas a los lineamientos de política. Esta Coordinación se deberá articular y estará en continua comunicación con las Comisiones Regionales de Competitividad (CRC), acompañando y apoyando los ejercicios de planeación estratégica para la competitividad. Lo anterior, también implicará un fortalecimiento institucional y técnico de las CRC en temas específicos de soluciones de

⁶ La organización empresarial -gestión de las cadenas de abastecimiento de las empresas y desempeño de los operadores logísticos - es la base para el desarrollo de una logística eficiente. En general, las firmas colombianas han desarrollado estándares de gestión adecuados de sus cadenas de abastecimiento; Sin embargo, hay sectores y - fundamentalmente- empresas medianas y pequeñas a las que les resulta más difícil modernizar sus procedimientos logísticos. En cuanto a los operadores, existen casos de muy buenas prácticas, aunque todavía no muy difundidos. Las acciones para mejorar el desempeño de las empresas consisten en apoyar y promover el desarrollo del sector privado donde encuentra dificultades para hacerlo solo.

⁷ Antes COMIFAL: Comité para la Facilitación del Comercio y la Logística

⁸ Sector privado: sector productivo, gremios y transportistas; sector público: Alta Consejería para la Competitividad y las Regiones, Ministerio de Infraestructura y Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, DIAN, Proexport y DNP



infraestructura y logística, bajo los lineamientos del Sistema Nacional de Competitividad (SNC).

Por su parte, la UTEL estará compuesta por profesionales especializados en temas de transporte y logística, economía, procesos productivos y ambientales del MIT y del DNP, y tendrá como objetivo principal ser la secretaría técnica del CNL, desde donde se estructurarán las actividades para la implementación de la PNL. El equipo de la UTEL servirá para conformar las gerencias de corredores logísticos integrales, quienes se encargarán de articular a los actores públicos y privados en la gestión de todas las acciones que se realicen sobre un corredor estratégico en el que convergen múltiples flujos comerciales. El MIT con el apoyo del DNP conformará la primera gerencia de corredor logístico para apoyar la gestión de la CPL y ejecutará la propuesta de la infraestructura logística especializada del ámbito logístico del Valle del Cauca analizando también la gerencia de otros corredores y nodos estratégicos.

Bajo el liderazgo de la UTEL, se pondrá en marcha el primer Observatorio Nacional de Logística de Cargas (ONLC) que consolidará, administrará y procesará información del sector, que refleje la evolución de la logística del país, posibilitando el diseño de políticas y la priorización de acciones para la eficiencia de las cadenas de abastecimiento, y que con un seguimiento efectivo de las mismas, determine la necesidad de reorientarlas o reformularlas.

En lo que respecta al transporte intermodal, plataformas y logística urbana. La UTEL adelantará las acciones necesarias para impulsar la complementariedad modal, incluyendo estudios específicos sobre la mejora de la navegabilidad del modo fluvial y la operatividad del modo férreo, con recomendaciones para la promoción e integración de estos modos.

Además, se continuará con los estudios de factibilidad para la construcción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) que tengan un impacto en las dinámicas de comercio, y enfocadas a la generación de valor agregado en las cadenas logísticas. Los estudios incluirán el análisis del modelo de gestión para su desarrollo.

Con base en parámetros generales de competitividad y generación de valor agregado en procesos logísticos, el Gobierno nacional trabajará en la reglamentación específica de las ILE, definiéndolas como infraestructura estratégica de interés público y nacional, e incluyendo mecanismos de promoción a los puertos secos, zonas de actividad logística portuaria (ZAL), áreas de apoyo logístico en frontera, centros de carga aérea, zonas de consolidación y distribución urbana, plataformas logísticas multimodales⁹. En ese sentido, esta nueva

⁹ Política Nacional Logística, Documento CONPES 3547 de 2008.



Universidad de Bogotá
JORGE TADEO LOZANO

UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ JORGE TADEO LOZANO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICO ADMINISTRATIVAS
Trabajo de Grado. Ensayo Académico: III Seminario
Internacional en Gestión de las Organizaciones: MEXICO 2012”

concepción de tipología de infraestructura, implicará la revisión y ajustes normativos y operativos en temas de facilitación del comercio exterior.

Así mismo, para fortalecer la productividad de las zonas y terminales portuarios en términos de servicios logísticos, y su integración a cadenas de abastecimiento eficientes, los Planes de Expansión Portuaria a los que se refiere la Ley 1 de 1991, incluirán lineamientos específicos para estimular la inversión privada en zonas de actividad logística portuaria.

Mediante la consolidación de modelos de ciudades en términos logísticos – ciudades puerto, ciudades fronterizas, ciudades de consolidación, ciudades de logística mixta, etc., el Gobierno nacional, a través de la UTEL, apoyará a los entes territoriales en la articulación de sus planes logísticos con sus planes de ordenamiento territorial y de movilidad urbana. En particular, la UTEL asistirá en el diseño de herramientas que orienten la gestión logística, y permitan identificar y aumentar los impactos positivos que estas iniciativas generan en la funcionalidad del transporte y el entorno urbano local.

Todas las iniciativas de constitución de nodos regionales representan un reto institucional en la medida en que diferentes actores deben funcionar bajo un objetivo común. Casos como el del Eje Cafetero, la zona Caribe y Cauca - Pacífico, plasmados en la PNL, reflejan el potencial de agrupar orientaciones de mercado así como fortalezas industriales. Para ello, la UTEL adelantará los estudios necesarios a nivel de prefactibilidad y factibilidad que permitan determinar diseños básicos de la infraestructura logística, micro localizaciones de la misma y modelos de gestión.

En cuanto a la Promoción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE). La articulación del sector público y privado se estimulará a partir de la conformación de los espacios adecuados de diálogo y concertación en los que se integren los esfuerzos de ambas partes para apalancar grandes proyectos. El desarrollo de ILE estará a cargo del sector privado y será promocionado por el Gobierno nacional. Así mismo, se estudiarán las siguientes alternativas de fomento de estos proyectos: (1) adquisición y concesión de los terrenos identificados como aptos para la construcción de ILE; (2) declaración de las ILE dentro del régimen de zonas francas; (3) declaración de los terrenos aptos para el desarrollo de ILE como de interés nacional y utilidad pública; (4) cofinanciación de la inversión necesaria para adelantar el proyecto; (5) participación pública dentro del modelo de gestión de la ILE; entre otras.

Lo anterior, conlleva a incluir dentro de la reorganización y fortalecimiento institucional para el transporte y la logística, estrategias para identificar y dotar a las entidades involucradas en el tema, de las funciones y herramientas de gestión para la efectiva promoción de este tipo de infraestructura estratégica para el país.



Universidad de Bogotá
JORGE TADEO LOZANO

UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ JORGE TADEO LOZANO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICO ADMINISTRATIVAS
Trabajo de Grado. Ensayo Académico: III Seminario
Internacional en Gestión de las Organizaciones: MEXICO 2012”

En lo que respecta a Servicios logísticos de valor agregado. Con el objetivo de elevar al transporte terrestre automotor de carga como un sector de clase mundial, se transferirá la metodología de transformación productiva para este sector. Se brindará especial enfoque a planes que motiven la prestación de servicios logísticos eficientes, que fortalezcan las cadenas productivas nacionales de alto valor transable, incorporándoles estándares de calidad y seguridad.

En el marco de las buenas prácticas empresariales que promueve la PNL, se apoyará la formalización empresarial de prestadoras de servicios de transporte, en especial para el modo fluvial cuyos beneficios directos se reflejarán en el aumento de la confiabilidad por la prestación de mejores servicios. De igual manera se incentivará la asociación de empresas de transporte de carga de los modos férreo, carretero, fluvial y marítimo que migren de un esquema empresarial monomodal e independiente, a uno integrado y que promueva la intermodalidad. Este trabajo lo coordinará el MIT como parte de la estrategia de política y regulación de servicios que adelantará para el servicio público de transporte de carga, y para lo cual contará con fondos de cooperación técnica de banca multilateral.

Como una de las estrategias para implementar buenas prácticas en el sector privado, se enfocarán esfuerzos para capacitar al capital humano en el sector, fomentar la investigación y fortalecer los conocimientos en gestión de la cadena de abastecimiento y la interrelación entre el transporte y la logística de carga. Igualmente, y a partir del desarrollo de un estudio sobre las principales cadenas de abastecimiento, donde se identifiquen cuellos de botella, necesidades logísticas y debilidades competitivas, se incorporará el concepto de logística de reversa en la cadena productiva.

La UTEL gestionará y facilitará la firma de acuerdos y convenios académicos entre el Gobierno nacional y entidades nacionales e internacionales, en aras de crear el Programa Nacional de Investigación en Transporte y Logística. En el marco del ONLC, se estructurará un plan para integrar al país con la comunidad logística regional de América Latina y el Caribe, que incentive el intercambio de conocimiento y experiencias en temáticas específicas del sector. Así mismo, la UTEL, con apoyo de las autoridades locales, gremios, sector productivo y academia, fomentará la organización y desarrollo de foros, congresos y talleres temáticos periódicos, que presenten avances en desarrollos tecnológicos y expongan estrategias para el desarrollo del sector.

A fin de articular los sistemas de información y telecomunicaciones a procesos e infraestructuras logísticas, se llevarán a cabo los estudios que permitan determinar el nivel de penetración de TIC e SIT, y la definición de acciones requeridas para su uso, masificación y aprovechamiento, en aras de mejorar la operatividad logística y generar beneficios derivados del posicionamiento, trazabilidad y confiabilidad. El MIT incorporará las mejores prácticas en sistemas de información y



Universidad de Bogotá
JORGE TADEO LOZANO

UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ JORGE TADEO LOZANO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICO ADMINISTRATIVAS
Trabajo de Grado. Ensayo Académico: III Seminario
Internacional en Gestión de las Organizaciones: MEXICO 2012”

telecomunicaciones para procesos logísticos en el diseño y desarrollo del ICL e implementación del RNDC.

Por lo expuesto anteriormente, la propuesta preliminar para la construcción del ensayo está orientada a realizar un análisis crítico sobre el desarrollo de la Logística del Transporte Multimodal y el impacto que genera la infraestructura en la competitividad de un país, estudio de caso Colombia y México.

OBJETIVOS

1. Identificar las entidades involucradas en el desarrollo de la infraestructura estratégica para el país
2. Determinar el papel del estado Colombiano y Mexicano en el desarrollo de la competitividad del país a través del transporte multimodal.
3. Identificar, si existe, una agenda interna que permita impulsar el mejoramiento de la competitividad laboral en México y Colombia de tal manera que permita aprovechar las oportunidades que abren los TLCs.
4. Elaborar, en el marco de información secundaria, un paralelo sobre los desarrollos o atrasos en infraestructura tanto de Colombia como de México.
5. Realizar un comparativo de los costos del transporte multimodal en Colombia Vs México.
6. Analizar las ventajas y desventajas de los dos países en materia de transporte y competitividad.

3. Integrantes

Yazmín Gaitán Rodríguez
Mónica Tejada Gutiérrez

4. Director Trabajo de Grado

Fecha: 10 de Agosto de 2012