

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y
SEGURIDAD
PROGRAMA DE RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLÍTICOS



CONTEXTO DE ESTÁNDARES DE SEGURIDAD BASIC PARA LAS
MULTINACIONALES DEL SECTOR TRANSPORTADOR DE CARRETERA EN
EL ESCENARIO DEL POST-CONFLICTO

CLAUDIA ALEJANDRA PACHÓN CABRA

IVÁN DARIO CARVAJAL MORENO
TUTOR

BOGOTÁ D.C.

2018

ÍNDICE

	Página
RESUMEN.....	3
ABSTRACT.....	5
INTRODUCCIÓN.....	6
CONFLICTO ARMADO EN COLOMBIA Y MULTINACIONALES.....	9
EVENTOS NEGATIVOS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.....	13
ESTÁNDARES BASIC PARA MITIGAR EVENTOS NEGATIVOS.....	16
CONCLUSIONES.....	21
RECOMENDACIONES.....	23
GLOSARIO.....	24
BIBLIOGRAFÍA.....	25

RESUMEN

La creación o establecimiento de diferentes empresas internacionales en Colombia es un proceso que trae consigo muchos beneficios para el país ya que le permite desarrollarse competitivamente en diferentes mercados frente a otros países, además que genera oportunidades de empleo y capital para el país.

Es importante entender que el establecimiento de empresas extranjeras no es un proceso que se tome a la ligera y se debe destacar que es de gran importancia conocer que sucede en Colombia en aspectos tal como la seguridad especialmente en contexto de post conflicto que vive el país; de igual forma entender como ese contexto puede ser analizado desde los estándares de seguridad que propone BASC para las empresas multinacionales del sector transportador de carretera.

Las empresas multinacionales del sector transportador de carretera, entienden la importancia de desarrollar previos estudios de seguridad al país en que se instalen; para ellas es necesario el conocer cuál es el análisis de riesgos que se puede contemplar frente al contexto de estándares de seguridad BASC colombiano en la época del post conflicto y entender en que momento esto puede representar problemáticas a su empresa y baja competitividad económica frente de los demás actores del rubro.

Este trabajo permitirá conocer cuál es ese contexto de seguridad durante el post conflicto y proponer la forma de reaccionar ante ellos mediante la aplicación de los estándares de transportador de carretera según la norma BASC.

El ensayo contiene un análisis que permite conocer una necesidad para las empresas multinacionales del sector transportador carretera, necesidad de entender que pasa en cuanto a seguridad en el país en el que quieren invertir, de entender a profundidad como la situación interna de Colombia en el post conflicto puede favorecer o no a su crecimiento empresarial, conocer los riesgos que se encuentran, como asumir o enfrentar los riesgos, el nivel de los mismos y la probabilidad e impacto que se den.

Por último es importante el desarrollo de este análisis por parte de un enfoque politológico para ampliar la comprensión de las problemáticas que se pueden presentar en el comercio internacional y conocer que soluciones se pueden dar a ellas.

Palabras clave: Seguridad- sector- transportador de carretera-estándares- BASC- empresas- multinacionales- postconflicto- contexto.

ABSTRACT

The creation or establishment of different international companies in Colombia is a process that offers many benefits for the country that allows it to develop competitively in different markets compared to other countries, as well as employment opportunities and capital for the country.

What is unknown to many in this business establishment is not a process that is taken lightly and it must be recognized that it is of great importance, which means that it happens in Colombia, in aspects such as security in particular in the context of publication of the conflict that the country is experiencing; likewise, how this context can be analyzed from the security standards proposed by BASC for multinational companies in the land transport sector.

An analysis was carried out that gave rise to a question for the multinational companies of the terrestrial transport sector, the need to understand what happens in terms of security in the country in which they want to invest, in the same way as the internal situation of Colombia in the conflict publication may or may not favor its business growth, know the risks that are found, how to assume or face the risks, the level of them and the possibility of finding them.

Key words: Security- sector-land transporter-norms- BASC- multinational- companies- postconflict- context.

INTRODUCCIÓN

En Colombia el sector transportador de carretera cuenta con gran variedad de empresas multinacionales prestadoras de este servicio por lo cual se entiende que es un sector muy competido y que aporta al crecimiento del país.

Empresas como DITRANSA, compañía multinacional de transporte masivo S.A, IMPALA y más de 1400 empresas de transporte que actualmente se encuentran en el país (República de Colombia Ministerio de transporte, 2001), las cuales cuentan con décadas de experiencia en su profesión han entrado en Colombia ofreciendo servicios de calidad y a precios competidos. Estas diferentes empresas entienden que es importante conocer la seguridad, tanto pública como privada que ofrece el país en que se quieren instalar; ya que cualquier evento negativo puede llegar al fracaso de las operaciones de transporte de carretera, a pérdidas económicas, de clientes, de credibilidad; al paro de las operaciones de forma temporal o permanente, la apertura de procedimientos penales y judiciales, entre otras consecuencias.

De igual manera, es importante saber que se encuentran registradas un gran número de empresas, que en realidad no desarrollan sus funciones correspondientes, lo cual se entiende como una actividad sospechosa y es importante conocer la legalidad de las empresas que se quiere contratar; ya que se puede caer en la falla de contratar un servicio que no se encuentra en óptimas condiciones. Conociendo a profundidad los asociados de negocios con los que se va a trabajar. (República de Colombia Ministerio de transporte, 2001)

Ahora bien, la llegada de estas empresas multinacionales se contempla desde el proceso de la expansión de los mercados, especialmente del sector privado. En Colombia se concibe al transporte de carretera como su principal medio de movilización interna, esto lo muestra como un sector llamativo para las empresas de transporte de carretera que ven en Colombia el potencial de inversión. El país inicio su ingreso a la tendencia globalizadora de forma tardía en virtud de los conflictos internos que tenía, pero empezó a multiplicar sus exportaciones en 1928; aunque los aranceles de los países latinoamericanos eran demasiado altos ya que era una de las fuentes principales para recaudar dinero, estos se empezaron a dejar de lado por medio del proteccionismo y de la competencia leal de empresas, lo que motivo al ingreso de capital extranjero en mayor cantidad. (Kalmanovitz, 2007)

Con base en lo anterior, se entiende que las empresas del sector transportador de carretera encontraron en Colombia la posibilidad de imponerse en un mercado poco competido por demás empresas multinacionales (ya que el país recién empezaba a recibir empresas extranjeras).

De igual forma el incremento de la participación de Colombia en el escenario económico internacional por medio de la firma de acuerdos de libre comercio como los pactados con Estados Unidos y la Unión Europea, fue visto por estas compañías como una forma de ingresar al país y más trabajo de movilidad de mercancías dentro de este (Kalmanovitz, 2007).

La llegada de estas empresas multinacionales si bien se vio positiva no fue rápida, ya que muchas multinacionales aún se mantenían reacias a instalarse en el país. Ya que se entiende que en los últimos 50 años la seguridad pública del país no estaba pasando por un buen momento a causa del conflicto armado que se vivió hasta la firma del acuerdo de paz. Estas

actividades armadas se desarrollaban incluso en las vías de país afectando a este sector.

Este campo al igual que muchos otros, tuvieron que recurrir a la seguridad privada pero esta no era suficiente para prevenir que se vieran afectado por la situación interna del país por lo que las empresas buscaron estándares internacionales de seguridad. (Bayona, 2014)

Por consiguiente se desarrolló el programa de SGCS BASC, el cual busca la seguridad del comercio internacional por medio de su norma y estándares que permiten a las compañías organizarse en virtud de mejorar sus procedimientos de seguridad, en el caso del sector transportador de carretera BASC dispone una serie de puntos para atender y que se harán mención en este documento; estos mismos servirán de base para entender cómo evitar o reaccionar ante una serie de eventos negativos.

DESARROLLO

CONFLICTO ARMADO EN COLOMBIA Y MULTINACIONALES

Existen diferentes propuestas sobre el origen del conflicto armado en Colombia, unas sugieren que se estudie desde los primeros eventos de violencia en Colombia y otros consideran que se estudió desde un periodo más reciente (Alto comisionado para la paz, 2015).

Uno de los más aproximados es el de la violencia bipartidista que se vivió en los años 50; el suceso que llevó a la revolución en las armas fue el asesinato de Jorge Eliecer Gaitán en 1948, este suceso generó grandes enfrentamientos en la población y fue conocido como “El Bogotazo”; con este se dio el surgimiento de diversos movimientos radicales y guerrillas liberales que en sus diferencias llegaron a desarrollar cientos de actos violentos y atroces y este periodo se conoció como “La Violencia”. (Centro Nacional de Memoria Histórica, 2013)

Entre estos diversos grupos que surgieron se encontraban las autodefensas campesinas que con los movimientos revolucionarios comunistas de la época como el de China, Cuba, y la Unión Soviética, empezaron a hacer más activa su participación y se transformaron en las FARC (fuerzas armadas revolucionarias de Colombia); con el tiempo empezaron a desarrollar actos violentos y dejaron de ser grupos armados revolucionarios a ser guerrillas. De igual forma, las FARC no era el único grupo guerrillero que se empezó a formar tras toda esta época de conflictos, se conocen otras guerrillas como M-19, ADO, PRT, ELN, EPL, MADO, entre otras. (Cadavid, 2013)

Una serie de atentados perpetrados por las FARC, el secuestro de civiles nacionales y extranjeros, narcotráfico, violación al DIH, confrontaciones con la fuerza armada nacional, extorsión, corrupción y demás actividades fueron el pan de cada día en un conflicto armado de más de 52 años y 220.000 muertes; esta guerrilla logró que muchas otras no (que fracasaron con el tiempo) y es que se logró dinamizar y transformar de acuerdo a el país, logrando tener más de 20.000 miembros (La Nación, 2016).

Su crecimiento fue desaforado y el gobierno reconoció la importancia que se le debía prestar a esta y a su vez entendió que un conflicto armado sería insostenible para ambas partes, especialmente por las víctimas que dejaba. Es por ello que después de varios intentos de acercamientos como el liderado por el gobierno de Andrés Pastrana conocido “La silla vacía” en 1999, el cual fracasó por no ser de total acuerdo por las FARC, se llegó a los diálogos de paz de Noruega y Cuba con el gobierno de Juan Manuel Santos. (Pécaut, 2008)

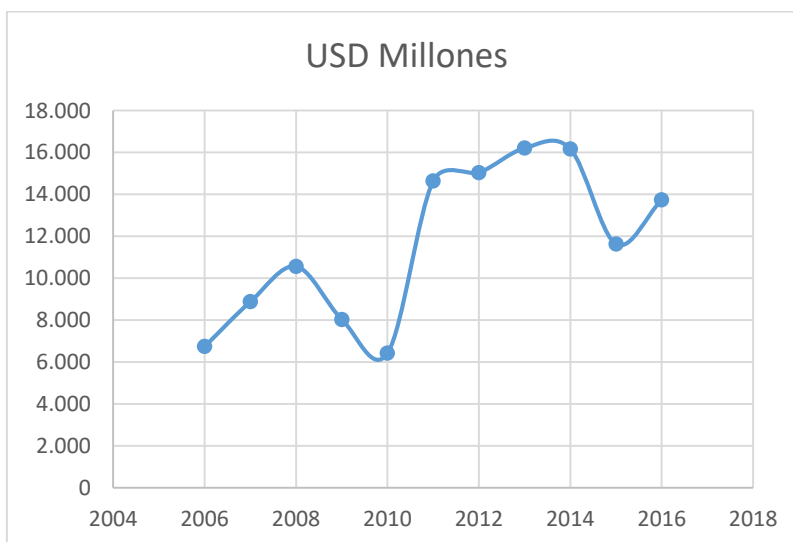
Los diálogos de paz iniciados en Noruega (país garante) y seguidos en Cuba (igualmente garante) iniciaron el 4 de diciembre del 2012 y finalizaron el 24 de agosto de 2016, donde su firma final fue el 26 de septiembre de 2016; este acuerdo que es considerado por muchos expertos uno de los más completos, logró reunir las intenciones de diversas partes y conciliar su participación en un post acuerdo.

Se conciliaron 6 puntos específicos que serán mencionados a continuación: 1. Política de desarrollo agrario integral 2. Participación política 3. Fin del conflicto 4. Solución al problema de drogas ilícitas 5. Reparación de víctimas, sistema integral de verdad, justicia, reparación y no repetición 6. Implementación, verificación y refrendación (Alto comisionado para la paz Colombia, 2016).

Posteriormente a la firma del acuerdo, se dio el inicio de una era de post-conflicto en el país, un momento de gran importancia tanto para su población como para el escenario internacional, ya que como se ha mencionado anteriormente se pondrá a prueba uno de los acuerdos de paz más completos y esto puede representar una salida al conflicto o por el contrario intensificar más la problemática. Esta etapa del post-conflicto es realmente importante para las empresas multinacionales, especialmente las del sector transportador de carretera ya que su labor depende de las garantías de seguridad que le puede ofrecer el país.

En este sentido, para comprender como ha sido el establecimiento de las empresas multinacionales, antes y después de la firma del acuerdo y de esta forma conocer si este acuerdo ha incentivado la entrada de multinacionales al país, es importante tener en cuenta los siguientes datos en virtud del capital invertido en Colombia en los últimos 10 años, del 2006 al 2016:

Gráfica 1: *USD millones de inversión extranjera directa por años*



Elaboración propia, fuente: (Banco de la república, 2017)

Tabla 1: USD millones de inversión extranjera directa últimos 10 años

Año	USD Millones
2006	6.751
2007	8.886
2008	10.565
2009	8.036
2010	6.430
2011	14.648
2012	15.039
2013	16.210
2014	16.165
2015	11.632
2016	13.743

Elaboración propia, fuente: (Banco de la república, 2017)

Como se puede observar en la gráfica 1 y complementándola con la información de la tabla 1, existe un flujo de inversión extranjera directa en Colombia bastante dinámico. En el año 2010 se observa una inversión bastante baja a causa del conflicto armado, y subió considerablemente para el año 2011 con la posibilidad del inicio de diálogos entre gobierno y FARC. Si bien previo del año 2012 (inicio de diálogo) existía inversión en Colombia de valores considerables, a partir de este año empezó a incrementar hasta los años 2015 y 2016 (años en que finalizaron los diálogos).

En el año 2013 se registra un tope alto de inversión, específicamente de 1.386 USD del sector transportador terrestre y que declina en el año 2015 con 745 USD, asociado a la salida de multinacionales del país; se entiende que la inversión extranjera directa en Colombia se daba pero no era en valores altos en virtud del temor que existía en las compañías multinacionales, especialmente del sector transportador de carretera, a los altercados de seguridad pública que se presentaban por parte de las FARC.

Posteriormente, con el inicio de los diálogos y también la entrada en vigor del TLC con USA, se vio un importante ascenso en la inversión; pero esta empezó a decaer rápidamente en los dos últimos años ya que los beneficios económicos de producción en el país se vieron acabados por el incremento de impuestos en virtud de la entrada de un momento de post conflicto para el país, donde el dinero que se recaudaría con los impuestos beneficiaría al postconflicto, esto provocó la salida de muchas multinacionales ya que esta alza tributaria no podía ser sostenida con sus bajos ingresos. (Revista Semana, 2015).

EVENTOS NEGATIVOS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE:

Entre los eventos negativos en la seguridad más destacados que se presentaron en Colombia frente al sector transportador de carretera en los últimos 10 años; donde guerrillas como el ELN y bandas criminales como “los caqueteños”, los rastrojos, los urabeños, el clan del golfo y “marquitos Figueroa”, entre otras; las cuales tienen presencia en 27 de los 32 departamentos del país han llevado a cabo distintos atentados al sector transportador terrestre, dejando como consecuencias pérdidas millonarias a este gremio al igual que daños a la infraestructura vial (Ministerio de transporte, 2018).

Se destaca de igual forma los delitos en la cadena de suministro como la extorsión a conductores de vehículos de empresas transportadoras, el hurto a vehículos transportadores, la contaminación de la mercancía, destrucción del vehículo, el hurto de mercancías, el tráfico de personas, contrabando, daño en la mercancía, la alteración a las puertas del contenedor, documentación incompleta o no actualizada, destrucción sellos de seguridad y por último narcotráfico. (Policia Nacional, 2018)

Los anteriores eventos negativos se desarrollan en distintos momentos de la cadena de suministros que es la secuencia de interacción entre los generadores de productos y servicios con sus proveedores que contribuyen en la realización, comercialización y entrega de una mercancía o un servicio a un cliente final (BASC, 2012). Donde unos son más propensos a ocurrir previo a la salida de mercancías, mientras que otros ocurren durante el viaje o en la llegada de la mercancía al punto de destino.

La documentación incompleta o no actualizada (este es igualmente válido para la salida como para la llegada del vehículo a destino), este es un problema para la compañía transportadora ya que al no poseer la documentación adecuada, ya sea de la mercancía o del vehículo corre el riesgo que al ser solicitada por un agente de tránsito o receptor de mercancías lo conciban como una actividad sospechosa y representar así sanciones para la compañía, incluso sanciones por parte de la DIAN si se trata de mercancías que se rigen por controles aduaneros (DIAN, 2016).

De igual manera, se destaca la extorsión a conductores de vehículos, puesto que ya sea bajo oferta de dinero o actos de coerción contra el conductor, logran que el acceda a transportar alguna otra mercancía, dejarla robar e incluso pagar una suma de dinero, este evento negativo se presenta en cualquier momento de la operación.

Por otro lado se encuentra el narcotráfico y la contaminación de la carga puesto que previo a que el vehículo deje el patio para salir con su mercancía esta puede ser alterada por medio de la extorsión o complicidad de algún operario para incluir en ella algún tipo de estupefaciente; donde si es descubierto por una autoridad le conllevaría problemas penales y judiciales a la compañía.

También se encuentra la trata de personas, este es un delito que es frecuente en este sector económico de transportador de carretera, es común al inicio o durante la operación ya que su fin principal es transportar personas de forma ilegal de un lugar a otro; de igual forma por medio del soborno a funcionarios de la empresa logran ingresar personas a contenedores o camiones; este de igual forma puede conllevarle a la empresa problemas judiciales y penales de gran magnitud (ONU, 2015).

De igual manera se destaca el hurto a vehículos y mercancía; este se da en razón que criminales esperan que el vehículo se encuentre en una zona de poca atención y lo detienen para hurtarlo o la mercancía que lleva en él, generándole pérdidas tanto a la empresa transportadora como a aquella que la contrata.

La destrucción de puertas del contenedor y la alteración de sellos de seguridad; estos se dan en el intento por abrir el contenedor que transporte el vehículo. En algunas ocasiones se logra abrir sin que el conductor se percate y alteran los sellos de seguridad ya sea intentándolos poner de nuevo o colocando otros para que no sospechen del hurto. Estos sellos a no ser los adecuados también pueden generar que se considere como una actividad sospechosa (Escuela Júpiter Colombia, 2017).

Así mismo se destaca el contrabando, el cual se desarrolla principalmente cuando después de hurtada la mercancía que ingreso por importación, esta es vendida sin que previamente se haya nacionalizado. Al hurtarse la mercancía se generarían pérdidas en dueño de la mercancía y para la compañía transportadora ya que podría recibir demandas por perdida de mercancía, además de sanciones económicas., además que contribuye a la informalidad en el comercio ya que esta mercancía no ha sido registrada e incumple con el pago de impuestos nacionales como el IVA.

Por otro lado el daño de la mercancía que al ingresar a su punto de descargue se puede comprobar si esta sufrió daños durante su recorrido del punto de origen al punto de destino, de ser así la compañía transportadora debe responder por la mercancía que se encuentre en mal estado.

A raíz de todas estas problemáticas, surgió desde BASC una serie de recomendaciones concentradas en el estándar de transportador de carretera, como una forma de prevenir y mitigar los riesgos.

ESTÁNDARES BASC PARA MITIGAR ETECTOS NEGATIVOS

BASC (Business Alliance for Secure Commerce) busca evitar el desarrollo de actividades ilícitas en la cadena de suministros garantizando así un mejor comercio internacional.

Establece una serie de estándares que se acomodan a las actividades que desarrolla una empresa y el transportador de carretera es una de ellas, esta misma se clasifica dentro del transporte terrestre (BASC, 2012).

Para garantizar la seguridad en los procesos de la cadena logística BASC ha clasificado una serie de recomendaciones de acuerdo al sector económico que le corresponda.

Es por ello que se establecen unos criterios de seguridad que deben ser atendidos por las organizaciones transportadoras de carretera así garantizar la eficacia en sus operaciones y de la cadena de suministros, evitando así el desarrollo de actividades ilícitas en sus operaciones, estos son aspectos a seguir para la seguridad en los distintos momentos de la cadena logística:

1. Requisitos de asociados de negocio: Se debe conocer, evaluar y seleccionar minuciosamente a los asociados de negocios, estableciendo procedimientos documentados sobre sus actividades y la división de responsabilidades. De igual forma comprobar que este desarrolle algún programa de seguridad en la cadena de suministros, de preferencia BASC; es también importante conocer los antecedentes de estos asociados, consultando así páginas como la lista Clinton, policía nacional, Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (SARLAFT), Autoridad de Conducta financiera del Reino Unido (FCA), La Oficina del Superintendente de Instituciones financieras (OSFI), entre otras.
2. Seguridad de los vehículos: Establecer un procedimiento de seguridad para vehículos y contenedores, de igual forma se debe mantener un procedimiento documentado de las actividades que se desarrollen frente a los movimientos realizados y la inspección de los contenedores, vehículos, remolques, carga y sellos, buscando siempre la seguridad de estos objetos.
3. Control de acceso físico: Este pretende evitar el ingreso de personal o de objetos no autorizados a la compañía previamente, teniendo un constante control de todo lo que ingrese a sus instalaciones, verificando a los visitantes, proveedores, mensajería y demás que entre en las instalaciones y dejando un registro documentado de cómo actuar en cualquier situación y retiro de personas no autorizadas.
4. Seguridad del personal propio, subcontratado y temporal: Es muy importante conocer los antecedentes del personal que desea entrar a laboral, consultando y

corroborando los datos que suministre a la compañía, una vez adentro se debe actualizar constantemente la información sobre ellos. Al momento de retirarse de la empresa hacer una adecuada terminación de contrato y retiro de cargos.

5. Seguridad en los procesos: Todos los procesos relacionados con el transporte de carretera debe contar con un procedimiento documentado frente a las medidas de seguridad que se deben tomar y que acciones tomar frente a un evento. Resguardar la información que se maneje es necesario al igual que investigar los casos de cargas faltantes manteniendo siempre un control en la entrega y recepción de la carga.
6. Seguridad física: Contar con un buen control y monitoreo del espacio físico donde la empresa transportadora desarrolla sus habilidades representa un gran beneficio para la seguridad de esta. De igual forma debe atender frecuentemente las medidas de seguridad implementadas para corroborar su funcionamiento, teniendo un control en las cerraduras y llaves, estructura de los edificios, iluminación, puertas y casetas, estacionamiento de vehículos, sistemas de alarma y vigilancia y demás criterios de seguridad.
7. Seguridad en las tecnologías de la información: Todo medio tecnológico utilizado por la empresa para el almacenamiento de la información debe ser mantenido con sumo cuidado, evitando así el robo de la información y demás consecuencias, al igual que la información física que se maneje debe ser almacenada y protegida de modo adecuado dependiendo del nivel de criticidad de estas información para la compañía.
8. Entrenamiento de seguridad y concientización sobre amenazas: El personal de la empresa debe conocer el procedimiento para eventualidades que afecten la

seguridad de la compañía y conocer cuáles son estas amenazas por medio de capacitaciones y demás actividades (BASC, 2012).

Ahora, con base en estos criterios de seguridad que presenta BASC, se puede entender como los eventos negativos mencionados anteriormente podrían ser prevenidos o mitigados:

La extorsión a conductores de vehículos de empresas transportadoras se puede evitar con una adecuada concientización a los conductores, por medio de capacitaciones sobre cómo actuar ante un caso de extorsión; tal como lo propone el criterio número 8.

El hurto a vehículos de transporte, puede mitigarse con base a la seguridad de los vehículos, punto 2; ya que se estableció previamente un procedimiento documentado sobre que acciones tomar en caso de robo del vehículo por lo que la compañía sabrá perfectamente cómo reaccionar.

La contaminación de la mercancía, a la cual le aplica también el punto 2 se puede evitar con una adecuada inspección del vehículo y los contenedores que este transporte, documentando así el estado del vehículo, si se ha encontrado o no contaminación en la carga. Esta también aplica para el caso de narcotráfico.

La destrucción del vehículo, en este caso, al igual que en el hurto del vehículo (si no es recuperado) sería una pérdida total para la empresa, es por ello que con base en el punto 2 es muy importante el establecimiento de un proceso documentado para reaccionar ante la situación. Este accionar también es válido en caso de la alteración de puertas de contenedores y destrucción de sellos de seguridad.

En cuanto al hurto de mercancías, es válido también el punto dos, ya que este hurto puede evitarse con el uso de los sellos de seguridad adecuados y certificados, documentando cualquier cambio que estos puedan sufrir. De esta forma también se evitaría otra actividad ilícita como el contrabando.

Por otro lado, el tráfico de personas, se puede evitar con la debida concientización al personal sobre esa problemática como lo propone el punto 8; también con una adecuada inspección a los contenedores y vehículos como se encuentra en el punto 2.

Con respecto al daño en la mercancía, se debe acomodar correctamente y verificar que de esta forma no puede sufrir daños como se propone en el punto dos, también se debe documentar el estado de la carga al salir del punto de origen hasta el punto de destino como aparece en el punto 5, de esta forma tener un soporte documentado sobre el estado de la mercancía.

Por último con relación a la documentación incompleta o no actualizada se debe corroborar previamente que no le falte nada, en caso de ser así se aplicaría lo que se propone en el punto 3 y no permitir la salida del vehículo hasta no tener toda la documentación adecuada.

Así mismo es importante tener consideración de los asociados de negocios que se tengan en la compañía ya que son parte activa de la cadena de suministros y en muchas ocasiones indispensables para la continuidad de las operaciones empresariales. Establecer unos requerimientos de seguridad a cada uno de los asociados es indispensable para la optimización de las operaciones, así como un conocimiento actualizados sobre estos asociados ya que en ellos pueden surgir muchas problemáticas en cuanto a actividades ilícitas.

CONCLUSIONES:

1. En el escenario de post conflicto que se vive en Colombia, se ve que muchas multinacionales del sector transportador de carretera han fijado su atención al país para expandirse; mientras que otras que ya se encontraban el, si bien, ven en el postconflicto la oportunidad de llegar a todo el territorio nacional y generar más seguridad a sus operaciones, esto no alcanza a cubrir la desventaja que les generaría con el incremento de los impuestos para el sostenimiento de este proceso.
2. Las empresas del sector transportador de carretera deben conocer y analizar perfectamente el contexto del post conflicto del país y si este le puede representar ventajas o desventajas para su instalación o permanencia en el país. Ya que si bien se ha logrado salir de un conflicto esto no representa necesariamente que todas las condiciones se muestren óptimas para las multinacionales ya que aún hay presencia de guerrillas en el territorio nacional, no solo en el sector rural sino también urbano como las GAO (Grupos Armados Organizados) y las BACRIM (bandas criminales).
3. De igual forma, los eventos negativos que se generaron en el conflicto, durante los diálogos y posteriormente con el acuerdo son muy variados, especialmente aquellos que responden a una actividad ilícita. Es por ello que BASC se muestra como un programa adecuado para las empresas ya que su principal objetivo es evitar que estas actividades ilícitas se desarrollen y mejorar la seguridad de las empresas aprovechando las ventajas en seguridad (especialmente en las vías nacionales) que representa el acuerdo.
4. Por último, es importante entender que BASC busca un mejor comercio internacional y proporcionar los elementos necesarios para garantizar las

operaciones en la cadena de suministro; eso lo hace un programa de gran importancia para las empresas del sector transportador terrestre; por lo que su implementación y continua práctica le genera un valor agregado a la labor de estas compañías ya que se presentan ante el mercado con un “sello de seguridad”.

RECOMENDACIONES:

Las siguientes recomendaciones presentadas al lector, permiten ampliar la información presentada en el documento

- Par mayor comprensión de los numerales que presenta el estándar de transportador de carretera, se recomienda la lectura de los mismos en la fuente citada anteriormente de BASC.
- El conocimiento de los puntos del acuerdo se puede profundizar con la lectura del acuerdo o del punto que interese al lector.
- Para conocer el movimiento de las multinacionales de entrada o salida del país se recomienda consultar fuentes de medios de información o analizar las cifras que presenta el banco de la república en los flujos de inversión directa.
- Los distintos eventos negativos que se han presentado en el sector transportador terrestre se pueden consultar en la página de la policía citada anteriormente.
- Para el conocimiento de la historia del conflicto en Colombia se recomienda ingresar a la página del centro nacional de memoria histórica que contiene un recuento completo de los sucesos.
- A quien use el presente documento como fuente de estudio se le recomienda buscar información actualizada en virtud del tiempo transcurrido de su publicación.

GLOSARIO:

A continuación se presenta una serie de palabras claves en el texto para ampliar la comprensión lectora del mismo

- **Seguridad:** Es una necesidad natural, permanente y vital. (Rosero, 2005)
- **Sector:** conjunto de empresas o negocios que se engloban en un área diferenciada dentro de la actividad económica y productiva (RAE, 2018).
- **Estándares:** conjunto de requerimientos específicos aplicables, complementarios a la norma BASC y de obligatorio cumplimiento en función al alcance del SGCS, en las empresas que lo implementen (BASC, 2012).
- **BASC:** (Business Alliance for Secure Commerce) organización internacional que trabaja de manera conjunta con organizaciones en la seguridad de la cadena logística de América (BASC, 2012).
- **Empresas Multinacionales:** sociedad mercantil o industrial cuyos intereses y actividades se hallan establecidos en muchos países (RAE, 2018).
- **Eventos negativos:** evento o condición negativa que afecta los objetivos de una empresa y que puede generar consecuencias en sus actividades, cronogramas, económicos, entre otros (PMI Colombia, 2015).
- **Postconflicto:** periodo de tiempo que se sigue a la superación total o parcial de los conflictos armados (Universidad del Rosario, 2017)
- **Contexto:** entorno físico o de situación político, histórico, cultural o de cualquier otra índole, en el que se considera un hecho (RAE, 2018).

BIBLIOGRAFÍA

- Alto comisionado para la paz Colombia. (24 de 11 de 2016). *Acuerdo Final*. Obtenido de <http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/procesos-y-conversaciones/Documentos%20compartidos/24-11-2016NuevoAcuerdoFinal.pdf>
- Alto comisionado para la paz. (02 de 2015). *Contribución al entendimiento sobre el conflicto armado en Colombia*. Obtenido de http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/mesadeconversaciones/PDF/Informe%20Comisi_n%20Hist_rica%20del%20Conflicto%20y%20sus%20V_ctimas.%20La%20Habana%20C%20Febrero%20de%202015.pdf
- Banco de la república. (2017). *Flujos de inversión directa*. Obtenido de Balanza de pagos: <http://banrep.gov.co/inversion-directa>
- BASC. (2012). *Norma y estándares BASC*. Bogotá: World BASC organization.
- BASC. (2012). *Requisitos mínimos de seguridad*. Obtenido de Transportador terrestre: http://www.transer.com.co/images/dynamic/articles/184/BASC_Transportador_Terrestre.pdf
- Bayona, O. M. (22 de 11 de 2014). *Seguridad privada Vs Policía Nacional en pro de la seguridad en Bogotá*. Obtenido de Repositorio Universidad Militar Nueva Granada: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/13110/1/ENSAYO%20DEFINITIVO.pdf>
- Cadavid, E. S. (2013). *Historia de la guerrilla en Colombia*. Brasil: Universidad Federal de Juiz de Fora.
- Centro Nacional de Memoria Histórica. (2013). *Informe General*. Obtenido de Los orígenes, las dinámicas y crecimiento del conflicto armado: http://centrodememoriahistorica.gov.co/descargas/informes2013/bastaYa/capitulos/basta-ya-cap2_110-195.pdf
- DIAN. (28 de septiembre de 2016). *Resolución número 000064*. Obtenido de Reglamentación aduanera: http://www.dian.gov.co/descargas/normatividad/2016/Resoluciones/Resolucion_000064_28_Septiembre_2016.pdf
- Escuela Júpiter Colombia. (2017). *Seguridad de la carga y del contenedor*. Medellín: Jupiter Global de Colombia.
- Kalmanovitz, S. (2007). *Colombia en las dos fases de la globalización*. Bogotá, Colombia: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- La Nación. (23 de 06 de 2016). *Las FARC en Colombia*. Obtenido de <https://www.lanacion.com.ar/1911786-las-farc-en-colombia-52-anos-en-guerra-y-220000-muertos>
- Ministerio de transporte. (2018). *Publicaciones*. Obtenido de www.mintransporte.gov.co

- ONU. (2015). *Oficina de la Naciones Unidas contra la droga y el delito*. Obtenido de Manual sobre la investigación del delito de trata de personas:
https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/AUTO_APRENDIZAJE.pdf
- Pécaut, D. (13 de 02 de 2008). *Las FARC: fuentes de su longevidad y de la conservación de su cohesión*. Obtenido de file:///C:/Users/USER/Downloads/46015-223254-1-SM.pdf
- PMI Colombia. (21 de 04 de 2015). *Conceptos básicos de la gestión de riesgos*. Obtenido de <http://www.pmicolombia.org/blog/conceptos-basicos-de-la-gestion-de-riesgos-para-los-miembros-del-equipo-del-proyecto/>
- Policia Nacional. (2018). *Frente de seguridad empresarial*. Obtenido de Noticias y actividades destacadas:
https://www.policia.gov.co/noticias/resultados?created%5Bdate%5D=01/01/2007&created_1%5Bdate%5D=&field_noticia_ciudad=&search_api_views_fulltext_for_news=transportador%20
- RAE. (2018). *Real Academia de la Lengua Española*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?w=diccionario>
- República de Colombia Ministerio de transporte. (Septiembre de 2001). *Situación actual de las empresas de servicio público de transporte de carga*. Obtenido de file:///C:/Users/USER/Downloads/Situacion_Actual_Empresas_Carga.pdf
- Revista Semana. (23 de 05 de 2015). *¿Por que se van las grandes multinacionales?* Obtenido de <http://www.semana.com/economia/articulo/por-que-se-van-las-grandes-multinacionales-de-colombia/428733-3>
- Rosero, S. V. (2005). *Manual de estudio de seguridad*. Colombia: Grafica sur editora. Obtenido de http://www.seguridadydefensa.com/ver_autor.php?id=20
- Universidad del Rosario. (2017). *Experimentos sobre reconciliación política en colombia*. Obtenido de <http://www.urosario.edu.co/jurisprudencia/jurisprudencia-reconciliacion/ur/Postconflicto/>