

UNIVERSIDAD MILITAR

NUEVA GRANADA



**LA LOGÍSTICA EN SEGURIDAD Y TRANSPORTE EN LA COYUNTURA
COLOMBIANA: EN EL MARCO DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

Karen Melissa Benavides Casas

Ensayo Diplomado

Fabio Alejandro Bastidas Mahecha

Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y SEGURIDAD

PREGRADO EN RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLÍTICOS

BOGOTÁ

2013

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	7
1. En primera instancia se abordara el concepto teórico y la historia del comercio internacional para seguidamente hablar sobre la logística en seguridad y el transporte, de esta manera contemplar todos sus aspectos, beneficios y su importancia en el comercio internacional. Finalmente se analizara el contexto colombiano acerca de lo anteriormente mencionado frente a los acuerdos comerciales y TLC, teniendo como referencia normas y leyes para el benéfico del comercio.	9
2. CONCLUSIONES	38
3. BIBLIOGRAFÍA	39

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica 1. PIB: transporte, almacenamiento y comunicaciones	32
Gráfica 2. Consumo final de hogares: Transporte, almacenamiento y comunicaciones	33
Gráfica 3. IPP: Transporte, almacenamiento y comunicaciones	34
Gráfica 4. Desempleo: Transporte, almacenamiento y comunicaciones	35

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Cadena de Suministros	12
Figura 2. Ejes Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014	27
Figura 3. Cadena de Transporte y Cadena Logística	31

RESUMEN

El Comercio Internacional es la actividad de comprar y vender productos entre dos o mas países en el mercado global, para la plena realización de esta actividad existen herramientas encargadas de facilitar y mejorar el comercio en un país, estas son: la logística en el caso de este escrito en seguridad; la cual certifica que el producto llegue en perfecto estado al cliente, y el transporte; el cual garantiza que el producto llegue a manos del cliente. Gracias a lo anterior, los países implementan acuerdos comerciales y tratados de libre comercio (TLC) para la mejora continua y el beneficio de sus comerciantes. En el caso de Colombia, este posee 11 acuerdos comerciales y TLC vigentes, los cuales necesitan de todas las herramientas e inversión necesaria para su buen desarrollo.

Palabras Clave:

Comercio Internacional – Logística en seguridad – Transporte – Acuerdos Comerciales – Colombia.

ABSTRACT

International trade is the activity of buying and selling products between two or more countries in the global market, for the completion of this activity there are tools responsible for providing and improve trade in a country, these are the safety logistics; which ensures that the product reaches the customer well, and transporting, which ensures that the product reaches the customer. Thanks to the above, countries implement trade agreements and free trade agreements (FTAs) for continuous improvement and the benefit to traders. In the case of Colombia, this has 11 trade agreements and FTAs in force, which needs all the tools and investment necessary for its proper development.

Keywords:

International Trade - Logistics Safety - Transportation - Trade Agreements - Colombia.

INTRODUCCION

Este escrito pretende analizar los determinantes que rigen el accionar de la logística en seguridad y el transporte encaminados a fortalecer y desarrollar el comercio internacional en Colombia. Dicho esto, el comercio internacional es “la actividad de comprar, vender, permutar géneros o mercaderías entre dos o mas naciones para obtener provecho¹”. Ahora, para poder disfrutar de todas las ventajas que ofrece el comercio internacional y poder analizar las características de Colombia frente al mismo, se deben tener en cuenta los agentes que facilitan los acuerdos comerciales y los Tratados de Libre Comercio (TLC).

De acuerdo a lo anterior se afirma que dentro del actual contexto colombiano, enmarcado en los procesos de liberalización de mercados y bajo el supuesto de la mejora en los niveles de competitividad por las condiciones del comercio internacional, Colombia ha comenzado a ampliar sus mercados con las firmas de TLC, situación que genera gran esfuerzo para la mejora en el proceso del comercio, fortaleciendo el transporte y el papel de la logística en seguridad debido a las falencias que se presentan en dicho proceso.

Para el desarrollo de este ensayo, primero se abordara brevemente la historia del comercio internacional, sus beneficios para los países del sistema internacional y el aprovechamiento del mismo para que cada acuerdo comercial, TLC y negocios internacionales en los que Colombia ha ingresado sean implementados de la mejor forma, es así como los comerciantes y el gobierno saldrán favorecidos con sus exportaciones e importaciones en el mercado global.

Posteriormente se hablara de la logística en seguridad y transporte, los cuales son métodos que favorecen todo el proceso del comercio internacional que van desde la fabricación del producto, el embalaje, el almacenamiento y la entrega

¹ ARESE, Hector Felix. Comercio y Marketing Internacional: Modelo para el diseño estratégico. Norma, 1999, p. XXXI

del mismo, hasta la total satisfacción del cliente. En la logística se abordaran temas primordiales como el del “operador logístico” quien en pocas palabras, es el encargado de monitorear y proteger todo el proceso que recorre un producto hasta su punto de entrega. De igual forma se abordaran aspectos de seguridad física, seguridad del personal y seguridad de la información; estas hacen parte esencial en la logística de un empresa, estos ayudaran a entablaran negocios seguros para el desarrollo eficaz del comercio internacional. Por otra parte en el transporte se analizara el estado del mismo en Colombia, teniendo en cuenta el grado de inversión por parte del Estado hacia este, de esta manera se podrá su importancia en el comercio, ya que este es el encargado de hacer llegar el producto a manos del cliente.

Finalmente y de esta manera se hablará sobre los acuerdos comerciales y TLC que tiene vigentes Colombia hoy en día, pasando por el marco legal, normas o planes que se tengan por parte del Estado para el desarrollo de la logística y el transporte, terminando con el análisis de las falencias que posee Colombia en mencionados estos aspectos.

LA LOGÍSTICA EN SEGURIDAD Y TRANSPORTE EN LA COYUNTURA COLOMBIANA: EN EL MARCO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

La economía como ciencia social enfoca aspectos importantes de la vida; uno de ellos son las actividades relacionadas con el sostenimiento y el mejoramiento de la existencia del ser humano; originando actividades que incluyen el consumo el cual determina el nivel de vida de una persona o grupo, como también la producción, el cual su único propósito es suministrar los medios para el consumo.

Ahora bien, la economía internacional la cual es la base de este escrito, “simplemente se traslada, de un estudio del funcionamiento de una economía simple al análisis de la interrelación de dos o más economías, y esto en relación con sus sistemas de precios, las fuerzas que afectan el grado de ocupación y las fuerzas que determinan el crecimiento”².

Siguiendo esta línea, la forma en que las economías se unan a una economía internacional es por la ampliación de los mercados nacionales a los internacionales, es por esto que aparece el comercio internacional, pero antes de definirlo se abordará brevemente la historia del mismo.

El comercio internacional posee una gran trayectoria desde el trueque hasta la extrema diversificación, especialización y complejidad de los últimos días. Desde el siglo XVIII se ha evidenciado un proceso de aceleración en la expansión de los mercados, posibilitando nuevas técnicas de producción las cuales dieron lugar a la Revolución Industrial que impulso el comercio internacional. De igual forma la evolución ayudo a que las colonias se independizaran de las potencias europeas, abriendo paso a la diversificación del trafico de mercancías y de recursos productivos, entre ellos, la mano de obra que tomo fuerza gracias a la migraciones que se produjeron en ese entonces. Luego de este evento, los cambios tecnológicos modificaron las técnicas de producción, creando fuertes excedentes los cuales buscaban

² ELLSWORTH, Paul T. Comercio Internacional. Mexico: Macmillan Publishing Co, inc, 1975, p. 9

posicionarse en los nuevos mercados, al mismo tiempo mejoraban las comunicaciones con las distintas regiones del mundo. En ese mismo escenario se comenzaron a desarrollar mecanismos e instrumentos que facilitaban e intensificaban los movimientos de las mercancías, de capitales y la aparición de centros económicos de fuerza universal como lo fue Gran Bretaña en el siglo XIX con el amparo del liberalismo como fuerza económica y la vigencia del patrón oro. “Desde 1868 y hasta 1913, Gran Bretaña utilizó el sistema monetario internacional, que se regía por el patrón Oro. Los países acogidos a este sistema expresaban su moneda en una cantidad fija de oro. La ventaja principal de este sistema era que no se presentaba devaluación y por lo tanto daba desconfianza. Un problema era que los países pobres y en vía de desarrollo limitaban su dinero en circulación a sus reservas de oro lo que aumentaba los desequilibrios entre países y la dependencia económica”³.

En el siglo XX se generaron modificaciones en la estructura económica mundial, la cual determinó cambios en las relaciones comerciales entre las distintas regiones del mundo, al igual que la desaparición del patrón oro. Después de la II Guerra Mundial se intensificaron las áreas de desarrollo y se dio una descentralización de los centros económicos los cuales aumentaron la cooperación internacional para el establecimiento de mecanismos adecuados en pro del bienestar de la comunidad internacional, lo que significaba el asentamiento de la interdependencia ya que imperan objetivos de política económica orientados a la sociedad y a sus problemas económicos⁴.

Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, se puede decir que el intercambio o el comercio permiten el aprovechamiento de las ventajas del trabajo, de la especialización para la reducción de costos y el aumento de los niveles de ingreso. Esta especialización lleva a los Estados a la interdependencia internacional; según el profesor Bastidas⁵, esta surge del paradigma Globalista-transnacionalista, su principal asunto es el económico y

³ TOLOZA, Diana. Historia del Comercio Exterior. [consultado 19 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.slideshare.net/dianatoloz/comercio-exterior-historia#btnNext>>

⁴ LEDESMA, Carlos Alberto. Principios del Comercio Internacional. Ediciones Macci. 1990, p. 20

⁵ ENTREVISTA con Fabio Bastidas, profesor de la Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, 19 de noviembre de 2012

posee una pluralidad de actores como lo son: El Estado, las Organizaciones y el individuo (transnacionales). Ahora bien la interdependencia no se da entre iguales, sino entre desiguales.

Dicho esto, el comercio internacional es parte fundamental para un país, pero este se podrá llevar a cabo exitosamente si los comerciantes ejercen una logística eficiente para todos sus procesos de exportación e importación. Para este escrito se abarcara la logística en seguridad y transporte.

Es así como la logística es aquella parte de la gestión de la cadena de suministro que planifica, implementa y controla el flujo (hacia atrás y adelante) y el almacenamiento eficaz y eficiente de los bienes, servicios e información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo con el objetivo de satisfacer los requerimientos de los consumidores⁶.

Dentro de las organizaciones, siempre existe logística y suministros empresariales, es decir, para las empresas siempre habrá flujo de materiales, información y dinero entre consumidores y proveedores, en términos de gestión de la distribución física, esta debe integrar todas aquellas actividades encaminadas a la planificación, implementación y control de un flujo eficiente de materias primas, recursos de producción y productos finales desde el punto de origen al de consumo, estas actividades puede incluir servicio al cliente, previsión de la demanda, control de inventarios, servicio de reparación, manejo de mercancías, procesamientos de pedidos, selección de la ubicación geográficas de fabricas y almacenes, compras, empaquetados de productos, tratamiento de mercancías devueltas, recuperación y tratamiento de desperdicios, almacenamiento, distribución, transporte y seguridad. Estas dos últimas (transporte y seguridad) son las mas importantes ya que una es la encargada de hacer llegar el producto final al consumidor y la otra es la encargada que en todo el proceso de la cadena de suministros el producto y todas las partes incluidas en la elaboración del mismo estén siempre

⁶ ALMONACID, Sandra Roció. Fortalecimiento Organizacional, a través de Sistemas de Gestión. Administración del sistema de gestión en control y seguridad BASC. BASC. 2012, diap. 20

protegidas y así el producto llegue a las manos del consumidor en perfecto estado.

De acuerdo a lo anterior y para entender mejor, la cadena de suministros según el profesor Moreno⁷, es la secuencia de agentes, funciones y actividades que intervienen en el flujo de bienes, servicios y de información, también el diseño de la cadena de suministros dependerá tanto de las necesidades del cliente y los roles de las etapas involucradas. Sus generalidades son; es dinámica, lo que pida el cliente se hace y el negocio no termina hasta que el productor obtenga su pago. Véase Figura 1⁸.

Figura 1. Cadena de Suministros



Fuente: Seguridad Operacional, Cadena de Suministros. BASC. 2012, diap. 10

Punto A: Necesidades del Cliente.

1: Proveedor.

2: Producción.

3: Empaque, embalaje, almacenaje.

4: Puerto. (Aéreo, marítimo o terrestre)

⁷ ENTREVISTA con Eduardo Moreno, profesor Diplomado Seguridad de Logística y Comercio Internacional. BASC. Bogotá, 20 de noviembre de 2012

⁸ Figura 1. Fuente: ALMONACID, Sandra Roció. Seguridad Operacional, Cadena de Suministros. BASC. 2012, diap. 10

5: Almacén del cliente. (Punto de entrega)

Punto B: Cliente Satisfecho.



: Transporte.

De acuerdo con la figura 1, se podrá explicar las características de la logística en seguridad y el transporte. En pocas palabras la seguridad en la logística esta expresada en el abastecimiento, la producción y la distribución.

Para una buena logística en seguridad que permita la distribución exitosa del producto y así generar satisfacción en el cliente, confianza y nuevas negociaciones comerciales lo primero con lo que debe contar una empresa o cualquier comerciante, es el operador logístico; esta es una persona natural o jurídica que se especializa en la provisión de servicios logísticos, proporcionando a las actividades logísticas, como la de almacenamiento, pedidos, transporte, control de seguridad, stock o tramites. Este operador logístico vigilara paso a paso el proceso de exportación, asegurándose que cada paso sea legal y seguro.

Seguido por eso la empresa o comerciante deberá gestionar por medios electrónicos o por el departamento encargado del tema en la empresa, que los tramites requeridos por las entidades de control competentes (en este caso Colombia, como el Ministerio de cultura, ambiente o comercio, el INVIMA, INDUMIL, entre otras.) para el tránsito, ingreso o salida del territorio de su producto, sea legal. Así mismo la empresa verificará que su cliente y proveedor sean de confianza, que estos estén constituidos legalmente y estén preferiblemente certificados por ISO⁹ y/o BASC (Business Alliance for Secure Commerce, esta es una alianza internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales). Lo anterior con el

⁹ International Organization for Standardization, ISO: las Normas Internacionales ISO garantizan que los productos y servicios sean seguros, fiables y de buena calidad. Para las empresas, que son herramientas estratégicas que reducen los costos al minimizar los residuos y los errores y aumentar la productividad. Estas normas ayudan a las empresas a acceder a nuevos mercados, nivelar el campo de juego para los países en desarrollo y facilitar el comercio global libre y justo. [Consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.iso.org/iso/home.html>>

fin de evitar delitos como: Lavado de Activos, Contrabando de Mercancía, Terrorismo, etc.

Cada empresa deberá tener un departamento que se encargue de la seguridad tanto física, como de personal y de la información de la empresa y de la cadena de suministros. Este departamento se encargará de verificar que personas ingresan a trabajar a la empresa a través de estudios de seguridad; también se asegurará de la seguridad de las instalaciones por medio de equipos como el CCTV, inspecciones, controles de acceso (biométrico o fichaje), etc. Esto con el fin de evitar delitos como infiltraciones de grupos al margen de la ley, crimen organizado, terrorismo y robos. Según el profesor Nieto¹⁰, En los procesos de seguridad física, de personal y de la información, el proceso más crítico es el de seguridad de personas ya que son las personas las que cometen delitos.

Otro proceso importante de la seguridad es la parte física, tanto de la empresa como del producto, la carga y almacén. El departamento se asegurara de proteger la empresa y el almacén con equipos de alta tecnología y así poder disuadir, detectar y derrotar cualquier riesgo o delito. De esta manera se evitará la posible contaminación de la carga con sustancias ilícitas o con polizontes, al igual protegerá el producto o carga de robo, hurto, pérdida, daño y saqueo.

El último proceso de seguridad es la parte del manejo de la información, tener toda la información vital para la empresa bajo la última tecnología en protección de la misma. La empresa deberá tener copias de la información en varios medios, solo el personal autorizado podrá acceder a dicha información (entre menos, mejor) y las claves deberán ser cambiadas en tiempos limitados.

Ahora bien, respecto al transporte el cual abarca el producto finalizado y/o las materias primas, cada empresa deberá tener parqueaderos con todas las medidas de seguridad pertinentes donde estacionar los vehículos

¹⁰ ENTREVISTA con Alejandro Nieto, profesor Diplomado Seguridad de Logística y Comercio Internacional. BASC. Bogotá, 21 de noviembre de 2012

transportadores. Si la empresa no tiene vehículos, esta se deberá asegurar de contratar una empresa transportadora confiable y legalmente constituida.

Para que las empresas puedan cumplir con la entrega de los productos satisfactoriamente a sus clientes existen modos de transporte, estos son: Aeroportuario, fluvial, marítimo y férreo. Existen plataformas logísticas las cuales instauran cuantos y que medios de transporte se utilizaran en la cadena de suministros, esta la monomodal (solo un medio de transporte), multimodal (varios medios de transporte) y la aeroportuaria. El transporte es el factor más importante en una cadena de suministros, ya que sin los medios de transporte la mercancía no podría llegar a su destino final. Siendo la mas importante es la mas peligrosa también, ya que en los medios de transporte pueden ocurrir siniestros o también darse muchos delitos, como el “gemeleo” (dos carros con la misma placa o documentos), contaminación de la carga, cambio de la carga, daño de la carga, entre otras; dichos delitos pueden suceder si la empresa de transporte no es confiable, el conductor fue empleado sin un estudio de seguridad o por infiltraciones de grupos al margen de la ley.

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, la logística en seguridad y transporte es primordial en el comercio internacional, ya que sin estas el cliente nunca tendría su pedido o nunca estaría satisfecho con el mismo, generando así la pérdida de negocios e impidiendo el proceso del comercio. Las empresas no son las únicas responsable de dicho proceso, el Estado es gran responsable ya que debe mantener los puertos (aéreos, marítimos y terrestres) con las exigencias internacionales mínimas para la entrada y salida de productos, de igual forma deberá tener buenas relaciones con los otros países del sistema internacional para generar acuerdos comerciales y Tratados de Libre Comercio, otorgando oportunidades a los comerciantes y empresas del país, al igual que generando desarrollo económico, social y político. Es así como a continuación se observara la situación y el contexto colombiano con relación al proceso del comercio exterior, el estado de sus puertos (aéreos, marítimos y terrestres) y

las desventajas de las empresas en cuanto a logística en seguridad y transporte.

El comercio internacional tiene variables que intervienen en los procesos de negociación entre Estados, para aclarar mejor esto podríamos tomar el siguiente ejemplo del profesor Moreno¹¹:

En el noroeste de Brasil se produce un paquete de azúcar y este aparece en una góndola de un supermercado de Buenos Aires. Ahora el empresario brasilero se podría preguntar si ¿es igual vender dicho paquete en Buenos Aires que en Porto Alegre?, parecería que si debería dar lo mismo pero las variables que intervienen son definitivamente distintas. Así:

- Son dos Estados con organización soberana diferente.
- La actividad de comercio esta expuesta a las restricciones arancelarias y para-arancelarias.
- La actividad de comercio esta sujeta a las resoluciones negociadas por los Estados en los procesos de integración o acuerdos regionales si los hubiese.
- Existe, también una organización interna empresaria con relación a la posibilidad de vender productos en otros mercados.
- Existen espacios distintos, culturales, tecnológicos, jurídicos, entre otros que intervienen en la actividad de comercio.

Si los comerciantes no tienen en cuenta las variables mencionadas en el ejemplo anterior, la actividad del comercio entrara en declive, no servirá que los gobiernos establezcan acuerdos y/o TLC con otros países si los empresarios no entienden y no se especializan en las actividades para un buen comercio internacional.

¹¹ CLASE con Eduardo Moreno, profesor Diplomado Seguridad de Logística y Comercio Internacional. BASC. Bogotá, 18 de agosto de 2012

Teniendo en cuenta lo anterior se observará el contexto colombiano en materia de Tratados de Libre Comercio (TLC) y acuerdos comerciales. Al día de hoy Colombia tiene 11 TLC y acuerdos con diferentes países del mundo, estos son:

1. **TLC Colombia – México:** Este fue uno de los primeros acuerdos que firmó Colombia en su área comercial conocido como el G-3, con México y Venezuela, sin embargo, tras la salida de Venezuela del G-3, se creó y se consolidó el G-2 con México, acuerdo que fue renegociado según la actual coyuntura económica y que entró en vigencia el 1 de agosto de 2012, dicho TLC incluye los siguientes temas; Programa de Desgravación, Sector Automotor, Acceso a Mercados, Sector Agropecuario y Medidas Fitosanitarias y Zoonosanitarias, Medidas fitosanitarias, Reglas de Origen, Salvaguardias, Prácticas desleales de comercio internacional, Comercio de servicios, Servicios financieros, Entrada temporal de personas de negocios, Normas Técnicas, Inversión y Propiedad intelectual¹².

El principal objetivo de Colombia era renegociar este tratado, ya que se encuentra en una posición de competitividad y alcance en el mercado internacional. Siendo este uno de los primeros tratados que firmo, no podía permitirse dilapidar a uno de sus socios comerciales más importantes.

2. **TLC Colombia - El Salvador, Guatemala y Honduras:** Los países del Triángulo Norte de Centroamérica (El Salvador, Guatemala y Honduras) iniciaron negociaciones con Colombia para la firma de un TLC que les permita a los cuatro países mejorar las condiciones de acceso a sus respectivos mercados, aprovechar las complementariedades de sus economías, así como promover las inversiones mutuas, y así lograr mayores niveles de desarrollo que beneficien a la población. Los temas que se incluyeron fueron; Trato Nacional y Acceso de Mercancías al Mercado, Inversión, Servicios, Comercio Transfronterizo de Servicios,

¹² COLOMBIA, Ministerio de Comercio Industria y turismo. Tratados de Libre Comercio-Colombia. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=11963>>

Comercio Electrónico, Cooperación, Solución de Diferencias, Contratación Pública, Facilitación del Comercio, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Normas Técnicas, Normas de Origen y Medidas de Defensa Comercial. La entrada en vigor del TLC con Guatemala fue el 12 de noviembre de 2009, con El Salvador fue el 1 de febrero de 2010 y con Honduras el 27 de marzo de 2010¹³.

En este TLC, los mayores beneficiados fueron los países del triangulo norte de Centroamérica, ya que así podrían abrir sus mercados; sobretodo en inversión a un país que es rico en recursos naturales y al cual prácticamente se le considera la puerta a Sur América. Por su parte Colombia beneficiara a su población con las nuevas oportunidades de trabajo gracias al acceso a 3 nuevos mercados (El Salvador, Guatemala y Honduras).

3. Acuerdo Caricom-Colombia: Doce son los países miembros de CARICOM que participan como Signatarios del AAP (Acuerdo de Alcance Parcial), estos son; Trinidad y Tobago, Jamaica, Barbados, Guyana, Antigua y Barbuda, Belice, Dominica, Granada, Monserrat, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas. Sus objetivos son promover, expandir el comercio y la inversión. La vigencia del acuerdo es a partir del 1° de enero de 1995 mediante el Decreto N° 2891 del día 30 de diciembre de 1994, y a partir del 1° de junio de 1998 y 1° de enero de 1999, mediante el Decreto N° 793 del 28 de mayo de 1998¹⁴.

El tener doce países con los cuales se implementaran actividades de cooperación economía, se facilitará la creación de “joint ventures”¹⁵ regionales, esta sería una oportunidad muy grande para que Colombia se especialice y genere inversión al interior del país, de esta forma podrá competir adecuadamente en el comercio internacional.

¹³ Ibíd. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=14515>>

¹⁴ Ibíd. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=11951>>

¹⁵ Los Joint Ventures, son una alianza estratégica donde dos o mas empresas se unen para desarrollar un producto teniendo en cuenta la experiencia de cada empresa y así ingresar en el mercado internacional.

4. **Acuerdo Colombia - Comunidad Andina:** El Acuerdo de Cartagena, que dio nacimiento al Grupo Andino, comenzó a perfilarse desde 1966 con la Declaración de Bogotá y entró en vigencia el 16 de octubre de 1969 cuando el Comité permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), fue ratificado oficialmente por el Gobierno de Perú, después por los Gobiernos de Colombia y Chile. En noviembre de 1969, Ecuador y Bolivia lo ratificaron y en 1973 Venezuela se adhirió. En 1976 Chile se retiró

La Comunidad Andina es hoy una organización subregional con personería jurídica internacional integrada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. El 20 de septiembre de 2006, mediante la Decisión 645 del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores y de la Comisión, se le otorgó a Chile la condición de País Miembro Asociado de la Comunidad Andina. Igualmente, los Estados Parte del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) ostentan la calidad de Miembros Asociados desde el 7 de julio de 2005 brindada con la Decisión 613. Este acuerdo es de vital importancia para la integración andina¹⁶.

Pertenecer a un acuerdo regional, en donde varios países hacen parte y paulatinamente Estados miembros del MERCOSUR se encuentran en calidad de miembros asociados, abre las puertas para negociaciones de toda índole. Colombia aprovechara estos países para aprender de ellos en cuanto logística, transporte y comercio internacional, de esta manera logrará posicionarse entre los países más competentes en el mercado mundial.

5. **CAN – Mercosur:** “El Mercosur ofrece a Colombia un mercado potencial de 216 millones de habitantes, con un Producto Interno Bruto cercano a los 569 mil millones de dólares, lo cual le permite una demanda por productos importados cercana a los US \$74.000 millones y unas

¹⁶ COLOMBIA, Ministerio de Comercio Industria y turismo. Tratados de Libre Comercio-Colombia. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=14850>>

exportaciones cercanas a los US \$100.000 millones durante los últimos años”¹⁷.

El Acuerdo de Complementación Económica CAN - Mercosur da a Colombia oportunidades de exportación en sectores importantes de la economía y le permite importar bienes de capital, materias primas e insumos a menores costos, forjando un desarrollo en competitividad de la producción nacional. Su objetivo es la conformación de un área de libre comercio de bienes, tanto agrícolas como industriales.

6. **Acuerdo de Libre Comercio Colombia-Chile:** Estos dos países tienen suscritos los siguientes acuerdos; el Acuerdo de Complementación Económica No. 24, el Acuerdo de Libre Comercio y el Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones.

El Acuerdo de Libre Comercio fue suscrito el 27 de noviembre de 2006, entrando en vigor el 8 de mayo de 2009 y el Acuerdo de Libre Comercio de Colombia constituye un Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica ACE No. 24 suscrito entre Colombia y Chile, el 6 de diciembre de 1993. Derivado del ACE No. 24 en desarrollo a lo establecido en el artículo 20, Capítulo X, Colombia y Chile suscribieron el Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones, el 20 de enero de 2000¹⁸.

Siendo Chile una de las economías de Sur América más fuerte, debido a su gran inversión e inmersión en TLC con países de economías fuertes como lo es Estados Unidos, abre la puerta a Colombia a un nuevo mercado donde puede exportar sus productos y aprovechar sus recursos; como lo es tener acceso a dos océanos y así generar más negociaciones.

7. **Acuerdo de Libre Comercio Colombia-Canadá:** El 21 de noviembre de 2008 se firmó el Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Canadá, el

¹⁷ Ibíd. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=13228>>

¹⁸ Ibíd. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=11952>>

cual consolida una iniciativa de mayor integración comercial alcanzada tras cinco rondas de negociación que se llevaron a cabo desde julio de 2007¹⁹.

Canadá es parte importante para el desarrollo de los objetivos plasmados en el Plan Nacional de Desarrollo, dentro del cual la negociación de acuerdos comerciales constituyó una de las iniciativas para diversificar mercados, tanto de destino de exportaciones como de abastecimiento de materias primas, insumos y bienes de capital, para mejorar la competitividad de la oferta exportable. Este acuerdo no solo beneficia la liberalización del comercio de mercancías, sino que incluye también compromisos sobre el comercio de servicios, inversiones, temas ambientales y laborales.

8. Acuerdo Colombia-Cuba: Las relaciones comerciales entre los dos países se rigen por el Acuerdo de Complementación Económica No. 49 suscrito en el año 2000 bajo el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y entro en vigencia el 10 de julio de 2001²⁰.

Este Acuerdo se basa en otorgar de preferencias respecto a los gravámenes y demás restricciones aplicadas por las partes a la importación de los productos negociados, cuando estos sean originarios y provenientes de sus respectivos territorios. De esta manera las importaciones Colombianas crecerán ya que por el contexto político, social y económico que presenta cuba, es un país que necesita de otros, pero no todos los Estados están dispuestos a negociar con cuba o viceversa.

9. Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y los Estados AELC (EFTA): El Acuerdo de Libre Comercio se suscribió el 25 de noviembre de 2008 y fue aprobado mediante Ley 1372 del 7 de enero de 2010.

¹⁹ Ibíd. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=16157>>

²⁰ Ibíd. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<https://www.mincomercio.gov.co/publicaciones.php?id=1888>>

El 1 de julio de 2011 entró en vigor el TLC entre Colombia y dos de los países miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC o EFTA), Suiza y Liechtenstein. Si bien la negociación se desarrolló en conjunto con los cuatro Estados miembros de la AELC (Suiza, Liechtenstein, Noruega e Islandia), la puesta en marcha del Tratado exige la ratificación por parte del Parlamento de cada país. Esta condición ha generado avances diferentes en cada país. Suiza ratificó el tratado el 29 de octubre y Liechtenstein el 26 de noviembre de 2009, Noruega e Islandia aún no lo han ratificado, por lo que para esos dos países el Acuerdo entrará en vigor después de que se notifique a Colombia la culminación del proceso de ratificación²¹.

Estos países ocupan un lugar destacado en el intercambio comercial del mundo, tanto en bienes como en servicios, y constituyen uno de los mercados más grandes en materia de inversión. La importancia para Colombia con este acuerdo es la ampliación de mercados, la expansión y diversificación de inversiones, y Fortalecimiento y ampliación de lazos de integración con países de Europa. Es prioritario fortalecer el acceso de las exportaciones colombianas con mayor valor agregado a los mercados, también es de gran interés para el país potenciar la expansión y la diversificación de las inversiones de los países miembros de la AELC.

10. TLC Colombia-Estados Unidos: El Acuerdo de Promoción Comercial fue suscrito en Washington, el 22 de noviembre de 2006. El 12 de octubre de 2011 el Congreso de los Estados Unidos aprobó el Acuerdo, hecho que fue seguido por la sanción de la ley aprobatoria por parte del presidente Obama el 21 de octubre de 2011. Con Decreto 993 del 15 de mayo de 2012, mediante el cual se promulga el "Acuerdo de promoción comercial entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América", sus "Cartas Adjuntas" y sus "Entendimientos", esta proclama es un requisito necesario para la entrada en vigor del Tratado. Los

²¹ *Ibíd.* [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=16144>>

temas que se negociaron fueron el acceso a mercados, en sus dos vertientes (industriales y agrícolas); propiedad intelectual; régimen de la inversión; compras del Estado; solución de controversias; competencia; comercio electrónico; servicios; ambiental y laboral²².

Teniendo en cuenta que Estados Unidos es el primer socio comercial de Colombia, la firma del TLC beneficiará a los sectores exportadores porque podrán vender sus productos y servicios, en condiciones muy favorables, en el mercado estadounidense. El sector de servicios es el más grande de la economía colombiana, los servicios de alto valor agregado son el gran dinamizador de las economías del mundo, debido a esto la inversión extranjera se incluye porque hay gran interés por parte de Colombia en atraerla.

11. Acuerdo de Alcance Parcial con Venezuela: Este acuerdo de naturaleza Comercial fue suscrito el 28 de noviembre de 2011 por los Presidentes de Colombia y Venezuela. La aprobación del Decreto N° 1860 del 6 de septiembre de 2012 permite su aplicación provisional, mientras que el 20 de agosto de 2012 la Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela publicó en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 6.082 del 20 de agosto de 2012 la Ley que aprueba el Acuerdo.

Los temas que se trataron en este acuerdo fueron; Acceso preferencial, Reglas de Origen, Requisitos Específicos de Origen (Para productos agrícolas, petróleo, tejidos, confecciones, para el sector siderúrgico y el sector automotor), Reglas Técnicas, Medidas Sanitarias y fitosanitarias, Medidas de Defensa Comercial y Mecanismos de Solución de Controversias²³.

²² *Ibíd.* [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=14853>>

²³ *Ibíd.* [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/publicaciones.php?id=2573>>

Este Acuerdo es de suma importancia, ya que Venezuela depende en gran parte de los productos agrícolas de Colombia, esto generara mayor inversión nacional en dicho sector y las exportaciones crecerán.

Ahora bien, Colombia también tiene acuerdos suscritos con la Unión Europea y negociaciones en curso con Corea, Panamá, Turquía, Costa Rica, Israel, Alianza del Pacifico y Japón.

Estos TLC y acuerdos comerciales beneficiaran completamente a Colombia si se trabajan bien y se hacen las cosas como deben ser. Siempre y cuando el TLC o el acuerdo comercial se hayan manejado con objetividad e inteligencia, simplemente les resta a los comerciantes colombianos y al gobierno empezar a mejorar lo que ya se tiene e implementar nuevas medidas para el comercio internacional. Es decir, si un comerciante en Colombia importaba anualmente 20 mil radios que le valían \$10 mil pesos cada uno, pero como tenían un arancel del 50% el costo le aumentaba \$5 mil pesos por unidad. El exportador los vende a \$25 mil pesos y su utilidad total es de \$200 millones de pesos. Después de la firma del TLC con el país donde se compran los radios y se acabe el arancel. Puede ocurrir que el precio de la venta baje por ejemplo a \$20 mil pesos por radio, permitiéndole vender al año 40 mil unidades en vez de 20 mil. Su utilidad pasaría a ser de \$400 millones de pesos en vez de los \$200 que ganaba al principio. Aquí gana el importador debido a que puede pedir más producto a menor precio, y el exportador ya que puede producir más y ganar más.

Ahora en el caso contrario, si se supone que el comerciante colombiano es propietario de una pequeña fábrica de camisas con una capacidad de producir 50 mil unidades al año. Cada camisa le salía a \$15 mil pesos y vende 20 mil unidades en el país a \$30 mil pesos. Adicionalmente exporta 10 mil camisas que no puede vender a más de \$23 mil pesos cada una porque su comprador del exterior tiene que pagar un arancel del 30% que le recarga \$6.900 pesos por camisa. En total nuestro exportador factura \$830 millones de pesos y tiene una utilidad de \$380 millones de pesos. Cuando se firma un TLC con el país al

que se exporta y se acaba el arancel, el extranjero le propone seguirle pagando a \$23 mil cada camisa pero comprándole 30 mil unidades en vez de 10 mil. El exportador aceptara porque el volumen compensa con creces no aumentar el precio. En conclusión queda vendiendo 50 mil camisas en \$1.290 millones de pesos con una utilidad de \$540 millones de pesos en vez de los \$380 millones de pesos que se ganaba antes. El TLC beneficia tanto al exportador ya que produce y le compran más, y al importador ya que compra más al mismo precio.

La eliminación total o reducción de los aranceles o cualquier otra barrera comercial, no solo beneficiara al país para volverse mas competitivo y potencial internacionalmente, sino que también lo beneficiara al interior ya que se generara más competencia y empleo. Pero para aprovechar debidamente estas ventajas las empresas deben implementar o mejorar su logística interna o en nuestro caso la logística de seguridad y transporte. Cada tema que mencionamos anteriormente en logística debe acatarse por las empresas y el gobierno, ya que si se tiene una buena logística de seguridad y transporte el Estado colombiano y sus comerciantes se volverán competitivos y confiables.

Los puertos (aéreos, marítimos y terrestres) deben estar en perfecta condición y actualizados a los requerimientos internacionales para recibir las exportaciones y despachar las importaciones. Las empresas colombianas deben tener todos los requisitos e implementar una buena logística de seguridad para generar confianza con las empresas del exterior, de esta manera se generaran mas negociaciones, se comprara y vendara mas, se crearan nuevos empleos y lo mas importante, Colombia crecerá en el mercado internacional.

El presidente Juan Manuel Santos en su política exterior proyecta planes, normas y leyes para el comercio internacional colombiano; estas son el Plan Nacional de Desarrollo y la Política Nacional de logística. Es así como se hablará brevemente de cada una, observando su participación en el comercio internacional colombiano.

Plan Nacional de Desarrollo: “Es el mapa para abordar y resolver las necesidades inevitables de la nación y así aprovechar sus potencialidades, pero sobre todo para sentar las bases que permitan alcanzar las metas y garantizar el cumplimiento de la visión del país y los compromisos del programa de gobierno el cual el pueblo colombiano eligió”²⁴.

Este plan muestra un optimismo frente al futuro económico de Colombia, al igual que una confianza sobre las potencialidades del país, estas se ven reflejadas al ser parte de un selecto grupo de naciones, los CIVETS –Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía y Suráfrica, vistas en la comunidad internacional como economías con grandes expectativas de crecimiento para las próximas décadas. También se inicio el proceso para ingresar a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE); algo que parecía inconcebible unos años atrás.

El camino hacia la prosperidad que plantea el gobierno del Presidente Santos, dada a la coyuntura que presenta el país con la fuerte ola invernal que arremetió contra gran parte del territorio colombiano desde la segunda mitad de 2010 y que dejó consecuencias devastadoras sobre la población y las actividades económicas, al igual que el conflicto interno que presenta el país; el plan quiere mejorar las condiciones de vida de las familias afectadas, generar empleo, inversión y crecimiento con obras de rehabilitación y reconstrucción.

Para llevar a cabo todo esto y llegar a una prosperidad democrática, el Plan Nacional de Desarrollo propone 8 grandes ejes, cuatro de estos ejes son transversales²⁵. Así:

- Innovación
- Buen gobierno
- Relevancia internacional
- Sostenibilidad ambiental

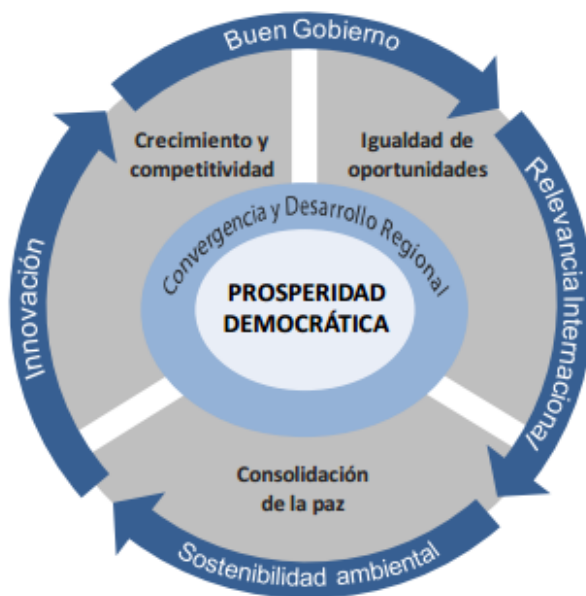
²⁴ Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. Presidencia de la Republica de Colombia. Colombia, 2011, p. 8

²⁵ Observar Figura 2. Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. Presidencia de la Republica de Colombia. Colombia, 2011, p. 22

Basados en los anteriores ejes transversales, encontramos 4 pilares importantes, estos son:

- Crecimiento y competitividad.
- Igualdad de condiciones.
- Consolidación de la paz.
- Convergencia y Desarrollo regional.

Figura 2. Ejes Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.

De acuerdo a lo dicho anteriormente, se trabajara el pilar “crecimiento y competitividad” el cual va acorde al desarrollo del comercio exterior en Colombia.

La economía colombiana creció a las tasas más altas de las últimas tres décadas. Más importante aún, el crecimiento promedio entre 2000 y 2009 (4.01 por ciento por año) es el mayor desde la década de los setenta cuando la economía creció el 5,8% por año. En la pérdida de dinamismo económico de las últimas dos décadas del siglo pasado está, sin duda alguna, la presencia devastadora del narcotráfico y la consolidación de grupos armados ilegales y terroristas en extensas regiones del país. La falta de dinamismo económico

también está asociada, como ya se indicó, a una economía poco innovadora, y que, a pesar de las reformas económicas de principios de los noventa, continuó siendo relativamente cerrada en comparación con otros países de la región²⁶.

La debilidad del crecimiento económico también se puede asociar al rezago en la provisión de bienes públicos esenciales, como la infraestructura de vías y puertos (marítimos, aéreos, terrestres), y a otros factores como la baja profundización financiera, o el insuficiente desarrollo de competencias laborales y de logística en seguridad de cada cadena de suministros de la empresa o del mismo gobierno los cuales afectan la competitividad de la economía.

El plan Nacional de Desarrollo²⁷, dice que “Colombia necesita garantizar una tasa de crecimiento potencial de 6 por ciento o más de manera sostenida y sostenible social y ambientalmente. Para lograrlo se requiere avanzar en tres ejes fundamentales: (1) la innovación; (2) la política de competitividad y de mejoramiento de la productividad; y (3) la dinamización de sectores “locomotora” que a través de su impacto directo e indirecto lideren el crecimiento y la generación de empleo”.

De esta manera y para consolidar el comercio Internacional, el gobierno planea invertir en las pequeñas y medianas empresas (PyMES), seguir apoyando y controlando las grandes empresas para que las PyMES tengan oportunidad en el mercado, esto lo planea hacer con el fortalecimiento institucional, con educación y fomento cultural.

Política Nacional de Logística: La logística en el pasado era considerada un asunto privado, ahora la acción pública se ha concentrado en promover infraestructura dedicada a mercancías y regulaciones de transporte internacional. Las primeras acciones públicas fueron en logística urbana en los años setenta, con intervención pública, regulación de la distribución urbana, zonas de carga y descarga, centrales de abasto y centros de distribución urbana.

²⁶ Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, Bases del Plan Nacional de Desarrollo. Presidencia de la Republica de Colombia. Colombia, 2011, p. 50

²⁷ *Ibíd.* p. 51

La Unión Europea estima que a nivel mundial el sector de logística representa el 13,8% del PIB mundial y el costo de la logística representa entre el 10 y 15% del producto final, pero en los países en desarrollo este valor puede superar el 20%. Su carácter transversal determina que no hay sistemas de recolección de estadísticas confiables, por lo cual el conocimiento de la situación es relativamente pobre a nivel mundial.²⁸

El contexto mundial fue muy importante para la realización de esta política nacional de logística, por esto hubo cambios drásticos en el entorno portuario, invirtiendo en los puertos para capturar buques de gran capacidad, se generaron iniciativas de calidad para atraer operadores globales eficaces, se dio un cambio en los flujos marítimos por un mayor comercio Sur-Sur (China, India, Brasil), se dio la firma de TLC, así mismo se presentaron retos de competitividad de las exportaciones y de productos locales frente a las importaciones.

Se presentó un incremento drástico del precio de combustible, esto generó un impacto sobre el transporte terrestre el cual a su vez impacta el consumo interno ya que los precios de los productos aumentan. Los patrones de producción y logística del mercado nacional están influenciados por las tendencias mundiales (Ciclos de vida de productos más cortos, aumento de frecuencia de envíos por razones de costos y limitaciones de almacenaje de clientes).

Colombia se involucra en la creación de esta logística ya que comprende su impacto sobre la competitividad, es decir, “si las prácticas son ineficientes, hay servicios pocos diversificados y el costo del combustible aumenta, los costos en todas las áreas en la cadena de suministros se elevarán”²⁹. Otra razón es si

²⁸ Documentos COMPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social. Política Nacional de Logística. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá. 2008, p. 9

²⁹ Ibíd. p. 11

se promueve la competitividad de la infraestructura nacional, esto atraerá carga de otros países.

La política nacional de logística también servirá para atenuar problemas de congestión vial, seguridad y contaminación debido a la presión del sector privado para que se resuelvan restricciones fuera de su control y promoverá de igual forma el empleo en el sector servicios.

Ahora, el objetivo principal de esta política es promover la competitividad del sector privado y de la economía en general, para eso se debe Considerar los distintos niveles del sistema: nacional, regional y local.

La producción y por ende la logística, funcionan en red y en esquemas de agregación de valor, así que no puede descuidarse el comercio internacional. Para evitar su descuido hay que integrar políticas de infraestructura que vincule los nodos del sistema (puertos, aeropuertos, pasos de frontera, plataformas logísticas) y las redes que sirven a dichos nodos (vial, ferroviaria, fluvial, marítima), también se tendrá que fortalecer el comercio exterior y la facilitación de los TIC (Tecnologías en Información y Comunicación), al igual que las operaciones de servicios y empleo, Investigación y desarrollo.

Todo lo mencionado anteriormente, se realizara a cabalidad teniendo en cuenta como se había dicho al principio de este escrito, que la logística abarca, además del transporte de mercancías, la planificación y organización de la carga en toda la cadena de valor como elemento de calidad. La figura. 3³⁰ muestra las diferencias básicas y la complementariedad entre las cadenas de transporte y logística:

³⁰ Figura 3. Fuente: Documentos COMPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social. Política Nacional de Logística. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá. 2008, p. 13

Figura 3. Cadena de Transporte y Cadena Logística



Fuente: Documentos COMPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social. Política Nacional de Logística

El Estado tiene la función de crear el entorno regulatorio para mejorar el funcionamiento de las relaciones entre los actores de la logística y el transporte, de promover mecanismos óptimos para el control de las mercancías que faciliten y promuevan el comercio internacional colombiano, así como el facilitar y proveer de infraestructura de transporte y tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), con la calidad y capacidad para soportar las expectativas del crecimiento de los flujos de intercambio de bienes.

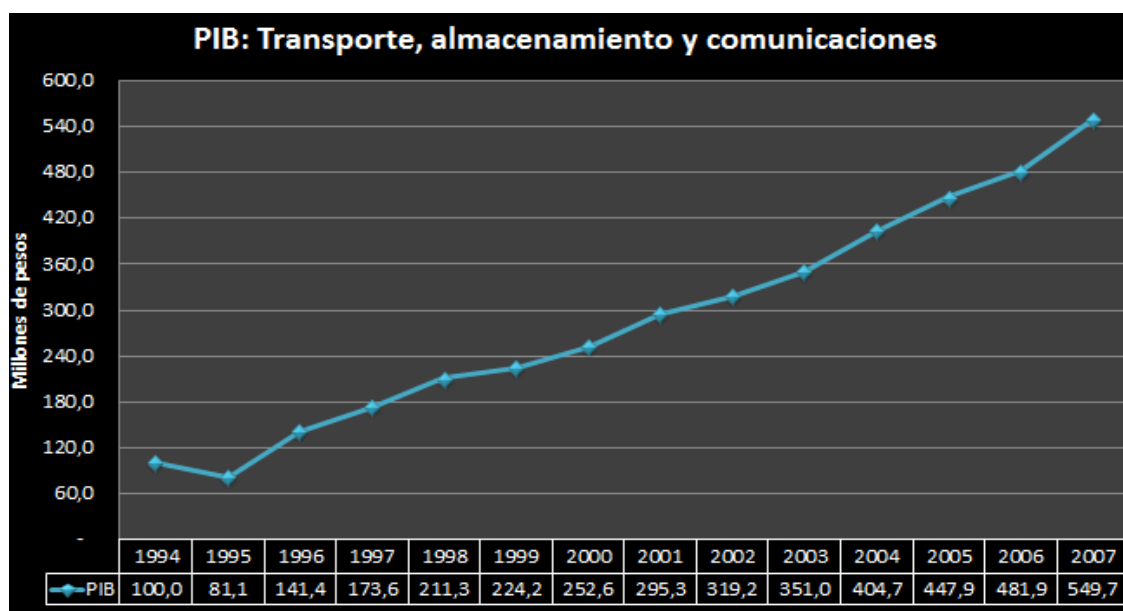
La logística está marcada por la necesidad de disponer de plataformas de distribución con el fin de estructurar la cadena de suministros de las empresas. Para estos son usadas las plataformas logísticas, la Asociación Europea de Centros de Transporte de Mercancías dice que estas son: “Una zona delimitada, en el interior de la cual se realizan, por parte de diferentes operadores, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la

distribución de mercancías, tanto para el tránsito nacional como internacional”³¹.

De ahí que, la política Nacional de Logística tiene como misión principal Contar con corredores logísticos articulados (Nodo de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, área logística de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, Puertos secos, zonas logísticas multimodales), Promover la facilitación del comercio internacional y Promover el uso de las TIC al servicio de la logística.

Ahora bien, en Colombia del año 2000 en adelante la privatización de empresas como Telecom, Inravisión, Caprecom y Cajanal permitió el ingreso de capitales extranjeros con los cuales se dinamizó la economía y se pudo continuar con los proyectos des sector de servicios y comunicaciones para mejorar su calidad y eficiencia. Por esto el volumen de producción creció gradual y paulatinamente a pesar de los índices inflacionarios debido a proyectos creados en la década anterior. Véase grafica 1³².

Grafica 1.



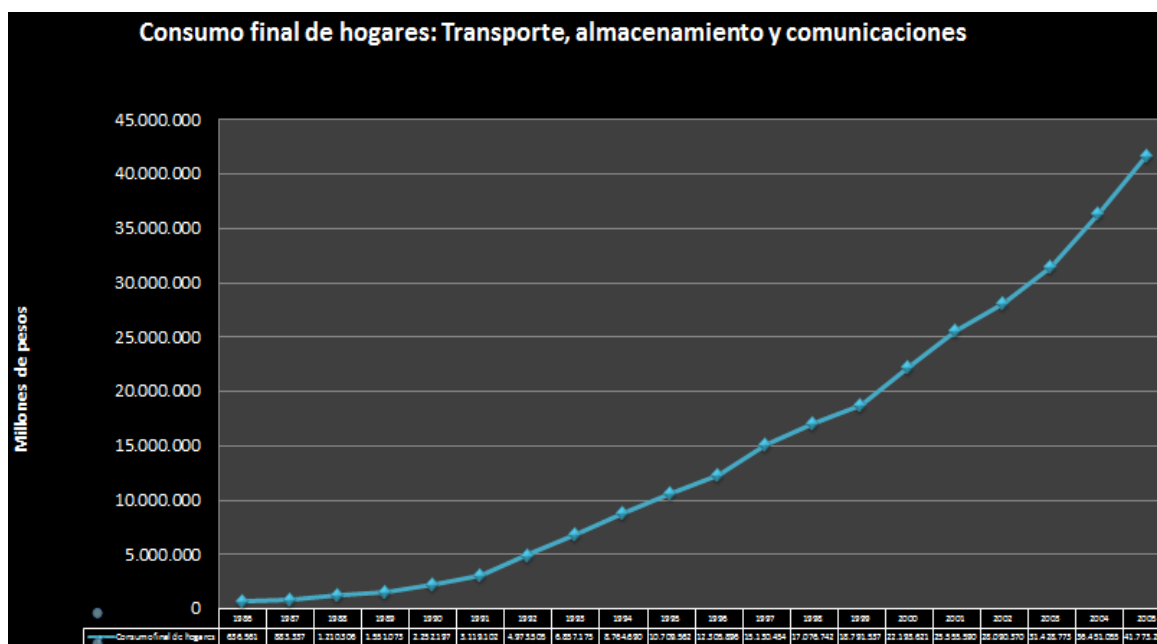
Fuente: Dane.

³¹ Documentos COMPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social. Política Nacional de Logística. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá. 2008, p. 15

³² Grafica 1. Fuente: Dane

En cuanto al consumo de los hogares, el notorio crecimiento en la década de los 90, hasta el 2007 se debe a la reforma constitucional del 91 que permitió el paso hacia un Estado social de derecho que hacía al Estado garante de las necesidades básicas de los ciudadanos brindándoles los instrumentos necesarios para incentivar el consumo de los mismos. (Autonomía, Luj). Véase Grafica 2³³.

Grafica 2.



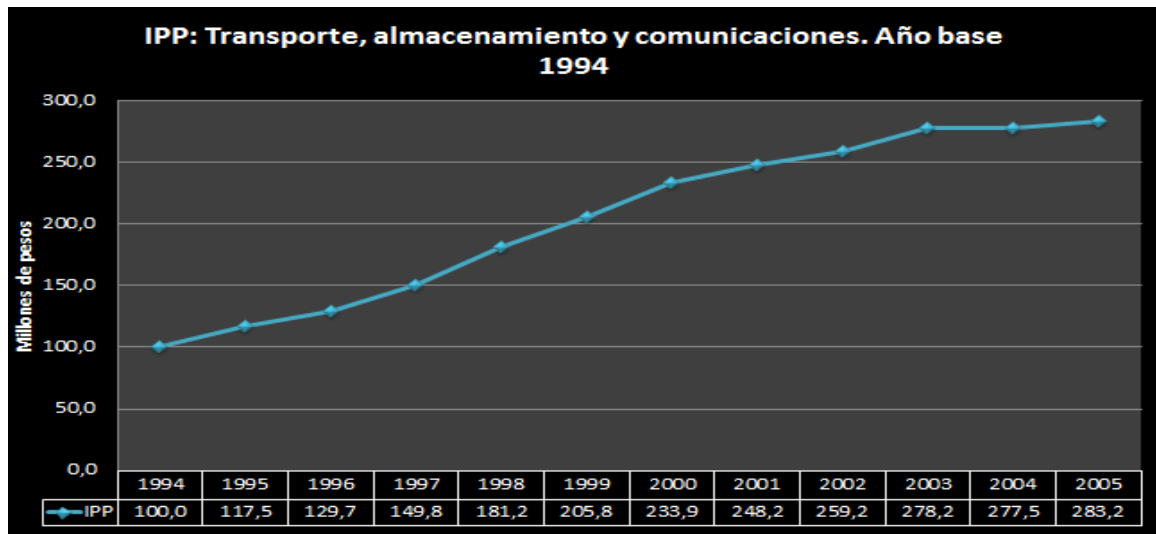
Fuente: Dane. (Desde los años 1982 a 2005)

El IPP en la década de los 90 en adelante, la corrupción, el narcotráfico, el monopolio de los mercados y las malas administraciones, generaron una concentración de la riqueza y la monopolización de los productos permitiéndoles a los productores una autonomía con respecto a los precios. Véase Grafica 3³⁴.

³³ Grafica 2. Fuente: Dane. (desde los años 1982 a 2005)

³⁴ Grafica 3. Fuente: Dane.

Grafica 3.



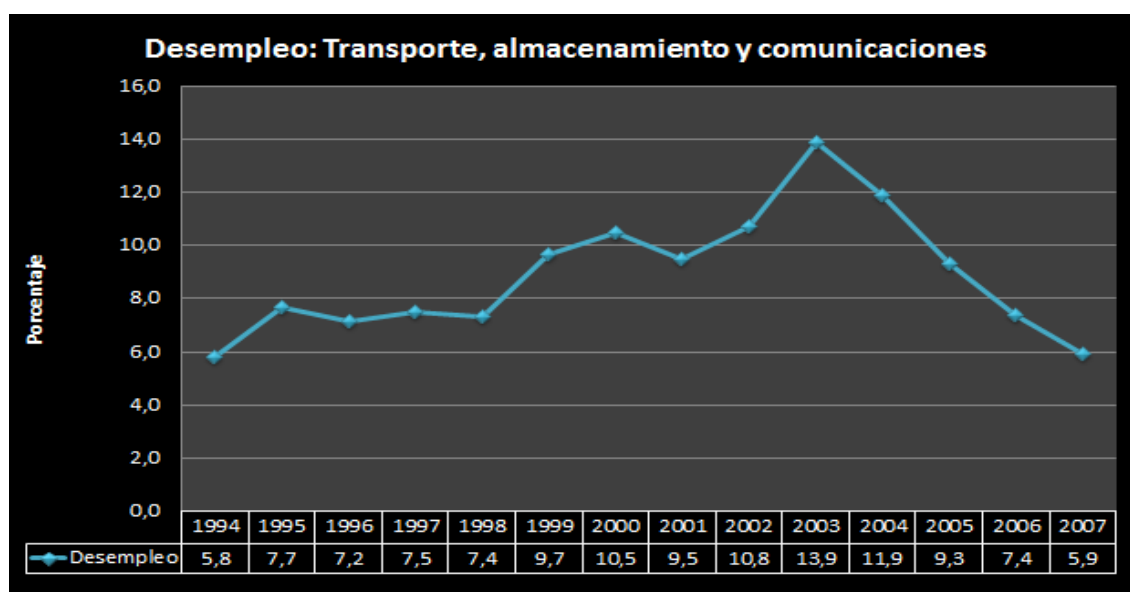
Fuente: Dane.

En cuanto al desempleo los puntos en los que se ven las variaciones más significativas corresponden con grandes cambios socio-políticos que se dieron en 2 administraciones específicas, en la administración de Andrés Pastrana (1998-2002) y en la de Álvaro Uribe del (2002- 2010). En 1998 el narcotráfico, la situación de desplazamiento, los grupos al margen de la ley y factores externos como la crisis de Asia, afectaron todos los sectores de la economía pues se perdió en gran medida capital tanto físico como humano, poblaciones enteras fueron arrasadas por la violencia y factores productivos fueron dedicados por parte de grupos al margen de la ley para cultivos ilícitos, el declive de estos factores de producción ocasionaron el colapso de la economía en todos sus sectores, las pequeñas y medianas empresas quebraron por falta de capital pues el gobierno no tuvo en cuenta la implementación de medidas anti- cíclicas que permitieran brindar al inversionista extranjero la confianza necesaria para invertir su capital en las empresas nacionales, de igual forma el Estado falló en ejecutar uno de los principales factores tomados en cuenta por Keynes como lo es el hecho de que este compense el vacío que deja el sector privado en cuanto a inversión social, todos estos aspectos consiguieron que la tasas de desempleo incrementaran significativamente.

Mas tarde en el 2002, con el cambio a la administración del expresidente Álvaro Uribe Vélez se evidenció como su plan de gobierno se baso en la búsqueda de la seguridad democrática con una proyección económica a mediano plazo que permitiera la entrada de capitales a futuro, sin embargo en este proceso se perdió de vista la importancia de la inversión social, dejando a un lado sectores cruciales para la economía como la educación y la salud, los efectos de este fenómeno contribuyeron al detrimento de las condiciones del mercado laboral y la calidad de vida.

Por otro lado se puede ver que ya entrado el periodo presidencial de esta administración, y con los beneficios generados por esta política de seguridad como la confianza de los inversionistas extranjeros, permitieron la entrada de capital para el apoyo de economías emergentes de igual forma como lo propone Keynes la empresa privada no puede mantener un nivel de pleno empleo, es allí donde el Estado debe intervenir, el Gobierno de Uribe Vélez promocionó en sus planes de gobierno la implementación y el fortalecimiento de las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes) ocasionando esto un declive de la tasa de desempleo. Véase Grafica 4³⁵.

Grafica 4.



Fuente: Dane

³⁵ Grafica 4. Fuente: Dane.

Efectivamente el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones se encuentra relacionado con la economía y la logística, a tal punto que se puede afirmar que este, como cualquier otra actividad productiva, es parte de estas. Sin la función del sistema de transporte o de comunicaciones, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, la movilidad y comunicación es un determinante del costo y del mercado.

El Sector de transporte puede definirse como “el movimiento de bienes a lo largo del espacio físico, mediante los modos terrestre, aéreo o marítimo, o alguna combinación de éstos”³⁶. Por esto las estructuras territoriales y los procesos de urbanización que el transporte y las comunicaciones generan, se ven reflejadas en beneficios sociales, políticos y económicos para el país.

A pesar del aumento que se nota en las gráficas del sector transporte, este no es suficiente para cubrir todas las necesidades del comercio y la logística. La inversión que se le da a los puertos (marítimos, aéreos y terrestres) como a las vías, es limitada, debido a esto cada vez que aun puerto se le hace una mejora esta en poco tiempo queda rezagada de los estándares mundiales. El gobierno no invierte lo suficiente, todos los TLC y acuerdos que se mencionaron anteriormente, están sujetos al fracaso si no se toman las medidas necesarias.

En cuanto a la logística, el rezago del país en materia de infraestructura es sin lugar a dudas el mayor problema que tiene la industria para competir en el mercado. La logística en Colombia es vista como uno de los temas más dramáticos y vulnerables para la economía nacional, al enfrentarse a constantes variables como el clima, paros o alzas en los precios de los combustibles hacen que los empresarios vean este asunto con cierto recelo y escepticismo.

Leonardo Ronderos, Director Ejecutivo de la Asociación Colombiana de Logística (Acolog), afirma que la logística y la infraestructura han sido puntos

³⁶ Departamento Administrativo de la Función pública. Estructura del Estado Colombiano, Sector Transporte. Colombia. 2012 p. 13-4

de discusión desde 2002, cuando se analizó junto al Gobierno la capacidad del país de poder soportar la entrada en vigencia de los tratados de libre comercio y responder a las necesidades de los intercambios comerciales. "Pasaron ocho años de dos periodos presidenciales que todos admiramos, pero al mirar lo que nos quedó del esfuerzo gigantesco de inversiones, es deprimente que no hayamos logrado resolver el nudo de infraestructura"³⁷.

Ahora bien, en Colombia dicho aspecto se descuidó durante muchos años, hasta el momento en que la movilidad se convirtió en un problema crítico. Los dos más recientes presidentes del país, Álvaro Uribe Vélez y Juan Manuel Santos, avanzaron en este propósito como se noto anteriormente pero no fue un avance total y eficiente. Para el presidente Juan Manuel Santos, mejorar la infraestructura se convirtió en su "campo de batalla", las medidas que se están tomando con el Plan Nacional de Desarrollo y la Política Nacional de logística, son la esperanza para avanzar en logística, transporte y así convertir a Colombia en un gran competidor en el mercado global.

³⁷ Revista IAlimentos. ¿Como esta la logística en Colombia?. Edición 23. Colombia. 2011.

CONCLUSIONES

Es evidente que para un país, en este caso Colombia, tener un buen desarrollo en el comercio internacional al entrar en acuerdos y tratados de libre comercio con otros países, permite un crecimiento a nivel interno lo cual favorece aspectos económicos, políticos y sociales, es decir, habrá mas empleo y el desarrollo económico crecerá beneficiando a los pequeños y grandes comerciantes. Lo anterior se apreciara si y solo si el gobierno y las empresas se comprometen en la mejora continua de su logística y transporte.

La seguridad en este caso encaminada a la logística y el transporte en una empresa, ya no es un plus que las empresas solían tener. En el sistema internacional actual, la seguridad es un pre requisito en los negocios internacionales, de esta forma generara confiabilidad y negocios seguros, lo que llevara a un comercio seguro y esto consolidara al país en el mercado mundial como un gran importador y exportador de productos de gran calidad.

Ahora bien, el gobierno a pesar de sus grandes objetivos con el plan nacional de desarrollo y la política nacional en logística, no genera inversión suficiente en infraestructura vial y portuaria para que el transporte de productos a comerciar sea eficaz y seguro. Por otra parte las empresas empiezan a implementar los planes del gobierno y toman conciencia acerca de la importancia de la logística en seguridad, acreditándose en alianzas para el comercio seguro como BASC o en ISO, así generaran credibilidad y confianza en sus negocios con diferentes países y/o empresas del mundo.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMONACID, Sandra Roció. Fortalecimiento Organizacional, a través de Sistemas de Gestión. Administración del sistema de gestión en control y seguridad BASC. BASC. 2012, diap. 20
- ALMONACID, Sandra Roció. Seguridad Operacional, Cadena de Suministros. BASC. 2012, diap. 10
- ARESE, Hector Felix. Comercio y Marketing Internacional: Modelo para el diseño estratégico. Norma, 1999, p. XXXI
- ARTICULO, Revista IAlimentos. ¿Como esta la logística en Colombia? Edición 23. Colombia. 2011.
- COLOMBIA, Departamento Administrativo Nacional de Estadística. [consultado 21 de noviembre 2012]. Disponible en <http://www.dane.gov.co/#twoj_fragment1-4>
- COLOMBIA, Ministerio de Comercio Industria y turismo. Tratados de Libre Comercio-Colombia. [consultado 20 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.tlc.gov.co/index.php>>
- COLOMBIA, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. Presidencia de la Republica de Colombia. 2011, PP. 8 – 51
- COLOMBIA, Documentos COMPES, Consejo Nacional de Política Económica y Social. Política Nacional de Logística. Departamento Nacional de Planeación. Bogotá. 2008, PP. 9 – 15
- COLOMBIA, Departamento Administrativo de la Función publica. Estructura del Estado Colombiano, Sector Transporte. Colombia. 2012 PP. 13-4

- ELLSWORTH, Paul T. Comercio Internacional. México: Macmillan Publishing Co, inc, 1975, p. 9
- ENTREVISTA con Alejandro Nieto, profesor Diplomado Seguridad de Logística y Comercio Internacional. BASC. Bogotá, 21 de noviembre de 2012
- ENTREVISTA con Eduardo Moreno, profesor Diplomado Seguridad de Logística y Comercio Internacional. BASC. Bogotá, 20 de noviembre de 2012
- ENTREVISTA con Fabio Bastidas, profesor de la Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, 19 de noviembre de 2012
- LEDESMA, Carlos Alberto. Principios del Comercio Internacional. Ediciones Macci. 1990, p. 20
- TOLOZA, Diana. Historia del Comercio Exterior. [consultado 19 de noviembre 2012]. Disponible en <<http://www.slideshare.net/dianatoloz/comercio-exterior-historia#btnNext>>