

**PUERTOS SECOS UNA APUESTA AL DESARROLLO INTERMODAL
EN LA CIUDAD REGIÓN DE GIRARDOT**

**GLADYS ELENA GUTIÉRREZ SÁNCHEZ
CÓDIGO 21420188**



**UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA - SAM
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES EMPRESARIALES
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA
GIRARDOT - CUNDINAMARCA
2018**

**PUERTOS SECOS UNA APUESTA AL DESARROLLO INTERMODAL
EN LA CIUDAD REGIÓN DE GIRARDOT**

**GLADYS ELENA GUTIÉRREZ SÁNCHEZ
CÓDIGO 21420188**

**Monografía Compilativa de Grado para optar al Título de Profesional
en Administración Logística**

**Asesor del Proyecto:
MG. RICHARD FERNANDO GIL OSPINA**



**UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA - SAM
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES EMPRESARIALES
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA
GIRARDOT - CUNDINAMARCA
2018**

Nota de aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Jurado

Girardot, 02 de octubre de 2018

AGRADECIMIENTOS

Deseo expresar mis sentimientos de gratitud más sinceros por la ayuda para el desarrollo de esta monografía de grado, en primer lugar a Jehová Dios, quien por medio de su espíritu santo me iluminó permanentemente y me dio fuerzas para continuar el camino, aun cuando hubo momentos en que sentí que me quedaba sin fuerzas.

A la Universidad Piloto de Colombia, Seccional Alto Magdalena, quien mediante sus directivos, administrativos, cuerpo docente y académico me brindó su apoyo permanente e invaluable.

A mi familia con su compañía anónima brindándome ese poco o mucho que necesitaba para dar el paso siguiente.

A título personal, deseo extender mi sentimiento de gratitud al Dr. José Ernesto Bermúdez Rojas quien creyó en mi sueño de convertirme en profesional aun en mi edad madura. Al profesor Richard Fernando Gil Monsalve, quien encausó mis ideas y en el transcurrir de mi carrera profesional, me brindó siempre sus aportes profesionales los cuales fueron fundamentales para el feliz término de esta monografía de grado.

Finalmente, a todas aquellas personas que de una u otra manera me apoyaron para alcanzar este logro.

RESUMEN

Esta monografía compilativa, describe el aporte que ofrecen los puertos secos al desarrollo del transporte intermodal en la Ciudad Región de Girardot y la manera en que dichos puertos secos conforman un eslabón en la cadena de suministro.

Se desarrollan los diferentes conceptos referentes al transporte intermodal, puertos secos, plataformas logísticas y el aporte de dichas plataformas a las cadenas de valor. De manera tal, que se facilita al lector la comprensión del vocabulario logístico.

Se evidencian las diferentes actividades logísticas, desarrolladas en las plataformas intermodales y se muestra la importancia de las nuevas plataformas logísticas en el descongestionamiento de carga.

Se determina cómo está dado el ámbito logístico de Girardot como eje articulador en la transferencia de carga intermodal y de esta manera se contempla una posibilidad competitiva de Girardot Ciudad Región frente a otras ciudades

Se estudian los elementos determinantes al momento de implementar una plataforma de transferencia de carga intermodal en la ciudad Región de Girardot, donde se realice ruptura de cadena de transporte y logística.

Se visualiza la importancia de contemplar las diferentes plataformas intermodales con transporte intermodal para desarrollar competitividad, agregar valor a cada una de las actividades minimizando costos y tiempos y maximizando utilidades

ABSTRACT

This compilation monograph describes the contribution that dry ports offer to the development of intermodal transport in the Girardot Region City and the way in which these dry ports form a link in the supply chain.

The different concepts related to intermodal transport, dry ports, logistic platforms and the contribution of these platforms to value chains are developed. In such a way, that the reader is given an understanding of the logistic vocabulary.

The different logistic activities, developed in the intermodal platforms are evident and the importance of the new logistic platforms in the decongestion of cargo is shown.

It is determined how the logistic scope of Girardot is given as an articulating axis in the intermodal load transfer and in this way a competitive possibility of Girardot City Region in front of other cities is contemplated.

The determining elements are studied when implementing an intermodal freight transfer platform in the city of Girardot Region, where the chain of transport and logistics is broken.

It is seen the importance of contemplating the different intermodal platforms with intermodal transport to develop competitiveness, add value to each of the activities, minimizing costs and times and maximizing profits.

CONTENIDO

	Pág.
AGRADECIMIENTOS	4
RESUMEN	5
ABSTRACT	6
INTRODUCCIÓN	13
1. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	14
1.1 OBJETIVO GENERAL	14
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	14
2. JUSTIFICACIÓN	15
3. PLATAFORMAS INTERMODALES COMO ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA	17
3.1 CONCEPTO DE PLATAFORMA LOGÍSTICA	17
3.2 TIPOS DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	18
3.2.1 Plataforma monomodal	18
3.2.2 Plataforma de intercambio modal	19
3.3 MARCO LEGAL EN COLOMBIA SOBRE PUERTOS SECOS	23
3.3.1 Plataformas Multimodales	37
3.4 PROPÓSITOS DE LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	38
3.5 AGENTES PARTICIPANTES EN UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA	39
3.6 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN PLATAFORMAS LOGÍSTICAS UTILIZADAS COMO PUERTOS	40

3.7 SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	41
4. GIRARDOT, EJE ARTICULADOR EN LA TRANSFERENCIA DE CARGA INTERMODAL	43
4.1 CONTEXTO LOGÍSTICO DE GIRARDOT	43
4.2 COMPRESIÓN LOGÍSTICA DEL PLAN DE DESARROLLO DE GIRARDOT 2016-2019	44
4.3 COMPRESIÓN LOGÍSTICA EN EL PLAN DE COMPETITIVIDAD DE GIRARDOT 2007-2019 Y SU PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	50
4.4 INTEGRACIÓN DE DIFERENTES ACTIVIDADES ECONÓMICAS	54
4.5 MARCO HISTÓRICO	56
5. ELEMENTOS DETERMINANTES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA PLATAFORMA DE TRANSFERENCIA DE CARGA INTERMODAL EN LA CIUDAD REGIÓN DE GIRARDOT	59
5.1 COMERCIO INTERNACIONAL	59
5.2 DISPONIBILIDAD PERSONAL Y MANO DE OBRA CALIFICADA	62
5.3 ELEMENTOS NATURALES	62
5.4 CONURBACIÓN DE POBLACIONES	62
5.5 INCLUSIÓN EN POLÍTICAS DEPARTAMENTALES Y NACIONALES DE DESARROLLO DEL PAÍS	63
6. CONCLUSIONES	64
BIBLIOGRAFÍA	65

LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1. Perfiles logísticos más demandados en sector logístico nacional año 2016.	52

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. El Puerto Seco de Los Andes En Chile: Referente De Gestión Logística Para Colombia	28
Figura 2. Ubicación Puerto Seco Los Andes En Chile.	31
Figura 3. Instalaciones Puerto Terrestre Los Andes.	33
Figura 4. Municipio de Girardot – Cundinamarca.	43
Figura 5. Diagnóstico de Infraestructuras Existentes.	56
Figura 6. Principales puertos marítimos Colombia.	60

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica 1. Porcentaje inspecciones por ente fiscalizador - enero 2016.	29
Gráfica 2. Porcentaje inspecciones por tipo de carga - enero 2016.	30
Gráfica 3. Perfiles sector logístico año 2016.	53
Gráfica 4. Exportaciones colombianas según el modo de transporte año 2013.	61
Gráfica 5. Importaciones colombianas según el modo de transporte año 2013.	61

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Registro fotográfico conexión Girardot con la Ruta del Sol	70

INTRODUCCIÓN

En un mercado cambiante cada día más incierto y competido, donde se moviliza cada vez toneladas más altas de carga y teniendo en cuenta que geográficamente Colombia cuenta con una ventaja importante para el comercio de mercancías por medio marítimo (bañados por dos océanos), el incremento en el uso de transporte intermodal, se hace necesario en el país, teniendo como modelo los puertos secos.

Los niveles de congestión cada vez más altos en los puertos marítimos de Colombia, debido al mayor tonelaje de carga movilizada (de llegada y salida) en los puertos, le resta capacidad de competir a nivel internacional; teniendo en cuenta que el uso de transporte marítimo es de los más utilizados para realizar intercambio de mercancías, el 90% del total de la carga mundial se moviliza por vía marítima

El reconocimiento de las diferentes plataformas intermodales (dando énfasis a los puertos secos) como zonas de actividad logística, permitirá entender los elementos que las conforman y las ventajas de su uso

En esta monografía, se determinará el ámbito logístico de Girardot, se comprenderán los elementos necesarios que se deben contemplar para la implementación de una plataforma logística de transferencia de carga intermodal en Girardot: Esa es la apuesta.

1. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 OBJETIVO GENERAL

Describir los puertos secos como punto de encuentro en la transferencia de carga y su aporte al desarrollo del transporte intermodal en la ciudad región de Girardot.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ❖ Reconocer las características que definen a las plataformas intermodales como zonas de actividad logísticas.
- ❖ Determinar el ámbito logístico de Girardot como eje articulador en la transferencia de carga intermodal.
- ❖ Comprender los elementos que determinarían la implementación de una plataforma de transferencia de carga intermodal en la ciudad región de Girardot.

2. JUSTIFICACIÓN

La presente propuesta monográfica plantea una reflexión de la importancia que representa para Girardot, ser reconocido como un nodo natural que permitió la transferencia de la carga que ingresó al país no solo en la época de la colonia, sino aquella que dio origen al desarrollo histórico y productivo donde se dieron los grandes asentamientos que concentran la producción y el consumo de nuestro país. El municipio de Girardot, se encuentra localizado a 4.18.18 Latitud Norte y 74.48.06 Longitud Oeste, a una altitud de 289 metros sobre el nivel del mar, con relación a la capital del país, se encuentra localizado a una distancia con Bogotá equivalente a 134 km, si bien es cierto la extensión del municipio consta de 129 km² y cuenta con una población de 150.178 habitantes (DANE, 2018), su desarrollo se define a partir de la sinergia que plantea una extensión de conurbación equivalente a 354 km² integrada por la población de Girardot, Flandes y Ricaurte definida en 184.075 habitantes, adicionalmente como Región del Alto Magdalena está conformada por 8 municipios: Girardot, Agua de Dios, Guataquí, Jerusalén, Nariño, Nilo, Tocaima y Ricaurte. (ALCALDIA GIRARDOT, 2018)

Con lo anterior, se hace necesario reconocer que existen potencialidades para considerar en Girardot y la Región el desarrollo de plataformas intermodales, donde se realice ruptura de cadena de transporte y logística y las cuales permitan acercar más la carga a su destino final.

Girardot no puede ser ajeno al ordenamiento planteado en los planes de desarrollo de gobierno enmarcados en las Políticas definidas por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES 3547), cuyo objetivo es estimular la adopción de mejores prácticas en logística y transporte. Igualmente, contemplando la logística como una estrategia que ayude al cumplimiento de la política nacional de competitividad y productividad, donde se presta relevada importancia al desarrollo de plataformas logísticas intermodales.

Otro aspectos importantes en esta monografía, es la identificación de las diferentes plataformas logísticas como terminales interiores como punto de encuentro entre la transferencia de carga. Los puertos secos serán objeto de estudio más profundo como modelo máximo a seguir y su aporte al desarrollo del transporte intermodal, ya que incrementan los niveles de competitividad minimizando costos en la operación, con carácter de autoridad pública, con servicios dirigidos al hombre, al transporte y a la carga impactando en la economía local, regional y nacional.

Como se afirma en la Revista “Logística Énfasis”: (2016) Con la implementación de puertos secos se añade robustez a las cadenas de valor internacionales.

Esta monografía también busca analizar cómo los puertos secos han entrado a formar un eslabón en el campo de la logística y en la cadena de suministro, aplicar conceptos de logística, transporte intermodal y evidenciar la importancia de las nuevas plataformas logísticas en el descongestionamiento de carga.

El desarrollo de estos conceptos, la ubicación de los principales puertos marítimos tradicionales actuales, la visualización de la ubicación estratégica de Girardot, la identificación de las rutas existentes de movimiento de carga y la oportunidad de centralizar procesos logísticos mediante las plataformas logísticas como puerto seco, se convierten en un aporte importante para esta monografía de grado e investigaciones futuras.

3. PLATAFORMAS INTERMODALES COMO ZONAS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA

Antes de emitir un concepto sobre plataforma logística es importante tener claridad sobre la diferencia entre transporte multimodal y transporte intermodal (tema central de esta monografía): Se atiende el concepto emitido en (ICIL ON LINE, 2017), así:

TRANSPORTE MULTIMODAL: En el transporte multimodal no hay manipulación de la mercancía, todas las operaciones están bajo la responsabilidad de un solo operador logístico, por lo general un OTM (Operador de Transporte multimodal), quien por medio de un contrato asume total responsabilidad desde el inicio hasta la finalización de la operación logística de la mercancía, la cual puede ser trasladada de un país a otro mediante el documento FBL (Fiata Bill of lading), conocimiento de embarque emitido por el transitario que hace las veces de porteador. En el transporte multimodal se combinan diferentes tipos de transporte con el fin de optimizar en el envío (rapidez, eficiencia y eficacia).

TRANSPORTE INTERMODAL: El transporte intermodal es una variante del transporte multimodal, donde se combinan diferentes modos de transporte utilizando las UTI (Unidades de Transporte Intermodal): Contenedores, cajas móviles o semirremolques, que permiten el cambio más ágil de las unidades de transporte. En el transporte intermodal no se utiliza un documento único de transporte, sino que cada transportador se responsabiliza de la carga en función del servicio que presta de manera individual y emite su propio documento.

A continuación, se conceptualizan las diferentes plataformas intermodales, los servicios que prestan, sus características y el tipo de usuarios a quien van dirigidos sus servicios:

3.1 CONCEPTO DE PLATAFORMA LOGÍSTICA

Al revisar el documento de “Planeación como producto del Estudio de Localización, Diseño y Factibilidad de una Plataforma Logística en Colombia manual para la inserción en el territorio de plataformas logísticas” (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, JULIO DE 2010), se evidencia que las plataformas logísticas son áreas donde se realiza ruptura de la cadena de transporte y logística (se manipula la carga ya que por lo general se descarga y se organiza en otro medio de transporte).

También se manejan recursos humanos y materiales, sus instalaciones cuentan con sistemas de información que permiten desarrollar actividades eficientes de logística con valor agregado.

El objetivo de dichas plataformas, es aumentar la eficiencia y racionalizar recursos en la actividad logística; igualmente, acercar la carga cada vez más a su destino final; con base en este concepto, en Girardot el desarrollo de una plataforma logística que ofrezca servicios con valor agregado y sea punto estratégico de ruptura de carga y acercamiento de la mercancía a su destino final se visualiza posible.

El mercado objetivo de dichas plataformas son los operadores logísticos; se destacan algunos sectores usuarios de estos servicios como es el textil, químicos, automotriz, perecederos, alimenticios, entre otros. En una plataforma logística se pueden situar varios operadores logísticos, lo importante es ofrecer servicios tanto para las personas como para la flota de transporte.

De este modo, las plataformas logísticas se consolidan para atender el sector industrial ofreciendo diversos servicios logísticos.

Complementando esta información y con base en la Política Nacional Logística (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, 2008), para ampliar el concepto de plataformas logísticas, se dice que son estructuras especializadas que permiten desarrollar la actividad logística, organizar el transporte y disponerlo de manera organizada para los operadores, la movilidad y el territorio.

3.2 TIPOS DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Continuando con los conceptos de (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, JULIO DE 2010), existen diferentes tipos de plataformas logísticas, según el modo de transporte que utilizan:

3.2.1 Plataforma monomodal. Utilizan un solo modo de transporte, por lo general son camiones donde se maneja la concentración y consolidación de carga, con orígenes diferentes y un mismo destino; se desarrollan actividades que agregan valor a la misma (embalaje, etiquetaje, control de calidad, entre otras).

❖ Mercado central: En estas áreas logísticas de alcance local, se maneja la comercialización al por mayor, por lo general son áreas cercanas a los centros de aprovisionamientos importantes que abastecen de productos a la población. Su nodo de abastecimiento es el mayorista.

Se dispone de almacenes adecuados para el tipo de producto que se comercializa y espacio suficiente para el parqueo de la flota de transporte. Para su abastecimiento utilizan puntos de recogida y redistribución de mercancías, donde

intervienen los proveedores de los productos y las empresas de abastecimientos y distribución.

❖ Centros de transporte terrestre: son plataformas de ámbito regional, centradas en el transporte por carretera. Cuenta con zonas de almacenamiento y logística, ofrecen todos los servicios necesarios a las empresas de transporte. Ofrecen diferentes servicios como zona de aparcamiento de pesados, inspección de vehículos, talleres (neumáticos, engrases, repuestos), gasolineras, oficinas, restaurantes hoteles. Su nodo de abastecimiento son empresas de camiones y operadores logísticos con flota y almacenes.

❖ Área logística de distribución: Son plataformas que desarrollan actividades logísticas a un nivel más amplio. Su nodo de abastecimiento son operadores logísticos, empresa de carga completa o fraccionada, empresas industriales que desarrollan actividades logísticas de envasado, etiquetado, embalaje, almacenamiento, etc, empresas de transporte urgente. Los servicios que prestan este tipo de plataformas son: aduanas, almacenamiento, manipulación de mercancías, centros de distribución y cross docking, movimiento de contenedores, servicios a la flota, oficinas, restaurantes, hoteles, centros de formación, de investigación y de gestión medioambiental.

3.2.2 Plataforma de intercambio modal. Este tipo de plataformas se caracterizan porque aprovechan el momento de ruptura de carga para cambio de transporte para desarrollar actividades que agregan valor. En ellas se incluyen las siguientes:

❖ Centro de carga aérea: Se especializan en el tratamiento de mercancías de carga aérea. Manejan zonas logísticas de Primera Línea (carga y descarga) segunda línea (despacho de carga) tercera línea (distribución empresas de cargue). Los agentes de empresas halding (agentes especializados en carga y descarga aérea), cargueros aéreos, transporte urgente, transitarios, suministran servicios de carga y descarga aérea, almacenamiento y aduanas

❖ Zonas de Actividades Logísticas Portuarias (ZAL): Plataformas logísticas que desarrollan actividades en puertos marítimos (manipulación y distribución hacia y desde el punto de actividad del puerto). Ofrece servicios de almacenamiento, colocación de unidades de carga, trasbordo de carga y gestión administrativa empresarial.

En las ZAL encontramos agentes como operadores logísticos, empresas de almacenaje, empresas industriales con mercancías con un alto transporte marítimo, importadores, exportadores, agentes de aduana y transitarios, entre otros.

Teniendo en cuenta el concepto del Autor Ignasi Ragás (IGNASI, 2012), las ZAL son espacios para la consolidación y desconsolidación de carga, centros de distribución regional nacional e internacional

Se ubican alrededor de los puertos, para atender la demanda de los operadores marítimos y prestar más allá de los servicios básicos de estiba y desestiba de buques, actividades de valor agregado; pueden estar conformadas por capital privado o mixto. Por la regular es suelo de dominio público o concesión.

❖ Puerto seco: Teniendo en cuenta la Tesis de Doctorado de Castrillón Dussan Robert (Castrillón Dussán, 2012), se puede observar la evolución del concepto de puerto seco, el cual se remonta a principios de los ochenta cuando se dio la importancia al proceso de contenerización para el transporte eficiente de mercancías a nivel internacional. En 1982 la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), lo definió como “una terminal terrestre a la que las compañías navieras emiten sus propias cartas de embarque de importación para carga de importación asumiendo la plena responsabilidad de costos y condiciones”. Hanappe (1986), los definió como un sitio donde laboraban diferentes empresas y desarrollaban diversas actividades logísticas. El concepto de puerto seco cobró mayor importancia en los años 1990 y 2000 cuando se evidenció la falta de capacidad de los puertos marítimos para el manejo del aumento de contención. Hasta ese momento, no se había establecido si estos centros logísticos / terminales intermodales tenían conexión con los puertos marítimos, ni abordaban la gama de servicios complementarios que ofrecían dichas plataformas. Fue entonces cuando a principios del año 2000, con la introducción de conceptos como la globalización económica mundial, la aplicación de la gestión de la cadena de suministro y la aplicación del intermodalismo dieron a los centros logísticos interiores una participación más formal en la distribución internacional de bienes.

En el año 2001, en una Conferencia de Ministros europeos de transporte y de la Comisión europea, se definió formalmente el concepto de puerto seco como una terminal interior que se encuentra vinculada de forma directa a un puerto marítimo. En este momento el concepto evolucionó y llevó a las terminales intermodales a un nivel más importante en el sistema de transporte. Al unísono de la evolución de este concepto, los diferentes países del mundo iniciaron la construcción de diferentes terminales intermodales de contenedores directamente conectados a los principales puertos marítimos por medio de carretera. Tren o río a través de iniciativas privadas y públicas.

En un concepto más reciente, se ha definido el puerto seco de forma más integral en función de la cadena de transporte y de los servicios especializados que ofrece a la carga. Otro concepto es el de Roso Woxenius y Lumsden que conceptualizan un puerto seco como “una terminal intermodal terrestre directamente conectada a

un puerto o puertos con medios de transporte de alta capacidad, en los que los clientes pueden dejar o retirar su carga como si estuvieran directamente en un puerto marítimo”. Dependiendo su ubicación y función los puertos secos se han caracterizado. Según Roso, los puertos secos se clasifican en:

Puertos secos cerrados: Están situados muy cerca del puerto marítimo a una distancia de 100 km. y por lo general funciona como almacenador de contenedores, por lo que descongestiona positivamente el puerto marítimo con el cual tiene conexión.

❖ Puertos secos de rango medio: Están situados a una distancia aproximada de 100 – 500 km. del puerto marítimo, funcionan como puntos de consolidación de la carga, para diferentes servicios ferroviarios ofreciendo servicios administrativos y técnicos a los contenedores, puede ofrecer trenes dedicados al servicio de buques portacontenedores, lo que significa un descongestionamiento importante en las áreas de apilamiento del puerto.

❖ Puertos secos distantes: Por lo regular se ubican a más de 500 km. del puerto marítimo; su principal ventaja es poder transportar contenedores a larga distancia. Este tipo de puerto hace que el transporte por tren sea más accesible a los transportadores que se encuentran alejados del puerto marítimo reduciendo la congestión en las puertas del puerto.

Siguiendo con el concepto del “Manual de inserción en territorio de plataformas logísticas” (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, JULIO DE 2010), los puertos secos son plataformas intermodales de mercancías, situadas al interior del país y con conexión directa a uno o varios puertos; cuentan con un área principal de cambio intermodal férreo – carretera y una segunda línea, donde se desarrollan las actividades logísticas y de distribución.

Los agentes que intervienen son empresas ferroviarias de mercancías, almacenamiento, transporte por carretera, agentes aduaneros y de carga.

Atendiendo el concepto de (IGNASI, 2012), los puertos secos son plataformas intermodales de mercancías que se encuentran ubicadas al interior de un país y tienen conexión directa con uno o varios puertos marítimos. Constan de un área principal, donde se realiza el cambio intermodal de tren -carretera y también cuentan con un área de funciones de logística (distribución).

Allí desarrollan actividades empresas de almacenamiento de mercancía, agentes aduaneros, agentes de carga, entre otros

Teniendo en cuenta el documento Urbanismo y Transporte (Awad Nuñez, URBANISMO Y TRANSPORTE, 2014), donde exponen lo expuesto por el profesor Léveque quien en 2002 afirmó: “Un puerto seco es una terminal de transporte intermodal terrestre conectada directamente a uno o varios puertos marítimos con una vía de transporte de gran capacidad, donde los clientes pueden dejar/recoger sus unidades estandarizadas de carga, como si operasen directamente con un puerto marítimo.

En esta misma publicación se comenta, la afirmación del profesor Camarero: “un puerto seco es una terminal intermodal de mercancías situada en el interior de un país, conectada directamente con los puertos, origen y destino de sus cargas, a través de la red ferroviaria”.

Con base en estos conceptos, se afirma que los puertos secos son plataformas logísticas donde se puede realizar el despacho de aduanas, agilizando de esta forma el despacho de las mercancías hacia el interior del país. Un puerto seco puede considerarse una prolongación de un puerto marítimo,

Otra clave de los puertos secos es la existencia de una conexión ferroviaria con los puertos marítimos, aumentando la participación del transporte férreo en el conjunto de recibo y entrega de mercancías.

Principales funciones puertos secos:

- ❖ Recintos aduaneros
- ❖ Almacenamiento temporal de cargas
- ❖ Consolidación y desconsolidación de los contenedores cercanos a los interesados
- ❖ Transferencia de modo de transporte para los contenedores
- ❖ Servicio de transporte y operación integral con camiones
- ❖ Servicios de inspección por otras autoridades
- ❖ Servicios de agentes intermediarios en el proceso de importación y exportación
- ❖ Agencias marítimas, agencias de carga, corredores de fletamentos

- ❖ Estación de servicios
- ❖ Restaurantes
- ❖ Hotel
- ❖ Talleres
- ❖ Aparcamientos de vehículos industriales
- ❖ Zonas de descanso
- ❖ Oficinas de alquiler
- ❖ Naves logísticas en alquiler

3.3 MARCO LEGAL EN COLOMBIA SOBRE PUERTOS SECOS

Observando la legislación colombiana, el marco legal que se tiene en cuanto a Puertos secos es reducido. Sin embargo, suficiente para la implementación de esta figura en Colombia. Se inicia la descripción del marco normativo, de lo general a lo particular:

- ❖ Código de Comercio: En su Artículo 997, modificado por el Artículo 13 del Decreto Especial 01 de 1990, que reza: “El Gobierno reglamentará el funcionamiento de las empresas de transporte, terminales, centros de información y distribución de transporte, especialmente en cuanto a la seguridad de los pasajeros y la carga, la higiene y la seguridad de los vehículos, naves, aeronaves, puertos, estaciones, bodegas y demás instalaciones y en cuanto a las tarifas, horarios, itinerarios y reglamentos de las empresas. Así mismo establecerá la escala de sanciones por la violación de normas legales y reglamentarias”. (CODIGO COMERCIO, 2018)

Si bien es cierto, este artículo no menciona literalmente normatividad sobre puertos secos en Colombia e incluye a empresas de transporte, pasajeros y carga en un mismo ítem, por lo menos hace alusión a reglamentación en cuanto a seguridad de carga, normas de higiene, tarifas, horarios y reglamentación de estas plataformas a nivel general.

❖ Ley 105 de diciembre 30 de 1993: Artículo 2 Principios Fundamentales, inciso B: “De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Cuando esta Ley se refiere a que le corresponde al Estado el control la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas al mismo, esta norma tiene cobertura para los puertos secos, ya que allí se desarrollan actividades conexas al transporte marítimo.

En su Artículo 17 Parágrafo 2: “La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercida por el Ministerio de Transporte”. Es sabido entonces que las políticas, control y regulación para puertos secos están a cargo del Ministerio de Transporte. (CODIGO COMERCIO, 2018)

❖ Ley 336 de diciembre 20 de 1996 – Estatuto Nacional de Transporte. Capítulo Sexto. Servicios conexos al de transporte. Artículo 27: “Se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente...” (TRANSPORTE, 2008)

En esta Ley ya se menciona con nombre propio al puerto seco y los diferentes modos de transporte.

En su Artículo 28: “El control y vigilancia que ejerce el Ministerio de Transporte sobre los servicios a que se refiere el artículo anterior, se entiende únicamente respecto de la operación, en general, de la actividad transportadora”. (TRANSPORTE, 2008)

En este Artículo se evidencia que la norma deja a cargo del Ministerio de Transporte solo la actividad transportadora.

❖ Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999.

Estatuto Aduanero Colombiano. Artículo 1. “Zona primaria Aduanera: Es aquel lugar del territorio aduanero nacional habilitado por la Aduana para la realización de las operaciones materiales de recepción, almacenamiento y movilización de mercancías que entran o salen del país, donde la autoridad aduanera ejerce sin restricciones su potestad de control y vigilancia”. (MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, 1999)

En un puerto seco se llevan a cabo operaciones logísticas inherentes a la carga internacional, es una zona habilitada y bajo control de la aduana.

“Zona secundaria aduanera: Es la parte del territorio aduanero nacional que no constituye zona primaria aduanera”. (MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, 1999)

Sitio donde se pueden realizar todas las operaciones logísticas requeridas para el manejo de mercancía nacional y de mercancía en libre disposición.

“Depósito: es el recinto público o privado habilitado por la autoridad aduanera para el almacenamiento de mercancías para el control aduanero. Para todos los efectos se considera como zona primaria aduanera”.

El depósito de aduana es una de las funciones primordiales de un puerto seco.

Depósito de aduana público y privado: Artículos 48 y 50:

Artículo 48: “Depósitos Públicos: Son aquellos lugares habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero, en los cuales pueden permanecer las mercancías de cualquier usuario del comercio exterior.

La autoridad aduanera coordinará con las autoridades portuarias y aeroportuarias y con los administradores de los puertos y aeropuertos habilitados para el ingreso y salida de mercancías del territorio aduanero nacional, la destinación y acondicionamiento de las áreas requeridas para la habilitación de los depósitos públicos, previendo que el área destinada permita atender las necesidades de almacenamiento, de acuerdo con el volumen de operaciones de comercio exterior, que se realicen por el lugar habilitado. Cuando no se disponga de las áreas necesarias para la habilitación del depósito, según lo previsto en el inciso anterior, o cuando las mismas resulten insuficientes, podrán habilitarse depósitos públicos en lugares diferentes a los allí citados.

Paragrafo. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá abstenerse de estudiar la concesión de nuevas habilitaciones de depósitos públicos, cuando a criterio de la entidad las necesidades de almacenamiento se encuentren cubiertas en una determinada jurisdicción.” (MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, 1999)

Artículo 50: “Depósitos privados: Son depósitos privados los habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para almacenar bajo control aduanero mercancías que vengan consignadas a la persona jurídica que figura como titular de la habilitación y estén destinadas en el documento de transporte a ese depósito habilitado. Igualmente podrán almacenarse mercancías de exportación del titular del depósito, que se encuentren bajo control aduanero. PARAGRAFO. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá autorizar el almacenamiento de mercancías de propiedad de las sociedades filiales y subsidiarias de una sociedad matriz titular de la habilitación de un depósito privado. En tal caso el titular de la habilitación del depósito privado, deberá solicitar la modificación de la resolución que lo habilitó, previo el cumplimiento de los requisitos”. (MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, 1999)

Artículo 55: “Depósitos privados para distribución internacional:

Son aquellos lugares habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales a los Usuarios Aduaneros Permanentes, para el almacenamiento, conservación, acondicionamiento, manipulación, empaque, reempaque, o clasificación de mercancías extranjeras que serán sometidas prioritariamente a la modalidad de reembarque en el término máximo de un año, contado a partir de su llegada al territorio aduanero nacional y, subsidiariamente, en el mismo término, al régimen de importación de acuerdo con lo previsto en el presente decreto. Durante el término previsto en el inciso anterior, las mercancías deberán ser reembarcadas o sometidas a una modalidad de importación. De lo contrario se considerarán abandonadas a favor de la Nación. Para efectos del reembarque, no se requerirá el diligenciamiento de la Solicitud de Autorización de Embarque, ni de la Declaración de Exportación, y sólo será necesaria la autorización de la administración aduanera de la jurisdicción. Sólo podrá someterse al régimen de importación, hasta el treinta por ciento (30%) de las mercancías amparadas en los documentos de transporte consignados y destinados a estos depósitos. Para obtener la habilitación de los depósitos privados de que trata el presente artículo, el Usuario Aduanero Permanente deberá cumplir con los requisitos previstos en el artículo 51 del presente decreto, salvo el contenido en el literal a) de dicho artículo y comprometerse a contratar una firma de auditoría que certifique semestralmente el cumplimiento de las obligaciones previstas en este decreto, las operaciones de comercio exterior realizadas por el Usuario Aduanero Permanente, y los movimientos de inventarios relacionados con la mercancía introducida a estos depósitos”. (MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, 1999)

Artículo 55-1. “Depósitos públicos de apoyo logístico internacional:

Son aquellos lugares habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales a los puertos de servicio público, para el almacenamiento de mercancías

extranjeras que serán sometidas en dichos lugares, a los procesos de conservación, acondicionamiento, manipulación, mejoramiento de la presentación, acopio, empaque, reempaque, clasificación, marcación, preparación para la distribución, reparación, acondicionamiento o limpieza.

El término de almacenamiento de las mercancías en los depósitos de apoyo logístico será de un (1) año contado a partir de su llegada al territorio aduanero nacional. Antes del vencimiento de este término, las mercancías deberán someterse a la modalidad de reembarque o al régimen de importación. De lo contrario, se considerarán abandonadas a favor de la Nación. El documento de transporte deberá señalar el Depósito de Apoyo Logístico Internacional en el cual será almacenada la mercancía. Para obtener la habilitación de Depósito de Apoyo Logístico Internacional, se deberá cumplir con los requisitos previstos para los Depósitos Públicos”. (MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, 1999)

Artículo 28: “Usuario aduanero permanente:

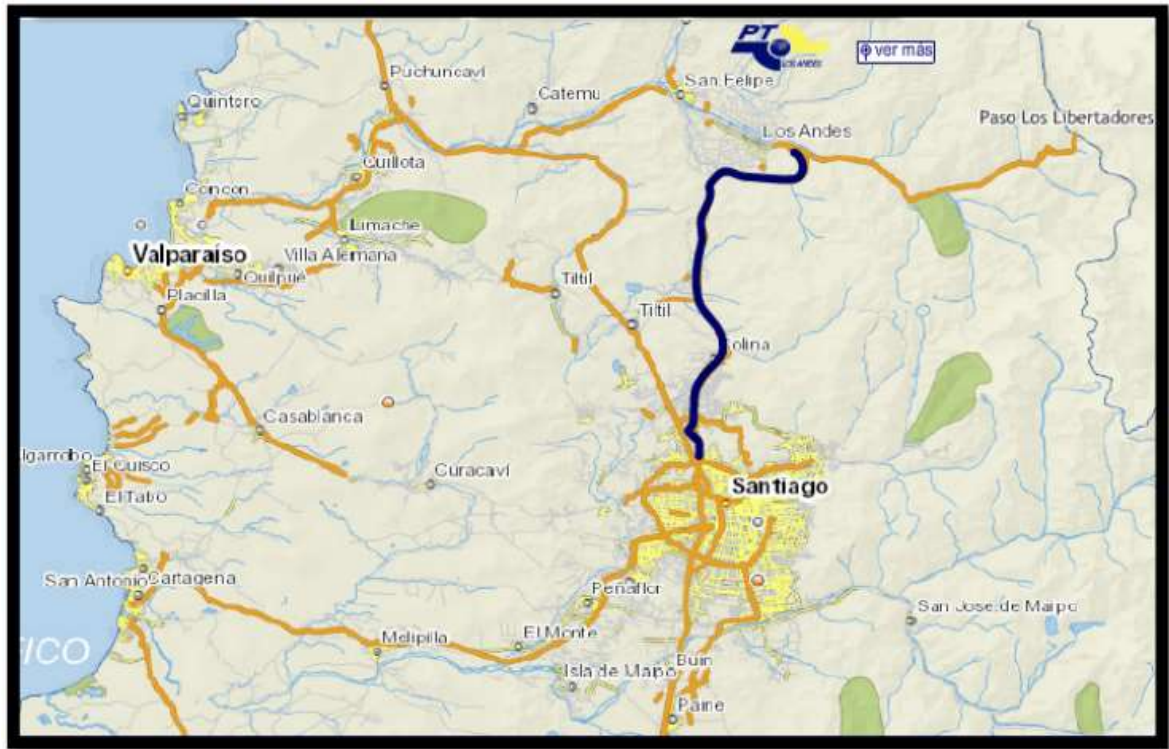
Se entiende por Usuario Aduanero Permanente la persona jurídica que haya sido reconocida e inscrita como tal por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, previo el cumplimiento de los requisitos señalados en este Decreto. PARAGRAFO. En ningún caso podrán tener la categoría de Usuarios Aduaneros Permanentes los depósitos públicos habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales” (MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, 1999)

Artículo 35: “Usuario altamente exportador:

Se entiende por Usuario Altamente Exportador la persona jurídica que haya sido reconocida e inscrita como tal por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, previo el cumplimiento de los requisitos señalados en este Decreto. (MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, 1999)

Se observa, que en el Estatuto aduanero colombiano están contempladas varias actividades directamente relacionadas con las que se realizan en un puerto seco. Por ejemplo la figura de usuario aduanero permanente y usuario altamente exportador (ALTEX), pueden operar desde un puerto seco combinando de manera adecuada las figuras aduaneras.

Figura 1. El Puerto Seco de Los Andes En Chile: Referente De Gestión Logística Para Colombia



Fuente: (Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria, 2011)

El puerto seco de los Andes en Chile, es un punto de referencia interesante, teniendo en cuenta la cercanía de este país a Colombia y las relaciones comerciales importantes que son desarrolladas entre estos. Acogiendo la información consignada en el Trabajo de Grado para optar el título de Administrador de Negocios internacionales y Administración de Logística y producción (UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO - CASTRO CAMARGO DIEGO, TRUJILLO ALONSO ESTEFANIA, 2013), la cercanía geográfica entre ambos países y el desarrollo de diferentes convenios comerciales que facilitan el movimiento de mercancías en Colombia.

El puerto seco de los Andes, es también llamado Puerto terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria S.A. (PTLA), se constituyó el 14 de abril de 2005, posteriormente fue entregado por el Ministerio de Obras Públicas en Chile, a la empresa española Azvi Chile S.A.

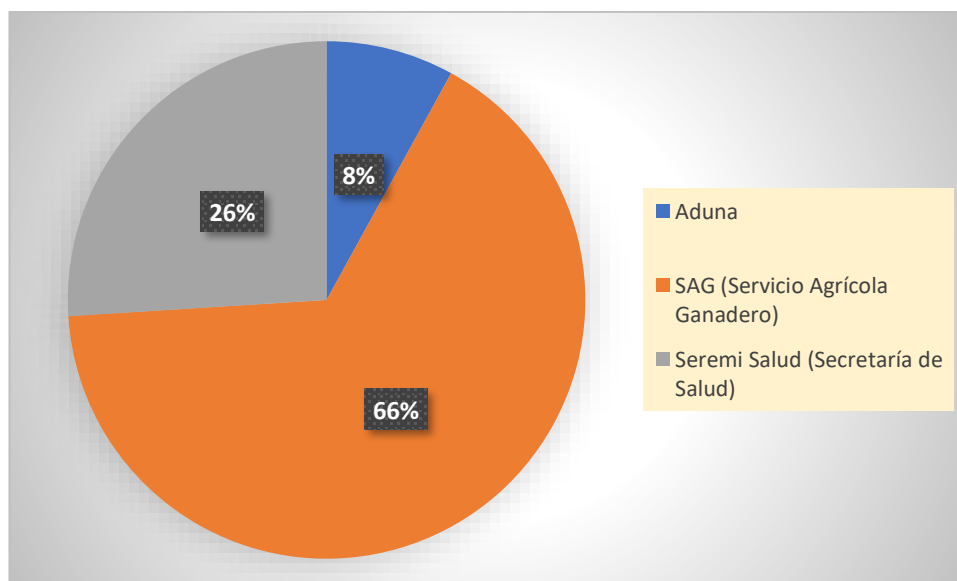
El fin con que se creó este puerto es que en un mismo lugar se encuentren las funciones públicas y privadas relacionadas con el control aduanero y fitozoosanitario de la mercancía importada o exportada que cruza el paso fronterizo Los

Libertadores, el cual comunica vía terrestre a Chile con Argentina y el resto de Mercosur.

En este puerto desarrollan su actividad fiscalizadora el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y la Secretaría Regional Ministerial de Salud. Todas las mercancías que pasen por dicho puerto son revisadas por estos entes de control.

Con el fin de tener una idea de las inspecciones que se llevan a cabo en el Puerto Seco Los Andes, la participación de los entes fiscalizadores en estas inspecciones y el porcentaje de tipo de carga, a continuación se visualizan los siguientes datos, con base en el documento (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS GOBIERNO DE CHILE, 2016):

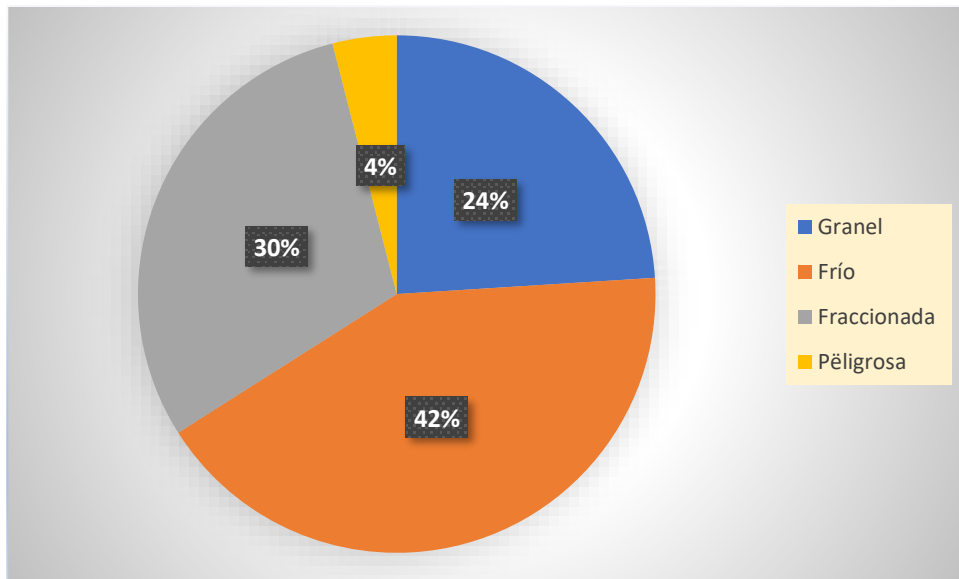
Gráfica 1. Porcentaje inspecciones por ente fiscalizador - enero 2016.



Fuente 1 Ministerio Obras Públicas Gobierno de Chile - Edición Propia

Se tomó como muestra el mes de enero de 2016, donde las inspecciones por ente fiscalizador fueron dos mil novecientos veintiuna (2.921)

Gráfica 2. Porcentaje inspecciones por tipo de carga - enero 2016.



Fuente 2 Ministerio Obras Públicas Gobierno de Chile - Edición Propia

Se tomó como muestra el mes de enero de 2016, donde se realizaron un total de inspecciones por tipo de carga de dos mil doscientos catorce (2.214)

TIEMPO PROMEDIO DE INSPECCIÓN DE LOS ENTES FISCALIZADORES EN EL PUERTO SECO DE LOS ANDES	
Total de camiones	61.8 minutos
Camiones con estiba trasera	55 minutos
Camiones con estiba lateral	60 minutos
Camiones con graneles en el andén dinámico	78 minutos
Camiones con carga peligrosa	46 minutos
Fuente: Ministerio de Obras Públicas Gobierno de Chile - Edición Propia	

Se tomó como muestra el mes de enero de 2016, donde nos arroja un tiempo promedio de inspección a los camiones de 61, 8 minutos siendo necesaria la disposición de diez (10) andenes, de un total de andenes disponibles de veintiún (21) unidades.

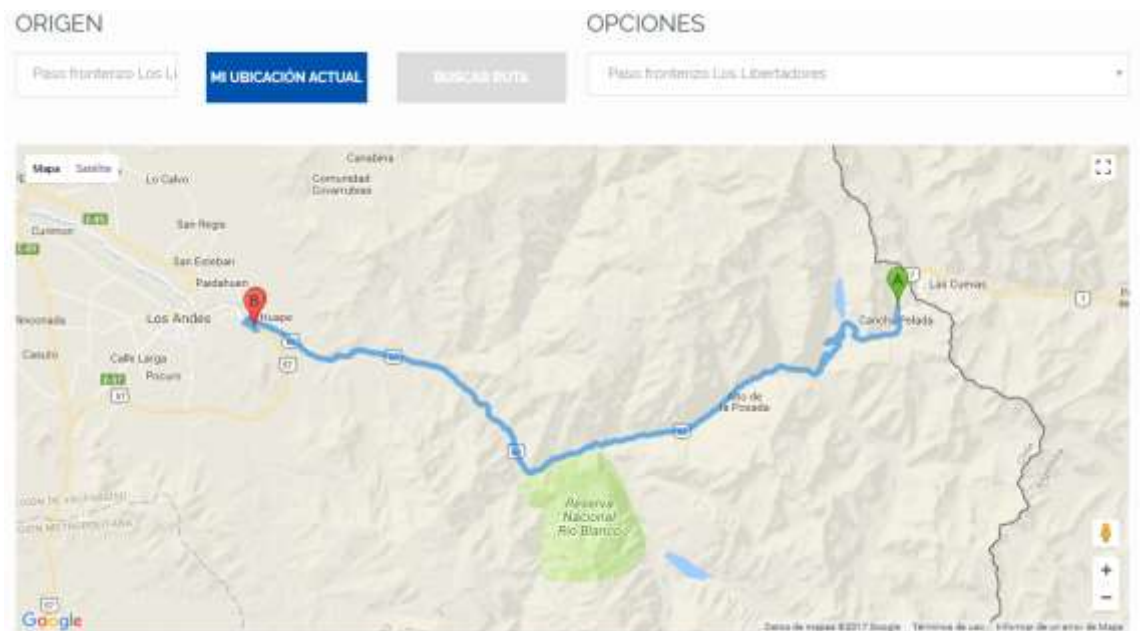
UBICACIÓN: se encuentra ubicado sobre la carretera Los Libertadores, en la comuna de los Andes, en el sector conocido como el Sauce. Se comunica con el paso fronterizo los Libertadores, el Puerto de Valparaíso, el puerto de San Antonio y con Santiago, su capital.

Tiene una superficie aproximada de 24 hectáreas (240.000 metros cuadrados) y se encuentra construido a seis (6) kilómetros del radio urbano, con el fin de disminuir la contaminación auditiva. De hecho, según el Servicio Nacional de Aduanas, este puerto se considera como “una respuesta aduanera y logística al principal corredor bioceánico entre Chile y Argentina”.

Se encuentra ubicado en una zona donde transita el sesenta (60%) de los camiones que entran y salen de Chile, al contar con las instalaciones adecuadas para la operación logística, ha reducido significativamente los tiempos de respuesta asociados a trámites y procesos de carga y descarga de mercancía que ingresa o sale de Chile.

Por estos motivos, el impacto de este puerto ha sido notable y significativo para el país elevando los niveles de competitividad en las actividades de comercio exterior en el mundo.

Figura 2. Ubicación Puerto Seco Los Andes En Chile.



Instalaciones:

1. Entrada
2. Control de acceso: oficinas donde se realizar el control de ingreso y salida de los vehículos de transporte y los documentos respectivos.

3. Estaciones vehículos de carga: Cuenta con 498 espacios para estacionamiento, un pre-andén con más de 48 estacionamientos, 68 en el recinto del depósito aduanero y 13 en el área de cargas peligrosas.

4. Zona de andenes: con una altura de 4.5 metros y un ancho de 4 metros, en este sector los organismos fiscalizadores llevan a cabo la inspección de las cargas cumpliendo con todos los requisitos sanitarios exigidos.

Cuentan con 25 andenes divididos en 5 tipos:

- ❖ Estiba lateral cinco (5)
- ❖ Estiba lateral hermético dos (2)
- ❖ Estiba trasera catorce (14)
- ❖ Cargas a granel dos (2)
- ❖ Cargas peligrosas dos (2)

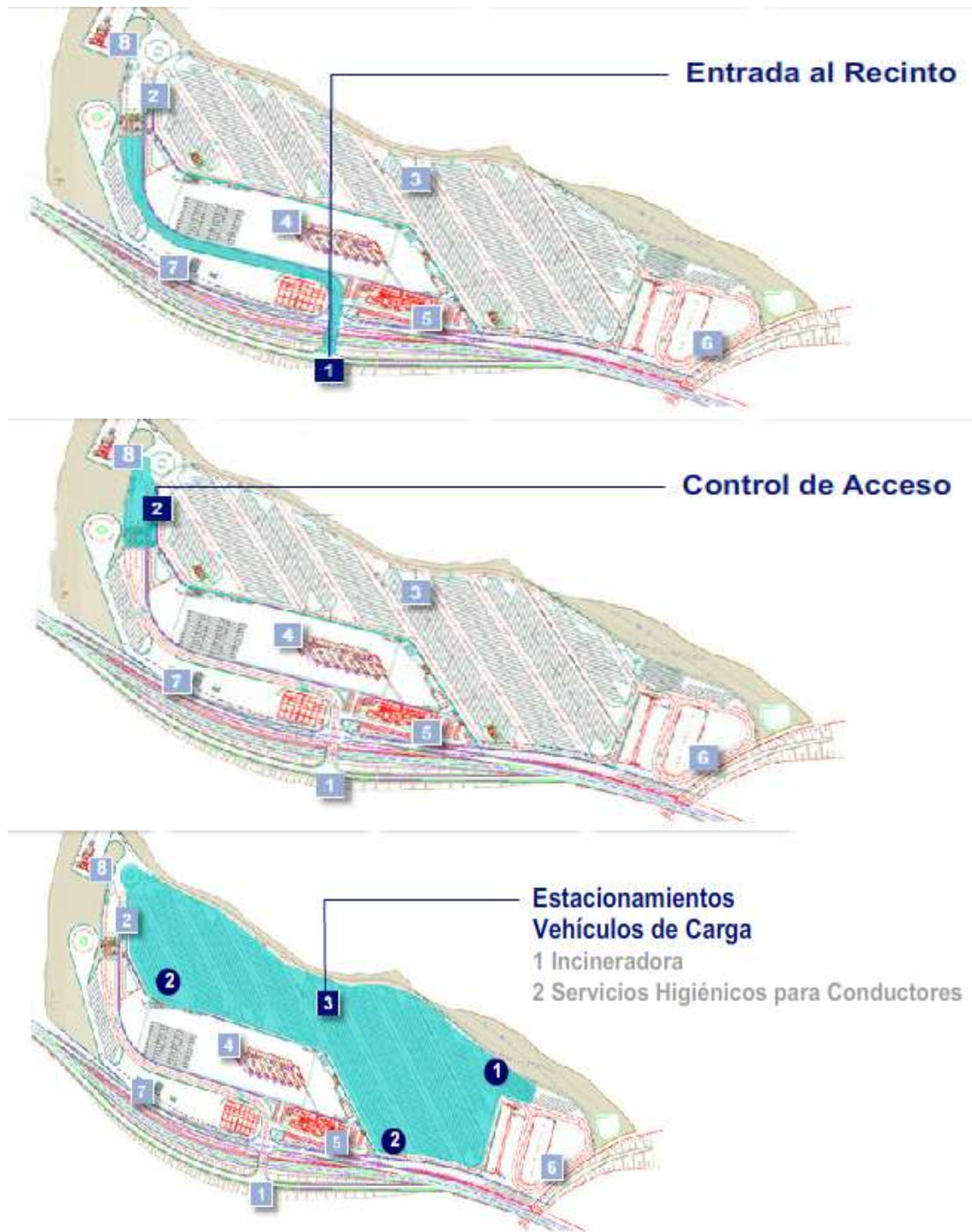
5. Edificio administrativo: Se encuentran las oficinas de la sociedad concesionaria, de los servicios fiscalizadores, de las agencias de aduana y de las empresas de transporte.

6. Recinto de depósito aduanero: todas las mercancías con destinaciones aduaneras se disponen en este depósito (importación y exportación).

7. Zona comercial: aquí son atendidos los servicios al público en general como restaurantes, casas de cambio, bancos, entre otros.

8. Cargas peligrosas: sector especializado para las mercancías categorizadas como peligrosas.

Figura 3. Instalaciones Puerto Terrestre Los Andes.







Fuente: <http://www.ptla.cl/instalaciones>

Servicios ofrecidos: Los servicios en el puerto seco de los Andes, se encuentran clasificados en tres (3) categorías, atendiendo su manual de operaciones y servicios:

❖ Servicios básicos comerciales:

- Estiba y desestiba de carga: Donde se programa, ejecuta y controla las actividades relacionadas con el transporte de carga en los vehículos de transporte.
- Almacenamiento: se cuenta con depósitos asignados para custodia de la carga a la espera de la entrega a los consignatarios o a quienes representen sus derechos.
- Reembalaje: cuando el dueño de la carga o quien lo represente desee modificar el embalaje de sus cargas, se cuenta con las facilidades necesarias para prestar este servicio.

- Paletizado: Con el fin de obtener una sola unidad de carga durante el almacenamiento de la carga general fraccionada, en este servicio se acomodan los bultos sobre tableros o pallets.

- Otros: Estacionamiento para público en general, arriendo de oficinas, provisión de área para servicio de comunicación, consolidación y desconsolidación de contenedores, servicio de transporte público.

❖ Servicios básicos no comerciales:

- Provisión y mantenimiento señalética: Disponer de todos los elementos de señalización e información en perfecto estado, para garantizar una óptima operación del recinto del puerto terrestre.

- Vigilancia y control: Se cuenta con guardias especializados que garantizan condiciones adecuadas para la seguridad en el puerto.

- Otros: Aseo, control de ingreso y egreso de vehículos, servicio de control en zona de aparcamiento y andenes, abastecimiento de agua potable, mantenimiento de áreas verdes, entre otros.

❖ Servicios complementarios:

- Sellado de camiones y/o contenedores: se asignan sello de seguridad a los vehículos de transporte o a los contenedores que son atendidos en el puerto terrestre Los Andes y que requieren este servicio complementario.

- Otros: Certificación y legalización de documentos, áreas para servicios financieros, permanencia de vehículos en áreas no programadas, etc.

Con base en estos conceptos, se establece la importancia de la implementación de estas plataformas logísticas, ya que dotan de fluidez las operaciones logísticas, incrementan los niveles de competitividad mediante el encadenamiento productivo, minimizando costos en la operación, con carácter de autoridad pública, con servicios dirigidos al hombre, al transporte y a la carga impactando en la economía local, regional y nacional.

3.3.1 Plataformas Multimodales. Dando continuidad al análisis del documento (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, JULIO DE 2010):

❖ Zona Logística multimodal: Son plataformas que suelen manejar más funcionalidad (ferrocarril-carretera-avión-carretera, río-carretera etc); su campo de acción suele ser nacional e internacional. Los agentes que intervienen son los operadores logísticos y agentes de carga, empresas industriales, operadores de terminales ferroviarias, marítimas y aéreas.

Por su tamaño más grande, ubican zonas de oficinas, ferias, congresos y centros de servicios generales. La multimodalidad es una gran oportunidad, en especial para los transportes de largo recorrido, ya que optimiza el proceso logístico y disminuye costos. Por su tamaño y alcance, este tipo de plataformas requieren personal especializado, implementación de más sistemas de control y mayor complejidad del conjunto.

Zonas Francas: Aunque no se encuentra caracterizada como una plataforma intermodal, es importante conocer el concepto de zona franca.

Atendiendo el concepto del autor Ignasi (IGNASI, 2012), las zonas francas son recintos con un régimen aduanero especial, cerrados con controles de seguridad en salida y entrada para evitar actividades fraudulentas. Teniendo en cuenta, que allí se permite el almacenamiento de productos con beneficios tributarios, como la exención de derechos de importación impuestos especiales IVA.

La construcción de estas zonas no se limita únicamente a cercanías de puertos o aeropuertos, también se pueden crear en zonas menos desarrolladas para atraer la inversión internacional. Lo importante es que estén autorizados por la aduana.

Según el “Observatorio de Desarrollo económico” (Secretaría de Desarrollo Económico, 2016), las zonas francas se remontan desde la antigüedad, cuando se desarrollaban actividades comerciales; se ubicaron sitios estratégicos con zonas donde operaba el libre comercio, teniendo en cuenta las rutas por donde había mayor flujo de comercio internacional. Después de la segunda guerra mundial se hizo necesario desarrollar comercio internacional impulsando estas zonas, pero fue a finales de los años 50 donde se crea la primera zona franca con nuevos conceptos en Irlanda (1959), donde no solo se dio importancia al comercio con otras naciones, sino también a la generación de empleo y el desarrollo de las operaciones manufactureras.

Actualmente, los productos que ingresan a estas zonas son consideradas fuera del territorio aduanero nacional, para efectos de impuestos a las exportaciones e

importaciones. Aquí los procesos comercialización de bienes y servicios son más sencillos, se genera empleo, se realizan procesos industriales con altos estándares de calidad, por ende, los niveles de competitividad aumentan, se atraen inversiones de capital, se incentiva el desarrollo de las regiones.

En Colombia, existen tres tipos de zonas francas:

- ❖ Permanentes (Multiusuario): Área delimitada geográficamente dentro del territorio nacional, con normatividad especial, donde se llevan a cabo diferentes actividades industriales o comerciales de bienes y servicios. Son administradas por un operador y aquí se establecen diferentes empresas con actividades económicas diversas.

- ❖ Permanentes especiales (Unipresarial): Se le da el privilegio a una sola empresa de constituirse como zona franca, teniendo en cuenta que su proyecto tenga un impacto económico y social alto para el país.

- ❖ Sitios declarados por la autoridad aduanera competente: Ferias, exposiciones, congresos y seminarios de carácter internacional que tengan importancia para el país.

En Colombia las zonas francas cuentan con una tarifa única del impuesto sobre la renta del 15%, no se causan ni se pagan tributos aduaneros (IVA y arancel), en las importaciones a zona franca, posibilidad de exportación al mismo territorio a nacional o a otros países, estas exportaciones se benefician de los acuerdos comerciales internacionales, las mercancías de origen extranjero, podrán permanecer de forma indefinida en la zona franca.

3.4 PROPÓSITOS DE LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Las plataformas logísticas tienen unos propósitos que las identifican



Propósitos de las Plataformas Logísticas

Oferta de suelo suficiente para el desarrollo de las distintas operaciones logísticas

Maximización de la eficiencia de actividades, concentrando las diferentes operaciones logísticas: niveles de stock, reducción de actividades, disminución de transportes

Concentración y fidelización de los flujos de mercancía en una zona específica y captar nuevos flujos

Descongestionar tráfico en zonas urbanas y suburbanas

Incentivar el desarrollo socio-económico de la zona donde se sitúe para el mejoramiento de calidad de vida de sus habitantes

Facilitar los cambios modales de transporte

Ofrecer servicios especializados de valor agregado para mejorar la calidad del desarrollo productivo y logístico. Por ejemplo, etiquetas, envases, formación, etc.

3.5 AGENTES PARTICIPANTES EN UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA

Las plataformas logísticas se constituyen como infraestructuras especializadas: Almacenes, áreas cross-docking, talleres, áreas intermodales, gasolineras, centros de servicios (restaurantes, hoteles, formación), entre otros.

Para su correcto desarrollo participan cuatro agentes:

❖ Administración o asociaciones: Gobierno nacional, regional, local, cámaras de comercio, asociaciones empresariales.

Las administraciones locales, regionales o nacionales permiten el desarrollo y la operatividad de una plataforma logística, ya que facilitan la extensión de suelo y disponibilidad de servicios que requieren estas plataformas.

❖ Sector transporte – logística: Operadores logísticos, transportistas, agentes de aduanas, empresas de handling (asistencia de carga en transporte aéreo), empresas de transporte urgente. Cliente potencial de una plataforma logística.

Este sector le da dinamismo a la plataforma logística, es el que se encarga que todas las actividades objeto del negocio se desarrollen de manera óptima

❖ Sector industrial: Cargadores, importadores, exportadores.

Son agentes que permiten el desarrollo logístico mediante sus actividades de carga, importación y exportación, se constituyen como clientes importantes para las plataformas logísticas.

▪ Prestadores de servicios complementarios: Servicios básicos de hotel restaurante, servicios de taller, centros de formación, gestor de residuos.

Prestan servicios al hombre y a la flota y aunque no son el objeto central del negocio, son inherentes al óptimo desarrollo de las plataformas logísticas, ya que en dichas plataformas se centralizan actividades que exigen este tipo de servicios complementarios.

Empresas especializadas en estos servicios concesionan para ofrecer dichos servicios (hostelería, gestión de residuos, formativa, etc.). Es aquí donde la implementación de estas plataformas en un territorio reviste tanta importancia en el aspecto de generación de empleo, ya que no solo se limita a la ocupación de personal en estas plataformas (que ya de por sí es muy significativo), sino el empleo directo e indirecto que ofrecen las diferentes empresas que se instalan alrededor de estas actividades para ofrecer servicios complementarios.

3.6 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN PLATAFORMAS LOGÍSTICAS UTILIZADAS COMO PUERTOS

Este tema reviste importancia en esta monografía, ya que las excesivas medidas de seguridad implementadas en los puertos marítimos, hacen que los tiempos en los procesos de recepción y entrega se incrementen afectando la competitividad; es ahí donde las diferentes plataformas intermodales juegan un papel importante para simplificar diferentes actividades logísticas y ser un apoyo para los puertos marítimos.

Con base en el texto: “La Seguridad en los Puertos” (Marí, Larrucea, & Librán, 2013), las medidas de seguridad establecidas en los puertos marítimos convencionales son tan estrictas y puntuales que los procesos de recepción y entrega tanto para importaciones como para exportaciones se ven retrasados, viéndose afectados los niveles de competitividad.

La seguridad en los puertos marítimos está enfocada en evitar ataques de tipo marítimo, aéreo, terrestre, por robos, terrorismo; por este motivo, son considerables estas medidas de seguridad: Controles de ingreso pasajero, automóviles

particulares, camiones con carga, sin carga, contenedores vacíos, contenedores llenos.

Elementos tecnológicos en puertas, Sistema operativo de terminal, EDI, Sistema de video, RFID (Sistema de identificación de radiofrecuencia), todos estos controles retrasan los tiempos del proceso de recepción / entrega de mercancías.

La mayor saturación se ve reflejada en los siguientes casos: Uso del equipo en la terminal, tiempo de espera en la puerta, informaciones incompletas

Los puertos secos como plataforma logística adyacente, prestan un apoyo real para la minimización de tiempos y costos, ya que a ellos se trasladan varias operaciones de estos puertos.

3.7 SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Existe una estrecha relación entre los sistemas de información y el desarrollo de las plataformas logísticas, teniendo en cuenta que con su uso, la información se maneja de manera eficaz, se reducen los tiempos, se desarrollan procesos en tiempo real, la información es más fidedigna y todo esto conlleva a procesos logísticos óptimos, minimización de costos y maximización de utilidades; caso particular el código de barras en productos para la identificación de los mismos.

Según el documento web (ESPINAL & LOPEZ, 2010), las principales prácticas que involucran los Sistemas de Información se visualizan:

- ❖ Conectividad entre los sistemas de información de los procesos de la cadena de suministro
- ❖ Compartir de forma amplia y sistemática información entre los procesos de la cadena
- ❖ La existencia de bases de datos comunes con acceso por parte de todos los procesos que integran la cadena
- ❖ Amplio uso de la tecnología de código de barras en los procesos de la cadena
- ❖ Utilización de tecnologías de comunicación que permiten la coordinación operativa y eficiente entre todos los integrantes

- ❖ Planes estratégicos y de mejora en el desarrollo integrado de las tecnologías de información y comunicaciones

- ❖ Amplio uso de correo electrónico e intercambio mediante web

- ❖ Aplicación de tecnologías de comercio electrónico para el intercambio con los consumidores finales y entre los procesos de la cadena.

4. GIRARDOT, EJE ARTICULADOR EN LA TRANSFERENCIA DE CARGA INTERMODAL

A continuación, observamos la ubicación geoestratégica de Girardot con relación al departamento y al país

Figura 4. Municipio de Girardot – Cundinamarca.



Fuente 3 - Google Maps - Edición Propia

4.1 CONTEXTO LOGÍSTICO DE GIRARDOT

Sus límites lo ubican por el norte con el municipio de Nariño y Tocaima (Cundinamarca), al sur con el municipio de Flandes (Tolima) y el Río Magdalena, al oeste con el río Magdalena y el municipio de Coello (Tolima) y al este con el municipio de Ricaurte (Cundinamarca) y el Río Bogotá.

Las tierras de la región de Girardot son aptas para cultivos de maíz, sorgo, ajonjolí, algodón y arroz, los cuales se han tecnificado dadas las facilidades que las tierras planas ofrecen para el uso de maquinaria agrícola, también hay diversidad de frutales, especialmente de mango, limón y naranja. En sus campos hay toda clase de bovinos, mulares, caballeros, porcinos, ovinos, caprinos, asnales, casi todos

criados por la necesidad de sus campesinos de tener animales fundamentalmente para el consumo de leche y carne para ayudar en las tareas del agro. La cría de aves de corral también ha ganado en importancia seleccionándose aves para la cría y la postura. En cuanto a la actividad turística es sin dudas el único sector que está dinamizando la economía ya que ofrece gran cantidad de beneficios directos e indirectos derivados de su desarrollo. El turismo se presenta como la única alternativa por el momento para diversificar la base económica de la región, posee un potencial importante para incrementar los ingresos públicos y privados y contribuye al desarrollo de otros sectores, especialmente de productos que consumen los turistas o productos para las firmas que los sirven.

Por su ubicación geográfica, Girardot cuenta con diversas vías de comunicación y se ha convertido en uno de los polos turísticos del centro del país. Por vía aérea, por el Aeropuerto Santiago Vila ubicado en el municipio de Flandes (Tolima), a 3,1 Km. del municipio. Girardot es un nodo por donde cruza la vía Panamericana que comunica la población con el territorio nacional. Cuenta con dos vías desde la capital del país, de la cual la separan 122 kilómetros por la vía Silvania, y 103 kilómetros por la vía La Mesa - Tocaima. Hacia el norte, la carretera Troncal del río Magdalena, que corre paralela al mismo río, conduce al municipio de Nariño (20 Km.), a Guataquí (40 Km.), con una derivación hacia el municipio de Jerusalén (12 Km.) y Tocaima (32 Km.); Beltrán (78 Km.) y Cambao (90 Km.), con cruce de puente sobre este mismo río, conectándose así con el norte del Departamento del Tolima y la ciudad de Manizales. Por la carretera Panamericana, en Ricaurte, se desprenden ramales a los municipios de Agua de Dios, Nilo y Carmen de Apicalá, este último perteneciente al Departamento del Tolima. El puente Ospina Pérez, ubicado sobre la carretera Panamericana, comunica a Girardot con el municipio de Flandes en el Departamento del Tolima. En materia fluvial existe un servicio de embarcaciones para el cubrimiento de algunos lugares turísticos a través del Río Magdalena y, por vía férrea se conectaba al Puerto de Girardot con Bogotá mediante el tren de la sabana. (ALCALDIA DE GIRARDOT, 2016)

A nivel regional y nacional se tuvieron en cuenta cuatro escenarios para ver en esta Región la oportunidad de actuar como eje articulador en la transferencia de carga intermodal: Conurbación Girardot – Ricaurte – Flandes; subregión del Alto Magdalena, Desconcentración de Bogotá, participación de Girardot en los ejes exportadores previstos en el plan Visión Colombia II Centenario 2019.

4.2 COMPRENSIÓN LOGÍSTICA DEL PLAN DE DESARROLLO DE GIRARDOT 2016-2019

Al observar el plan de competitividad de Girardot (ALCALDIA DE GIRARDOT, 2016), nos encontramos con los siguientes elementos que definen a la ciudad como una alternativa para la transferencia de carga intermodal. Con una extensión de 138

km, dividido en cinco comunas con 148 barrios; también cuenta con dos corregimientos: San Lorenzo (con cinco veredas) y Barzalosa (con seis veredas). Cuenta con 105.085 habitantes, para el año 2015 su población menor de 15 años equivale al 22.56% (23.717) del total de la población, su población mayor de 65 años representa un 14.52%. Estos porcentajes nos permiten visualizar, que Girardot cuenta con un alto porcentaje de personal disponible para laborar (62.92%).

Se hace necesario interactuar con las políticas regionales y nacionales, en un deseo de lograr los objetivos de desarrollo local, por lo cual se ha tenido en cuenta, entre otras estrategias del Plan Nacional de Desarrollo: “Infraestructura y competitividad estratégica”, la cual hace referencia a la conectividad e integración entre el territorio y la Nación. Es aquí donde Girardot ciudad región aprovecha la articulación de acciones que le aporten al desarrollo armónico fortaleciendo sus relaciones con la región el departamento y la Nación. (ALCALDIA DE GIRARDOT, 2016)

A nivel departamental, el plan se alinea con el Plan de Desarrollo del Departamento “CUNDINAMARCA UNIDOS PODEMOS MÁS” mediante las estrategias de integración y gobernanza concepto que permite ser incluyentes a los municipios en políticas departamentales que permitan el desarrollo local adherido al desarrollo departamental. (GOBERNACION CUNDINAMARCA, 2016)

A nivel regional, este marco de referencia reviste mucha importancia, ya que se integran los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Meta, Tolima y Bogotá, mediante el instrumento RAPE (Región Administrativa y de Planeación Especial). Teniendo en cuenta la edición de la Revista Dinero (LOS CINCO DEPARTAMENTOS QUE SE UNEN PARA IMPULSAR LA REGIÓN CENTRAL, 2015) Por medio de la Constitución de 1991 se abrió la posibilidad de crear “Regiones” esta es la primera vez que se hace uso de la misma; la RAPE es la primera entidad pública regional del país esta está denominada como Región central

Los ejes fundamentales de la RAPE son: Sustentabilidad ambiental y cambio climático, infraestructura, transporte y logística, competitividad y proyección internacional, seguridad alimentaria y desarrollo rural, gobernanza y buen gobierno. La tarea de esta Entidad es articular estos ejes mediante una agenda de planeación.

En el tema de transporte y vías, atendiendo el documento (COLFECAR (Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera), 2014), se debe tener en cuenta que la infraestructura vial del país soporta una movilización equivalente al 71.16% de la carga, siendo el transporte por carretera el modo más usado en el país, seguido por el férreo con un 27.41%, el fluvial con 1.24%, el aéreo con 0.05% y el cabotaje 0.14%. Esta región (RAPE) cuenta con el 30% de vías secundarias y terciarias de Colombia país que cuenta con 157.000 kilómetros de este tipo de vías

El modo férreo reviste gran importancia en la agenda de la RAPE ya que como es sabido el transporte de carga en tren es más económico y rápido ya que cuenta con vía exclusiva Un proyecto clave es la reactivación del corredor entre Belencito de Boyacá y Honda que permite el desarrollo de la integración regional

La transformación de algunas prácticas logísticas está contempladas ya que con las actuales se presenta ineficiencia en los tiempos de entrega demasiados intermediarios lo que genera incremento en los costos

Por estos motivos la RAPE diseñará estrategias para la ubicación de centros de transformación logística que estén asociados directamente con los centros de consumo

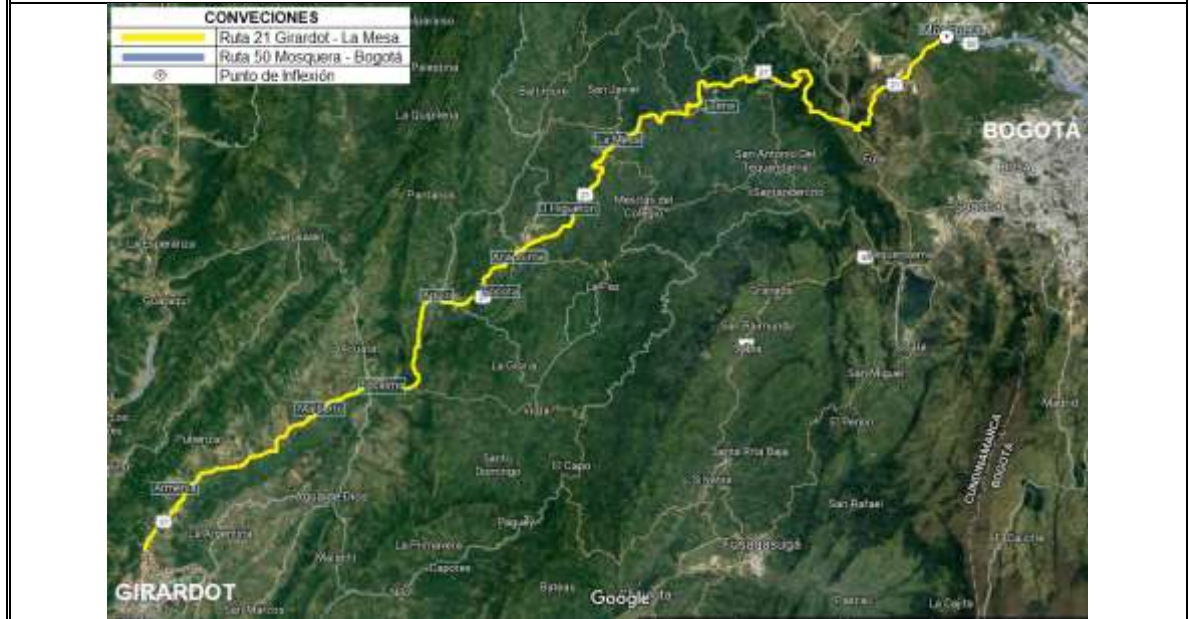
Con la creación de esta entidad los departamentos que la constituyen se benefician también en el tema de las regalías para que sea la Región y no Planeación Nacional que determine en qué se debe invertir los recursos de las regalías

Esta unión de Departamentos fortalece la capacidad de competir, de atraer inversión y desarrollo y Girardot Ciudad Región se encuentra en esta zona. A continuación, se visualizan las rutas de enlace de Girardot con los Departamentos que conforman las RAPE:

RUTA	TIEMPO (Hr)	DISTANCIA (Km)
CON BOGOTÁ – RUTA 40	2h 40min	141
ILUSTRACIÓN		

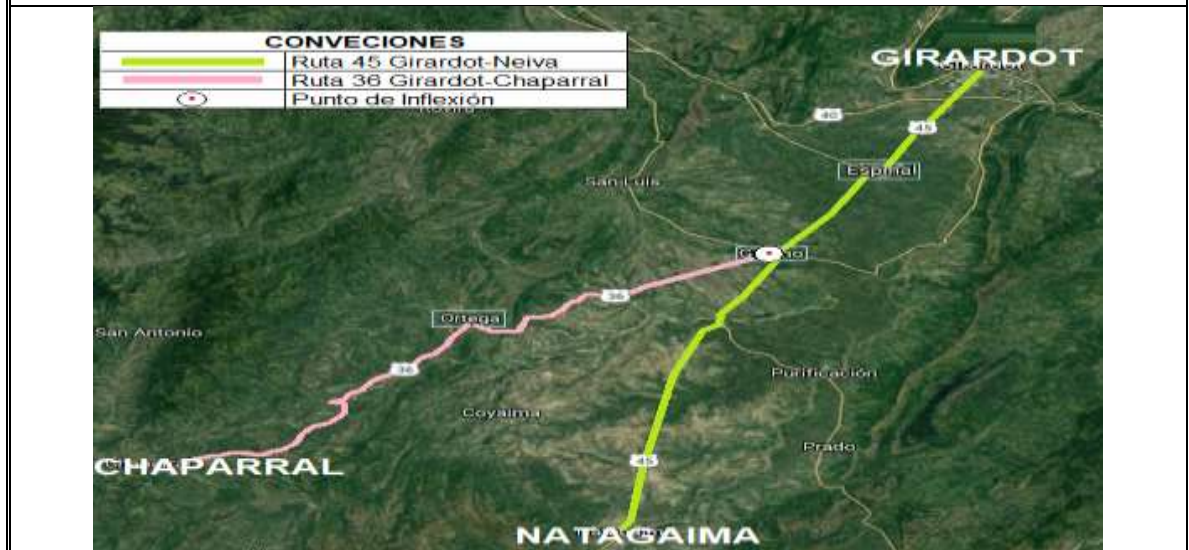
RUTA	TIEMPO (Hr)	DISTANCIA (Km)
CON BOGOTÁ – RUTA 21	3h 30min	155

ILUSTRACIÓN



RUTA	TIEMPO (Hr)	DISTANCIA (Km)
CON TOLIMA SUR - RUTA 45/36	1h 20min/2h 15min	87/120

ILUSTRACIÓN



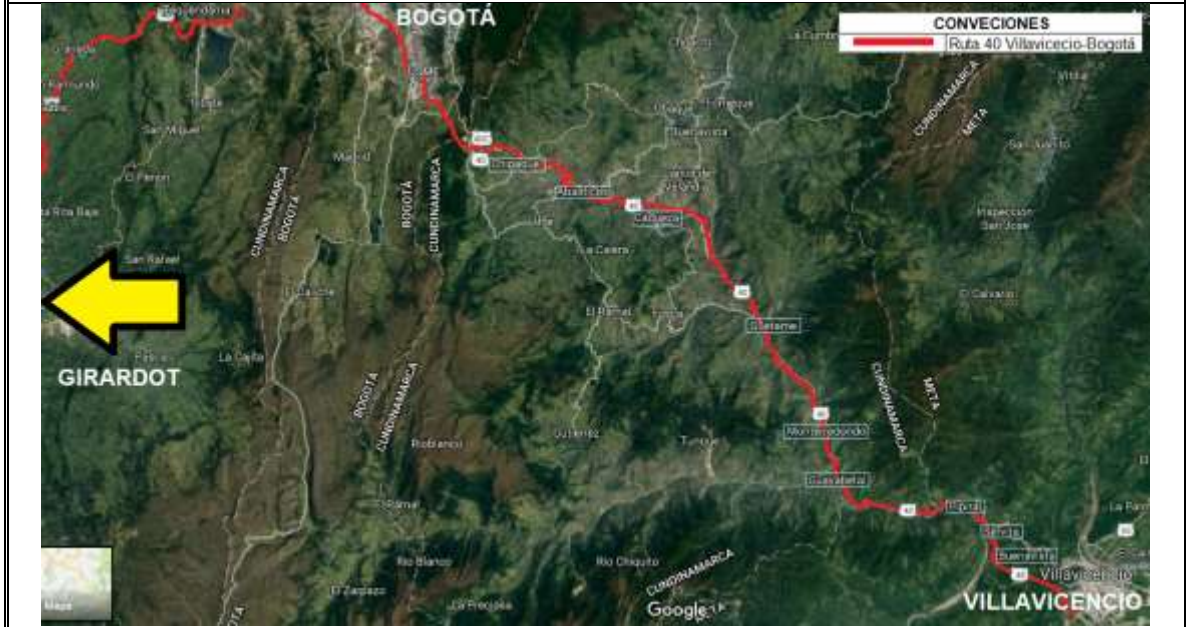
RUTA	TIEMPO (Hr)	DISTANCIA (Km)
CON TOLIMA NORTE - RUTA 40/43	1h 15min/2 h 20min	67/140

ILUSTRACIÓN



RUTA	TIEMPO (Hr)	DISTANCIA (Km)
CON META - RUTA 40	4h 30min	230

ILUSTRACIÓN



RUTA	TIEMPO (Hr)	DISTANCIA (Km)
CON BOYACÁ - RUTA 55	4h 30min	280

ILUSTRACIÓN



Como se puede observar, a nivel geográfico Girardot tiene una oportunidad, ya que le favorece su posición geográfica central y acceso a los diferentes departamentos por vías primarias y abarcando a su paso poblaciones importantes de los diferentes departamentos. Con implementación de estrategias de intermodalidad se facilita el desplazamiento y la movilidad regional, reflejándose en reducción de tiempos.

Con la implementación de la RAPE, se busca incentivar el desarrollo regional, para elevar los niveles de competitividad a nivel nacional e internacional.

En competitividad vial, desde el PND se planea realizar inversión en el desarrollo de las Vías 4G para el centro de Colombia y benefician a Girardot, mejorando la posibilidad del desarrollo logístico, transporte intermodal y zonas productivas.

4.3 COMPRENSIÓN LOGÍSTICA EN EL PLAN DE COMPETITIVIDAD DE GIRARDOT 2007-2019 Y SU PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Con base en el Plan de Competitividad de Girardot (2007- 2019) (CAMARA COMERCIO GIRARDOT CAMARA COMERCIO BOGOTA, 2007) , se plantea consolidar a Girardot como uno de los centros más integrados de la región con gran dinamismo e impacto en la transformación productiva y la diversificación de oferta exportable.

En el 2019 se proyecta a Girardot como el eje de servicios turísticos y comerciales más importantes de la región del Alto Magdalena y la región Bogotá-Cundinamarca. Se da la oportunidad de convertir esta ciudad en punto alterno de desarrollo policéntrico, teniendo en cuenta el deseo de descongestionar la capital del país, con la doble calzada se acortan distancias con Bogotá y el centro del país dando acceso a flujos internacionales.

Para acercar a Girardot a esta prospectiva, se hace necesario contar con el apoyo del sector gubernamental y privado, mediante el diseño e implementación de estrategias (incentivos tributarios que hagan que empresarios quieran ubicarse en esta ciudad) y que permitan que esta proyección sea una realidad.

Existen diferentes elementos que convierten a Girardot ciudad Región en un postulante prometedor para ser el centro de servicios para la carga de la región y del centro del país:

- ❖ Posición geoestratégica en el cruce de caminos del centro del país, con relación a los corredores de desarrollo nacional e internacional: cruce de caminos entre Bogotá y centro del país con salida hacia el pacífico (mercados suramericanos)

❖ Desde Bogotá hay tres vías directas: Fusa – Melgar ; Mesa – Anapoima – Tocaima ; El Colegio – Viotá – Tocaima ; vía indirecta Albán – Vianí – Cambao – Girardot. Desde y hacia el occidente hay una sola vía: Doble calzada Bogotá – Ibagué, con conexión hacia el Alto de la línea. De sur a norte la subregión se conecta con Neiva y Florencia. Existe la posibilidad de comunicarse con el Magdalena medio y llegar a la Costa Atlántica, por medio de la paralela al río Magdalena, vía Gdot – Cambao – Puerto Bogotá – Puerto Salgar. (GIRARDOT, ALCALDIA, 2007)

❖ La Mesa de planificación regional, ve a Girardot como un nodo determinante en el plan de descongestionamiento de Bogotá

❖ Girardot cuenta con el centro de acopio más amplio de la Región, donde contando con el apoyo del sector público - privado, se logrará el desarrollo de cadenas productivas regionales

❖ En el plan Visión Colombia II Centenario 2019, el municipio de Girardot es tenido en cuenta a nivel regional y nacional, con base a los siguientes escenarios: Conurbación Girardot – Ricaurte – Flandes; subregión del Alto Magdalena, Desconcentración de Bogotá, participación de Girardot como eje exportador. (DEPARTAMENTO NACIONAL PLANEACION, s.f.)

❖ Personal calificado en logística

A nivel táctico y estratégico en Girardot desde el año 2013, se cuenta con la oferta del Programa Profesional en ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA en la Universidad Piloto de Colombia Seccional Alto Magdalena, lo cual permite contar con oferta de profesionales altamente calificados para su inclusión en un proyecto de dicha envergadura.

De hecho, Entidades nacionales de relevada importancia en el sector de transporte, han puesto su atención en Girardot para realizar proyectos de investigación pertinentes para la potencialización de las condiciones que posee la región en el ámbito del transporte.

Es así, que La Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga “ASECARGA”, ha realizado acercamientos con la Universidad Piloto de Colombia, Seccional del Alto Magdalena (PROGRAMA ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA, 2017), con el fin de interrelacionar el sector educativo con el sector productivo mediante un proyecto de cooperación y colaboración entre las partes.

Estas alianzas impactan positivamente en el desarrollo integral a nivel municipal, regional y de países.

A nivel operativo, el SENA oferta programas a nivel técnico y tecnológico, en tal sentido que la acción de formación en logística le permite certificar al Técnico en Logística Empresarial.

También debemos tener en cuenta, la opción de los programas, virtuales los cuales le permiten la capacitación al segmento de población que por distintas razones no pueden capacitarse a nivel presencial, acceder a cualquier nivel educativo en diferentes sitios del mundo.

Con base en lo anterior, es importante mencionar que se evidencia, que el desarrollo de un proyecto de plataforma logística intermodal en Girardot puede contar fácilmente con personal calificado en todos los niveles requeridos dentro de una organización empresarial.

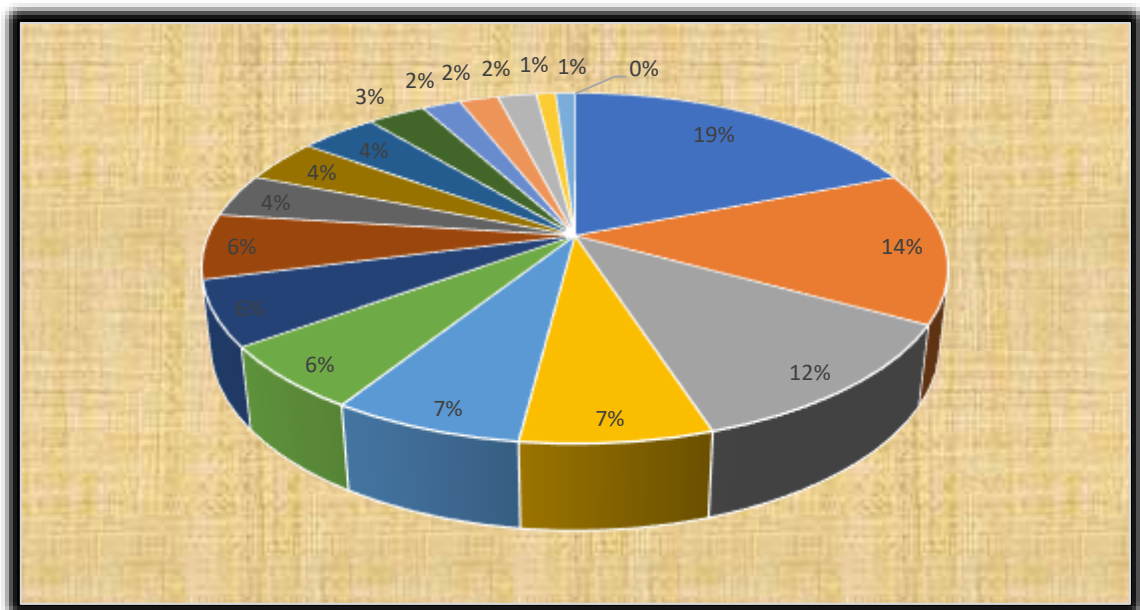
Teniendo en cuenta el Resumen de la Fundación ICIL Logistics & Supply Chain (Instituto Catalán de la Investigación de la logística), (FUNDACIÓN ICIL, 2017), se pueden evidenciar los cambios de tendencias, condiciones salariales y tipos de contratos en el sector logístico

Cuadro 1. Perfiles logísticos más demandados en sector logístico nacional año 2016.

PAÍS DE REFERENCIA: ESPAÑA	
Perfil	Situación año 2016
Logística/Supply Shain	19%
Compras	14%
Transporte/Tráfico	12%
Internacional/Aduanas	7%
Demand Planning	7%
Almacén	6%
Producción/Operaciones	6%
Distribución/Operadores	6%
Comercial Logístico	4%
Customer Service	4%
Consultor	4%
Business Development	3%
Stocks	2%
Outsourcing	2%

PAÍS DE REFERENCIA: ESPAÑA	
Perfil	Situación año 2016
IT (Tecnologías de la Información)	2%
Seguridad/Mercancías peligrosas	1%
Calidad	1%
Finanzas	0%
	100%

Gráfica 3. Perfiles sector logístico año 2016.



Fuente 4 Fundación ICIL Logistics & Supply Shain Edición Propia

En la tabla anterior se vislumbra que actividades como Logística/Supply Chain, Compras y transporte, cuentan con una alta demanda por parte del sector logístico, pudiéndose observar que este tipo de actividades son las que se desarrollan en la implementación de la Plataforma logística planteada en esta Monografía para Girardot Ciudad Región.

Observando la gráfica y los diferentes perfiles de actividades logísticas demandados, se evidencia que en Girardot Ciudad Región existe personal capacitado y calificado para responder a las demandas actuales en perfiles logísticos que requiere la implementación de una plataforma logística en la Región.

Si bien es cierto, la muestra está tomada de España, las actividades logísticas y la agregación de valor que le dan a las operaciones en las organizaciones, son las mismas para llegar a un excelente resultado.

4.4 INTEGRACIÓN DE DIFERENTES ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Si bien es cierto el turismo no es el tema central de esta investigación, no se puede pasar por alto que esta es la vocación regional de Girardot. Al ser la actividad logística el mayor empleador (procesos de cargue, descargue, embalaje, empaque, transporte, almacenaje, etc.) se ve la oportunidad de interactuar en la economía del turismo, ya que con la implementación de una plataforma intermodal habrá más confluencia de personas y por lo tanto la demanda en hospedaje, comida y servicios aumentará, dinamizando el sector turístico y beneficiando la economía de la ciudad.

En cuanto al sector de servicios, se dinamizarán considerablemente: actividades como las telecomunicaciones, transporte, salud, educación, comercio, financiero, entre otros, se incrementarán, porque el aumento de ocupación es directamente proporcional al aumento de consumo.

Similar impacto tendrá los servicios que están directamente relacionados con el ocio, la cultura y el arte, ya que, al elevarse los niveles de ocupación, habrá más circulación de dinero y más capacidad adquisitiva; lo que permitirá que los habitantes de Girardot puedan destinar montos más altos para su recreación, entretenimiento y ocupación de tiempo libre.

Se espera así, una elevada interacción entre las distintas actividades económicas de Girardot, redundando en la calidad de vida de sus habitantes y mejorando la economía de la ciudad y la Región.

Generación de empleo

Debido a la demanda y amplitud del mercado el sector logístico es un gran generador de empleos directos e indirectos consultando la página del empleo.com (EL TIEMPO LA NACION, 2017) se ofertan 3126 empleos en el sector de la logística (consulta realizada el 17 septiembre 2017 <http://www.empleo.com/co/ofertas-empleo/logistica-distribucion>).

Con prestación de servicios como:

Servicios a la carga: Cargue, descargue, embalaje, almacenamiento...

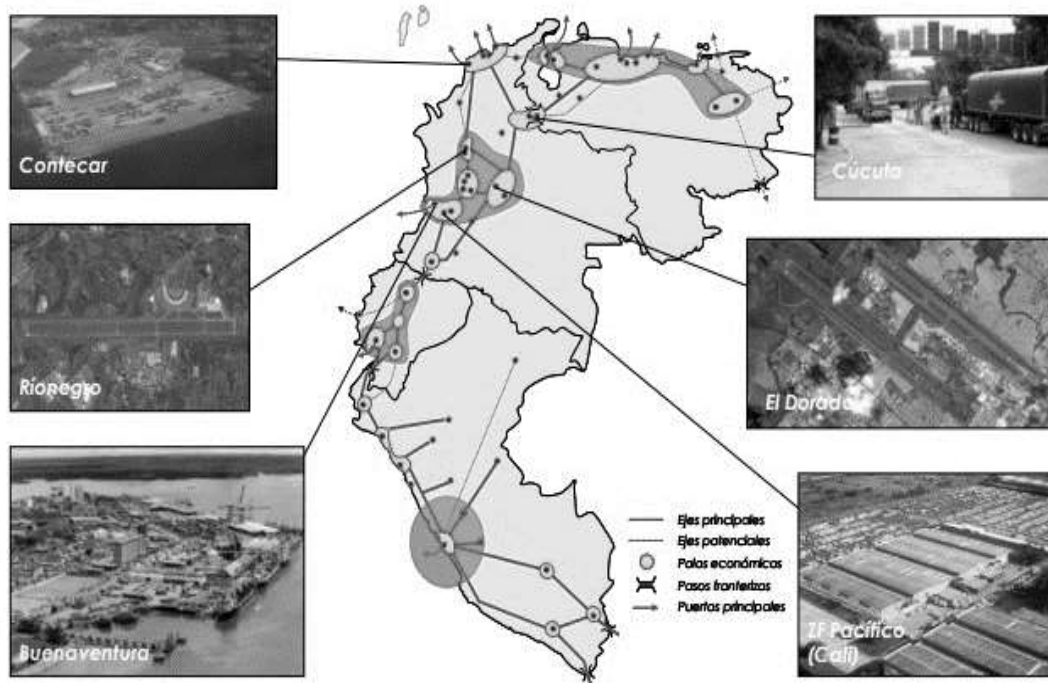
Servicios a los vehículos: Talleres de mecánica, estación de combustible, lavaderos, parqueaderos...

Servicios al hombre: Hospedaje, cafetería, instituciones financieras, cajeros electrónicos...

La demanda laboral crece considerablemente, contribuyendo así al desarrollo de la región, mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes y elevando los niveles de competitividad.

Como ejemplo de esto, se evidencia que las zonas francas en Colombia en el año 2013 generaron un poco más de 171.000 empleos directos e indirectos (Secretaría de Desarrollo Económico, 2016). Según la edición de la revista Dinero para el año 2015 (REVISTA DINERO, 2015), esta cifra se elevó a más de 220.000 directos e indirectos en el país; siendo el Departamento de Cundinamarca quien lidera en esta generación de empleo ya que aporta 31.000 empleos directos. Como se puede observar, Girardot se encuentra ubicada en el Departamento donde hay una considerable actividad logística debido al desarrollo de estos complejos industriales que dinamizan de una manera importante la economía y la gestión logística empresarial.

Figura 5. Diagnóstico de Infraestructuras Existentes.



Fuente: ALG

Fuente 5- Manual Inserción en Territorio de Plataformas Logísticas

Si observamos los diferentes ámbitos logísticos de la región, teniendo en cuenta los nodos que permiten la transferencia de carga entre Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú, tal como se resalta en la gráfica anterior, podemos identificar que en términos de infraestructura existente, el aeropuerto de Rionegro, el puerto de Buenaventura, la Zona Franca del Pacífico, la terminal de carga de Cúcuta donde se registra paso de frontera, el aeropuerto el Dorado, entre otros, podemos identificar que la red primaria vincula a través de la infraestructura vial las principales ciudades de estos países

4.5 MARCO HISTÓRICO

Desde la época colonial, la Nueva Granada se convirtió en punto clave para el comercio entre América y Europa. Contando con tres puertos: Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, bañada por dos océanos, la economía se basó en la minería.

Desarrollando la actividad comercial por medio de estos tres puertos, creando un sistema centralizado que dejaba en atraso de desarrollo a las otras regiones.

A pesar de contar con la situación geográfica privilegiada, la mala planeación trajo consigo subdesarrollo, teniendo en cuenta el alto grado de dependencia que se tenía de los puertos, especialmente el de Barranquilla.

En el siglo XX se dieron cambios importantes, como la pérdida de la provincia de Panamá, la última guerra civil que vivió la nación, la electricidad y diferentes cambios económicos y sociales.

Con todo esto, la actitud del gobierno fue muy pasiva, y a los puertos se les restó importancia, traducida en pequeñas asignaciones de presupuesto, generando así una desventaja para competir con las exigencias del nuevo comercio.

Como consecuencia de esto, a mediados de la década del 90, a pesar de su posición geográfica estratégica y su amplia red fluvial, el país presentaba graves problemas: Altos índices de pobreza y analfabetismo, política agraria precaria, problemas de orden público, entre otros.

En el transcurso del siglo, la red ferroviaria se deterioró y quedó en desuso en gran parte del país, algunos puertos se perdieron o quedaron con baja navegabilidad y las ciudades tradicionalmente comerciales perdieron capacidad de competir.

Al llegar la nueva Constitución de 1991 (Colombia, 1991), por parte del Gobierno se desarrolló una nueva política con respecto al manejo de infraestructura portuaria de la nación.

En 1993 se creó la SPR (Sociedades Portuarias Regionales), mediante la cual se entregaba en concesión a particulares el uso de los recursos y los mejoraran. Bajo este esquema se entregaron los principales puertos a cambio de una retribución económica anual y la obtención de todas las mejoras realizadas a través de los años de contrato, al término del mismo.

Pese a estos cambios, el atraso era demasiado, y la infraestructura colapsaba cada vez que se requería desarrollar una operación del centro o al centro, de carga y/o pasajeros.

En la década del 2000, se crea por primera vez, la Política Nacional Logística, donde se incorporan todas las políticas segmentadas en el tema de infraestructura del país y se enfocaban mancomunadamente en un mismo objetivo.

Con el documento se da inicio a una nueva etapa en la búsqueda de una infraestructura competitiva. Dentro de sus estudios y recomendaciones, se plantea

la figura de Plataformas Logísticas, como una herramienta para descongestionar la operación de los puertos, y mejorar los niveles de competitividad de la Nación. (DOCUMENTO CONPES 3527, 2008)

5. ELEMENTOS DETERMINANTES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA PLATAFORMA DE TRANSFERENCIA DE CARGA INTERMODAL EN LA CIUDAD REGIÓN DE GIRARDOT

5.1 COMERCIO INTERNACIONAL

Antes de analizar los elementos determinantes a nivel local y regional, se deben contemplar los elementos a nivel nacional. Es por este motivo que el tema de comercio internacional no puede pasar desapercibido en este ítem.

Es sabido que cada día con la globalización de los mercados la competitividad es más compleja; por esta razón, se hacen necesarias las alianzas comerciales para llegar a los mercados más lejanos e inaccesibles.

Colombia, hace parte de los cuatro países de la “Alianza del Pacífico”, como lo expresa la página del Ministerio Industria y Turismo ((MINCOMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO, 2017), dicha alianza entre los países de: Chile, México, Perú y Colombia, busca desarrollar escenarios de integración que impulsen al desarrollo, crecimiento y competitividad de estas economías, mediante la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas.

También busca impactar en el mundo, principalmente en Asia Pacífico, la cual se proyecta como eje del desarrollo mundial de la economía. A través de la unificación de reglas de juego, inserción en cadenas regionales y globales de valor, Colombia busca mejorar sus relaciones comerciales con los países de América Latina con economías más sólidas, a quienes se dirige el mayor porcentaje de oferta exportable con valor agregado: 21% de las manufacturas y 14% de las exportaciones no minero-energéticas de Colombia al mundo.

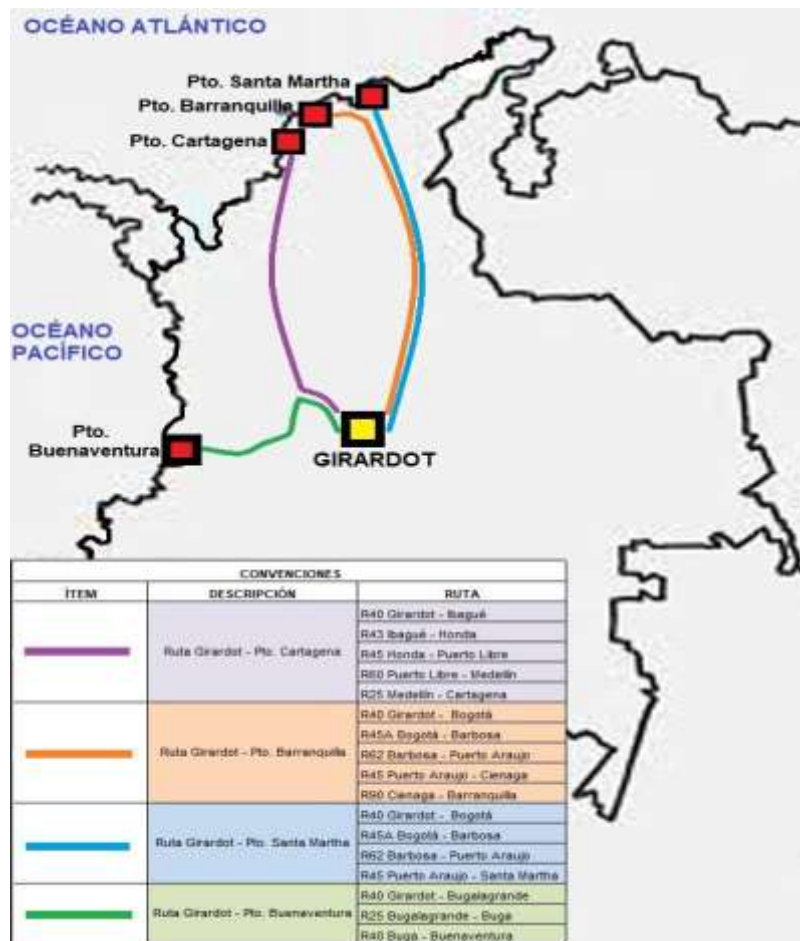
Como lo evoca la Revista Dinero ((REVISTA DINERO, 2017), recientemente se adhirieron a la “Alianza del Pacífico” con categoría de asociados los países: Australia, Canadá, Nueva Zelanda y Singapur. Estos países buscan que se eliminen las fronteras para desarrollar relaciones comerciales e incrementar la competitividad, también la generación de empleo y encontrar en sus aliados el producto o conocimiento que el país no tenga, para complementarse entre sí.

En cuanto a la relación comercial con la Unión Europea (TLC), a lo largo de los cuatro años de dicho tratado con la U.E., ciento trece (113) empresas colombianas han realizado exportaciones, mientras trescientos sesenta y un (361) empresas de la U.E. han invertido en Colombia.

El sector agroindustrial registró el mayor aumento en ventas a la Unión Europea del 52%, seguido del sector agropecuario con un incremento del 21.5%, en el transcurso de estos cuatro años de tratado.

El país de la Unión Europea al cual Colombia registra más exportaciones es Países bajos, con productos como café, banano, aceite de palma y dátiles.

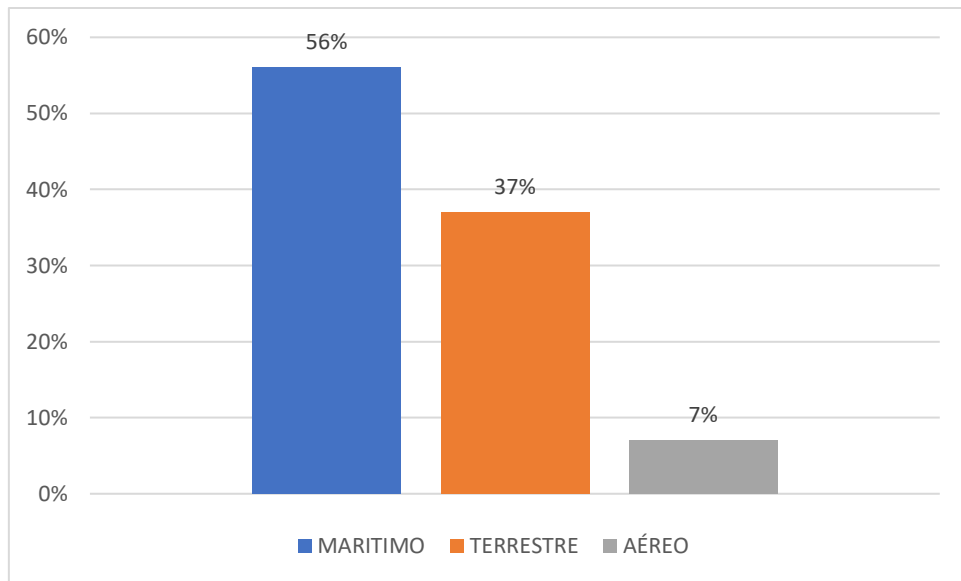
Figura 6. Principales puertos marítimos Colombia.



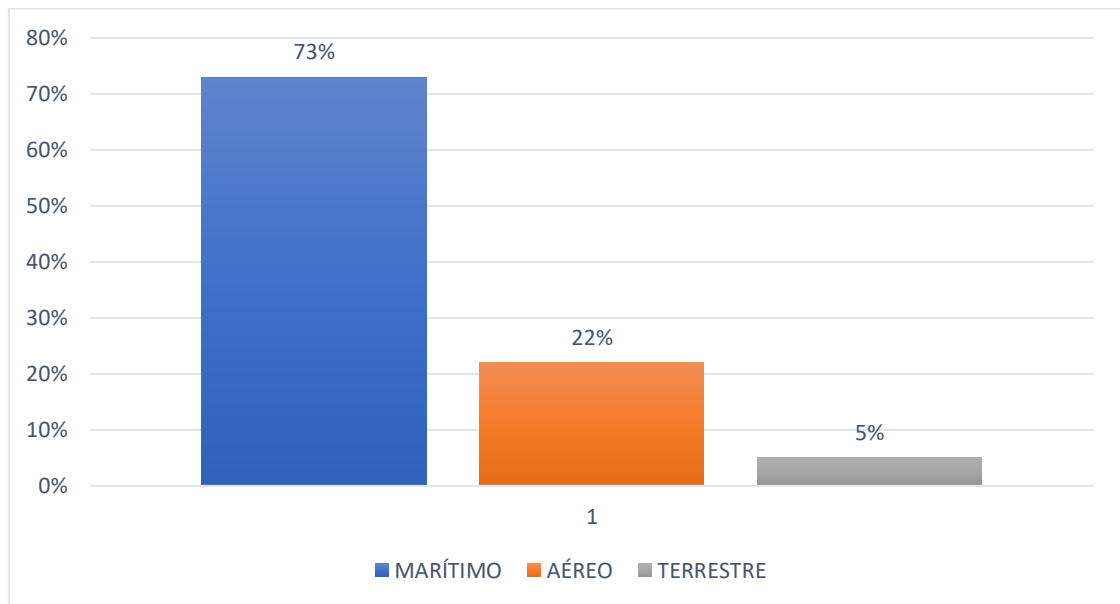
++Ilustración 1 - Principales Puertos Marítimos de Colombia

Fuente 6 - <http://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/article/puertos-de-colombia-avanzan-sin-una-estrategia-logistica.html> - Edición propia

Gráfica 4. Exportaciones colombianas según el modo de transporte año 2013.



Gráfica 5. Importaciones colombianas según el modo de transporte año 2013.



❖ Situación geoestratégica natural: Teniendo en cuenta los datos consignados en el informe (COLFECAR (Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera), 2014), en el Artículo titulado ““El río dormido” de Eunice Díaz González publicado en junio de 2013 en la revista Semana, Colombia cuenta con 18.200 km de ríos navegables (sexto país en el mundo en kilómetros navegables), existe un

gran potencial para explotar la modalidad fluvial en Colombia. Sin embargo, el modo fluvial mueve menos del 2% del total de carga movilizada en el país. El río Magdalena cuenta con más de 1.500 km. navegables, dato importante para esta monografía, siendo que este río baña el municipio de Girardot comunicando a este municipio con otras poblaciones, donde el modo de transporte de carga fluvial se constituye en una de las opciones para transportar carga.

5.2 DISPONIBILIDAD PERSONAL Y MANO DE OBRA CALIFICADA

En el ámbito profesional, con un programa de ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA ofertado por la Universidad Piloto de Colombia, permite la capacitación de los habitantes de Girardot y la Región para contar con personal a nivel profesional apto para enfrentar retos y liderar proyectos de desarrollo intermodal, que aportan a la competitividad de la ciudad y la Región.

En el ámbito técnico y tecnológico, el Servicio Nacional de Aprendizaje “SENA”, con sus ofertas diversas de programas de formación para el trabajo, capacita el personal para ofertar mano de obra calificada, por solo citar un ejemplo, como Técnico en Logística Empresarial.

La oferta de programas virtuales, los cuales ofrecen diversidad de programas a nivel técnico, tecnológico y profesional, les ofrece la oportunidad a las personas de cualquier edad, con limitaciones de tiempo y espacio para que reciba capacitación específica en el área logística desde cualquier parte del mundo.

5.3 ELEMENTOS NATURALES

Limitando con el río Magdalena el cual atraviesa a esta ciudad, Girardot cuenta con tierras planas que facilitan los procesos que se desarrollan en las plataformas intermodales: Cargue y descargue de mercancías, con su ubicación geoestratégica central, Girardot Ciudad Región, cuenta con accesos desde diferentes sitios del país, que permitiría la facilidad de una dinámica operación logística de llegadas y salidas de vehículos para dejar y/o recoger carga.

5.4 CONURBACIÓN DE POBLACIONES

Con la conformación del área urbana entre Girardot, Ricaurte y Flandes que se unen para propender por un desarrollo económico, se constituye un paso adelante para una oportunidad de que Girardot sea considerada entre otras ciudades, para el desarrollo de proyectos de transporte intermodal como eje articulador en dicha transferencia de carga.

En un deseo de descongestionar la capital del país, se proyecta constituir a Girardot en el 2019 como punto alternativo de servicios turísticos y comerciales, atendiendo el acortamiento de distancias con Bogotá y el centro del país con la doble calzada.

5.5 INCLUSIÓN EN POLÍTICAS DEPARTAMENTALES Y NACIONALES DE DESARROLLO DEL PAÍS

Con la implementación de la Política nacional logística, donde se da relevancia al tema de infraestructura competitiva de Colombia y se plantea la figura de Plataformas logísticas, como herramienta para descongestionamiento de puertos e incrementos de niveles de competitividad.

Las políticas departamentales y nacionales se encuentran dispuestas para que Girardot Ciudad Región se incluya en dichas políticas y aproveche los beneficios de estar adherido a ellas: Se observa el Plan Nacional de Desarrollo con estrategias de conectividad e integración del país con sus regiones.

A nivel departamental, el Plan de Desarrollo del Departamento “Cundinamarca Unidos podemos más”, permite la integración a las políticas de tipo departamental.

Desde el punto de vista regional, con la constitución de las RAPE (Región Administrativa y de Planeación Especial), con la integración de los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Meta, Tolima y la capital del país Bogotá, se desarrolla como primera entidad pública regional de Colombia.

Con una agenda de planeación, articula los diferentes ejes que la conforman: Sustentabilidad ambiental y cambio climático, infraestructura, transporte y logística, competitividad y proyección internacional, seguridad alimentaria y desarrollo rural, gobernanza y buen gobierno.

Otro beneficio de pertenecer a las RAPE, es que ya no se depende de Planeación Nacional para la asignación de los recursos de las regalías sino está en manos de la Región las decisiones tomadas en este tema.

Las RAPE, creará estrategias para que los centros de consumo y los centros de logística estén asociados.

Con la unión de Departamentos la competitividad se incrementa, los inversionistas tienen motivos para poner sus ojos en esta Región y por ende el desarrollo de la Región va a ser visible.

6. CONCLUSIONES

- ❖ Los puertos secos son plataformas logísticas intermodales que dan valor a las operaciones logísticas, añaden robustez a las cadenas de valor y permiten desarrollar mayor competitividad.

- ❖ Son muchas las ventajas que presenta Girardot – Ciudad Región, para el desarrollo e implementación de una plataforma logística intermodal: Su posición geoestratégica, suelos planos, clima, personal disponible para laborar, personal capacitado en logística, conurbación de poblaciones, inclusión en las políticas nacionales, departamentales y regionales, entre otras.

- ❖ La interacción del sector productivo con el sector educativo juega un rol importante para el desarrollo de proyectos que no se limiten únicamente a quedar impresos en el papel, sino que dichos proyectos se desarrollen de manera real.

- ❖ El desarrollo de una plataforma intermodal logística en Girardot – Ciudad Región, permitirá el incremento de empleo, teniendo en cuenta que el sector logístico es el mayor empleador del país.

- ❖ Con todos estos elementos, la Región experimentará un mayor desarrollo, que redundará en beneficio para ella y su población.

BIBLIOGRAFÍA

(2016). *REVISTA ÉNFASIS LOGÍSTICA*.

Acevedo, J. &. (12 de 12 de 2010). MODELO DE REFERENCIA DE REDES DE VALOR PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE. *REVISTA DE INVESTIGACION AGRARIA Y AMBIENTAL*, 29-49.

ALCALDIA DE GIRARDOT. (2016). *PLAN DE DESARROLLO "GIRARDOT PARA SEGUIR AVANZANDO 2016-2019*. GIRARDOT.

ALCALDIA GIRARDOT. (AGOSTO de 2018). *INFORMACION DEL MUNICIPIO - ALCALDIA GIRARDOT*. Obtenido de <http://www.girardot-cundinamarca.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx>

Anaya Tejero, J. J. (2011). *LOGÍSTICA INTEGRAL: LA GESTIÓN OPERATIVA DE LA EMPRESA*. Madrid: ESIC EDITORIAL.

Awad Nuñez, S. (8 de SEPTIEMBRE de 2014). *U y T*. Obtenido de URBANISMO Y TRANSPORTE: <http://urbanismoytransporte.com/que-es-un-puerto-seco/>

Awad Nuñez, S. (8 de SEPTIEMBRE de 2014). *URBANISMO Y TRANSPORTE*. Obtenido de U y T: <http://urbanismoytransporte.com/que-es-un-puerto-seco/>

BALLOU, R. (2004). *LOGÍSTICA - ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO*. México: PRENTICE HALL.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO. (2010). *LA LOGÍSTICA DE CARGAS EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: UNA AGENDA PARA MEJORAR SU DESEMPEÑO*. Obtenido de BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6269/La%20log%C3%ADstica%20de%20cargas%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina%20y%20el%20Caribe%20una%20agenda%20para%20mejorar%20su%20desempe%C3%B1o.pdf?sequence=1>

CAMARA COMERCIO GIRARDOT CAMARA COMERCIO BOGOTA. (ABRIL de 2007). *PLAN DESARROLLO GIRARDOT Y SU PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2007 2019*. GIRARDOT: ISBN 978 958 688 183 8.

Castrillón Dussán, R. (2012). *Relationships between Maritime Container Terminals and Dry*. BOGOTÁ: TESIS DE DOCTORADO.

CODIGO COMERCIO. (AGOSTO de 2018). *CODIGO COMERCIO COLOMBIA*. Obtenido de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html

COLFECAR (Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera). (2014). *CONCESIONES VIALES DE CUARTA GENERACIÓN Y TRANSPORTE INTERMODAL*. MARZO.

DANE. (AGOSTO de 2018). *CENSO GENERAL 2005 DANE*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-general-2005-1>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. (2008). *POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA DOCUMENTO CONPES 3547*. BOGOTÁ.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. (JULIO DE 2010). *ESTUDIOS DE LOCALIZACIÓN DISEÑO Y FACTIBILIDAD DE UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA EN COLOMBIA MANUAL PARA LA INSERCIÓN EN EL TERRITORIO DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS*. BARCELONA MADRID LISBOA LONDRES MILÁN DUBAI CARACAS LIMA MÉXICO DF SAO PAULO: ADVANCED LOGISTICS GROUP.

DEPARTAMENTO NACIONAL PLANEACION. (s.f.). *CEPAL*. Obtenido de http://archivo.cepal.org/pdfs/GuiaProspectiva/visionColombiallcentenario_2019complete.pdf

DOCUMENTO CONPES 3527. (23 de JUNIO de 2008). Obtenido de <http://www.colombiacompetitiva.gov.co/sneci/Documents/Conpes-3527-de-2008.pdf>

EL TIEMPO LA NACION. (17 de SEPTIEMBRE de 2017). *EL EMPLEO*. Obtenido de <http://www.eempleo.com/>

EN CONTEXTO. (23 de ENERO de 2010). Obtenido de [EN CONTEXTO: http://encontexto.com/temas/investigacion/metodologia-de-la-investigacion-2-328.html](http://encontexto.com/temas/investigacion/metodologia-de-la-investigacion-2-328.html)

ESPINAL, A. C., & LOPEZ, C. E. (SEPTIEMBRE de 2010). *PROQUEST*. Obtenido de PROQUEST:
<http://search.proquest.com.ezproxy.unipiloto.edu.co/docview/818328158/54D01AE737BE44AAPQ/1?accountid=50440#center>

FUNDACIÓN ICIL. (Enero de 2017). *NUEVAS TENDENCIAS EN LOS PERFILES MÁS DEMANDADOS A NIVEL NACIONAL*. Barcelona, España.

GANGA, P. (2010). *LOGÍSTICA*. GIRARDOT: CANON.

GIRARDOT, ALCALDIA. (2007). *PLAN COMPETITIVIDAD DE GIRARDOT 2007-2019*. GIRARDOT: ISBN 978-958-688-183-8.

GOBERNACION CUNDINAMARCA. (2016). *PLAN DESARROLLO CUNDINAMARCA*. Obtenido de
<http://www.cundinamarca.gov.co/wcm/connect/2a9dd7d1-d693-414a-94cd-37fe5f901e7d/PLAN+DE+DESARROLLO+VERSION+FINAL.pdf?MOD=AJPERES&CVID=IDIW39U>

ICIL ON LINE. (2017). *SUPPLY.NET. REVISTA CUATRIMESTRAL DE LOGÍSTICA INTEGRAL*.

IGNASI, R. (2012). *CENTROS LOGÍSTICOS PLANIFICACIÓN PROMOCIÓN Y GESTIÓN DE LOS CENTROS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA*. BARCELONA: MARGE BOOKS.

LEGISCOMEX UNIVERSIDADES. (2006). Obtenido de LEGISCOMEX UNIVERSIDADES:
<http://legiscomex.com.ezproxy.unipiloto.edu.co/BancoConocimiento/B/beneficiospuertoseco/beneficiospuertoseco.asp>

Leyva Garcia, J. G. (2010). *INTEGRACIÓN DEL ENFOQUE ACTUAL EN EL DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO DE LAS EMPRESAS EN PERFECCIONAMIENTO EMPRESARIAL*. La Habana: e libro Corp.

Lopez, P. (2016). *LOGÍSTICA*. MADRID: CANON.

LOS CINCO DEPARTAMENTOS QUE SE UNEN PARA IMPULSAR LA REGIÓN CENTRAL. (2015). *REVISTA DINERO, SECCION TENDENCIAS*.

Marí, R., Larrucea, J., & Librán, A. (2013). *La Seguridad en los Puertos - Cómo implantar planes de protección y seguridad en buques e instalaciones portuarias según el código de la Organización Marítima Internacional*. México: Alfaomega Grupo Editor S.A.

MINCOMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO. (29 de OCTUBRE de 2017). *ACUERDOS COMERCIALES Y DE INVERSIÓN*. Obtenido de http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones/7180/100_preguntas_de_la_alianza_del_pacifico

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS GOBIERNO DE CHILE. (20 de ENERO de 2016). *PUERTO TERRESTRE LOS ANDES*. Obtenido de <http://www.concesiones.cl/proyectos/Documents/Puerto%20Terrestre/2016%20informes/DIPTICO%20PTLA%20ENERO%202016.pdf>

MINISTERIO HACIENDA Y CREDITO PUBLICO. (28 de DICIEMBRE de 1999). *SUPERINTENDENCIA INDUSTRIA Y COMERCIO*. Obtenido de http://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/normatividad/Dec2685_1999.pdf

Monroy Merchán, M. L. (12 de JULIO de 2016). *EL CONCEPTO CLÚSTERS: EXPECTATIVAS O REALIDADES. EL CASO MEDELLIN COLOMBIA*. Obtenido de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/posgrados/20160712025540/MONROY-MERCHAN.pdf>

NOTICIAS FINANCIERAS. (30 de ABRIL de 2015). Obtenido de *NOTICIAS FINANCIERAS*: <http://search.proquest.com.ezproxy.unipiloto.edu.co/docview/1676575294/BD62981B9EE54DC4PQ/4?accountid=50440>

PROGRAMA ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA. (2017). Girardot.

REVISTA DINERO. (21 de MARZO de 2015). *REVISTA DINERO*. Obtenido de <http://www.dinero.com/empresas/articulo/cuanto-empleo-generan-zonas-francas/207073>

REVISTA DINERO. (16 de OCTUBRE de 2017). *DINERO*. Obtenido de <http://www.dinero.com/economia/articulo/los-nuevos-asociados-de-la-alianza-del-pacifico/247147>

Secretaría de Desarrollo Económico. (05 de Febrero de 2016). *Observatorio de Desarrollo Económico*. Obtenido de <http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/base/lectorpublic.php?id=812#sthash.ljJUOaiV.dpbs>

TRANSPORTE, M. D. (2008). *ESTATUTO NACIONAL TRANSPORTE*. Obtenido de <http://consejosuperiordeltransporte.org/ley-336-de-1996-estatuto-nacional-de-transporte/>

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO - CASTRO CAMARGO DIEGO, TRUJILLO ALONSO ESTEFANIA. (JUNIO de 2013). *ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO DE PUERTOS SECOS EN COLOMBIA*. BOGOTA, COLOMBIA.

WIKIPEDIA. (2015). *GIRARDOT WIKIPEDIA LA ENCICLOPEDIA LIBRE*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Girardot>

ZONA LOGÍSTICA: REVISTA DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL. (27 de FEBRERO de 2015). Obtenido de *ZONA LOGISTICA: REVISTA DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL*: <http://www.zonalogistica.com/noticias/transporte-multimodal-en-colombia/>

ANEXO A. REGISTRO FOTOGRÁFICO CONEXIÓN GIRARDOT CON LA RUTA DEL SOL



Foto propia: Vía Nariño – Guataque – Corredor vial





