

**ANÁLISIS ACTUAL DEL DESARROLLO LOGÍSTICO CON RELACIÓN AL CONPES
3547 EN EL ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE**

LUISA MARÍA AGUDELO MANRIQUE

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
PEREIRA
2018**

**ANÁLISIS ACTUAL DEL DESARROLLO LOGÍSTICO EN RELACIÓN AL CONPES 3547
EN EL ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE**

LUISA MARÍA AGUDELO MANRIQUE

**PROYECTO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE NEGOCIADOR
INTERNACIONAL**

TUTOR: IVÁN BUITRAGO MÁRQUEZ

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
PEREIRA**

2018

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1 DESCRIPCIÓN ÁREA PROBLEMÁTICA	1
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	7
2. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	8
2.1 DE ESPACIO	8
2.2 DE TIEMPO	8
2.3 DE LA POBLACIÓN	8
3. OBJETIVOS	9
3.1 OBJETIVO GENERAL	9
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9
4. JUSTIFICACIÓN	10
5. MARCO REFERENCIAL	16
5.1 MARCO TEÓRICO	17
5.1.1 TEORÍA DE LA VENTAJA ABSOLUTA	17
5.1.2 TEORÍA DE LAS VENTAJAS COMPARATIVAS	18
5.1.3 MICHAEL PORTER Y LA VENTAJA DE COMPETITIVA	20
5.1.4 LOGÍSTICA	23
5.2 MARCO CONTEXTUAL	28
5.2.1 SITUACIÓN ACTUAL DE LA LOGÍSTICA A NIVEL INTERNACIONAL	28
5.2.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA LOGÍSTICA A NIVEL NACIONAL	31

5.2.3 SITUACIÓN ACTUAL DE LA LOGÍSTICA EN EL EJE CAFETERO.....	41
5.2.4 AMCO.....	44
5.3 MARCO LEGAL.....	49
5.3.1 DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN.....	49
5.3.1.1 DECRETO 1082 DEL 2015.....	49
5.3.2 CONSEJO NACIONAL POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL.....	50
5.3.2.1 LEY 19 DE 1958.....	50
5.3.2.2 LEY 1753 DE 2015.....	50
5.3.3 SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE.....	52
5.3.3.1 LEY 105 DE 1993.....	52
5.3.3.2 LEY 336 DE 1996.....	53
5.3.3.3 RESOLUCIÓN 1282 DE 2012.....	53
5.3.3.4 LEY 1702 DE 2013.....	54
5.3.4 ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE.....	54
5.3.4.1 ARTÍCULO 319 – CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA 1991.....	54
5.3.4.2 ORDENANZA NO. 001 DE 1981 Y ORDENANZA NO. 014 DE 1991.....	55
5.3.4.3 ACUERDO METROPOLITANO NO. 04 DEL 2016.....	55
5.3.4.4 PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO METROPOLITANO 2013-2032.....	56
5.4 MARCO CONCEPTUAL.....	57
6. METODOLOGÍA.....	62
6.1 DEFINICIÓN DEL TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	62
6.2 DETERMINACIÓN DE LA POBLACIÓN, LA MUESTRA, UNIDAD DE ANÁLISIS Y DE OBSERVACIÓN.....	63
6.3 RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	64
6.3.1 FUENTES DE RECOLECCIÓN.....	64

6.3.1.1 FUENTES PRIMARIAS.....	64
6.3.1.2 FUENTES SECUNDARIAS	64
6.3.2 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	65
6.3.3 PROCESO PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	65
6.3.4 PROCESO DE ANÁLISIS- SÍNTESIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS ..	66
7. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN	68
8. RESULTADOS.....	73
8.1 identificación de los objetivos del plan de acción del conpes 3547 que tienen relación con la delimitación de la investigación.	73
8.2 objetivos del plan de acción del conpes 3547 que actualmente se implementa en la logística del amco.....	76
8.3 resultados de la implementación de los planes del conpes 3547 en la logística actual del amco.	78
9. CONCLUSIONES	88
10. ANEXOS	92
REFERENCIAS.....	104

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1, Costos logísticos, encuesta nacional logística 2015.	4
Ilustración 2, Localización del AMCO.	6
Ilustración 3, Guía Marco Referencial.	16
Ilustración 4, Cadena de Valor.....	22
Ilustración 5, Componentes de la función logística.....	20
Ilustración 6, Enfoque de las cadenas logísticas.	24
Ilustración 7, Costo logístico total.	26
Ilustración 8. Componente del índice de desempeño logístico 2014-2016.....	38
Ilustración 9, Retos para superar las debilidades logísticas históricas (2015).....	40
Ilustración 10, Ubicación del Triángulo de oro en Colombia.....	45
Ilustración 11, Guía Marco Legal. Elaboración Propia.....	49
Ilustración 12, Tipos de corredores logísticos.....	58
Ilustración 13, Zona Franca Internacional de Pereira..	59
Ilustración 14, Misión y Visión del CONPES 3547 DE 2008.....	73
Ilustración 15, AMCO como Nodo Logístico.....	82
Ilustración 16, Corredores viales del AMCO.....	83

LISTA DE TABLAS

Tabla 1, Top 10 de países con mayor índice de desempeño logístico. (2016).....	32
Tabla 2, Índice de desempeño logístico en Latinoamérica. (2016).....	32
Tabla 3, Top 10 Ranking Latino América LPI, 2016. Fuente: ANDI	33
Tabla 4, Tiempos y procedimientos requeridos para comercio exterior.....	35
Tabla 5, Ley 105 de 1993. Fuente: Alcaldía de Bogotá.....	52
Tabla 6, Resolución 1282 de 2012. Fuente: Alcaldía de Bogotá.....	53
Tabla 7, Ficha Técnica de la entrevista realizada.	66
Tabla 8, Objetivos del CONPES 3547 de 2008.....	75
Tabla 9, Objetivos del CONPES 3547 aplicados en el AMCO.....	78

SÍNTESIS

El presente informe tuvo lugar en el Área Metropolitana Centro Occidente, de la cual hace parte la ciudad de Pereira, se tuvo en cuenta el desarrollo que ha tenido la región desde la creación del AMCO, 2013. El objetivo general es comparar el desarrollo logístico actual del AMCO en relación a las políticas y/o proyectos sugeridos por el CONPES 3547, Política Nacional Logística. Esta investigación tuvo un enfoque cualitativo, de corte descriptivo, cuasi-experimental cuyos participantes o población fueron 5 entidades públicas y 1 público-privada aquellas que tiene relación con la formulación y aplicabilidad de proyectos en materia logística para el AMCO. El instrumento utilizado para recopilar la información fue la entrevista con cada entidad para recopilar la información y posterior análisis, se determinó que los objetivos del CONPES 3547 como crear el entorno institucional encargado del desempeño logístico, generar información logística, corredores logísticos especializados, promover la facilitación del comercio exterior, promover el uso de las TICs, fomentar los servicios de calidad en logística y transporte son aplicados en su totalidad en AMCO lo que permitirá una logística eficiente para las empresas, acompañada de reducción de costos, mejora de la calidad y el nivel del servicio, aprovechamiento de las redes de distribución, acceso a sistemas avanzados, entre otras ventajas competitivas no solo para las organizaciones sino también para el AMCO.

PALABRAS CLAVES: Logística, Área Metropolitana Centro Occidente "AMCO", CONPES 3547, Competitividad, Infraestructura.

ABSTRACT

This report took place in the Central West Metropolitan Area, of which the city of Pereira is part, took into account the development that the region has had since the creation of AMCO, 2013. The general objective is to compare the current logistics development of the AMCO in relation to the policies and / or projects suggested by the CONPES 3547, National Logistics Policy. This research had a qualitative, descriptive, quasi-experimental approach whose participants or population were 5 public entities and 1 public-private those that are related to the formulation and applicability of projects in logistics for the AMCO. The instrument used to collect the information was the interview with each entity to collect the information and subsequent analysis, it was determined that the objectives of CONPES 3547, such as creating the institutional environment in charge of logistics performance, generating logistics information, specialized logistics corridors, promoting facilitation of foreign trade, promote the use of TICs, promote quality services in logistics and transport are fully applied in AMCO which will allow efficient logistics for companies, accompanied by cost reduction, improvement of quality and level of the service, use of distribution networks, access to advanced systems, among other competitive advantages not only for organizations but also for AMCO.

KEY WORDS: Logistics, Central West Metropolitan Area "AMCO", CONPES 3547, Competitiveness, Infrastructure.

INTRODUCCIÓN

La logística juega un papel importante en las actividades empresariales de las organizaciones así como los acuerdos bilaterales y multilaterales que facilitan el comercio entre las naciones. De acuerdo a las actividades claves de la logística, actualmente, ésta se desenvuelve en un contexto de globalización e internacionalización de la industria lo que ha generado que el conjunto de las actividades que la componen sean redefinidas y que hoy por hoy sea un proceso complejo, ya que intervienen múltiples agentes y posibilidades de error, demoras, pérdida de la mercancía, sobrecosto y otros, lo que resta competitividad a las empresas y Naciones.

Al hablar de logística, se hace referencia a la coordinación del flujo de bienes, suministros terminados y semi-terminados para una población determinada, es decir, se hace referencia a la cadena de valor que se crea entre el abastecimiento de materia prima, producción de bienes y comercialización y venta de los mismos al consumidor final; por lo tanto, la logística es un proceso estratégico de planeación y control eficiente que busca coordinar de manera óptima el producto correcto, el cliente correcto, el lugar y el tiempo correcto.

El gobierno hace parte fundamental para un buen desarrollo en materia de infraestructura, competitividad y productividad, por lo tanto, los planes de ordenamiento territorial (POT) realizados por el gobierno Nacional, son el soporte del desarrollo social y empresarial. En Colombia, se creó El CONPES¹, que se convertiría en la columna que sostiene los lineamientos

¹ CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Social.

de la puesta en marcha de diversos planes, programas y proyectos que van en pro del desarrollo del país articulando diferentes entidades que conforman el Estado.

Desde la creación hasta el día de hoy, el CONPES ha producido varios documentos cuyos asuntos han estado relacionados con los planes de desarrollo de cada uno de los gobiernos. Por ejemplo, las bases para la industrialización del Valle del Cauca, la cuarta generación de concesiones viales, tren metropolitano de Medellín, plan nacional para el desarrollo de la microempresa, evaluación y aprobación de estrategias de algunos sectores cuyas practicas atentan contra el medio ambiente, fijó estrategias de preparación institucional para la paz y el posconflicto, son entre otras acciones lo que han hecho del CONPES aquella entidad que articula y coordina el trabajo de todas las entidades que intervienen en ella con el fin de generar efectos económicos, políticos, sociales y ambientales.

Entre los documentos del CONPES se encuentra el CONPES 3547 creado en el 2008, en el cual se definió la política nacional logística que promueve el desarrollo de un sistema de plataformas logísticas con propuestas como el mejoramiento en infraestructura de largo plazo, fortalecimiento de la política de concesiones, mejoramiento del transporte no solo la modernización de los mismos sino también el costo; siendo entonces el transporte, la logística y la infraestructura pilares fundamentales para el desarrollo económico del país y donde la internacionalización y la transformación productiva despliegue todo un aparato logístico que le haga frente a la demanda actual ligada a la planeación estratégica de las organizaciones locales.

Por consiguiente, el departamento de Risaralda, con su estratégica ubicación geográfica, es caracterizado como un departamento económicamente dinámico y rentable para la inversión de

propios y extranjeros, aunque el momento coyuntural que vive Colombia con los acuerdos de paz, crece la expectativa inversora. Actualmente, es el momento propicio para que el departamento busque potencializar sus fortalezas por encima de las demás regiones como corredor logístico que une los principales centros de producción y distribución de carga con los centros de consumo internos y externos del país; fortalezas que van desde plataformas logísticas hasta servicios de carga como recepción y despacho, siendo así un nodo de transferencia importante del comercio exterior como abastecimiento mayorista.

De acuerdo al anterior planteamiento, la finalidad de esta propuesta investigativa será contrastar lo realizado en materia logística en el Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO) el cual es un corredor que une centros de producción y distribución de carga con los puntos de consumo nacionales y sus puntos de salida al mercado internacional, confrontando las actividades realizadas por el AMCO con los objetivos específicos del CONPES 3547.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 DESCRIPCIÓN ÁREA PROBLEMÁTICA

Actualmente, el mundo se encuentra caracterizado por un fenómeno cada vez más viral llamado globalización, que nadie puede desconocer, una realidad donde los idiomas, diferencias culturales, limitaciones comerciales, creencias y estigmas sociales, pasan a un segundo plano, cada sujeto y cada lugar se encuentra conectados de tal forma que las distancias se han reducido sustancialmente entre ellos.

La globalización es definida por el Consejo Económico Para América Latina (CEPAL) como *“Un proceso de creciente gravitación de los procesos económicos, sociales y culturales de carácter mundial sobre aquellos de carácter nacional o regional”* (CEPAL, 2002, pág. 17). Se evidencia como los efectos macro del desarrollo mundial, han afectado directamente hasta las pequeñas ciudades y los lugares más recónditos del planeta, este fenómeno se encuentra inmerso en la sociedad actual, donde las organizaciones juegan un papel fundamental dado que éstas suplen las necesidades dentro de un fenómeno cambiante, necesidades que van desde el momento inicial de los procesos productivos, hasta la cadena de suministro y disposición final de producto, en donde debe haber concordancia no solo con los nuevos modelos y desarrollos tecnológicos que trae consigo la era digital sino también con el planeamiento estratégico de un territorio.

Colombia no fue ajena a los cambios que estaba trayendo este gran fenómeno, para lo cual en los años 90's debió adaptar su modelo económico para afrontar la apertura económica que traería

cambios estructurales en el ámbito político, económico y social. Dicha apertura, dio paso a nuevas reformas en el país, reflejando una economía abierta que involucraba aspectos de competitividad para el impulso del comercio internacional, entre ellos estructuraciones y reglas en cuanto a aspectos logísticos; debido a esto, se vio la necesidad de crear una guía de trabajo nacional mediante la cual el gobierno pudiese estipular los parámetros u objetivos logísticos a seguir para conseguir que el país mejorara su competitividad y productividad. Es entonces como en 1958 el gobierno creó el CONPES – Consejo Nacional de Política Económica y Social – *“que ha sido la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país”* (DNP, s/f), sobresaliendo entonces con dos documentos.

El primero de ellos fue el número 2494 en el que se tomaron decisiones sobre el programa de apertura económica, con lineamientos para la estrategia del Gobierno y pautas para el sector agropecuario en este nuevo contexto. Cinco años más tarde, en 1995, nació la Política de consolidación de la descentralización, con el CONPES 2788, que fijó los lineamientos para este plan y definió cómo distribuir las competencias de cada nivel de gobierno e impulsó la autonomía de las entidades territoriales (EL TIEMPO, 2017).

Debido entonces al surgimiento del crecimiento empresarial, de las cadenas logísticas y la inversión extranjera, Colombia fue avanzando en la construcción y ampliación de parques logísticos, zonas francas, puertos y aeropuertos para proteger las grandes inversiones públicas y privadas, nacionales e internacionales mejorando la competitividad logística no solo para el país sino para cada una de las organizaciones. Es por ello, que el CONPES fue actualizando sus

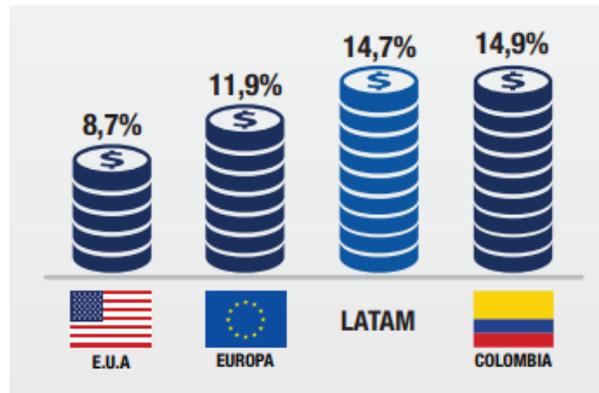
documentos hasta crear el Documento 3547 en el 2008 que hace alusión a la Política Nacional Logística de Colombia en el cual se establecen estrategias para el desarrollo logístico nacional y su apoyo efectivo al incremento de competitividad y productividad del país, regiones y localidades. Para la productividad y eficiencia del sector empresarial es de vital importancia contar con excelente transporte y conectividad a través de la infraestructura que genere el desarrollo deseado para la integración nacional e internacional. Este documento se centra en la satisfacción de la logística de transporte mercancía y la distribución física del intercambio comercial de bienes, básicamente proporciona lineamientos generales de la política de infraestructura del transporte logístico.

Es así como en las últimas décadas, el concepto de transporte ha evolucionado a conceptos más amplios como el de la logística, que involucran a la infraestructura, integra los servicios que se prestan a través de ella y planifica los flujos de personas y bienes que la transitan. Este documento se enfoca en la facilitación de la logística del transporte de mercancías y la distribución física del intercambio comercial de bienes (CONPES, 2008, pág. 8).

Según el banco mundial, Colombia se encuentra en el puesto número cuatro de todos los países de América Latina en superioridad de costos logísticos locales (*Ver ilustración 1*), por lo que determina unos elementos principales como ejes problemáticos e incide en ellos mediante el CONPES 3547 de 2008 con unas estrategias para promover el comercio y desarrollo empresarial involucrando y articulando entidades privadas como sectores productivos, gremios y transportadores, y entidades públicas como Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio,

Industria y Turismo, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, PROEXPORT y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Ilustración 1, Costos logísticos, encuesta nacional logística 2015.



Fuente: Banco Mundial

La necesidad de reducción de costos, el mejoramiento en la cadena de abastecimiento y la sofisticación del aparato logístico tienen cabida dentro del CONPES 3547, dado que es un fenómeno actual y decisivo en el crecimiento económico del país.

A nivel nacional se han venido creando redes de ciudades pues ha habido un acelerado crecimiento de las aglomeraciones urbanas, las Áreas Metropolitanas son ejemplo de ello. Las Áreas Metropolitanas permiten que dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas que podrán organizarse como entidad administrativa para programar y coordinar el desarrollo integrado del territorio, según la Constitución Política de 1991. Así pues, el CONPES 2788 otorga la política de la descentralización para que los territorios tengan autonomía de los mismos y puedan según sus características conformar Áreas Metropolitanas.

El departamento de Risaralda ha constituido el Área Metropolitana Centro Occidente el 15 de diciembre de 1981 mediante Ordenanza 001 siendo modificada por la ordenanza 014 del 26 de marzo de 1991² para establecer los municipios adscritos a ella: Pereira, Dosquebradas y La Virginia. Posteriormente, con el acuerdo metropolitano No. 5 de 2014 se modifican y adoptan los estatutos del AMCO para un Plan integral de desarrollo Metropolitano 2014-2032, *“En este sentido, para el AMCO el hecho metropolitano se entiende como la dinámica o interrelación mediada por una determinada afectación, en sí, es la dinámica que se surte en el territorio metropolitano”* (Universidad Nacional de Colombia, 2016, pág. 19).

Los municipios que conforman el AMCO, en conjunto han determinado problemáticas no solo sociales sino económicas que les ha permitido tener un panorama de las fortalezas y debilidades del AMCO, retos como plataformas ambientales, plataformas físicas, condición de centralidad, capital humano y social es la visión del Área Metropolitana con el fin de ser sostenibles, competitivos, generar equidad e inclusión social, cohesión e integración y calidad de vida para su población (AMCO, 2009).

² Ver Acuerdo Metropolitano No. 5 del 26 de Mayo de 2014 completo en: <http://amco.gov.co/Archivos/Articulos/Documentos/00000954.pdf>

Ilustración 2, Localización del AMCO.



Fuente: Secretaría de planeación de Pereira.

El crecimiento y la expansión que ha tenido en los últimos años el departamento de Risaralda sirven de base para desarrollar diversos proyectos en pro de la economía del AMCO, teniendo un enfoque de conexión con las demás regiones. El AMCO es un centro estratégico del país, el cual debe proponer y llevar a cabo estrategias enfocadas en posicionamiento en los ejes de comunicación, actividades industriales, o terciarias y logística, servicios regionales de transformación con alto valor añadido ya que los sectores que mayor participación que se tienen en la economía de la región son: industria y manufactura, comercio restaurantes y hoteles, transporte almacenamiento y comunicaciones.

Para afrontar los retos y cumplir la visión del AMCO es necesario que las entidades que se ubican en este, tengan conocimiento y apliquen los elementos y objetivos planteados en el documento CONPES 3547, los cuales fueron estipulados 10 años atrás y que se supone deberían

estar siguiendo y cumpliendo, puesto que en estos se encuentran los lineamientos mediante los cuales se deberían llevar a cabo los proyectos logísticos; debido a la importancia de dichos objetivos impuestos por el CONPES, el no cumplimiento de estos sería retrasar al país competitivamente lo cual no permitiría al mismo tiempo que el país alcanzara los estándares internacionales en logística.

Por lo anterior, es de suma importancia contrastar los elementos generales del CONPES 3547 con la realidad de implementación de proyectos en materia logística en el AMCO para observar la incidencia y aplicabilidad que los planes a nivel nacional están teniendo en las diferentes regiones de Colombia

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO?

2. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 DE ESPACIO

El espacio fijado para la investigación responde al área metropolitana centro -occidente AMCO, conformada por Dosquebradas, Pereira y la Virginia, teniendo en cuenta que su desarrollo logístico se evidencia detalladamente en este sector.

2.2 DE TIEMPO

La investigación se desarrolla teniendo en cuenta el año de inicio del CONPES, 2008, hasta la actualidad, 2018. Ya que de esta forma se podrá ver la evolución o el comportamiento que ha tenido CONPES en el AMCO.

2.3 DE LA POBLACIÓN

La investigación está dirigida al sector empresarial público y/o privado que hace parte del AMCO y juega un papel fundamental en el desarrollo logístico del departamento.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar el desarrollo logístico actual del Área Metropolitana Centro Occidente AMCO en relación a las políticas y/o proyectos sugeridos por el CONPES 3547

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los objetivos del plan de acción del CONPES 3547, que tienen relación con la delimitación de la investigación.
- Mencionar los objetivos del plan de acción del CONPES 3547 que actualmente se están implementando en la logística del AMCO.
- Indicar los resultados que ha traído la implementación de los planes del CONPES 3547 en la logística actual del AMCO.

4. JUSTIFICACIÓN

Esta propuesta investigativa nace gracias al crecimiento económico y expansión que ha tenido la ciudad de Pereira en los últimos años, además, porque últimamente se ha catalogado a la ciudad como “ciudad logística” lo que ha llamado la atención para la ejecución de proyectos económicos, sociales y ambientales. Así mismo, la creación del Área Metropolitana en el departamento, que desea ser un eje articulador de desarrollo sustentable de la región ya que su estructura económica está constituida por tres sectores principalmente: industria y manufactura, comercio restaurante y hoteles, transporte almacenamiento y comunicaciones; para los cuales el gobierno debe responder con planes maestros de movilidad con dimensión regional y municipal.

Es importante desarrollar esta investigación porque es necesario que el AMCO cuente con un aparato de distribución efectivo capaz de hacer llegar los bienes y servicios hasta el cliente, de esta forma la logística de distribución juega un papel primordial, siendo esencial en los procesos productivos, definida como *“el proceso de planear, ejecutar y controlar los flujos bidireccionales tanto de bienes y servicios como de información, dinero y conocimiento, con el fin que sean eficientes y satisfagan los requerimientos de los clientes”* (Ballou R. , 2004, pág. 4). En general, la logística es un proceso sistemático que busca ordenar los flujos productivos dentro de una organización o a nivel macro como el de una región o país con el fin de responder al crecimiento de los sectores económicos que mueve la economía del AMCO.

La logística es el secreto para abrir mercados, satisfacer los clientes y tener cadenas de suministro sostenibles en la economía mundial ya que, *“los sistemas logísticos efectivos*

contribuyen ampliamente a cumplir las metas de la compañía para que haya un mejoramiento continuo y se maximice la satisfacción del cliente” (Klaus, 2010).

También es importante porque el ritmo acelerado de los contextos económicos, sociales y políticos han puesto en marcha diversas estrategias, planes y proyectos en materia de infraestructura logística y transporte a nivel mundial que deben ser aplicados también en el territorio nacional, ya que el dinamismo del comercio exterior y la economía globalizada ha hecho que se necesite una regulación flexible en los procesos logísticos. En Colombia, la máxima autoridad nacional de planeación es el CONPES, creado por el Departamento Nacional de Planeación, el que ha generado políticas importantes que promueven el desarrollo económico y social del país y con el cual las regiones deben apoyarse para la aplicabilidad de las políticas estipuladas.

El CONPES brinda normas generales en la infraestructura de procesos logísticos, ayudado por leyes temporales para aumentar al crecimiento con incentivos tributarios como lo fue el plan vallejo Junior, el cual sirvió para implementar TICS desde 1959 y el cual se actualizó en el 2016 para la prestación de servicios asociados al desarrollo de la competitividad del sector productivo. Por lo tanto, la pertinencia de llevar a cabo esta propuesta investigativa radica en dar a conocer el desarrollo de los indicadores logísticos del documento CONPES 3547, creado en el 2008, en el Área Metropolitana Centro Occidente, ya que es de vital importancia conocer el comportamiento e incidencia que tienen las políticas nacionales con la aplicabilidad en los planes de ordenamiento territorial de cada uno de los municipios ya que éstos constituyen un modelo de

ciudad a largo plazo con una serie de instrumentos y mecanismos que contribuyan a su desarrollo y ordenamiento del suelo rural y urbano.

Así pues, esta investigación se desarrolla con el fin de comparar el desarrollo Logístico del AMCO con las políticas y/o proyectos sugeridos por el CONPES 3547 para ver la manera en la que el AMCO se involucra en los procesos logísticos, los cuales afectan diariamente a la localidad, esperando una logística eficiente que logre que los bienes lleguen a tiempo al consumidor final, de forma adecuada y a los menores costos operacionales, incluyendo una buena infraestructura en todo el proceso de producción y entrega.

Con el pasar del tiempo, las necesidades del hombre han venido cambiando pasando a ser más complejas, en donde la sofisticación de los medios y las estrategias de producción deben asegurar el correcto desempeño de un proceso productivo. Las oportunidades de tener un mercado globalizado también pueden presentar una serie de retos para las empresas y naciones, abriendo grandes posibilidades pero aumentando la competencia, ya que el nuevo entorno implica tener un nivel de competitividad y productividad que vayan a la par con el acelerado cambio.

Teniendo en cuenta lo anterior, es novedoso e interesante ya que en el AMCO se han realizados varios proyectos en materia logística, pero muy pocos se han atrevido a mirar la relación existente entre el desarrollo logístico del AMCO y los objetivos del COPES ya que con el pasar del tiempo las necesidades han cambiado y por tanto el crecimiento de la región, los sectores económicos, las

empresas y la sociedad. Por otro lado, resulta útil esta investigación ya que responde a vacíos en conocimiento de proyectos nacionales y regionales.

Finalmente, el tema abordado hace parte del campo de conocimiento del estudiante y profesional de Negocios Internacionales ya que la globalización ha logrado que las naciones compitan entre ellas impactando la productividad de su industria y llevándolas a adecuarse a los nuevos cambios y las nuevas necesidades, de igual forma, el aumento de la competencia los deja en un ambiente donde el que esté más capacitado y preparado para asumir los nuevos retos de comercio global tendrá todas las ventajas que necesita para afrontar la situación actual y mejorar su rendimiento.

En este sentido, los países que se abren a la internacionalización como una apuesta de competitividad global, deben reconocer la inmersión hacia el comercio exterior diseñando una serie de medidas macroeconómicas que permitan a las organizaciones públicas y privadas desarrollar ventajas competitivas sin restricciones, teniendo en cuenta que la apertura económica como lo define Rodgers,

(...) viene acompañada de desregulación de los mercados, entre ellos: el de los factores productivos (laboral y de capitales), de productos (materias primas, productos intermedios y finales) y servicios (incluyendo los de comunicaciones y de transporte). Así como también, de programas de privatización de las empresas públicas (incluyendo los servicios básicos), algunos servicios públicos (salud, educación, aduana, etc.) y, en muchos casos, la infraestructura o al menos su operación (Rodgers, 1993).

La eliminación de aranceles y la reducción en los costos de los productos son factores propios de la apertura económica, generados por la globalización como agente cambiante en los procesos productivos. Este ritmo acelerado de los contextos económicos, sociales y políticos han puesto a la vanguardia las estrategias que deben difundirse a través de la utilización de nuevas y mejores obras de infraestructura, debido al impacto que generan en el desarrollo y crecimiento de un país en temas como comercialización y transporte.

Los factores mencionados anteriormente, hacen parte y juegan un papel fundamental dentro de la cadena de suministros, así como los costos que acarrea la manufactura de un producto y su entrega en las manos del cliente final, siendo el comercio la manera por la cual se generan estrategias no solo para alcanzar las ventas, sino para ser más eficientes.

El comercio promueve la eficiencia productiva a través de la especialización, la explotación de las economías de escala, la transferencia de tecnología y la mayor competencia. La apertura ayuda a los países a competir no sólo ofreciéndoles nuevas oportunidades de venta, es decir, de exportación (Organización mundial de comercio, 2012, pág. 7).

Dicha apreciación, no solo emana la competitividad que se debe alcanzar, sino que también pone a disposición de los productores una gama más amplia de insumos de la mayor calidad y al menor precio. Aunque la relación entre el comercio, el crecimiento y el desarrollo sostenible sea clara, distintos estudios presentan perspectivas diferentes de la medida en que la apertura del comercio influye en el crecimiento.

5. MARCO REFERENCIAL

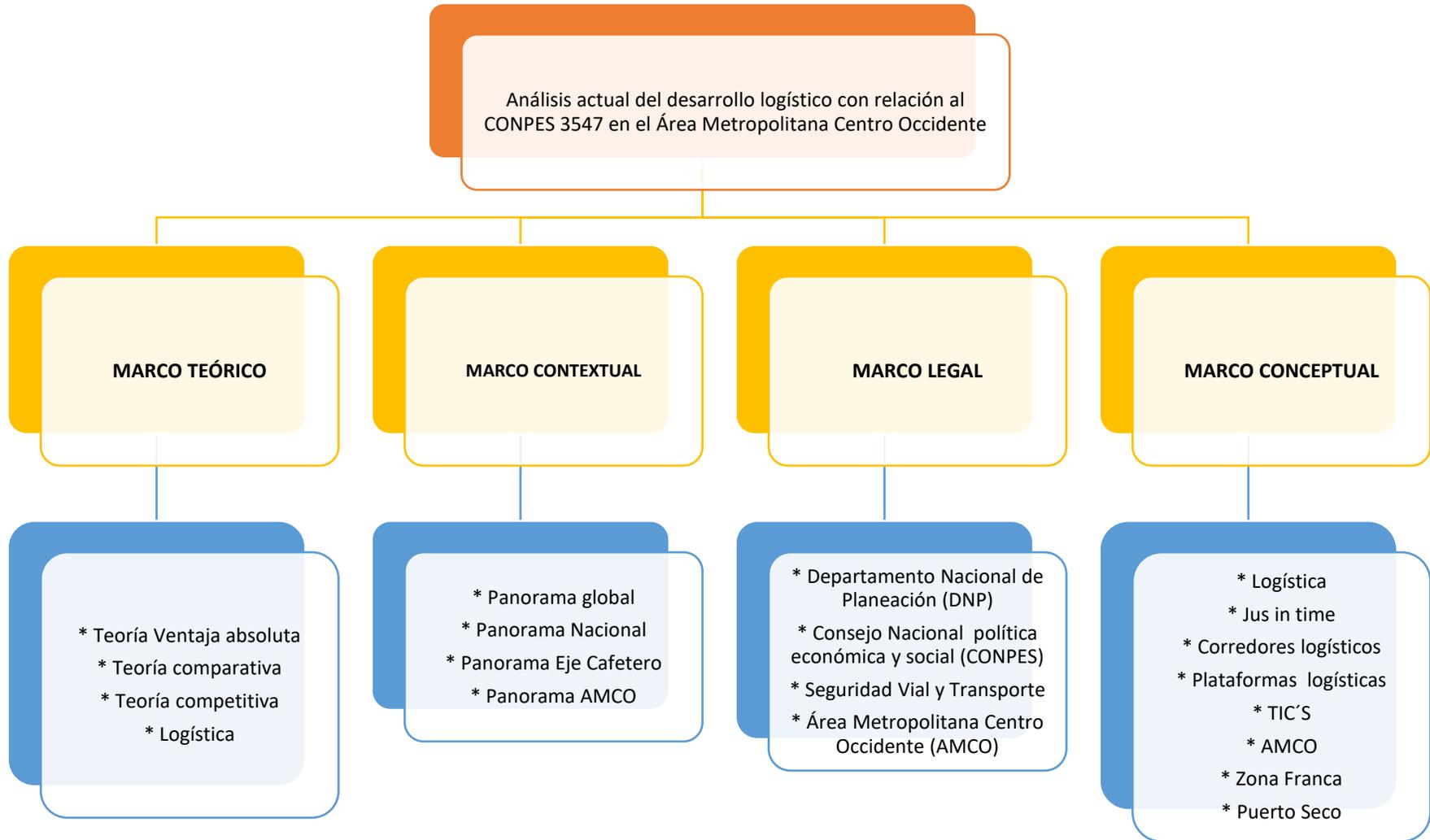


Ilustración 3, Guía Marco Referencial. Elaboración propia

5.1 MARCO TEÓRICO

A través de la historia, los países no siempre han podido producir todo lo que desean, por lo tanto, se han visto en la obligación de realizar flujos de comercio de bienes y servicios entre ellos para poder abastecerse y suplir sus necesidades. Es así como comienza el estudio del comercio internacional que provoca confrontaciones en sus inicios entre conceptos como riqueza y atesoramiento entre los mercantilistas y aquellos autores que defendía y estaban a favor del libre comercio. Adam Smith en 1776 en su libro “La riqueza de las Naciones” da a conocer su teoría o concepto de Ventaja Absoluta en donde su supuesto nace en la división internacional del trabajo y en políticas no intervencionistas.

5.1.1 TEORÍA DE LA VENTAJA ABSOLUTA

Adam Smith³ (1723-1790), planteó que bajo el libre cambio cada nación debe especializarse en producir mercancías que podrían ser lo más eficiente posible, con esta teoría de que cada país se especializa en producir mercancías para las que tenga ventaja absoluta, medida por el menor costo de producción en términos de trabajo con respecto a los demás países, de esa manera, al seguir el principio de la ventaja absoluta declarado por Smith todos los países saldrían ganando con el comercio y se lograría la misma eficiencia a nivel internacional. Las razones por la cuales llevaron a Adam Smith a trabajar en esta teoría fueron:

- El dinero solo era una técnica para realizar cálculos que no tenía en cuenta las relaciones productivas sino los intereses de las autoridades.

³ Economista y Filósofo Escoses, uno de los mayores exponentes de la economía clásica.

- La riqueza de una nación no se mide por la cantidad de oro acumulado, sino la magnitud de la capacidad productiva de los periodos y de las condiciones.
- El trabajo es el patrón único de medida que tiene la propiedad de invariable con respecto al tiempo y la distribución y con el cual todos los bienes pueden compararse y la riqueza puede medir y cuantificar en términos reales el grado de poderío.

Smith define la ventaja absoluta como la existencia de comercio entre dos países, en el cual uno de ellos tiene ventaja absoluta en la producción de algunos de los bienes que se comercian, es decir, que un país tenga la ventaja absoluta de un bien, significa que este país puede producir una unidad de ese bien con una menor cantidad de trabajo que la usada por el otro país para producir el mismo bien (Veletanga, 2013).

Para que el comercio internacional aumente el bienestar para los países que tiene apertura económica se dice que no es necesario que se practiquen las ventajas absolutas de costes entre los países sino que es suficiente que dichas diferencias de costo sean relativas. De allí que David Ricardo hiciera su aporte al comercio internacional con su teoría de ventajas comparativas (Bajo, 1991, pág. 15).

5.1.2 TEORÍA DE LAS VENTAJAS COMPARATIVAS

Es una teoría intuitiva por Adam Smith y después diseñada por David Ricardo, David hace referencia a la teoría como: Los países se especializan en lo que le es más fácil producir y posteriormente comercializar para obtener lo que es más difícil de producir.

David Ricardo explica que las personas deben aprovechar las ventajas que tienen para obtener más rendimiento, ya sea por facultades tecnológicas, por tener más tradición o habilidades en cuanto a su producción, por tener más fuentes de recursos o mejores condiciones climáticas, la cuestión es que si alguien produce solo lo que le es más fácil producir, ambas partes ganarán, dado que un país A producirá los bienes que le es fácil y un país B poseerá o comprará todos los bienes que necesita o quiera (Flores, 2015).

La teoría de David Ricardo gira entorno a cuatro supuestos: existe solamente dos países y dos productos, se cumple la teoría del valor del trabajo, costos unitarios constantes y no existen costes en el transporte ni obstáculos en el comercio internacional de mercancías; con lo anterior David Ricardo desarrolla el principio básico de su teoría.

Según Puce la teoría de las ventajas comparativas demuestra que el comercio mutuamente beneficioso es posible y que partir de la noción de costo comparativo se puede definir los patrones de especialización, tomando en cuenta dos elementos; los costos laborales, y las relaciones de intercambio entre países, además menciona que la teoría implica tres supuestos simplificadores como; La inmovilidad relativa de factores, estática y estructura de mercados (Puce, 2014).

En la actualidad, esta es una teoría de la que se puede deducir que en Colombia, programas como el Plan Nacional de Desarrollo (PND) que según el DNP *“es el instrumento formal y legal por medio del cual se trazan los objetivos del Gobierno permitiendo señalar los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal en el mediano*

plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el gobierno” (Departamento Nacional de Planeación, 2016), logrando beneficios en los sectores económicos en los cuales presenta mayores ventajas comparativas como el sector de infraestructura nacional (puertos, aeropuertos, vías, etc.), desarrollando en concordancia a ello el CONPES 3547 y los Planes de Desarrollo para intervenir especialmente en la infraestructura nacional con la intención de favorecer, reforzar y potencializar la economía nacional.

La competencia entre países cada vez se ha hecho más fuerte, difícil e intensa para liderar en los mercados internacionales, pues no todos poseen las capacidades o recursos suficientes para enfrentarse con las grandes potencias, por tanto, los países han ido desarrollando diversas estrategias para lograr explotar al máximo sus capacidades con la finalidad de atraer nuevos mercados y poder abarcarlos con lo que pueden ofrecer. Dichas estrategias van ligadas con las ventajas competitivas para lograr diferenciarse de los demás y atraer mayor mercado e inversión extranjera (Banda, s/f, pág. 1).

5.1.3 MICHAEL PORTER Y LA VENTAJA DE COMPETITIVA

Las ventajas competitivas es un concepto desarrollado por Michael Porter el cual busca enseñar como la estrategia elegida y seguida por una organización puede ser un factor determinante para sustentar su nivel de competitividad. Este autor habla de la ventaja competitiva desde una perspectiva empresarial, el cual considera que es una revolución de la información y de las teorías económicas que sin lugar a dudas ha dejado un cambio fundamental en el concepto de cada gerente de empresa. Antes de las teorías de Porter, la información se

consideraba un factor que entre otros determina los negocios, ahora por el contrario hay crecimiento y reconocimiento del valor de la información como factor determinante en las dinámicas económicas. Por otro lado, ha reconocido que la información posee un alto potencial y que debe ser tratada como un recurso que cada organización podría y debería utilizar en su rubro de negocio.

La teoría competitiva crece fundamentalmente en razón del valor que una empresa pueda generar, el concepto de valor representa que los compradores están dispuestos a pagar y el crecimiento de este valor a un nivel superior debe a la capacidad de ofrecer precios más bajos en relación a los competidores por beneficios equivalentes o proporcionar beneficios únicos en el mercado que puedan compensar los precios más elevados. *“Porter afirma que una empresa se considera rentable si el valor que es capaz de generar es más elevado que los costos ocasionados por la creación del producto”* (Riquelme, 2015).

Porter además dice que no es posible entender las ventajas competitivas si se examina la empresa en conjunto. *“La ventaja nace de muchas actividades específicas que se ejecutan al diseñar, fabricar, comercializar, entregar y la venta del producto. Cada una de ellas contribuye a su posición relativa en costos y sienta las bases de la diferenciación”* (Porter, 2015) por lo anterior, para analizar las ventajas competitivas se necesita un medio sistemático para estudiar y examinar todas las actividades que se realizan en las organizaciones; dicho medio es llamado *“La cadena de Valor”* (Ver ilustración 3) que permite dividir la empresa en sus actividades más relevantes para determinar el costo y sus puntos de diferenciación, con el fin de determinar estrategias que les permitan ser más eficientes con respecto a su competencia.



Ilustración 4, Cadena de Valor. Fuente: Michael Porter, 1987.

“En relación a los países, la ventaja competitiva es impulsada por las diferencias en la capacidad de transformar insumos en bienes y servicios para obtener la máxima utilidad” (Banda, s/f, pág. 1). El concepto anterior incluye todos los activos tangibles e intangibles tales como tecnología y habilidades administrativas que en conjunto actúan para incrementar la eficiencia del uso de insumos y creación de procesos de producción. Entonces se puede definir que las ventajas competitivas son aquellos factores que pueden ayudar a un país u organización a destacarse de su competencia con capacidades que vayan ligadas al objetivo principal de cada uno de los actores.

Para el intercambio de bienes y servicios entre países es fundamental tener una sólida ventaja competitiva en cuanto al sistema logístico, es decir, que las organizaciones en su cadena de valor deben tener en cuenta como actividad principal la logística externa ya que ésta les permitirá un adecuado almacenamiento de los productos terminados y una correcta distribución del producto

al consumidor final, para tal fin los países están en la obligación de proporcionar y aplicar las políticas necesarias en materia logística para crear y adoptar ventajas competitivas de diferenciación y así poder generar el crecimiento y desarrollo económico deseado desde los planes de desarrollo territorial.

5.1.4 LOGÍSTICA

Según Meseron los orígenes de la logística cuyo término proviene del campo militar, relacionado con la adquisición y suministro de materiales requeridos para cumplir una misión aplicada a la actividad empresarial, se remonta a la década de los cincuenta. Una vez concluida la segunda guerra mundial la demanda creció en los países industrializados y la capacidad de la distribución era inferior a la venta y producción. Esto ocasionó una proliferación de los productos en los departamentos de mercadeo, que optaron por vender cualquier artículo en cualquier lugar posible y los canales de distribución comenzaron a hacer obsoletos. En la década de los noventa, la logística fue el proceso que más se utilizó para los adelantos tecnológicos en áreas como la electrónica, la mecánica y la informática, por lo anterior se puede afirmar que el desarrollo logístico se dio en los años 90 (Meseron, 2016).

Se le atribuye al teórico Antoine-Henri Jomini, quien en su texto *Précis de Lart de la guerre* hace referencia a una teoría de abastecimiento y distribución de tropas y estrategia de guerra. Este teórico dice “*Como pilar fundamental de una integración comercial, la logística juega un papel fundamental, la cual desde su primera concepción como logística moderna*” (Henri, 2007).

Más recientemente, autores como Gutiérrez y Prida (1998) o Stern et al. (1998) diferencian claramente entre los términos de distribución física y logística. La distribución física abarca la gestión del flujo de productos terminados, mientras que la función logística adquiere un ámbito integral de gestión del flujo de mercancías, gestionando desde el aprovisionamiento hasta la entrega de los productos terminados al cliente, siendo, por tanto, la distribución física una parte de la función logística (Gutiérrez, 1998).

Por otro lado Ronald Ballou habla de las novedades de la logística y este autor dice *"La novedad de la logística estriba en el concepto de dirección coordinada de las actividades relacionadas y en el concepto de que la logística añade valor a los productos o servicios esenciales para la satisfacción del cliente y de las ventas"* (Ballou, s.f.).

Para Ballou, la función logística ha sido considerada como una actividad rutinaria, meramente operativa y necesaria para hacer llegar los productos desde los centros de producción a los de uso y consumo, desde esta perspectiva la función logística en la empresa era contemplada únicamente como un centro generador de costes sin capacidad de diferenciación. Para este autor en el ámbito académico, la logística se realizaba desde una perspectiva industrial o técnica en busca de modelos que permitan optimizar espacios, planificar distribuciones y reducir costos pero con el tiempo la globalización de la economía y la apertura de nuevos mercados distanciados geográficamente fueron cambiando la percepción de la función logística hacia nuevas dimensiones, en la que la

función logística permitía ciertas ventajas competitivas basadas en la reducción de los tiempos de entrega o la optimización de costos (Severa, 2015).

Ahora bien, Novak 1995, habla de los componentes de la función logística, este autor afirma que la logística está integrada por 43 actividades que se agrupan en 11 grupos: (Ver Ilustración 4)

- **Servicio al cliente:** Determinación de las necesidades y deseos de usuario con relación al servicio logístico.
- **Transporte:** Selección del modo y medio de transporte, consolidación de cargas, establecimiento de rutas de transporte, distribución y planificación de los vehículos de transporte y tarificación del transporte.
- **Gestión de inventarios:** gestión de stocks de materias primas, de producto final, proyección de las ventas a corto plazo, relación de productos de almacenamiento número y tamaños de los puntos de almacenamiento, estrategia de recepción y envíos de productos del almacén.
- **Procesamiento de pedidos:** Procedimiento de interacción entre la gestión de pedidos y la de inventarios, métodos de transmisión de información, reglas de confección de pedidos.
- **Almacenamiento:** Determinación del espacio de almacenamiento, diseño del almacén y de los muelles de carga y descarga, gestión de operación de almacenes.
- **Manejo de mercancías:** Selección y compra del equipo de mantenimiento, almacenamiento y recuperación de mercancías, planificación de flujo de materias primas.

- **Compras:** Selección de las fuentes de suministro, cálculo de las cantidades por compras, selección de momentos de compras.
- **Planificación del producto mediante la cooperación con el departamento de producción:** Especificación de las cantidades de los componentes, estableciendo la secuencia y el ciclo de producción, controles de calidad previos.
- **Gestión de información:** Recolección y almacenamiento, manipulación y transmisión de información, análisis de datos, procedimientos de control e integración interna y externa de la información.
- **Logística inversa:** Gestión de devolución y retorno de productos y envases, gestión medioambiental.
- **Otras actividades :** Coordinación de otros departamentos , envasado y empaçado , previsión y control de costos logísticos , gestión de seguros de la mercancía (Servera, 2015)

Por otro lado, según Servera afirma que *“la logística tiene tres ciclos o periodos logísticos diferenciados, aunque relacionados: Logística de aprovisionamiento, Logística interna, Distribución física o logística de distribución”* (Servera D. , 2008).

La logística de aprovisionamiento según López se conoce como la cadena de suministro al conjunto de empresas vinculadas entre sí que participan en la comercialización y distribución, almacenamiento y distribución de un producto. Gestionar correctamente todas las actividades es vital para que las empresas sean competitivas, ésta gestión incluye aprovisionar correctamente



Ilustración 5, Componentes de la función logística. Fuente: Servera (2015). Elaboración propia

los componentes que se necesitan, satisfacer la demanda de los clientes sin tener stocks elevados o planificar la producción para fabricar las cantidades que se prevé que se vayan a vender (Lopez, 2015)

Severa habla de la logística interna o también conocida como logística de producción tiene relación con la gestión del flujo de bienes o productos semielaborados necesarios para confeccionar el producto final. En este proceso, la función logística dirige el flujo de productos a lo largo del proceso productivo, genera el ensamblaje de las fracciones y ubica los productos terminados a disposición del subsistema de distribución física (Servera D. , 2008).

Por último, la distribución física que según Anaya hace referencia a la tarea del flujo de productos terminados e información conexas, que se genera desde la empresa fabricante hacia los clientes. En este ciclo, la logística se centraliza en el embalaje y etiquetado del producto, *“en el diseño de una red de almacenes que regulen la distribución, en el manejo de inventarios de productos terminados, en la gestión del transporte desde la fábrica hasta el cliente”* (Anaya J. , 2007).

Los teóricos Kumar, Sreekumar *“Además de estos tres tradicionales ciclos o procesos de la logística empresarial, en los últimos años ha nacido un nuevo periodo denominado logística inversa, “cuya finalidad es la gestión del flujo de retorno posterior a la venta”* (Kumar, Sreekumar, & Kumar, 2009) Es así entonces, como lo menciona Kumar, la función logística debe gestionar de forma conjunta estos cuatro ciclos, en búsqueda de alcanzar la máxima eficiencia. Con el fin de *“alcanzar una optimización interdisciplinaria que trascienda*

horizontalmente a través de la estructura de la empresa frente a la verticalidad tradicional del organigrama funcional", relacionando de manera continua las diferentes unidades organizativas, y "extendiéndose desde el cliente al proveedor con retorno al cliente" (Kumar, Sreekumar, & Kumar, 2009).

Las empresas que logran aplicar en su gestión el óptimo manejo de los últimos cuatro procesos el cual recibe el nombre de logística integral son denominadas por diversos autores como empresas de clase mundial (World Class Logistics) o empresas líderes en logística (Servera D. , 2008).

Para finalizar es importante hablar de la estrategia de diseño de cadenas logísticas a un menor costo, según Ball 1979, Libbrecht 1980, Herron 1979 afirman que existen oportunidades para reducir costos logísticos, en un esquema estratégico, estas son (Antun, 1993) :

- Simplificar sistema logístico para que sea eficiente en el cumplimiento de su propósito de controlar el flujo de bienes mediante el movimiento y el almacenamiento.
- Perfeccionar el embalaje, con vistas no solo a un mejor manejo y acondicionamiento de productos sino para un uso más eficiente de medios de transporte.
- Mejorar procedimientos y métodos de operación, específicamente en procesamiento de pedidos, de clientes, diseño de planta, almacenes, equipo de manejo y maniobra, recepción, expedición y equipo de transporte.

- Innovar en tecnología: contenedores, comunicación informatizada, carga aérea y automatización de almacenes.
- Revisar los canales de distribución en relación a medios disponibles y a nivel de utilización, en relación a ventas, volumen de estas, clientes, transporte, localización de depósito y nivel de inventarios.

El enfoque de este sistema requiere de menor costo y se explica en los siguientes pasos:

(Antun, 1993)

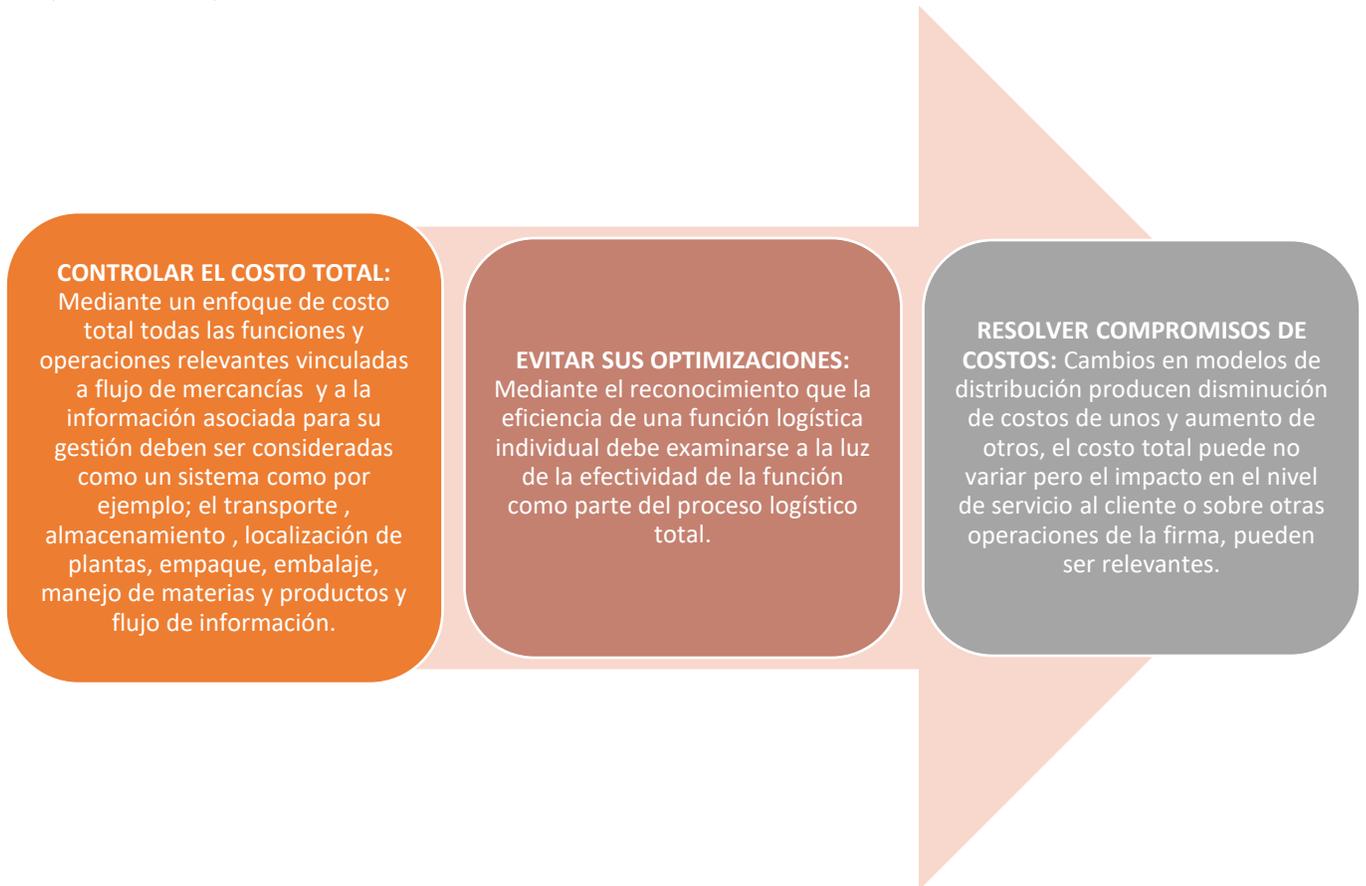


Ilustración 6, Enfoque de las cadenas logísticas. Fuente: Antun, 1993. Elaboración propia

Costos asociados a los movimientos de la logística

El costo del movimiento de mercancías a nivel nacional e internacional no solo depende del flete por cualquier medio de transporte, también se debe tener en cuenta otros costos asociados para evaluar el valor de transporte desde su punto de origen hasta su destino y que pueden afectar la toma de decisión de una alternativa y otra. El costo logístico total comprende la agregación de los siguientes 4 tipos de costos que tienen relación directa con la eficacia y eficiencia del proceso logístico (Montanez, Granada, Rodríguez, & Veverka, 2015, pág. 9):

- **Costo de Transporte:** Se determina con base en distancia, volumen, característica del producto, modo y medio de transporte, origen y destino, grado de competencia en el mercado, estado de infraestructura y congestión entre otros. Dentro de este también se contabilizan pérdidas, las cuales están relacionadas a los potenciales daños durante el transporte de la mercancía.
- **Costo de Inventario:** Valor determinado en función de variables como el valor del producto, costo de capital, seguros, sistemas de control, embalaje, tiempo de almacenaje, seguridad, etc. En este tipo de costo se incorporan también los costos de deterioro, asociados a daños a mercancía en el almacén.
- **Costo de Almacenaje:** Se establece dependiendo del espacio y costo de almacenes utilizados, ubicación, operación de recepción y despacho, gestión y operación del almacén, costo de manipulación, equipamiento, y costo de la mercancía en tránsito.
- **Costo Administrativo y de Suministro:** Depende del número de órdenes procesadas, costo de trámites, procedimientos y documentos, costo de sistemas de comunicación e

información, costo de transmisión de datos y de codificación, recepción y manipuleo de suministros, selección de proveedores, costos de seguros, seguridad, pérdidas y aranceles aduaneros. (Montanez, Granada, Rodríguez, & Veverka, 2015, pág. 9)



Ilustración 7, Costo logístico total. Fuente: BID

El sistema de transporte es quizás el componente más importante en la mayoría de las organizaciones, ya que la cadena de abastecimiento está estrechamente relacionada con el mismo y es clave también para la satisfacción del cliente, sin embargo, este factor es uno de los componentes más elevados en costo y que finalmente, se ve representado en el costo total del producto. Se debe procurar mediante la administración de un sistema de transporte eficiente y de bajo costo para que las organizaciones puedan tener un aumento de su competitividad en las economías de escala y por ende una reducción de los precios de los productos.

Infraestructura necesaria para el desempeño logístico

La infraestructura logística son aquellas terminales, instalaciones u obras especializadas que facilitan los movimientos de carga posibilitando el vínculo entre los centros de acopio, producción y consumo. Se pueden identificar 10 tipos de infraestructuras logísticas principales: (Montanez, Granada, Rodríguez, & Veverka, 2015, pág. 12)

1. Zonas de Actividad Logística Portuarias (ZAL)
2. Puerto Seco (PS)
3. Centros de Camiones (CC)
4. Centros de Carga Aérea (CCA)
5. Agro centros (AG)
6. Plataforma Logística de Apoyo en Frontera (PLF)
7. Plataforma Logística de Apoyo a Clústeres Productivos (PLC)

Plataforma Logística de Distribución (PLADIS) a su vez pueden ser:

8. Metropolitanas (nodo de abastecimiento mayorista)
9. Regionales
10. Internacionales

“La infraestructura puede ser vista como una herramienta dinamizadora de la economía, por su efecto multiplicador sobre otros segmentos de la producción y por su capacidad para generar entornos atractivos para las inversiones privadas” (Canitrot & García, 2012, pág. 12). La

infraestructura y la logística podrán contribuir a la consolidación del proceso de desarrollo de la región mejorando la calidad de vida, la conectividad, inclusión social, oportunidades para las comunidades aisladas, apoyo en el crecimiento de la economía y la competitividad de las empresas, facilitación de la integración del espacio nacional y la integración regional, contribución a la diversificación del tejido productivo, entre otras oportunidades generadas con una buena infraestructura y logística.

5.2 MARCO CONTEXTUAL

5.2.1 SITUACIÓN ACTUAL DE LA LOGÍSTICA A NIVEL INTERNACIONAL

A nivel global, la logística ha venido evolucionando y ganando peso, según una nueva encuesta sobre los aspectos logísticos del comercio realizada por el Grupo del Banco Mundial, la capacidad de los países para transportar mercancías de manera eficiente y para conectar a los fabricantes con los consumidores en los mercados internacionales está mejorando en todo el mundo, pero es preciso avanzar mucho más para acelerar el crecimiento económico y ayudar a las empresas a obtener los beneficios de la recuperación del comercio (Banco Mundial, 2010).

El comercio mundial depende de la logística, y la eficiencia con que los países importan y exportan bienes determina el modo en que crecen y compiten en la economía mundial. Los países con una logística eficiente pueden vincular con facilidad a las empresas con los mercados nacionales e internacionales a través de cadenas de suministro confiables. Aquellos cuya logística es ineficiente enfrentan costos elevados, tanto en tiempo como en dinero, en el

comercio internacional y en las cadenas internacionales de suministro, llegando a perjudicar gravemente la capacidad de un país de competir con otros. “*En la actualidad la logística no se centra únicamente en el cómo llevar un objeto o producto de un lugar a otro si no que incluye una serie de procesos que deben ser manejados efectivamente para ser competitivos en el mercado*” (Robayo, 2013, pág. 7).

Las tecnologías emergentes están transformando la logística mundial, las nuevas empresas que utilizan la colaboración masiva están aplicando un modelo de negocios de alta tecnología y activos esenciales y las plataformas de corretaje electrónico están proporcionando información en tiempo real desde la etapa de recolección hasta la etapa de distribución.

El grupo del Banco Mundial realiza año tras año la edición del Índice de desempeño Logístico que forma parte del informe bienal titulado *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy (Conectarse para competir: La logística comercial en la economía mundial)*, este informe realiza una clasificación de 160 países a partir de su desempeño en materia de logística comercial, teniendo en cuenta que hay muchos factores que determinan el desempeño de un país en el área logística, entre ellos, la infraestructura, las políticas, la geografía y la economía política. El índice de desempeño logístico, mide la eficiencia de las cadenas de suministro internacional y este estudio se basa en una evaluación multidimensional en la que participaron 1000 profesionales internacionales del sector de la logística (Banco Mundial, 2016).

Según el informe Connecting to Compete, Alemania se ubicó en el primer puesto con el mejor desempeño, con un puntaje de LPI⁴ de 4.23, y Siria como el más bajo, con un puntaje de 1.60 (equivalente al 19% del puntaje de Alemania en una escala de 1 a 5).

En todos los grupos de ingreso, los encuestados mencionaron que la infraestructura estaba mejorando. No obstante, los países ubicados en el quintil más bajo del índice de desempeño logístico avanzan a un ritmo mucho más lento que los del extremo superior de la escala. En todos los niveles de ingreso, los profesionales del área de la logística se muestran más satisfechos con la infraestructura de información y comunicaciones y menos conformes con la infraestructura ferroviaria.

Los países de ingreso alto obtienen en promedio puntajes de 45 % más altos que los de ingreso bajo. En las ediciones anteriores de este informe, los de peor desempeño parecían estar avanzando. No obstante, esa tendencia se revirtió en 2016 y ahora la brecha entre los países de mayor puntaje y los del extremo inferior de la escala se ha ampliado.

Una mejora en los procesos logísticos implica cuidar aspectos estratégicos como (EAE Business School, s/f):

- ❖ Visión amplia de la logística: desde ahorrar costes o disminuir precios hasta el transporte o los servicios añadidos.
- ❖ Contar con personal experto en logística en las distintas áreas que implica, capaz de ofrecer calidad.

⁴ Logistics Performance Index (Índice de Desempeño Logístico)

- ❖ Implementar medidas para mejorar la satisfacción de los clientes y responder a sus necesidades.
- ❖ Responsabilidad ambiental en procesos de producción y cadenas de aprovisionamiento y distribución.

Cuando se tiene concientización de la importancia de la gestión logística se puede sacar el máximo provecho de los factores que inciden en las organizaciones para determinar la competitividad a nivel nacional e internacional *“en la actualidad, un plan logístico ha de tener como fin último el logro de una eficiencia que se traduzca en hacer llegar el producto demandado con unos costes competitivos en el momento y lugar hasta los clientes o consumidores”* (EAE Business School, s/f).

El tema logístico hoy en día ha cobrado tanta importancia que no solo las empresas han creado áreas específicas para dicho proceso sino también los países han puesto en marcha diversos proyectos para conseguir beneficios, ser competitivos en el mercado y hacerlo de forma sostenible para los demandantes de sus productos y servicios. El factor tecnológico también es crucial en la logística de las organizaciones ya que genera competitividad globalizada para abarcar su demanda a nivel internacional, teniendo en cuenta que la logística no solo es una distribución eficiente sino también obtener costos menores con excelente servicio al cliente.

5.2.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA LOGÍSTICA A NIVEL NACIONAL

En Colombia, aunque el esfuerzo y la preocupación ha sido evidente en los últimos años para generar estrategias e invertir en el aparato logístico nacional, aún se queda corto en comparación

con otros países, de esta manera, el Banco Mundial evalúa a través de diferentes métodos y reportes los cuales incluyen indicadores del nivel de eficiencia de las prácticas logísticas, de tal forma que los hagan comparables con otros países. Es así como el Índice de Desempeño Logístico (*Logistics Performance Index – LPI*), evalúa diversos factores que inciden el comportamiento de la logística de comercio exterior.

Como resultado de dicho análisis, Colombia ocupa el puesto 94 del ranking de una muestra de 160 países, que al compararlo nuevamente con los países de la región ocupa el penúltimo lugar, ubicándose por debajo del promedio de Suramérica, e incluso de Latinoamérica y el Caribe (SNCCTI, 2016).

TOP: 10 países con mayor índice de desempeño logístico	
País	Puesto
Alemania	1
Luxemburgo	2
Suecia	3
Holanda	4
Singapur	5
Bélgica	6
Austria	7
Reino Unido	8
Hong Kong	9
Estados Unidos	10

Índice de desempeño logístico en Latinoamérica	
País	Puesto
Panamá	40
Chile	46
México	54
Brasil	55
Uruguay	65
Argentina	66
Perú	69
Ecuador	74
Bahamas	78
El Salvador	83
COLOMBIA	94

Tabla 1, Top 10 de países con mayor índice de desempeño logístico. (2016).

Fuente: Revista Dinero

Tabla 2, Índice de desempeño logístico en Latinoamérica. (2016).

Fuente: Revista Dinero.

Comparando los resultados de Colombia con los principales países del ranking se observa que la puntualidad es el indicador que mejor desempeño tiene en comparación con los cinco principales países del mundo, seguida por la idoneidad logística y el comercio exterior. Por el contrario, se observa que para Colombia las aduanas no son las suficientemente competitivas a nivel mundial, ya que, países como Alemania, Suecia y Luxemburgo obtuvieron al menos el doble de puntaje que Colombia (ANDI, 2016).

PAÍS	Clasificación general		Aduanas		Infraestructura		Comercio exterior		Idoneidad logística		Seguimiento y trazabilidad		Puntualidad	
	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje
Panamá	40	3,34	42	3,13	38	3,28	16	3,65	45	3,18	63	2,95	41	3,74
Chile	46	3,25	35	3,19	63	2,77	43	3,3	56	2,97	34	3,5	44	3,71
México	54	3,11	54	2,88	57	2,89	61	3	48	3,14	42	3,4	68	3,38
Brasil	55	3,09	62	2,76	47	3,11	72	2,9	50	3,12	45	3,28	66	3,39
Perú	69	2,89	63	2,76	75	2,62	68	2,91	64	2,87	65	2,94	80	3,23
Ecuador	74	2,78	74	2,64	88	2,47	65	2,95	84	2,66	86	2,65	77	3,23
Colombia	94	2,61	129	2,21	95	2,43	103	2,55	81	2,67	96	2,55	78	3,23
Venezuela	122	2,39	145	1,99	102	2,35	113	2,47	122	2,34	106	2,48	127	2,71
Bolivia	138	2,25	146	1,97	134	2,11	122	2,4	154	1,9	125	2,31	118	2,79

Tabla 3, Top 10 Ranking Latino América LPI, 2016. Fuente: ANDI

Según el Banco mundial, es importante destacar algunas conclusiones sobre el comportamiento y resultados del desempeño logístico (Dinero, 2016):

- Persiste una gran brecha logística entre los países más desarrollados y los menos desarrollados. Esto se evidencia en que en los países de ingreso alto se obtienen en promedio puntajes un 45% más altos que los de ingreso bajo.

- Los países ubicados en los últimos puestos del ranking son economías frágiles afectadas por conflictos armados, desastres naturales, inestabilidad política o limitaciones geográficas.
- La infraestructura sigue siendo un factor fundamental para garantizar una conectividad básica y el acceso a vías de salida para la mayoría de los países en desarrollo.
- En los 30 países con mayor puntaje en el índice de desempeño logístico, tan solo 1 de cada 10 embarques no cumple con los criterios de calidad.

Según lo anterior, las acciones para un buen desempeño logístico deberían ir principalmente enfocadas al mejoramiento de los procesos para el control de las mercancías, dado que es el factor más desfavorable del análisis en comparación con el promedio del país (2,6), seguido por la provisión de infraestructura y la capacidad del sector privado en el manejo de su logística interna o idoneidad logística, sin desconocer la necesidad de una evolución equilibrada de todos los componentes evaluados.

De igual forma, las deficiencias en el desempeño logístico impactan las operaciones de comercio exterior y se reflejan en el costo de los productos colombianos que compiten en el exterior. De acuerdo con el estudio del Doing Business 2016 del Banco Mundial, Colombia se encuentra en la casilla número 59 en el 2017, retrocediendo seis puestos con respecto al estudio anterior en cuanto a los mejores países para hacer negocios, no obstante, los costos de importar y exportar en el país supera al promedio de los países de América Latina. Pero a pesar de su caída, Colombia sigue situado entre las mejores economías de la Región junto con México y Perú.

Según el informe de 2017 de los costos de comerciar en Colombia del Banco de la República, los costos de importar son altos, porque aquel que realiza este proceso debe pagar 36,6% del valor de su mercancía, donde los costos de transporte internacional y los internos no arancelarios equivalen al 5% y 17% del valor importado. También se debe incluir los costos de transporte que alcanzan hasta el 11% del valor importado y representa casi el 50% de los pagos totales, sin incluir los derechos aduaneros cancelados (García, Collazos, López, & Monte, 2017).

Tiempos y procedimientos requeridos para comercio exterior		
ACTIVIDAD	Importar	Exportar
	DÍAS	
Permisos y autorizaciones previas	5	3
LOGÍSTICOS	10	7
Entrega de mercancías en puerto	1	1
Tiempo de reserva de buque o avión	3	1
Desaduanamiento	2	2
Descargue en puerto	2	1
Localización de depósito en puerto	1	1
INSPECCIONES	3	3
Inspección DIAN	2	1
Otras inspecciones (ICA, INVIMA, Antinarcóticos)	1	1
TRANSPORTE INTERNO ENTRE		
Cartagena y Bogotá	3	2
Buenaventura y Bogotá	2	3
TOTAL (Cartagena-Bogotá)	21	15
TOTAL (Buenaventura-Bogotá)	20	16

Tabla 4, Tiempos y procedimientos requeridos para comercio exterior. Fuente: Encuesta Comercio Exterior del Banco de la República (2017). Elaboración propia.

Por la anterior tabla, se puede deducir que para un importador el proceso y el tiempo para realizar todo el proceso de desaduanamiento de producto, pasar por todo el proceso logístico y transportarla en el territorio nacional le puede tardar hasta 3 semanas. Es decir, que la mayor parte del tiempo para importar se ocupa en conseguir todos los permisos y autorizaciones previas (5 días) e inspecciones (3 días). Por otro lado, para las exportaciones se requiere un poco de

menos tiempo que las importaciones, de 15 a 16 días, siendo los permisos y autorizaciones y las inspecciones los procesos más demorados en todo el proceso de comercio exterior. Es de resaltar, que aquellas empresas que realizan más veces comercio exterior, se tardarán menos tiempo en hacerlo, ya que por estar constantemente activos son más hábiles para tener toda la documentación requerida a tiempo disminuyendo la cantidad de días en este proceso.

En el país, la exportación de un contenedor requiere en promedio 6 documentos, 24 días y un costo asociado de USD1.067, proceso que inicia con la preparación de los documentos originales y termina al momento del zarpe de la embarcación desde un puerto hacia su destino final. Por su lado, las importaciones requieren en promedio 8 documentos, emplean 20 días y tienen unos costos asociados de USD 1.160 en realizar todos los trámites, desde el arribo de la embarcación hasta que las mercancías son entregadas en bodega.

En este sentido el país contó con alrededor de 20 plataformas logísticas en el año 2016, para hacerle frente a la demanda de exportaciones, las cuales hasta la fecha no se ajustan a los estándares internacionales y de calidad que exige el comercio global actual.

En los últimos años, se han presentado mejoras significativas en relación con la disminución del número total de documentos y facilidad de entrega para exportación e importación de mercancía, ya que en el 2016 se presentó reformas en los regímenes aduaneros con el decreto 390 de ese mismo año y el decreto 2147 para el régimen de Zonas Francas (Mafla, 2018).

Con el primer decreto, se previó una implementación escalonada en actualización del sistema informático de la DIAN para disminuir los trámites y despachos de importación y exportación con el fin de facilitar el comercio exterior y promover el desarrollo de la industria nacional en el mercado internacional, y con el decreto 2147 se buscó regular algunos vacíos existentes como la potencialización del desarrollo de actividades económicas a través de esta importante herramienta de comercio exterior.

Desde la publicación del decreto 390 no se vieron avances en las actividades de comercio exterior ya que estaba causando problemas en las cadenas logísticas de las empresas, por lo tanto, dicho decreto ha sido actualizado por el decreto 349 de 2018 el cual realizó varias modificaciones y cuyo propósito *“fue simplificar y agilizar las operaciones de comercio exterior, así como la implementación de la nueva normatividad aduanera ajustada a parámetros internacionales aceptados en Colombia”* (LEGIS, 2018).

Por otro lado, y de acuerdo con el Plan Nacional de TIC 2008-2019, los esfuerzos público-privados para promover la utilización de las TIC en el sector productivo, ha contribuido a aumentar la acelerada vinculación de estas tecnologías en algunos sectores y grupos de empresas, pero otros aún se encuentran rezagados.

Colombia - Índice Desempeño Logístico 2014 - 2016



Ilustración 8. Componente del índice de desempeño logístico 2014-2016. Fuente: Analex.

Lo anterior, es consecuencia, en parte, de la estructura del aparato productivo colombiano la cual se caracteriza por tener amplias distancias entre los centros productivos y los puertos de comercio exterior.

Por otro lado, las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) están revolucionando a la sociedad, introduciendo profundos cambios en la forma en que se establecen las relaciones de tipo económico, empresarial y en la manera en que se están haciendo las relaciones con socios de negocio. Esta dinámica, ha trascendido en el campo de la operación logística de las empresas y se ha convertido en una necesidad inmediata el contar con conectividad y visibilidad de la información que le permita a las cadenas de valor reaccionar con mayor velocidad y precisión ante los eventos presentados, permitiendo llevar los servicios de logística a ser eficientes y a mejorar la experiencia de los usuarios y de los clientes. Actualmente, existen dos sistemas tecnológicos en funcionamiento que han contribuido en la disminución de

los tiempos en los procesos de comercio exterior, y por ende que han posicionado al país de manera positiva en cuanto a la facilidad para realizar negocios.

Los centros de distribución y bodegas requieren del desarrollo e implementación de tecnologías que contribuyan a realizar el proceso rápido y preciso garantizando los cumplimientos de entrega y servicio a los clientes.

La tecnología se convierte en un facilitador para la captura automática y la administración de la información, que le permite a las empresas obtener grandes beneficios en la operación logística como: administrar de manera más eficiente los inventarios, minimizar los errores de digitación, tener mayor precisión en el armado de pedidos, optimizar los espacios en las bodegas e incrementar la rentabilidad en las operaciones sin reproceso en inspecciones de los pedidos.

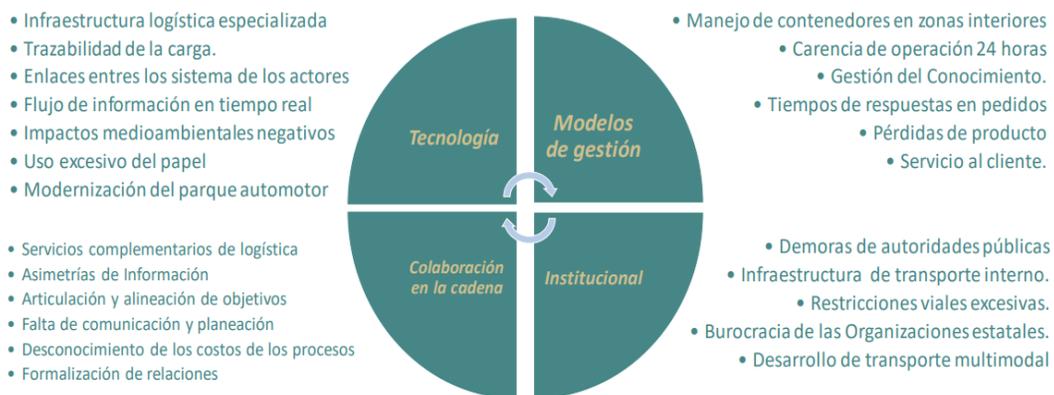
Por un lado, el decreto 4149 de 2004 creó la Ventanilla Única de Comercio Exterior –VUCE con el fin de que los actores que realicen procedimientos de importación y exportación, puedan efectuar y obtener unificadamente y vía internet, los trámites y autorizaciones previas correspondientes a la legalización de la mercancía, garantizando la seguridad tecnológica y jurídica de las operaciones y permitiendo el pago de los mismos de manera electrónica, lo que repercute positivamente en los tiempos asociados a dichos procedimientos.

El VUCE, es la principal herramienta de facilitación del comercio del país a través de la cual se canalizan trámites de comercio exterior de 62.000 usuarios vinculados a 21 entidades del Estado con el fin de intercambiar información, eliminar redundancia de

procedimientos, implementar controles eficientes y promover actuaciones administrativas transparentes. En los últimos años se han logrado importantes avances en disminución de tiempos y costos para los usuarios de comercio exterior, a través del fortalecimiento de la coordinación interinstitucional, seguridad, modernización, automatización, simplificación y estandarización de los procesos (MINCIT, s/f).

Así mismo, el modelo de gestión MUISCA de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia – DIAN es el Modelo Único de Ingreso, Seguimiento y Control Automatizado que contribuye en la simplificación del sistema tributario, aduanero y cambiario, agilizando las operaciones de comercio exterior y permitiendo el pago de tasas e impuestos de manera expedita. El MUISCA se encuentra en funcionamiento para los procesos de exportación desde el 1 de septiembre de 2008.

RETOS PARA SUPERAR LAS DEBILIDADES LOGÍSTICAS EN COLOMBIA



Algunas de las debilidades logísticas que persisten en Colombia, están relacionadas con la innovación y el flujo de información, siendo los retos fundamentales en logística, avanzar en modelos de colaboración, trazabilidad de la carga y flujo de información en tiempo real.

Ilustración 9, Retos para superar las debilidades logísticas históricas (2015). Fuente: ANDI

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) tras realizar evaluación del índice de desempeño logístico y los aspectos en los que Colombia debe mejorar, ha establecido una Misión Logística y Comercio Exterior “*Lineamientos de política pública del presente hasta el año 2030 que permitan robustecer todos los elementos de la cadena logística nacional con el fin de promover mayor competitividad y eficiencia de la economía colombiana*” (DNP, s/f, pág. 14) y cuyo objetivo general es reducir el costo logístico de Colombia al 12% sobre las ventas en 2030, para tal fin se pretende promover la competitividad económica, facilitar y agilizar los procesos de comercio exterior y promover e impulsar proyectos regionales de desarrollo empresarial y social.

Los ejes temáticos en los cuales el DNP pretende desarrollar sus objetivos son lineamientos enfocados en: información logística e institucionalidad, infraestructura logística especializada, facilitación del comercio exterior, desempeño empresarial y capital humano e innovación.

5.2.3 SITUACIÓN ACTUAL DE LA LOGÍSTICA EN EL EJE CAFETERO

Actualmente, la Región y el Plan de Gobierno están enfocados en tener una plataforma logística por todas las oportunidades geográficas que tiene para conectar con el resto del país además por la asociación realizada entre los municipios de Risaralda, denominada el AMCO – Área Metropolitana Centro Occidente- .

Desde el 2011 el Gobierno ha identificado a la región como un lugar estratégico para la instalación de un sistema de plataformas logísticas como centros de consolidación de carga

interna y de distribución de carga y para ello se comenzó a estudiar la posibilidad de desarrollar la plataforma en el eje, su vocación y los servicios que prestaría. *Las ventajas de ser un centro logístico es que permiten una sinergia muy importante entre el transporte y la logística de cara a disminuir costos, hacer una mejor administración de bienes y servicios y proyectarse como un centro desde el cual pueden orientarse mucho mejor las mercancías que van por ejemplo hacia el centro de Buenaventura* (INVESTIN Pereira, 2011).

Actualmente, se encuentran falencias en cuando a centros logísticos en el país, el 32,3% de los prestadores de servicios logísticos en Colombia identifican que una de las principales barreras que impactan hoy la logística es la falta de zonas adecuadas para la carga y descarga; así como insuficiencia de zonas logísticas y/o el alto precio de bodegas (ANDI, 2018).

Después de avanzar en el proceso de sistematización de seguimiento y evaluación del Plan Regional de Competitividad de Risaralda, se convocó a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para que determinara la infraestructura multimodal y el proyecto Tren del Pacifico que tendrá incidencia en estas zonas del país, Eje Cafetero y Valle del Cauca. Estos departamentos tienen proyectos comunes para el desarrollo económico regional en temas viales y en la Plataforma Logística enfocada en la industria, PLEC, proyecto importante y alineado con las estrategias a nivel nacional en materia logística y los planes de ordenamiento territorial. La ANI prestará acompañamiento a dicho proyecto con asesoría técnica en el ordenamiento territorial para habilitar el uso del suelo de la Plataforma Logística.

La Plataforma Logística del Eje Cafetero contará con una ubicación privilegiada y estratégica ya que estará ubicada a tan solo 500 metros del proyecto Pacífico 3, en la zona de Caimalito, municipio de La Virginia, corredor que recibe gran parte del tráfico de carga entre Bogotá y Buenaventura. El principal usuario de la plataforma logística será el sector agroindustrial.

La PLEC podrá generar entre 1.200 y 2.400 empleos directos, cuando esté en plena operación y dentro de su área física, contará en el corto plazo con servicios generales y de seguridad, área OEA, Truck Center, almacenes fiscalizados, oficinas generales, silos de granos, y todo el urbanismo requerido para el tránsito de vehículos y parqueo. En mediano plazo y largo plazo se estima que se dupliquen estas áreas. Es un proyecto que dará un valor agregado para la cadena de productiva de las empresas siendo más competitivas con respecto a otras, éste podrá hacer de Pereira una “*Ciudad logística*” para atender la gran demanda de distribución, manejo de equipaje y paquetes de la región (ANI, 2018).

Finalmente, las plataformas logísticas son estructuras que aprovechan las rupturas de carga en las cadenas de transporte y logística para concentrar actividades y servicios logísticos de valor agregado. Están compuestas en general por instalaciones (terminales intermodales, bodegas, patios, etc.), personal, y sistemas de información y gestión. Concentran actividades logísticas en un espacio con el fin de optimizar los flujos de mercancías, ofreciendo sus servicios de operadores logísticos a empresas industriales y comerciales. Suelen contar con cinco áreas funcionales diferenciadas: (Montanez, Granada, Rodríguez, & Veverka, 2015, pág. 14)

1. Zona logística, compuesta por bodegas y patios.
2. Zona de servicios, con oficinas instaladas y servicios complementarios (talleres mecánicos, restaurantes, etc.).
3. Zona de intercambio modal.
4. Zona aduanera o con regímenes especiales si la plataforma es de comercio exterior.
5. Áreas de apoyo, que ofrecen servicios de estacionamiento, tratamientos de agua y residuos, etc. Que una plataforma logística, que infraestructura, utilidad

Las principales funciones logísticas efectuadas son:

- ✓ Gestión de unidades de carga: Servicios de consolidación y 15 desconsolidación para adaptar la carga a las necesidades del transporte y distribución.
- ✓ Gestión de transferencias intermodales: Controlan y optimizan las transferencias modales e incorporan servicios logísticos adicionales.
- ✓ Gestión de unidades de transporte: Gestionan diferentes modos o unidades de transporte para la distribución de la mercadería y la minimización de inventarios.
- ✓ Almacenamiento de inventarios: Se relaciona con la gestión de pedidos.
- ✓ Operaciones de valor agregado: Tales como empaquetado, etiquetado, etc.

5.2.4 AMCO

Risaralda, está ubicada en el centro del Triángulo de Oro de Colombia, es una región colombiana en el cual se concentra más de la mitad de la población tiene gran importancia en la

economía nacional, en donde se produce el 76% del PIB nacional. *“Su nombre alude a la leyenda de El Dorado, un relato que surgió a partir de la fastuosa ceremonia muisca donde el cacique se bañaba con polvo de oro y sumergía ofrendas en el sitio hoy conocido como la Laguna de Guatavita. Era tal la fama de esta historia que algunos españoles llegaron a creer que existía una ciudad aborígen completamente hecha de oro”* (Almeyda, s/f).

TRIÁNGULO DE ORO DE COLOMBIA



Ilustración 10, Ubicación del Triángulo de oro en Colombia. Fuente: Conexión Pacífico

En el AMCO, los 3 municipios que la conforman realizan trabajos sincronizados para el desarrollo regional mediante la integración del desarrollo metropolitano, reconociendo los municipios que tienen características semejantes en la logística por lo que la optimización de

infraestructura del área trabaja de mano al CONPES 3547. Con el propósito de ser fuertes en el sector logístico a nivel nacional su direccionamiento estratégico está estipulado así:

Misión: *Promover el desarrollo armónico y sustentable de la región y sus habitantes mediante la planeación, gestión de proyectos y acciones que integren a sus municipios.*

Visión: *Ser reconocidos como el eje articulador del desarrollo sustentable para la región.*

(AMCO, 2012).

Además de su posición geográfica, Pereira y Dosquebradas poseen una infraestructura adecuada que permite una alta conectividad, no sólo en el Eje Cafetero, que es tal vez una de las regiones más privilegiadas en este sentido, sino también con las más importantes ciudades del país como Bogotá, Medellín y Cali en un radio de 200 km.

Desde el 2016 los proyectos que se están desarrollando en función de los ámbitos logísticos, se encuentra el Centro Logístico y la Zona Franca Internacional. En ellos se concentrarán empresas nacionales e internacionales, que desarrollarán actividades logísticas de distribución nacional, importaciones y exportaciones, y deberán hacer uso de diferentes estrategias para la optimización de costos y tiempos, entre otros.

Las exportaciones e importaciones del Departamento de Risaralda se analizan tomando como referencia el Boletín Económico Regional Eje Cafetero III trimestre de 2017, realizado por el Banco de la República. *“Las ventas externas del Eje Cafetero exhibieron un alza de 48,7%, el mejor resultado de los últimos seis años, recuperándose de la caída del periodo anterior. Las de*

café y las sin café mostraron aumentos; asimismo, los tres departamentos crecieron, con mayor acentuación en Caldas” (Valencia, López, González, Agudelo, & Suárez, 2017, pág. 25). Para el tercer trimestre de 2017 se contabilizaron exportaciones por valor de US\$455,0 millones FOB con crecimiento anual de 48,7%. Por otro lado, durante el tercer trimestre de 2017 *“el valor de las importaciones del Eje Cafetero fue de US\$233,0 millones CIF, con un incremento anual de 6,0%, el cual superó el avance del segundo trimestre del mismo año”* (Valencia, López, González, Agudelo, & Suárez, 2017, pág. 31) según el informe, el aumento fue motivado por las importaciones de bienes de capital para industria.

Los grupos de bienes con menor crecimiento en sus precios fueron alimentos (2,3%), vestuario (1,7%) y Transporte (3,1%), por lo que el crecimiento de precios en el segmento de bajos ingresos ha sido menor que en los segmentos de ingreso medio y alto, lo que crea condiciones bastante favorables para la reducción de la pobreza en el área metropolitana al cierre de 2017 (Cámara de Comercio de Pereira, 2018, pág. 11).

El crecimiento de 2016, según Cámara de Comercio, estuvo jalonado fundamentalmente por la construcción de edificaciones, rama que presentó un crecimiento del 28%, seguido de las actividades financieras, de seguros y servicios empresariales, que crecieron 3% y los servicios sociales, personales y comunales que crecieron 2%. La única actividad que presentó variaciones negativas en 2016 fue la industria manufacturera, que registró un -2% (Cámara de Comercio de Pereira, 2018, pág. 13).

Los indicadores del año 2017 muestran que el dinamismo de la construcción se mantiene, sin aumentos adicionales, pero con altos niveles de empleo; y el sector primario, en volumen de producción se mantiene.

La industria manufacturera, ha tenido una recuperación muy importante, tanto en materia de consumo energético como de empleo ya que se ha esperado que esta actividad sea la impulsora del crecimiento departamental. En materia de transporte y almacenamiento, según pronósticos del Centro de Estudios e Investigaciones Socioeconómicas de Cámara de Comercio de Pereira, va a generar un incremento de entre 5% y 8%, producto de la base de comparación baja; y *la actividad de Comercio, Restaurantes y Hoteles, que tuvo un inicio de año 2017 complicado, repuntó en el segundo y especialmente en el tercer trimestre. Se espera un cierre de año con crecimientos del orden de 5% en esta actividad, similar a lo que ocurre con los servicios personales, sociales y comunales* (Cámara de Comercio de Pereira, 2018, pág. 13).

La coyuntura económica nacional es favorable tras haber superado el mínimo de crecimiento en el primer trimestre de 2017, aunque en niveles de brecha negativa del producto. Los analistas proyectaron un crecimiento de 1,6% para 2017 y del orden de 2,5% para el 2018 en el total de la economía colombiana, con un repunte importante de las ventas externas y un nivel de precios internacionales de los principales productos de exportación que son saludables para la actividad económica en Colombia, lo que favorece el consumo interno y por ende la actividad económica de Risaralda (Cámara de Comercio de Pereira, 2018, pág. 14).

5.3 MARCO LEGAL

Departamento Nacional de Planeación (DNP)	Consejo Nacional Política Económica y Social (CONPES)	Seguridad Vial y Transporte	Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO)
<ul style="list-style-type: none">•Decreto 1082 de 2015	<ul style="list-style-type: none">•Ley 19 de 1958•Ley 1753 de 2015	<ul style="list-style-type: none">•Ley 105 de 1993•Ley 336 de 1996•Resolución 1282 de 2012•Ley 1702 de 2013	<ul style="list-style-type: none">•Artículo 319 - constitución política de Colombia de 1991•Ordenanza No. 001 de 1981•Ordenanza No. 014 de 1991• Acuerdo Metropolitano No. 4 del 2016•Plan integral de desarrollo metropolitano 2013-2032

Ilustración 11, Guía Marco Legal. Elaboración Propia.

5.3.1 DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

5.3.1.1 DECRETO 1082 DEL 2015

El Departamento Nacional de Planeación está bajo la normatividad del Decreto 1082 del 2015 único y reglamentario *"por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional"*, el objeto de este decreto es compilar la normatividad expedida por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, para la cumplida ejecución de las leyes del Sector Administrativo de Planeación Nacional.

5.3.2 CONSEJO NACIONAL POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL

5.3.2.1 LEY 19 DE 1958

El Consejo Nacional de Política Económica y Social — CONPES — fue creado por la Ley 19 de 1958. Ésta es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país. Para lograrlo, coordina y orienta a los organismos encargados de la dirección económica y social en el Gobierno, a través del estudio y aprobación de documentos sobre el desarrollo de políticas generales que son presentados en sesión (CONPES, 2008).

Principalmente fue impulsado por el Departamento Nacional de Planeación DNP – Dirección de infraestructura y energía sostenible en concordancia con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y como una solicitud del sector privado en marcando las políticas y estrategias para la adopción de mejores prácticas en la logística y el transporte de mercancías establecidas en el Plan de Desarrollo 2006 – 2010.

5.3.2.2 LEY 1753 DE 2015

De conformidad con la Ley 1753 de 2015 y demás normas concordantes, el CONPES desarrolla las siguientes funciones:

1. Servir de organismo coordinador y señalar las orientaciones generales que deben seguir los distintos organismos especializados de la dirección económica y social del Gobierno nacional.

2. Aprobar los documentos de política económica y social, y aquellos que sirvan de base para la elaboración de los planes y programas nacionales de desarrollo.
3. Aprobar el proyecto del Plan Nacional de Desarrollo conforme a la Constitución y a la Ley 152 de 1994.
4. Estudiar y aprobar los informes periódicos u ocasionales que se le presenten a través de su Secretaría Técnica, sobre el desarrollo de los planes, programas y políticas generales, sectoriales y regionales, y recomendar las medidas que deban adoptarse para el cumplimiento de tales planes y programas.
5. Hacer seguimiento al avance de las metas del Plan Nacional de Desarrollo, para alcanzar plenamente los objetivos de desarrollo sostenible a los que se ha comprometido previamente la nación, de acuerdo con la información que las entidades territoriales alleguen a los ministerios, entidades competentes y al Departamento Nacional de Planeación, sobre la inclusión en sus planes de desarrollo los objetivos, metas y estrategias concretas dirigidas a la consecución de dichas metas.
6. Hacer seguimiento a los compromisos realizados por los ministerios y demás entidades a la luz de las políticas, planes, programas y proyectos aprobados por el CONPES.
7. Estudiar y definir, sin perjuicio de las competencias del Consejo de Política Fiscal (CONFIS), los instrumentos de política fiscal según la normativa vigente y adoptar las demás decisiones, conceptos o autorizaciones en materia presupuestal en los términos del Decreto 111 de 1996 y demás normas reglamentarias.
8. Adoptar las decisiones y emitir conceptos, autorizaciones o pronunciamientos relacionados con los proyectos bajo el esquema de asociación público privada en los términos de la Ley 1508 de 2012 y las demás normas que la reglamentan.

9. Emitir conceptos y autorizaciones sobre la celebración de operaciones de crédito público y asimilado en los términos del parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, el Decreto 1068 de 2015, y las demás disposiciones sobre la materia (DNP , s.f.).

5.3.3 SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE

5.3.3.1 LEY 105 DE 1993

<p>En esta ley se dictan las disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos de la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte. Su principios fundamentales son:</p>
<p>De la soberanía del pueblo: la soberanía reside exclusivamente de pueblo.</p>
<p>De la intervención del Estado: Corresponde al estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte.</p>
<p>De la libre circulación: de conformidad de los art 24 y 100 de la constitución política, toda persona puede circular libremente.</p>
<p>De la integración nacional e internacional: el transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo territorio colombiano y para la expansión de los mercados internacionales.</p>
<p>De la seguridad: la seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector del transporte.</p>

Tabla 5, Ley 105 de 1993. Fuente: Alcaldía de Bogotá. Elaboración propia

5.3.3.2 LEY 336 DE 1996

La Ley del ministerio de transporte tuvo como fin unificar los principios y criterios que servirán de fundamento y regulación al transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre, de conformidad con la ley 105 de 1993 y con las normas que lo modifiquen o sustituyan. Para los efectos pertinentes en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles los habitantes la eficiente prestación del servicio básico (Ministerio de transporte, s.f.).

5.3.3.3 RESOLUCIÓN 1282 DE 2012

Es una de las resoluciones más importantes puesto que resuelve:

Art. 1 Adoptar el plan nacional de seguridad vial 2011 – 2016

Art. 2 Definir las siguientes líneas de acción estratégicas para implementación y ejecución del plan nacional de seguridad.

Art. 3 El despacho del viceministro de transporte será el encargado de la puesta en marcha del plan nacional de seguridad.

Art. 4 La superintendencia y puertos de transporte, instituto de vías y la agencia nacional de infraestructuras deberán enfocar las correspondencias inversiones al desarrollo de los programas y proyectos contenidos en el plan nacional de seguridad vial.

Art. 5 Los planes de seguridad vial que se desarrollen, las áreas metropolitanas, los municipios, distritos harán la base en los fundamentos definidos en el plan nacional de seguridad.

Tabla 6, Resolución 1282 de 2012. Fuente: Alcaldía de Bogotá. Elaboración propia

5.3.3.4 LEY 1702 DE 2013

Esta ley creó la agencia nacional de seguridad vial. La ley habla de la unidad administrativa especial denominada como agencia Nacional de seguridad vial, entidad descentralizada del orden nacional que forma parte de la rama ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al ministerio de transporte.

Artículo 2: La agencia nacional de seguridad vial es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del gobierno (Agencia nacional de seguridad vial y de transporte , 2012).

5.3.4 ÁREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE

5.3.4.1.ARTÍCULO 319 – CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA 1991

Dentro de la constitución política de 1991 con el fin de fortalecer las entidades territoriales, se establece la creación de Áreas Metropolitanas mediante el artículo 319, en cual se dictamina que cuando “dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad” (Asamblea Nacional Constituyente, 1991)

5.3.4.2.ORDENANZA NO. 001 DE 1981 Y ORDENANZA NO. 014 DE 1991

El Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO) conformada por los municipios de Pereira, Dosquebradas y la Virginia fue creada mediante las ordenanzas no. 001 de 1981 y la ordenanza no.014 de 1991, en las cuales se establece que se debe construir una Política Pública con toda la potencialidad de resolver todos los problemas concretos, de promover integración social entre todos los actores que conforman el AMCO, buscando equidad en la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 ONU y Plan Nacional De Seguridad Vial 2011-2016 del Ministerio de Transporte, buscando beneficiar la mayoría de los ciudadanos y ciudadanas del Área Metropolitana Centro Occidente, constituida por los Municipios de Pereira y Dosquebradas mediante Ordenanza No. 001 de 1981 y se adiciona el Municipio de La Virginia mediante Ordenanza No. 014 de 1991 (AMCO, 2017, pág. 30).

5.3.4.3.ACUERDO METROPOLITANO NO. 04 DEL 2016

Se establecieron los lineamientos para la realización del Plan de Seguridad Vial, indicándose en sus artículos primero y segundo: “*Art. 1:* Desarrollar para los Municipios que conforman el Área Metropolitana del Centro Occidente el Plan de Seguridad Vial Metropolitano. *Art. 2:* El Área Metropolitana del Centro Occidente será la encargada de formular el Plan de Seguridad Vial Metropolitano, para lo cual deberá articular las acciones que sean requeridas con las entidades del orden municipal vinculadas en el Plan y consolidar la información suministrada.”

5.4.3.4.PLAN INTEGRAL DE DESARROLLO METROPOLITANO 2013-2032

Hacia la Sustentabilidad del Desarrollo AMCO – Región de Interinfluencia, (Acuerdo Metropolitano No. 10 de 2013), en la que al describir el hecho metropolitano de la Movilidad y el transporte público, establece: “La efectividad de la movilidad responde a las condiciones de la plataforma dispuesta, a la intermodalidad, al comportamiento ciudadano y al acuerdo interinstitucional público, privado, academia y sociedad civil e igualmente, es factor fundamental para la transformación del territorio, la calidad de vida y el acceso a las oportunidades de desarrollo, incluye la accesibilidad universal al espacio y a los equipamientos públicos.

La efectividad en el transporte se soporta en: la movilización del mayor número de personas y de bienes, con mayor confort y seguridad (tanto en la estructura del sistema: tipología vehicular, vías como al interior de los vehículos y al exterior del sistema), con menor ocupación del área vial o de espacio público, con menor nivel de contaminación, en un menor tiempo de desplazamiento, con el menor costo económico; adicionalmente con mayores niveles de productividad y competitividad. Lo anterior con la infraestructura adecuada desde las vías. Estado, capacidad, estaciones, espacio público, paraderos (sitio de parada y/o caseta), demás amueblamiento urbano, señalización y semaforización.”

Existe entonces no solo un reconocimiento frente a la conurbación de los Municipios de Pereira, Dosquebradas y la Virginia, sino a las condiciones de interinfluencia que las une: sociales, económicas, religiosas; dotándose al Área Metropolitana del Centro Occidente de los instrumentos de planificación que le permiten cumplir con su misión de propender por el desarrollo armónico y sustentable de los Municipios que conforman el AMCO, mediante la

planeación integral, la gestión y la ejecución de proyectos. Este compromiso se fundamenta en el respeto por la autonomía municipal, la concertación, el interés ciudadano y el liderazgo institucional, sobre la comprensión de las interrelaciones e interdependencias de tipo regional.

En reunión interinstitucional, se establece, que dadas las condiciones de conurbación, la existencia del Área Metropolitana, los instrumentos de planificación que se tienen, el Plan de Seguridad Vial será formulado e implementado de manera conjunta para el Área Metropolitana del Centro Occidente (AMCO, 2017, pág. 25).

5.4 MARCO CONCEPTUAL

La apertura económica en cada país y el fenómeno de la globalización ha permitido el comercio internacional que ha sido regulado, con el fin de evitar actividades ilícitas y permitir la competitividad sana no solo entre las Naciones sino también entre las organizaciones. Para realizar el intercambio de bienes se hizo necesario contar con infraestructura adecuada para la circulación eficiente de los mismos, así pues la logística se convierte en un factor determinante y unas de las principales actividades dentro de la cadena de suministros.

La *logística*, se traduce en la combinación de esfuerzos para cumplir con los requerimientos del cliente, en este orden de ideas, la logística es la encargada de movilizar los bienes y servicios a través de un proceso sistemático hasta su destino final, en este caso el cliente. En el AMCO como en toda la industria, se hace necesario que dicha actividad, sea acompañada por una infraestructura adecuada y una estrategia productiva que se alinea con la agilidad del comercio actual es por eso que el “*Just in time*” adquiere tanta importancia en el proceso logístico, pues se

espera que la logística sea en el menor tiempo posible, a través de la adopción de esta estrategia de producción.

Con el objetivo de tener comercio exterior óptimo y a tiempo para el consumidor final es necesario que en el territorio nacional se implementen los *corredores logísticos* que son definidos como aquellos que articulan de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio, actualmente en la ciudad de Pereira se encuentra, el centro logístico del Eje cafetero que cuenta con 16 empresas de distribución hasta la fecha, además se encuentra en proceso de expansión (Mintransporte, 2014).

ETAPA	TIPO DE CORREDOR	DEFINICIÓN
1	Transporte	Corredor que físicamente vincula áreas o regiones.
2	Multimodal	Corredor que físicamente vincula áreas o regiones a través de la integración de varios modos de transporte.
3	Logístico	Corredor que físicamente vincula áreas o regiones sino que armoniza la estructura institucional del corredor para facilitar el movimiento eficiente de cargas y de su información relativa.
4	Económico	Corredor que es capaz de atraer inversiones y de generar actividades económicas. Los vínculos y la facilitación logística son pre-requisitos.

Ilustración 12, Tipos de corredores logísticos. Fuente: Catálogo de logística. Elaboración propia.

Las *plataformas logísticas*, al igual que los corredores logísticos, permiten ser adecuadas a su capacidad organizacional y la entrega a tiempo de varios productos o servicios, la cual se define como una zona delimitada y especializada, donde se realizan todas las actividades

relativas a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para transportes internacionales como nacionales.

Ejemplo de plataformas logísticas son las **Zonas Francas** que “*se han constituido como elementos de primera línea de desarrollo del país frente a los retos del siglo XXI. Han sido efectivas para la atracción de inversión y generación de empleo, y son importantes polos de progreso regional*” (Portal Logístico de Colombia, s/f), las Zonas Francas son una zona especial situada en una determinada ciudad, la cual goza de beneficios tributarios y donde convergen diferentes actividades económicas, en este caso puntual, en el AMCO, específicamente, existe la zona franca internacional, la cual está ubicada en el corregimiento de Caimalito (*Ver ilustración 10*) y presta los servicios de alquiler y venta de infraestructura y bodegas.



Ilustración 13, Zona Franca Internacional de Pereira. Fuente: Zona Franca de Pereira

Por otra parte, existen los *puertos secos* como apoyo a los puertos marítimos. *Los puertos secos* se entienden como terminales intermodales de mercancía situadas en el interior de un país o región que conectan a través de la red férrea o vial, con uno o varios puertos marítimos de origen o destino de las mercancías transportadas, específicamente en el AMCO, Pereira se ubica como un centro logístico dada su ubicación natural y estratégica. El **AMCO** es el área metropolitana centro occidente, conformada por Dosquebradas, Pereira y la Virginia, el cual busca promover el desarrollo armónico y sustentable de la región y sus habitantes mediante la planeación, gestión de proyectos y acciones que integren a sus municipios.

Es importante que las plataformas logísticas o terminales logísticas hagan uso eficiente de las **TICS** ya que se han convertido en herramientas que facilitan el acercamiento y la entrega de los productos y servicios, acortando las distancias entre las comunicaciones, éstas son definidas como las tecnologías de la comunicación y de la información, que buscan digitalizar la información, facilitando las labores logísticas con el uso de la internet, por ejemplo, en Colombia se tiene páginas Web para ayudar a la comercialización entre otros software que facilitan el proceso.

Finalmente, el Territorio Nacional debe tener dentro de sus planes de desarrollo políticas que permitan ser competitivos a nivel mundial ya que cada vez están más inmersas en el comercio exterior y deben propiciar garantías a las organización para que realicen sus procesos externos de forma eficiente, por ende, en Colombia se establece el **CONPES 3547** que se define como un plan logístico, organizado por el DANE y creado por el Consejo Nacional de Política Económica

y Social, el cual contiene las estrategias para el desarrollo del sistema logístico nacional y su apoyo efectivo al incremento de competitividad y productividad.

6. METODOLOGÍA

6.1 DEFINICIÓN DEL TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de estudio aplicado es la investigación descriptiva “(...) *describir de modo sistemático las características de una población, situación o área de interés* (Tamayo, 1998, pág. 44)”, ya que en relación a lo propuesto, el objetivo es realizar un análisis de los objetivos del plan de acción del CONPES 3547 en la logística actual del AMCO que permita realizar una comparación de las políticas y proyectos establecidos en el CONPES a nivel nacional y lo aplicado a nivel regional; para tal fin se identificarán los objetivos del CONPES como política Nacional Logístico de Colombia, se mencionarán los objetivos que se aplican del CONPES en la logística del AMCO y finalmente, se indicará el desarrollo que ha traído la implementación de los planes del CONPES en la logística actual del Área Metropolitana Centro Occidente.

De acuerdo a lo anterior, también se presenta un enfoque de tipo cualitativo cuyo propósito es “*explicar un fenómeno especificando las propiedades importantes del mismo, a partir de mediciones precisas de variables o eventos, sin llegar a definir como se relacionan éstos.*” (Ramírez, Metodología de la investigación científica, s/f, pág. 42), es decir, exponer lo estipulado en el CONPES para determinar su aplicación en el marco logístico del AMCO.

El diseño aplicado es cuasi-experimental que también es denominado *expost facto* – investigación después del hecho- “*Dado que el suceso que causa las diferencias que podríamos observar entre los grupos ya ocurrió*” (Ramírez, Metodología de la investigación científica, s/f, pág. 48), ya que el CONPES fue creado en el 2008 y viene presentado reformas que son

aplicadas en el AMCO en sus políticas logísticas, estableciendo relaciones de causa y efecto de las políticas Nacionales con los Planes de Ordenamiento territorial.

El método de la propuesta investigativa es deductivo que *“parte de lo general y de allí va a lo particular, por lo que una vez es demostrada una condición para un conjunto de elementos, es también válida la inferencia para cada elemento”* (Ramírez, Metodología de la investigación científica, s/f, pág. 20) ya que se parte desde el concepto logístico global a un caso específico en el AMCO con la aplicabilidad del documento CONPES 3547.

6.2 DETERMINACIÓN DE LA POBLACIÓN, LA MUESTRA, UNIDAD DE ANÁLISIS Y DE OBSERVACIÓN.

La población implicada en el desarrollo de esta propuesta investigativa es finita y son 6 entidades públicas y 1 entidad público-privada que tienen relación con la aplicabilidad de proyectos en el área logística para Área Metropolitana Centro Occidente. Los seleccionados fueron: Mesa logística, Universidad Tecnológica de Pereira, SENA, PLEC *“Plataforma Logística del Eje Cafetero”*, Comisión Regional de Competitividad y la Secretaría de desarrollo económico y competitivo de Risaralda, Secretaría de las tecnologías de la información y comunicación.

La muestra elegida se llevó a cabo sin utilizar ningún mecanismo probabilístico, por lo tanto, el muestreo es no probabilístico. Para esta investigación se utilizó el muestreo intencional u opinático *“Se utiliza cuando, para formar un subconjunto representativo de la población, es*

necesario que las unidades informantes posean una serie de conocimientos o destrezas (unidades informantes expertas)” (Torres, s/f, pág. 5) ya que las entidades elegidas tienen conocimiento en materia logística y son además mencionadas en el CONPES 3547 de 2008 como entidades para cumplir sus objetivos y cuya información es sumamente valiosa para resolver los objetivos de esta investigación.

6.3 RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN

6.3.1 FUENTES DE RECOLECCIÓN

6.3.1.1 Fuentes primarias:

La información suministrada para esta propuesta investigativa será suministrada por las entidades públicas y privadas que tienen relación con la aplicabilidad de proyectos en el área logística para Área Metropolitana Centro Occidente.

6.3.1.2 Fuentes secundarias:

Investigaciones, publicaciones en revistas, informes, estadísticas, entre otros documentos. Cada una de ellas emitidas por Universidades de gran prestigio, Invest In Pereira, Banco de la República, entre otras entidades e instituciones confiables para la extracción de la información requerida.

6.3.2 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

La técnica de recolección de la información que se aplicará es la entrevista, ya que es un medio por el cual se permite la recopilación de información de la fuente primaria para extraer características y otros datos de relevancia y pertinencia para resolver los objetivos trazados.

“Acto comunicativo que se establece entre dos o más personas y que tiene una estructura particular organizada a través de la formulación de preguntas y respuestas” (Bembibre, 2010).

6.3.3 PROCESO PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Como la técnica de recolección de información fue la entrevista, se contactó telefónicamente a las fuentes primarias para concretar una cita, la duración de la entrevista fue de 30 minutos aproximadamente con el fin de obtener información precisa para alcanzar los objetivos propuestos y realizar un análisis más rápido y eficiente.

FICHA TÉCNICA DE LA ENTREVISTA REALIZADA A ENTIDADES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS DEL AMCO	
CIUDAD:	Pereira, Risaralda
DURACIÓN:	30 minutos
DIRIGIDA A:	Cámara de Comercio de Pereira, Universidad Tecnológica de Pereira, SENA, PLEC <i>“Plataforma Logística del Eje Cafetero”</i> , Comisión Regional de Competitividad y la Secretaría de desarrollo económico y competitivo de Risaralda.
FUNTES UTILIZADAS PARA CONVOCAR A LA ENTREVISTA	Comunicación telefónica
LUGAR DE REALIZACIÓN:	Espacio de la ciudad de Pereira donde se ubican las entidades
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:	Luisa María Agudelo y Alejandro Pineda
ENTREVISTADO:	
CARGO DEL ENTREVISTADO:	

CARACTERÍSTICAS DEL FORMATO DE ENTREVISTA:	El formato cuenta con 13 preguntas abiertas de forma estructurada, este modelo facilita la interpretación, análisis de datos y actúa como mecanismo para reconocer, identificar e interpretar el impacto del CONPES 3547 en la logística del AMCO.
TÉCNICA UTILIZADA:	La entrevista es abierta participativa, realizada a un miembro de la entidad de manera personalizada, completamente estructurada.
MEDIO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:	Interacción directa.
OBJETIVO:	Recopilar información para determinar cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO
N°	PREGUNTAS
1.	¿A qué se dedica principalmente la entidad?
2.	¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547?
3.	¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547?
4.	¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)?
5.	¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector?
6.	¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO?
7.	¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547?
8.	¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO?
9.	¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL?
10.	¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos?
11.	¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos?
12.	¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas?
13.	¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en la capital de Caldas?
ELABORADO POR:	Luisa María Agudelo- Alejandro Pineda

Tabla 7, Ficha Técnica de la entrevista realizada. Elaboración Propia

6.3.4 PROCESO DE ANÁLISIS- SÍNTESIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La metodología aplicada para el proceso de análisis y síntesis de la información recopilada mediante las entrevistas será un análisis cualitativo a través de un análisis textual, cuyo procedimiento será: Después de recopilada la información requerida con cada uno de los entrevistados, se procede a escuchar los audios obtenidos y posteriormente transcribir la

información y ordenarla. Consecutivamente, se agrupa la información, es decir, de acuerdo a las preguntas realizadas se agrupan las respuestas dadas por cada una de las entidades con el fin de integrar la información adquirida para encontrar puntos en común y diferencias en cada respuesta pues permitirá ver con detalle y de manera organizada la información que se quiere extraer para responder a los objetivos específicos de esta propuesta investigativa.

7. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Posteriormente seleccionadas las entidades que se determinaron como la población objeto del proyecto de investigación, se hace necesario diseñar el instrumento de recolección de información que se aplicará a dicha población con el fin de dar respuesta a la pregunta problema de la investigación; en este caso el instrumento será una entrevista cualitativa semi-estructurada, la cual permitirá un acercamiento a la realidad que en este caso sería la comparación del desarrollo logístico actual del AMCO con relación a las políticas y/o proyectos sugeridos por el CONPES 3547.

La entrevista cualitativa semi-estructurada consistió en 13 preguntas enfocadas a determinar el conocimiento que tienen las 7 entidades acerca del CONPES y su participación en los procesos logísticos del AMCO. Es entonces como el resultado de la entrevista fue el siguiente:

1. ¿A qué se dedica principalmente la entidad? Con esta pregunta se identificó que 2 (SENA y UTP) de las 7 entidades entrevistadas se dedican al sector educativo, mientras que las otras 5 entidades, a pesar de que su principal actividad sea diferente entre ellas, estas cuentan con enfoques comunes en cuanto a comercio, logística y competitividad.

2. ¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547? Las 7 entidades entrevistadas afirmaron tener conocimiento acerca de la existencia del CONPES 3547, ya que la gran mayoría de estas realizan actividades relacionadas con la logística y/o la competitividad.

3. ¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547? Con esta pregunta se observa que para la CRC (Comisión Regional de Competitividad) y la Secretaria de Planeación el CONPES logístico 3547 es la directriz para su desarrollo, en el caso de la CRC es un articulador entre entidades públicas, privadas y académicas, siguiendo los lineamientos del CONPES; por otro lado, la UTP y el SENA convergen con el CONPES en la educación y formación en logística. La Cámara de Comercio y La Secretaria de las Tecnologías de la Información y la Comunicación al igual que el CONPES, fomentan el comercio de las industrias y finalmente la relación que tiene la Secretaria de Desarrollo Económico y el CONPES, es la Plataforma Logística (PLEC) en vía de desarrollo que cuenta como una de las propuestas que propone el CONPES.

4. ¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)? Ninguna de las 7 entidades entrevistadas tiene conocimiento acerca del COMIFAL, por ende, no existe comunicación alguna entre las entidades y el COMIFAL.

5. ¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector? Todas las entidades encuestadas se comunican a través de mesas sectoriales, formadas por entes educativos y el sector productivo; en el AMCO, se coordinan las mesas a través, del CRC.

6. ¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO? Mediante esta pregunta, se logró identificar que las 7 entidades trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO, ya que estas

entidades a través de su actividad principal buscan el desarrollo logístico regional; algunas de ellas con la educación del talento humano, otras con la búsqueda de recursos e inversionistas y la sofisticación de la industria.

7. ¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547? Con esta pregunta se observa que las 7 entidades en las entrevistas realizadas, aceptaron reconocer al AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547, en el cual se permite “la eliminación de la circulación de vehículos pesados por el centro de las ciudades y las empresas de transporte, reorganizando el tráfico interno de mercancías en la ciudad” (CONPES, 2008)

8. ¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO? Durante las entrevistas realizadas a las 7 entidades, todas ellas dijeron que el proyecto bandera a nivel AMCO es la PLEC, un proyecto liderado por la Gobernación de Risaralda, a través de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad; se mencionaron igualmente, los centros logísticos, las vías nacionales y las Zonas de almacenamiento, como proyectos importantes para el desarrollo logístico del AMCO.

9. ¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL? Según las 7 entidades entrevistadas, existe una institución local dedicada a los temas logísticas, lo más cercano a esto, es la mesa logística que convoca la CRC, la cual, si está dentro las agendas de competitividad.

10. ¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos? En esta pregunta, las 7 entidades están de acuerdo en que la gestión de inversión a proyectos logísticos se hace mediante iniciativas privadas, excepto la PLEC ya que este es un proyecto mixto, pues fue una iniciativa pública, pero debe ser desarrollada mediante contratos privados.

11. ¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos? Para las entidades SENA y UTP, el gobierno si ha influido en los proyectos logísticos, mediante proyectos como Innova SENA, UTP innovación y desarrollo tecnológico; por otro lado, para las investigaciones socioeconómicas Cámara de Comercio no ha habido financiación por parte del gobierno, todo ha sido por iniciativas privadas; para la Secretaria de Desarrollo Económico, el gobierno si ha influido y un claro ejemplo de esto es la PLEC la cual salió de una iniciativa pública de la gobernación de Risaralda; las otras 3 entidades, CRC, Secretaria de las Tecnología de la Información y la Comunicación y Secretaria de Planeación, el gobierno también ha influido en los proyectos logísticos que estos han llevado a cabo.

12. ¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas? Las 7 entidades entrevistadas, concordaron en que la capacitación del talento humano en áreas logísticas la realizan a través instituciones educativas aliadas como UTP, EAFIT, SENA; además, se realizan mediante el SENA, estudios de mercado empresarial para estar a la vanguardia con el comercio.

13. ¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en la capital de Caldas? En esta pregunta, las 7 entidades coinciden en que, a pesar de los intentos de realizar plataformas logísticas en la ciudad de

Manizales, debido a que esta no cuenta con los terrenos adecuados pues su localización, no brinda las condiciones adecuadas y esto dificulta plenamente los proyectos logísticos; aun así, no se descarta la posibilidad de que exista una plataforma logística en la ciudad de Manizales; por otro lado, el desarrollo del terreno y del mercado fue marcando a Pereira como el lugar idóneo, para la realización de este proyecto.

8. RESULTADOS

8.1 Identificación de los objetivos del plan de acción del CONPES 3547 que tienen relación con la delimitación de la investigación.

Siendo el objetivo principal del CONPES 3547 de 2008⁵, lograr un Sistema logístico nacional articulado y enfocado a la competitividad del país, despliega una serie de objetivos específicos, los cuales será relacionados en la tabla 8. Los seis componentes del CONPES 3547, tienen su propia descripción, y sus características son requisitos fundamentales para el cumplimiento de los objetivos de dicho documento. Dicho objetivos son las estrategias que buscan la optimización del funcionamiento del sistema logístico nacional y una deseable reducción de los costos logísticos Colombianos. Es importante tener en cuenta el planeamiento estratégico del CONPES 3547 (CONPES, 2008, pág. 34) como apoyo importante a la productividad y por ende a la competitividad del país.



Ilustración 14, Misión y Visión del CONPES 3547 DE 2008. Fuente: CONPES 3547. Elaboración Propia

⁵ Ver documento completo del CONPES 3547 de 2008 en: <https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/Paginas/CONPES-3547-Pol%C3%ADtica-Nacional-Log%C3%ADstica.aspx>

OBJETIVOS DEL CONPES		
OBJETIVOS	CARACTERISTICAS	COMENTARIOS
1. CREAR EL ENTORNO INSTITUCIONAL (INSTITUTO REGIONAL ENCARGADO DEL DESEMPEÑO LOGISTICO)	ESPACIO DE DISCUSION ENTRE ENTIDADES	El espacio debe servir para tomar acciones coordinadas y enfocadas hacia un mismo objetivo que contribuya a la competitividad del país.
	COMITÉ TÉCNICO	La Institución formalizada como un espacio para la coordinación, seguimiento, apoyo en el diseño de políticas en logística y transporte llamado Comité Técnico de Apoyo para la Facilitación de la Logística del Comercio y del Transporte (COMIFAL)
	ANÁLISIS TRIMESTRAL	Generar análisis y estudios trimestralmente de todos los actores involucrados para el desarrollo del intercambio comercial en Colombia y así optar las medidas necesarias para mejorar la competitividad de la economía nacional.
	INSTITUCIÓN RECONOCIDA	Debe ser una entidad reconocida por todas las otras entidades como la reguladora de la logística
2.GENERAR INFORMACIÓN LOGISTICA	CULTURA DE INFORMACIÓN	Buscar generar la cultura de la información mediante el desarrollo de una metodología
	METODOLOGIA DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	Debe existir una metodología para recolectar información periódicamente sobre la logística nacional
	INDICADORES LOGISTICOS	Formular indicadores que promuevan la evaluación de los procesos logísticos
	PROMOVER MEJORES PRACTICAS EN EL TRANSPORTE	Adopción de mejores prácticas en la logística y transporte
3.CORREDORES LOGISTICOS ESPECIALIZADOS	POLITICAS PÚBLICAS EN INFRAESTRUCTURA	Deben trascender hacia la inclusión del concepto de logística en la formulación de planes, proyectos y programas de infraestructura de orden nacional así como su articulación con planes de desarrollo departamental y municipal y su posterior inclusión en Planes de
	PLANES, PROYECTOS Y PROGRAMAS ARTICULADOS CON EL POT	
	PRÁCTICAS QUE FACILITEN EL COMERCIO EXTERIOR	Ordenamiento Territorial (POT) cuando esta infraestructura interactúe en temas de competencias regionales. Así mismo la vinculación funcional de infraestructura física con la de comunicaciones y las prácticas de facilitación del comercio, serán los preceptos para contar con corredores logísticos integrales.
	PROYECTOS DE ALTO IMPACTO	
	MOVILIDAD URBANA	
	PASOS FRONTERIZOS	

	EFICIENCIA EN PUERTOS MARITIMOS	
4. PROMOVER LA FACILITACION DEL COMERCIO EXTERIOR	MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN FISICA	En Nodos de transferencia y de comercio exterior se están desarrollando la inspección física simultánea por sistema integrado de inspección física simultánea de carga desarrollado por el ministerio de industria y turismo en coordinación con el programa agenda de conectividad del ministerio de comunicaciones.
	TECNOLOGIA EN PROCESOS DE INSPECCION Y DESADUANAJE	Unifica procedimientos entre las instituciones reducir tiempo y costos Busca coordinar y definir procedimientos de la inspección física de carga Tener disponibilidad de servicios 24/7 a través de internet
	ARMONIZACIÓN DE LAS NORMAS EN PROCESOS ADUANEROS	VUCE con 18 entidades interrelaciones entre ellas DIAN MUISCA contribuye al sistema tributario aduanero y cambiario
5. PROMOVER EL USO DE LAS TICS	INCENTIVOS TRIBUTARIOS AL USO DE LAS TICS	El gobierno nacional busca promover la integración operacional entre la infraestructura y los servicios asociados a esta, con las TIC como elemento articulador. Esto permitirá el libre flujo de información a lo largo de la cadena logística asegurando la conectividad virtual y visibilidad en los procesos.
	PROMUEVE INVESTIGACIONES EN DESARROLLO TECNOLÓGICO	
	PIAN DE ACCIÓN USO DE LAS TICS	
6. FOMENTAR LOS SERVICIOS DE CALIDAD EN LOGISTICA Y TRANSPORTE.	MEJORAR LA INSPECCIÓN	Fortalecimiento de la gestión del estado en temas de inspección vigilancia y control
	PORTAL UNICO DE COMERCIO EXTERIOR	El programa de gobierno en línea desarrolla el portal único de comercio exterior
	HERRAMIENTAS PARA SERVICIOS LOGISTICASS	Adopción de mejores prácticas en logística y transporte por el plan nacional de capacitación en gestión de cadenas de abastecimiento.
	CAPACITACIONES DE LOGÍSTICA	Las entidades educativas deben educar en cadenas de abastecimiento para generar empleo en ello. El centro nacional de tecnología de transporte debe formar y capacitar en logística este proyecto es creado por el SENA Y MINISTERIO DE TRANSPORTE

Tabla 8, Objetivos del CONPES 3547 de 2008. Fuente: CONPES 3547. Elaboración Propia

8.2 Objetivos del plan de acción del CONPES 3547 que actualmente se implementa en la logística del AMCO

En la siguiente tabla se encuentran los objetivos aplicados al área delimitada del proyecto, Área Metropolitana Centro- Occidente *AMCO*, en el documento CONPES 3547 los objetivos son impulsados por el Departamento Nacional de Planeación - Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible, en coordinación con el Ministerio de Transporte Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; y como una solicitud del sector privado enmarcado en el Sistema Nacional de Competitividad. (CONPES, 2008, pág. 7)

Al ser la competitividad logística, un objetivo Nacional cuenta con entidades auxiliares para llevarlo a cabo como entidades públicas y privadas, las cuales son las encargadas de cumplir los objetivos específicos del CONPES, en la tabla se enumeran las entidades que se perciben como idóneas para el manejo de estas tareas en el AMCO, algunas de ellas tienen entidades regionales que cumplen su función.

OBJETIVOS EN EL AMCO			
OBJETIVOS	CARACTERISTICAS	APLICA/NO APLICA	ENTIDADES REPRESENTATIVAS EN EL AMCO
1. CREAR EL ENTORNO INSTITUCIONAL (INSTITUTO REGIONAL ENCARGADO DEL DESEMPEÑO LOGISTICO	ESPACIO DE DISCUSION ENTRE ENTIDADES	SI	ANI, DANE, DNP, Cámara Comercio Pereira, Mesa Logística Pereira, DNP y Alta Consejería para la Competitividad.
	COMITÉ TECNICO	SI	
	ANALISIS TRIMESTRAL	SI	
	INSTITUCIÓN RECONOCIDA	SI	

2.GENERAR INFORMACIÓN LOGISTICA	CULTURA DE INFORMACIÓN	SI	DANE-DNP-MINISTERIO DE TRANSPORTE
	METODOLOGIA DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	SI	
	INDICADORES LOGISTICOS	SI	
	PROMOVER MEJORES PRACTICAS EN EL TRANSPORTE	SI	
3.CORREDORES LOGISTICOS ESPECIALIZADOS	POLITICAS PÚBLICAS EN INFRAESTRUCTURA	SI	DNP
	PLANES, PROYECTOS Y PROGRAMAS ARTICULADOS CON EL POT	SI	Corredores logísticos, plataformas, aeropuertos, vías, nodos férreos
	PRÁCTICAS QUE FACILITEN EL COMERCIO EXTERIOR	SI	
	PROYECTOS DE ALTO IMPACTO	SI	SECRETARIA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y COMPETITIVIDAD DE RISARALDA
	MOVILIDAD URBANA	SI	DNP
	PASOS FRONTERIZOS	NO	
	EFICIENCIA EN PUERTOS MARÍTIMOS	NO	
4.PROMOVER LA FACILITACION DEL COMERCIO EXTERIOR	MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN FISICA	SI	DIAN
	TECNOLOGIA EN PROCESOS DE INSPECCION Y DESADUANAJE	SI	
	ARMONIZACIÓN DE LAS NORMAS EN PROCESOS ADUANEROS	SI	
5. PROMOVER EL USO DE LAS TICS	INCENTIVOS TRIBUTARIOS AL USO DE LAS TICS	SI	DIAN
	PROMUEVE INVESTIGACIONES EN DESARROLLO TECNOLÓGICO	SI	DNP
	PLAN DE ACCIÓN USO DE LAS TICS	SI	SECRETARIA DE LAS TECNOLOGIAS DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN
	MEJORAR LA INSPECCIÓN	SI	DIAN

6. FOMENTAR LOS SERVICIOS DE CALIDAD EN LOGISTICA Y TRANSPORTE.	PORTAL UNICO DE COMERCIO EXTERIOR	SI	MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO
	HERRAMIENTAS PARA SERVICIOS LOGISTICASS	SI	DIAN- MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO
	CAPACITACIONES DE LOGÍSTICA	SI	UTP-SENA

Tabla 9, Objetivos del CONPES 3547 aplicados en el AMCO. Elaboración Propia.

8.3 Resultados de la implementación de los planes del CONPES 3547 en la logística actual del AMCO.

En el desarrollo de este objetivo, fue necesario recolectar y evaluar las entrevistas realizadas a las diferentes entidades que involucra la Política Nacional CONPES para el desarrollo del plan de acción mencionado en el documento, con el fin de indicar los resultados que ha traído la implementación del Documento CONPES logístico 3547 de 2008 en el AMCO. Las entidades entrevistas fueron 7, Cámara de Comercio de Pereira – Investigaciones socioeconómicas, Comisión Regional de Competitividad de Risaralda (CRC), SENA, secretaria de las Tecnologías de la Información y la Comunicación, Alcaldía municipal – secretaria de planeación municipal, Universidad Tecnológica de Pereira (UTP) y Plataforma Logística del Eje Cafetero (PLEC), cuyos resultados fueron:

1. Crear el entorno institucional:

Las 7 entidades entrevistadas, afirman tener conocimiento acerca de los documentos CONPES. La Secretaria de Planeación Municipal afirma tener una relación más estrecha que otras entidades respecto al CONPES ya que su función es formular directrices de

desarrollo para los territorios. Actualmente, no hay una institución como el COMIFAL en el AMCO, el más cercano según las características que nombra el CONPES al COMIFAL es el Comité Regional de Competitividad, el cual es reconocido por varias entidades públicas, privadas y educativas. Por ende, según las funciones que denomina el primer objetivo específico en el CONPES logístico 3547 y como resultado de la investigación, se determina que este primer objetivo no se cumple en la AMCO.

2. *Generar información en Logística:*

El canal de comunicación entre las entidades del AMCO en temas logístico, es a través de las mesas logísticas con determinados periodos de reuniones, a las cuales asiste la *Comisión Regional de Competitividad (CRC)* como principal entidad para articular las necesidades de las entidades con otras que no asisten a dichas mesas y así lograr la materialización de proyectos. Incluyendo la Comisión Regional de Competitividad, se tiene como funcionalidad brindar información en referencias de medición con respecto al Plan Regional de Competitividad de Risaralda en los índices de IDC, IDIC y Doing Business, además cuenta con una agenda integrada de sectores promisorios entre ellos la logística y finalmente trabajan en la Plataforma Logística Eje Cafetero y Plan Maestro Logística Eje Cafetero y Antioquia (Comisión Regional de Competitividad, 2017).

Por otro lado, Invest In Pereira como encargada de apostarle al desarrollo de una estrategia de promoción para atraer inversión generadora de procesos productivos y/o de

prestación de servicios para potencializar la ciudad, diseña estudios logísticos para elaboración y análisis propio (Invest In Pereira, s.f.).

Este objetivo actualmente en concordancia con el objetivo anterior, debe generar información logística a través de una institución articuladora mediante la cual se genere un proceso de sistematización y recolección de información que permita establecer el movimiento logístico del AMCO, ejemplo de ellos sería información acerca de las Toneladas movidas, las cantidades de CEDIS y Bodegas existentes; debido entonces a que el objetivo número uno no aplica dentro del AMCO por falta de dicha institución, esto hace que este objetivo tampoco se aplique.

3. Corredores logísticos especializados:

El tercer objetivo hace referencia a corredores logísticos existentes, en el AMCO se encuentra el nodo logístico Eje Cafetero como se puede apreciar en la *ilustración 15*, el AMCO también es caracterizado por sus corredores viales los cuales son mencionados en el este objetivo, esto se puede observar en la *ilustración 16* haciendo referencia a los principales corredores viales Vías 4G - Pacifico 3, Autopistas del Café, y la rehabilitación de la Vía Férrea Zarzal - Caimalito que no está diseñada en la ilustración pero hace parte de los corredores logísticos en el AMCO (Ministerio de Transporte, s.f.).

Las Zonas identificadas dentro de la *ilustración 16* en color rosa, son zonas logísticas utilizadas para desarrollar actividades industriales, facilitando los movimientos logísticos

de las empresas, ya que su movilidad urbana se presta para la movilización integral de vehículos pesados a cualquier hora del día, descartando algunas empresas que están ubicadas en el centro de la ciudad, las cuales tienen un horario establecido para el cargue y descargue de vehículos pesados por el instituto de tránsito y transporte.

Por otro lado, ahora que los proyectos viales a cargo del gobierno nacional traen consigo desarrollo entorno a estas actividades y que la Plataforma Logística del Eje Cafetero (PLEC) es liderada por la Gobernación de Risaralda a través de la Secretaria de Desarrollo Económico y Competitividad, el proyecto será ubicado en el municipio de la Virginia, gracias a su localización de fácil acceso y a sus condiciones geográficas y equidistantes a los demás departamentos del país; este proyecto está diseñado bajo un plan parcial desarrollado por la Secretaria Departamental de Planeación (Alcaldía de Pereira, s.f.), junto con la habilitación de otros servicios de transporte multimodal en especial la Vía férrea La Virginia – Buenaventura buscando disminuir es un gran porcentaje los costos totales logísticos del 7% y 12% los costos logísticos del transporte en un 50% en actividades de almacenaje y 30% en actividades de seguridad (Secretaria para el Desarrollo económico, 2018).

UBICACIÓN DEL AMCO COMO NODO LOGÍSTICO

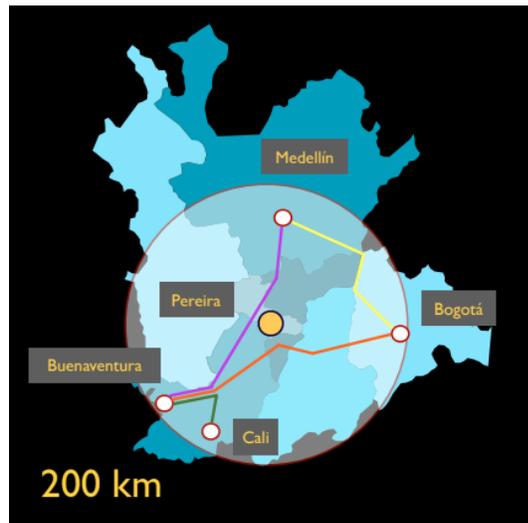


Ilustración 15, AMCO como Nodo Logístico. Fuente: Imágenes de internet

CORREDORES VIALES DEL AMCO



Fuente: ALG



Ilustración 16, Corredores viales del AMCO. Fuente: Imágenes de Internet

El PLEC, es catalogado por muchas entidades como un proyecto de alto impacto gracias a sus procesos de control aduanero, operaciones de comercio exterior, seguimientos mejorados a las cadenas de transporte, de servicios técnicos y administrativos asociados. Los estudios de pre factibilidad fueron realizados en 2013 por DNP y C&M (Gobernación de Risaralda, 2017), el estudio de factibilidad, fue elaborado por la ANI 2018. La Gestión Predial fue realizada por la Agencia Nacional de Tierras; el desarrollo de un plan logístico regional se encuentra en proceso para el 2018 por parte del DNP; la conformación de una Mesa Académica por las Universidades UTP, EAFIT, y el SENA.

Así mismo, es importante recalcar que dentro del AMCO existe una política pública de movilidad, la cual propone que exista una armonía entre los diferentes medios de transporte, que exista contante organización y planificación de la dinámica de la movilización y que haya un ejercicio de gobernanza adecuado (Área Metropolitana Centro Occidente, 2011).

Por la tanto, se determina que en el AMCO se cumplen las estrategias denominadas en el tercer objetivo específico del CONPES logístico 3547, en el cual se desarrolla no solo movilidad urbana, sino también nodos, corredores y plataformas logísticas.

4. Promover la facilitación del comercio exterior:

La DIAN establece a través del Manual de Procedimiento de la inspección simultanea de mercancías, que identificando y articulando las actividades que deben realizar cada uno de los actores que intervienen en las operaciones de comercio exterior, en los lugares habilitados en los nodos de transferencia, se definen parámetros necesarios para realizar de manera coordinada los procedimientos de las diferentes entidades encargadas de la inspección física de carga; garantizando un cumplimiento de la normatividad vigente, con transparencia, seguridad jurídica y técnica para los usuarios de comercio exterior (Ministerio de Comercio Industria y Turismo, s.f.)

Otra de las herramientas que contribuye a la agilización de procesos de comercio exterior es la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), la cual sirve para canalizar tramites de comercio exterior de más de 61.000 usuarios con un promedio de operaciones desde el año 2005 de 4,5 millones hasta el 2014 (Ministerio de Comercio Industria y Turismo, s.f.); por otro lado, para la simplificación del sistema tributario, aduanero y cambiario la DIAN desde el 1 de septiembre del 2008, contribuye con el Modelo Único de Ingreso, seguimiento y Control Automatizado (MUISCA) buscando consolidar legitimidad con el ánimo de controlar y facilitar el comercio y la tributación, esto como otra herramienta que agilice los procesos de comercio exterior. A través del MUISCA se cuenta con servicios relacionados con el Registro Único Tributario (RUT), solicitud de inscripción, actualización, consulta y solicitudes especiales (DIAN, 2004).

Así mismo, la DIAN con el fin de coordinar y llevar procesos de comercio exterior en la menor cantidad de tiempo, ha llevado a cabo un nuevo Estatuto Aduanero Decreto 390 de

2016 y sus modificaciones en el Decreto 349 del 2018, en el cual se reglamentan artículos para la facilitación y control de las operaciones de comercio exterior, que trae consigo una armonización de reglamentación con otras aduanas de países vecinos y del mundo; además de la facilitación de comercio exterior que viene de la mano con figuras de Operador Económico Autorizado OEA, los cuales tendrán que cumplir con un mínimo de formalidades para su obligación aduanera que incluye entre otras la posibilidad de corregir errores no formales sin sanción, el pago diferido con una mayor cobertura de beneficiados, etc. (DIAN, s.f.) Por lo tanto, se determina que las estrategias denominadas el CONPES logístico 3547 en este objetivo específico, aplican en el AMCO.

5. Promover el uso de las TIC's

Las TIC's como elemento articulador son parte fundamental de los procesos de comercio exterior en las infraestructuras logísticas especializadas (ILE), centros de distribución logística internacional, puertos o aeropuertos, lugares de arribo habilitados, al igual que zonas de verificación para envío de entrega rápida o mensajería expresa que permiten tener una menor congestión de las operaciones de comercio exterior en estos lugares.

Cabe recalcar que entidades como el SENA y la UTP, promueven la investigación en desarrollo tecnológico a través de proyectos de innovación llevados a cabo en Porquesoft; sin embargo, la implementación de las TICS aun no es de implementación masiva. Por otro lado, dentro de las Zonas francas existe un régimen aduanero especial, en el cual hay unos incentivos tributarios, aduaneros y de comercio exterior; estos impactan en la

rentabilidad de las empresas; dentro de estos incentivos se encuentran Tarifa de impuesto de renta de 20%, la no causación ni pago de tributos aduaneros (IVA y ARANCEL), para mercancías que se introduzcan a la zona franca desde el exterior, la exención de IVA para materias primas, insumos y bienes terminados adquiridos en el territorio aduanero nacional, etc. (Procolombia, s.f.) Del mismo modo, existen incentivos tributarios para las energías renovables como la energía solar (PV MAGAZINE, 2015).

Así mismo, la sistematización de las formalidades aduaneras con trámites a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) favorece a la agilización de estos procesos y seguridad al desarrollo de diligencias. El CONPES hace referencia a un programa del gobierno en línea llamado portal único de comercio al que las entidades no tienen conocimiento solamente a la VUCE como portal de comercio exterior para llevar a cabo sus obligaciones aduaneras. Con la puesta en marcha del nuevo decreto y su sistema informático también se logra direccionar controles de riesgo para reducir costos y tiempo en sus operaciones de la entidad DIAN.

6. *Fomentar los servicios de calidad y servicio en transporte:*

Entidades como Cámara de Comercio de Pereira y del sector educativo como UTP y el SENA afirman en contribuir al desarrollo logístico a través de seminarios, especializaciones, investigaciones y capacitaciones. Por otra parte, el gobierno en conjunto con el SENA, llevan a cabo estudios de la diversificación de la demanda empresarial que necesita la región, en este caso la logística, con programas en técnicos y

tecnólogos para la logística con inscripciones mediante la página web con cursos presenciales de corto o larga duración y virtuales, junto con avances en materia de oferta educativa en este sector, la Universidad tecnológica de Pereira abrió al público aproximadamente 8 años atrás una especialización de logística empresarial, la cual se encuentran próximos a convertir en una maestría.

Así mismo, en lo referente a servicios postales que tengan como objetivo la accesibilidad a los mercados internacionales y que a su vez incentiven a una cultura exportadora, El gobierno Nacional en el marco IIRSA y del proyecto EXPORTAFACIL, propenden la facilitación y simplificación de los procesos y procedimientos de exportación y a su vez la creación de una solución logística para la distribución de mercancías; este proyecto se encuentra actualmente en funcionamiento y es una herramienta de simplificación de procesos.

Por otro lado, dentro de los parámetros establecidos en el CONPES en su sexto objetivo, se establece que exista un portal único de comercio exterior que se articule con el programa de gobierno en línea; pero actualmente dentro del AMCO no existe ningún portal único de comercio exterior y aun no se encuentra en desarrollo de uno.

Por tal motivo, se puede decir que la mayoría de los parámetros establecido en el CONPES logístico 3547 en este objetivo se cumplen dentro del AMCO, aunque una minoría aún falta por desarrollarse.

9. CONCLUSIONES

Dentro del plan de acción del CONPES 3547 se identificó en primera instancia un objetivo general mediante el cual se pretende lograr un Sistema logístico Nacional articulado y enfocado a la competitividad del país; a su vez, se identificaron una serie de objetivos específicos que buscan la optimización del funcionamiento del sistema logístico nacional y una deseable reducción de los costos logísticos colombianos. Dentro de estos objetivos, se encuentra la creación del entorno institucional la cual sugiere una institución formalizada que se utilice como un espacio para la toma de decisiones y que a su vez genere análisis y estudios trimestrales de todos los actores involucrados para el desarrollo del intercambio comercial en Colombia y de esta manera optar las medidas necesarias para mejorar la competitividad de la economía nacional; en el país existe el Comité Técnico de Apoyo para la Facilitación de la Logística del Comercio y del Transporte (COMIFAL), que es la institución creada para que realice las funciones determinadas dentro de dicho objetivo.

Así mismo, otro de los objetivos identificados pretende la generación de información logística donde exista una metodología de recolección de información con la cual se realicen indicadores logísticos, por medio de los cuales se promuevan mejores prácticas en el transporte; otra de las propuestas planteadas por el CONPES en sus objetivos específicos es la creación de los corredores logísticos especiales, los cuales deberán cumplir con características como la realización de

políticas públicas en infraestructura; que los planes, proyectos y programas se encuentren articulados con el POT; que realicen prácticas que faciliten el comercio exterior, entre otras.

Por otro lado, promover la facilitación del comercio exterior mediante la implementación de manuales de procedimientos de inspección física y la armonización de las normas en procesos aduaneros; promover el uso de las tics y fomentar los servicios de calidad en logística y transporte, son los otros tres objetivos específicos que se plantearon en el CONPES para ser desarrollados en el País con el fin de optimizar el sistema logístico.

Adicionalmente, se identificó que dentro del AMCO (Área Metropolitana Centro Occidente), actualmente no existe una entidad que se encargue de coordinar las actividades logísticas de la región como lo hace el COMIFAL a nivel nacional; sin embargo, existe la comisión regional de competitividad que según las instituciones entrevistadas, ha sido la mediadora entre las entidades públicas y privadas para alcanzar los objetivos logísticos de la región, no obstante, dicha comisión no presenta un informe o análisis trimestral, como se encuentra planteado dentro del primer objetivo del CONPES. Al mismo tiempo, en la región no se implementan métodos de recolección de información, lo que conlleva a que no existan indicadores logísticos propios que se encargue de medir las prácticas en el transporte y en los servicios logísticos prestados; sin embargo, existen datos estadísticos individuales que cada entidad realiza como medio de información, pero los cuales carecen de análisis profundo que interrelacionen los factores logísticos que intervienen en la cadena de suministros.

Con el objetivo de tener corredores logísticos especializados, el AMCO cuenta con la PLEC (Plataforma Logística del Eje Cafetero) como su mayor proyecto de alto impacto, articulado con el POT, de origen público y que facilita el comercio exterior, pero el cual aún no se encuentra en funcionamiento ya que se encuentran a la espera de la adjudicación de los terrenos en los cuales se ubicara; igualmente cuenta con centros logísticos a las afueras del Área Metropolitana como el Centro Logístico Eje Cafetero Cerritos y vía Romelia, el caso Terranum que es el centro de distribución de almacenes Éxito, el cual se encontraba ubicado en la ciudad de Medellín y fue trasladado por beneficios de costos hacia la ciudad de Pereira, del mismo modo, ARA también cuenta con un centro de distribución regional en la ciudad de Pereira; además existen importantes empresas exportadoras ubicada en Zona Franca, las cuales son beneficiadas por los incentivos tributarios con los que cuenta esta plataforma logística; estas plataformas y centros logísticos hacen parte de iniciativas privadas; sin embargo, el AMCO no cuenta pasos fronterizos ni puertos marítimos, razón por la cual, estos dos aspectos no aplican dentro de la investigación.

Igualmente, en el AMCO existe armonización en las normas en procesos aduaneros; adicionalmente los procesos de inspección física que se realizan han mejorado y se ha implementado de manera progresiva la utilización y el uso de las tics; así mismo, desde el gobierno a través de instituciones como el SENA y las universidades se han promovido las investigaciones en desarrollo tecnológico, aumentando la calidad en la logística y en el transporte; cabe recalcar que son las empresas las que estimulan las constantes actualizaciones en logística debido a los cambios de mercado.

Finalmente, como parte de la implementación de los planes del CONPES 3547 en la logística actual del AMCO, se encontró que existe un desarrollo tanto vial como en infraestructura durante los últimos años, del mismo modo, la región ha diversificado su oferta logística; por otro lado, es de vital importancia anotar que el gobierno no ha dado un seguimiento idóneo al CONPES y que a su vez existe desconocimiento no solo de sus objetivos sino también de sus finalidades, por parte de la población a cerca del mismo; en consecuencia, las entidades no han logrado trabajar en armonía, lo que dificulta conseguir de manera eficiente el cumplimiento de los objetivos planteados por el CONPES para la optimización del sistema logístico del país y más específicamente de la región.

10. ANEXOS

FICHA TÉCNICA (No.1) DE LA ENTREVISTA REALIZADA A ENTIDADES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS DEL AMCO	
CIUDAD:	Pereira, Risaralda
DURACIÓN:	30 minutos
DIRIGIDA A:	Comisión Regional de Competitividad, CRC
FUNTES UTILIZADAS PARA CONVOCAR A LA ENTREVISTA	Comunicación telefónica
LUGAR DE REALIZACIÓN:	Cámara de comercio de Pereira
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:	Luisa María Agudelo y Alejandro Pineda
ENTREVISTADO:	Sebastián Restrepo
CARGO DEL ENTREVISTADO:	Coordinador de la Comisión Regional de Competitividad
CARACTERÍSTICAS DEL FORMATO DE ENTREVISTA:	El formato cuenta con 13 preguntas abiertas de forma estructurada, este modelo facilita la interpretación, análisis de datos y actúa como mecanismo para reconocer, identificar e interpretar el análisis del CONPES 3547 en la logística del AMCO.
TÉCNICA UTILIZADA:	La entrevista es abierta participativa, realizada a un miembro de la entidad de manera personalizada, completamente estructurada.
MEDIO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:	Interacción directa.
OBJETIVO:	Recopilar información para determinar cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO
N°	PREGUNTAS
1.	<p>¿A qué se dedica principalmente la entidad?</p> <p>LA CRC es liderada por 34 miembros y la ejerce secretaria técnica que es Cámara de Comercio de Pereira. Los miembros son UTP, UCP, Gobernación, Alcaldía de Pereira. La CRC es un Órgano de articulación entre universidad, empresa y Estado bajo un modelo de gobernanza que se divide en 3 partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Asamblea general: Se encuentran los directivos de las entidades miembros privados, públicos y académica. -Gerencia: junta directiva aportantes.

	-Comité técnico: vigías de proyecto para escalar a nivel directivo la asamblea dirigida por el gobernador de Risaralda.
2.	¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547? SI
3.	¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547? La relación que tiene la CRC con el CONPES logístico 3547 es la función de ente articulador entre entidades públicas, privadas y académicas.
4.	¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)? La CRC señala que “realmente no existe un COMIFAL en el AMCO”.
5.	¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector? Como no existe comunicación, la CRC señala que es la que articula por medio de varias mesas de nueve sectores prioritarios entre ellos la logística. De la que hacen parte ANDI, EAFIT, Cámara de Comercio de Pereira.
6.	¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO? La CRC cuenta con un proyecto que es la articulación de Red de nodos encargados de la Innovación y tecnología en temas logísticos junto con las mesas logísticas del sector, materializando así las necesidades de las mesas lideradas por la ANDI y EAFIT.
7.	¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547? La CRC sí reconoce el AMCO como nodo logístico reconociendo también que hay ciertos corredores logísticos importantes que pasan por el Área como Autopistas del Café.
8.	¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO? A través de las mesas la CRC se encarga de detectar las necesidades y articular la información que se tiene dentro del sector en las que actualmente se han identificado 3 problemas o necesidades: Mano de obra no capacitada, Logística inversa y Patio de contenedores (actualmente ubicado en Medellín). Reconoce que se está llevando a cabo un proyecto de Alto impacto para AMCO, el cual es La Plataforma Logística Eje Cafetero (PLEC) ubicada en el municipio de la Virginia.
9.	¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL? Actualmente la entidad con las características más cercanas a las que señala el CONPES logístico 3547 al COMIFAL es la CRC.
10.	¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos? En el caso de la PLEC se gestiona a través de secretaria de desarrollo económico y competitividad de Risaralda. La cual es la encargada de ofrecer el proyecto a inversionistas, desde la CRC ayudamos a que los proyectos tengan fuerte inversión a través de las mesas.
11.	¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos? En el caso de la PLEC la iniciativa de inversión es la Agencia Nacional de Tierras y la Gobernación de Risaralda las cuales otorgaron los predios para culminar el proyecto.
12.	¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas? Para las capacitaciones de capital humano en áreas logísticas se cuenta con la presencia de entidades como el SENA, Universidades públicas y privadas o las mismas empresas las capacitan.
13.	¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en Capital de Caldas? La CRC reconoce que el AMCO ha sido catalogado desde años atrás como una zona apta gracias a sus condiciones geográficas para ser plataforma logística donde varias se han ido instalando a través del tiempo en diferentes puntos estratégicos como el Centro logístico Eje Cafetero, Almacenes Éxito, entre otros.
ELABORADO POR: Luisa María Agudelo- Alejandro Pineda	

FICHA TÉCNICA(No.2) DE LA ENTREVISTA REALIZADA A ENTIDADES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS DEL AMCO	
CIUDAD:	Pereira, Risaralda
DURACIÓN:	30 minutos
DIRIGIDA A:	Universidad Tecnológica de Pereira, UTP
FUNTES UTILIZADAS PARA CONVOCAR A LA ENTREVISTA	Comunicación telefónica
LUGAR DE REALIZACIÓN:	Universidad tecnológica de Pereira
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:	Luisa María Agudelo y Alejandro Pineda
ENTREVISTADO:	Diego Ordoñez
CARGO DEL ENTREVISTADO:	Coordinador de la especialización en logística
CARACTERÍSTICAS DEL FORMATO DE ENTREVISTA:	El formato cuenta con 13 preguntas abiertas de forma estructurada, este modelo facilita la interpretación, análisis de datos y actúa como mecanismo para reconocer, identificar e interpretar el impacto del CONPES 3547 en la logística del AMCO.
TÉCNICA UTILIZADA:	La entrevista es abierta participativa, realizada a un miembro de la entidad de manera personalizada, completamente estructurada.
MEDIO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:	Interacción directa.
OBJETIVO:	Recopilar información para determinar cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO
N°	PREGUNTAS
1.	¿A qué se dedica principalmente la entidad? Entidad académica pública de grados universitarios.
2.	¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547? SI
3.	¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547? La relación que tiene la UTP con el CONPES logístico 3547 es la función de entidades que forma capital humano para diversificar la oferta de servicios logísticos y transporte.
4.	¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)? La comunicación de varias entidades del sector para presentar las necesidades del sector es a través de la CRC.
5.	¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector? Como no existe comunicación, la UTP señala que es a través de la CRC.
6.	¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO? SI, desde nuestra institución formamos a los estudiantes en logística para que se desenvuelvan en esta área.
7.	¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547? La UTP sí reconoce el AMCO como nodo logístico reconociendo también que hay ciertos corredores logísticos importantes que pasan por el Área como Autopistas del Café.
8.	¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO?

	Con relación a la respuesta anterior, la UTP viene trabajando en el proyecto PLEC junto con otras entidades incluidas algunas privadas. Realizando estudios en México Guanajuato Puerto Interior como la toma de una referencia en materia real de lo que puede llegar hacer el PLEC.
9.	¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL? Actualmente la entidad con las características más cercanas a las que señala el CONPES logístico 3547 al COMIFAL es la CRC.
10.	¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos? Mediante el gobierno nacional y las mesas de concertación que traen capital para suplir la demanda de dicho talento humano específico.
11.	¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos? Constantemente el gobierno influye en vías nacionales y corredores logísticos.
12.	¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas? La capacitación académica en la Universidad Tecnológica de Pereira es a través del programa en logística Según el coordinador académico del programa “Desde la perspectiva del gobierno nacional, la UTP hace 8 años decide abrir el programa postgrado en logística por el ingeniero Pedro Pablo Ballesteros. Es un programa que lleva aproximadamente 6 cortes con mira a convertirlo en maestría en gerencia de la cadena de suministros.”,
13.	¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en Capital de Caldas? El plan era Manizales, pero el desarrollo del terreno y del mercado fue marcando a Pereira como el lugar idóneo, aun así, no se descarta tener una plataforma logística en Manizales
ELABORADO POR: Luisa María Agudelo- Alejandro Pineda	

FICHA TÉCNICA (No.3) DE LA ENTREVISTA REALIZADA A ENTIDADES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS DEL AMCO	
CIUDAD:	Pereira, Risaralda
DURACIÓN:	30 minutos
DIRIGIDA A:	SENA
FUNTES UTILIZADAS PARA CONVOCAR A LA ENTREVISTA	Comunicación telefónica
LUGAR DE REALIZACIÓN:	SENA Pereira.
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:	Luisa María Agudelo y Alejandro Pineda
ENTREVISTADO:	Sandra Milena Grajales Ordoñez
CARGO DEL ENTREVISTADO:	Gestor aseguramiento de la calidad de la formación Centro Comercio Servicios.
CARACTERÍSTICAS DEL FORMATO DE ENTREVISTA:	El formato cuenta con 13 preguntas abiertas de forma estructurada, este modelo facilita la interpretación, análisis de datos y actúa como mecanismo para reconocer, identificar e interpretar el impacto del CONPES 3547 en la logística del AMCO.
TÉCNICA UTILIZADA:	La entrevista es abierta participativa, realizada a un miembro de la entidad de manera personalizada, completamente estructurada.
MEDIO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:	Interacción directa.
OBJETIVO:	Recopilar información para determinar cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO

N°	PREGUNTAS
1.	¿A qué se dedica principalmente la entidad? El SENA es una institución pública colombiana encargada de dar programas de formación complementaria y titulada. Con lo anterior, se busca la capacitación técnica del recurso humano; forma personas para vincularlas al mercado laboral y realiza actividades de desarrollo empresarial, comunitario y tecnológico.
2.	¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547? Si conoce el CONPES logístico 3547
3.	¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547? La relación que tiene el SENA con el CONPES logístico 3547 es formar el talento humano para suplir las vacantes que subyacen de dicha actividad.
4.	¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)? Se tiene una alianza que involucra a las instituciones de educación secundaria, para formar jóvenes que suplan la demanda de personal en logística.
5.	¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector? A nivel nacional existen mesas sectoriales formadas por entes educativos y sector productivo donde se plantean necesidades, que según esa necesidad forman técnico de cada tema, para suplir la necesidad del sector y garantizando que los graduados tengan trabajo.
6.	¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO? Si claro, mediante la sofisticación de la industria y de la mano de obra más especializada.
7.	¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547? Si, ya que, mediante este, se generan estrategias para generar empleos y ayudar al crecimiento de la industria como tal.
8.	¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO? Supliendo necesidades de talento humano específico, además de los proyectos de innovación.
9.	¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL? En este punto también cumple las funciones la CRC.
10.	¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos? Mediante proyectos de innovación el cual va a un lucro de investigación de Sena a nivel nacional.
11.	¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos? Si mediante proyectos como Innova SENA y UTP innovación y desarrollo tecnológico.
12.	¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas? Se capacita según las necesidades del sector productivo a través de las mesas sectoriales, donde se han formulado programas en técnico y tecnólogos en gestión logística (más de 7 años) y logística del transporte (nuevo).
13.	¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en Capital de Caldas? Dado el terreno geográfico de dicha región, además Pereira tiene una ubicación privilegiada en temas logísticos.
ELABORADO POR: Luisa María Agudelo- Alejandro Pineda	

FICHA TÉCNICA (No.4) DE LA ENTREVISTA REALIZADA A ENTIDADES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS DEL AMCO	
CIUDAD:	Pereira, Risaralda
DURACIÓN:	30 minutos
DIRIGIDA A:	Secretaría Municipal de Planeación

FUNTES UTILIZADAS PARA CONVOCAR A LA ENTREVISTA	Comunicación telefónica
LUGAR DE REALIZACIÓN:	Alcaldía de Pereira
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:	Luisa María Agudelo y Alejandro Pineda
ENTREVISTADO:	Yonier Cardona
CARGO DEL ENTREVISTADO:	Secretario de Planeación
CARACTERÍSTICAS DEL FORMATO DE ENTREVISTA:	El formato cuenta con 13 preguntas abiertas de forma estructurada, este modelo facilita la interpretación, análisis de datos y actúa como mecanismo para reconocer, identificar e interpretar el impacto del CONPES 3547 en la logística del AMCO.
TÉCNICA UTILIZADA:	La entrevista es abierta participativa, realizada a un miembro de la entidad de manera personalizada, completamente estructurada.
MEDIO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:	Interacción directa.
OBJETIVO:	Recopilar información para determinar cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO
N°	PREGUNTAS
1.	¿A qué se dedica principalmente la entidad? Formula las directrices de desarrollo del municipio o ciudad permitiéndole al sector público y privado visualizar una imagen objetivo de la ciudad deseada. Proyectando el futuro y actuando ordenadamente para alcanzarlo.
2.	¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547? La entidad si conoce el CONPES logístico 3547, ya que lo toma como lineamiento y elemento directriz general para aterrizar algo concreto para el desarrollo del territorio.
3.	¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547? La relación que tiene la entidad con el CONPES logístico 3547 es de directriz general para la formulación de planes de desarrollo para el territorio.
4.	¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)? El secretario de planeación señala que “realmente no tiene conocimiento de un COMIFAL en el AMCO por parte CONPES Logístico 3547”.
5.	¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector? Hay una CRC en la que acuden diferentes actores y socializan temas entorno a la logística para dinamizar del desarrollo.
6.	¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO? La entidad, trabaja en pro de desarrollo del municipio o ciudad, permitiendo el desarrollo económico sostenible del territorio.
7.	¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547? La entidad sí reconoce el AMCO como un nodo logístico por sus características en el POT.
8.	¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO? La entidad define el tipo de actividades en los diferentes tipos de suelos en este caso con las actividades logísticas. Indicando donde se debe establecer la localización de centro logísticos, plataformas logísticas, vías nacionales, departamentales y/o municipales. Porque hay caracterizadas unas zonas como la de Cerritos y Dosquebradas son zonas que por su misma

	ubicación permiten que sean zonas de almacenamiento y su espacio permite el buen funcionamiento de las actividades. El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) es a 10 años (largo plazo) y el plan de desarrollo es a 4 años (corto plazo). Ambos deben tener como elemento directriz general el CONPES logístico 3547. El POT actual vigente va desde 2017 hasta 2027. Éste hace estudios sobre el uso del suelo ya sea urbano y/o rural con diferentes lineamientos para cada uno y donde hay casos de transito de suelo rural a suelo urbano por el desarrollo y expansión de la ciudad, estos son llamados centros poblados, es decir, aquellos que no tienen definida su situación de urbana, pero tienen las características de la urbana como viviendas, vías, entre otros. Que a medida se van avanzando en equipamientos de acueducto, alcantarillado, electricidad y sanidad para hacer el tránsito de uso de suelo a urbano definitivamente. Ver: http://www.pereira.gov.co/Paginas/default.aspx
9.	¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL? Actualmente la entidad con las características más cercanas a las que señala el CONPES logístico 3547 al COMIFAL es la CRC.
10.	¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos? La secretaria de Planeación no maneja recursos solo planea proyectos para realizar inversión de la mano con el Ministerio de Hacienda para asignar cada dependencia. (en la página de municipio esta POT, plan de desarrollo plan de competitividad) Hay unos centros logísticos que son por voluntad privada y al darles esa ubicación de esos centros logísticos y el permiso para realizar su actividad comercial, deben mejorar las condiciones de vida del entorno mejorando la competitividad del municipio como las pavimentaciones de vías señalización, zonas verdes para cumplir con las contraprestaciones al municipio establecidos en el POT. El PLEC es una entidad mixta (Pública - Privada) que tiene unos alcances interesantes. El aeropuerto es una entidad mixta (Público - Privada) ya que tiene concesión por 25 años a entes privados Operadora Portuaria Aeropuerto Matecaña (OPAM) permitiendo la su fluctuación durante este periodo de tiempo.
11.	¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos? El gobierno si ha influido en los proyectos, éste se envía a la Asociación Nacional de Instituciones Financieras ANIF, y así regular las obras de infraestructura canalizando los recursos para las obras con un seguimiento y evaluación de principio a fin. Ver: <i>plan de desarrollo plan de competitividad en</i> http://www.siipe.co/wp-content/uploads/2014/08/Plan-Desarrollo-Pereira.pdf
12.	¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas? Siempre hay actualizaciones a nivel nacional, y en la región nos llegan profesionales y técnicos formados por la UTP, UCP y SENA.
13.	¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en Capital de Caldas? Porque la localización de Manizales no brinda las condiciones buenas para el desarrollo de una plataforma logística, dificultándose lo logístico desde otra perspectiva se hace interesante este tema en terrenos de valle y fácil acceso por diferentes lugares como por el Quindío, Valle del Cauca, Caldas, etc., es territorio equidistante a los lugares más interesantes que pueda tener un empresario para llevar sus mercancías a cualquier parte del país. Por ello AMCO hace parte de este proceso.
ELABORADO POR: Luisa María Agudelo- Alejandro Pineda	

FICHA TÉCNICA (No.5) DE LA ENTREVISTA REALIZADA A ENTIDADES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS DEL AMCO	
CIUDAD:	Pereira, Risaralda
DURACIÓN:	30 minutos
DIRIGIDA A:	Cámara de Comercio de Pereira - Investigaciones Socioeconómicas

FUNTES UTILIZADAS PARA CONVOCAR A LA ENTREVISTA	Comunicación telefónica
LUGAR DE REALIZACIÓN:	Cámara de Comercio de Pereira
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:	Luisa María Agudelo y Alejandro Pineda
ENTREVISTADO:	Oscar Andrés Jiménez
CARGO DEL ENTREVISTADO:	Investigaciones Socioeconómicas
CARACTERÍSTICAS DEL FORMATO DE ENTREVISTA:	El formato cuenta con 13 preguntas abiertas de forma estructurada, este modelo facilita la interpretación, análisis de datos y actúa como mecanismo para reconocer, identificar e interpretar el impacto del CONPES 3547 en la logística del AMCO.
TÉCNICA UTILIZADA:	La entrevista es abierta participativa, realizada a un miembro de la entidad de manera personalizada, completamente estructurada.
MEDIO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:	Interacción directa.
OBJETIVO:	Recopilar información para determinar cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO
N°	PREGUNTAS
1.	¿A qué se dedica principalmente la entidad? Es una institución privada sin fines de lucro que se encarga de administrar los registros mercantiles de las empresas y sociedades que se crean en Pereira. Otorgando formalidad a la actividad económica y crea alianzas para la formación de empresas.
2.	¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547? Si claro y lo apoyo mediante la iniciativa privada y los proyectos de gran envergadura.
3.	¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547? Este departamento de Cámara de Comercio no tiene relación más allá de promover el comercio y buenas prácticas logísticas.
4.	¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)? La Cámara de comercio afirma que no hay un COMIFAL para el AMCO.
5.	¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector? Se realizan periódicamente para revisar cómo va el desarrollo del sector a través de la CRC.
6.	¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO? Si claro, se buscan jalonar recursos ya sean de inversiones locales o extranjeras que impacten en dichos proyectos logísticos.
7.	¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547? Si, ya que cuenta con una ubicación privilegiada existe un proyecto bandera por parte de la gobernación donde hay desarrollos en materia de logística como el ferrocarril, que llegue hasta la plataforma ya que no es tan costoso, basados en las experiencias de modelos como en México.
8.	¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO? El impulso que tenido el sector ha estado jalonado por iniciativas privadas, hasta la fecha existen dos documentos: visión Risaralda 2032 y plan regional de competitividad los cuales caracterizan a la logística como uno de los sectores prioritarios para el desarrollo de proyectos. Entre ellos está la PLEC y corredores viales.

9.	¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL? No hay institución local dedicada a los temas logísticos, lo más cercano es la mesa logística que convoca la CRC, la cual, si está dentro las agendas de competitividad, pero no hay mesas como tal.
10.	¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos? Mediante las iniciativas privadas en este caso como el parque logístico dotado con lo estándares de calidad que demanda la industria que son los centros logísticos de eje cafetero Dosquebradas y Cerritos, estos parques prestan todos los servicios como vigilancia seguridad y control de acceso.
11.	¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos? La iniciativa ha sido privada hasta el momento señala cámara de comercio de Pereira.
12.	¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas? Mediante el Sena y las instituciones de educación superior y a través de programas de la misma cámara de comercio.
13.	¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en Capital de Caldas? Para la plataforma logística en Manizales, se dice que estos Perdieron licencia de construcción para su plataforma logística.
ELABORADO POR: Luisa María Agudelo- Alejandro Pineda	

FICHA TÉCNICA (No.6) DE LA ENTREVISTA REALIZADA A ENTIDADES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS DEL AMCO	
CIUDAD:	Pereira, Risaralda
DURACIÓN:	30 minutos
DIRIGIDA A:	Plataforma Logística para el Eje Cafetero, PLEC
FUNTES UTILIZADAS PARA CONVOCAR A LA ENTREVISTA	Comunicación telefónica
LUGAR DE REALIZACIÓN:	Edificio de artesanías de Risaralda
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:	Luisa María Agudelo y Alejandro Pineda
ENTREVISTADO:	Jaime Andrés Benítez
CARGO DEL ENTREVISTADO:	Profesional de apoyo para el proyecto de la PLEC
CARACTERÍSTICAS DEL FORMATO DE ENTREVISTA:	El formato cuenta con 13 preguntas abiertas de forma estructurada, este modelo facilita la interpretación, análisis de datos y actúa como mecanismo para reconocer, identificar e interpretar el impacto del CONPES 3547 en la logística del AMCO.
TÉCNICA UTILIZADA:	La entrevista es abierta participativa, realizada a un miembro de la entidad de manera personalizada, completamente estructurada.
MEDIO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:	Interacción directa.
OBJETIVO:	Recopilar información para determinar cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO
N°	PREGUNTAS
1.	¿A qué se dedica principalmente la entidad?

	Centro de integración y se desarrollan estudios para plan logístico regional y se están comenzando con los términos de referencia para el plan de logística del departamento, y todo tiene que ir reglado por el CONPES y DNP, cada departamento tiene diferentes necesidades logísticas.
2.	¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547? Si la entidad lo conoce y hace parte de este.
3.	¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547? En los objetivos del CONPES logístico se plantea tener plataformas logísticas de alto impacto y proyectos de alto impacto, y en este caso la PLEC es uno de los proyectos logísticos a largo plazo que presenta solución a uno de los objetivos del CONPES 3475.
4.	¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)? No existe esa comunicación, no conozco el COMIFAL
5.	¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector? La PLEC no presenta necesidades al sector, al contrario da respuesta a muchas de las necesidades actuales en el AMCO entre ellas consolidación de carga, ahorro en costos logísticos y de transporte.
6.	¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO? Si, trabaja en pro del bienestar logístico apoyándose en estudio de pre factibilidad, y con el DNP, hasta la fecha se está a la espera de un estudio de factibilidad. La articulación con entes públicos, aduanas antinarcóticos e impulso de capital humano es muy provechosa Se han venido haciendo planteamiento con parque Soft (importante el desarrollo tecnológico posibilidades de rastreo de cargo, cadenas de frio). Los sectores estratégicos: café, sistemas, moda y comercio.
7.	¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547? Se le da importancia a que el municipio de la Virginia sea el sitio determinado para la plataforma porque Risaralda en un radio de 200km tiene cerca del 70% del PIB nacional, la plataforma tendría alrededor de 170 hectáreas, con posibilidades de que aumente.
8.	¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO? En este momento estamos concentrados solo en la PLEC, desde la gobernación es el proyecto bandera de alto impacto.
9.	¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL? Los estudios de mercado se cree que los realizara la UTP, Gestión predial, trabajo por parte de la agencia nacional de tierras y el municipio de la Virginia adelantando POT.
10.	¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos? Si, mediante aliados nacionales como el ministerio de transporte con recursos 3 mil millones de pesos para estudios de factibilidad, el ministerio de comercio BID, FNC, Alma café, campesinos la NUC (para desarrollo productivo forestales), y entidades regiones, liberando terrenos propiedad de agencia nacional de tierras.
11.	¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos? El gobierno Adjudica a las víctimas del conflicto en este caso al ANU y al PLEC porque es proyecto de interés general y social.
12.	¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas? Mediante aliados las cuales son instituciones de educación como UTP, UCP, EAFIT, además en los terrenos del PLEC debe de existir un centro formación para el trabajo y de ciencia y tecnología, y junto con el SENA y otras entidades.
13.	¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en Capital de Caldas? El país se dividió en nodos logísticos es lo que dice el CONPES, que esta es la que serviría como piloto, esta sirve como un puerto seco (servicios únicos en su operación ya que la idea

	no es que compitan entre ellas) alterno al puerto de buenaventura, y habría otro en la dorada caldas, el PLEC liderado por la gobernación de Risaralda impactando directamente todos los departamentos de la eco región cafetera.
ELABORADO POR:	Luisa María Agudelo- Alejandro Pineda

FICHA TÉCNICA (No.1) DE LA ENTREVISTA REALIZADA A ENTIDADES PÚBLICAS Y/O PRIVADAS DEL AMCO	
CIUDAD:	Pereira, Risaralda
DURACIÓN:	30 minutos
DIRIGIDA A:	Comisión Regional de Competitividad, CRC
FUNTES UTILIZADAS PARA CONVOCAR A LA ENTREVISTA	Comunicación telefónica
LUGAR DE REALIZACIÓN:	La gobernación
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR:	Luisa María Agudelo y Alejandro Pineda
ENTREVISTADO:	Jhon Daniel Rueda Osorio
CARGO DEL ENTREVISTADO:	Secretario departamental de las tic
CARACTERÍSTICAS DEL FORMATO DE ENTREVISTA:	El formato cuenta con 13 preguntas abiertas de forma estructurada, este modelo facilita la interpretación, análisis de datos y actúa como mecanismo para reconocer, identificar e interpretar el impacto del CONPES 3547 en la logística del AMCO.
TÉCNICA UTILIZADA:	La entrevista es abierta participativa, realizada a un miembro de la entidad de manera personalizada, completamente estructurada.
MEDIO DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:	Interacción directa.
OBJETIVO:	Recopilar información para determinar cuál ha sido el desarrollo de los indicadores logísticos del CONPES 3547 en el Área Metropolitana Centro Occidente AMCO
N°	PREGUNTAS
1.	¿A qué se dedica principalmente la entidad? Promover el uso de las TIC, llevando a todos los lugares del departamento acceso a la información y a la tecnología.
2.	¿La entidad conoce el CONPES logístico 3547? SI
3.	¿Qué relación tiene la entidad con el CONPES logístico 3547? El CONPES planteó implementar las TIC para promover el comercio exterior, por el momento no tengo conocimiento del comercio exterior relacionado a las TIC.
4.	¿Cómo es la comunicación entre la entidad y el COMIFAL (Comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte)? No existe comunicación con el COMIFAL.

5.	¿Cómo es la comunicación entre varias entidades logísticas para presentar las necesidades del sector? Como no existe comunicación, la secretaria de las TIC, plantea todas sus necesidades a la gobernación sin reunirse con otras entidades.
6.	¿Trabajan en pro del bienestar logístico del AMCO? Sí, desarrollamos innovación y proyectos productivos útiles para la logística
7.	¿Reconoce la entidad del AMCO como un nodo logístico según señala el CONPES logístico 3547? sí reconoce el AMCO como nodo logístico, por su ubicación geográfica.
8.	¿Cómo aporta la entidad a proyectos de Alto Impacto y cuáles son los que hacen parte del AMCO? La entidad aporta accesibilidad de comunicaciones a la PLEC, que ahora es el proyecto de alto impacto en la región.
9.	¿Conoce usted una entidad en el AMCO que cumpla las funciones del COMIFAL? NO
10.	¿Cómo se gestiona la inversión a proyectos logísticos? La gestión para proyectos logísticos se hace a través de la gobernación, con ella he implementado algunos procesos de accesibilidad de puntos conexión a internet.
11.	¿El gobierno ha influido en los proyectos logísticos? En el caso de la PLEC sí. Porque nació de la gobernación.
12.	¿Cómo capacitan al capital humano que trabaja en áreas logísticas? A través de parque soft UTP y el Sena hemos podido capacitar en herramientas de las TIC; e incluso implementarlas en la cotidianidad logística.
13.	¿Por qué se pretende construir una plataforma logística en el AMCO, si el CONPES menciona que su ubicación debe ser en Capital de Caldas? No tengo conocimiento.
ELABORADO POR: Luisa María Agudelo- Alejandro Pineda	

REFERENCIAS

- Agencia nacional de seguridad vial y de transporte . (2012). Recuperado el 21 de 3 de 2018, de file:///C:/Users/Master/Downloads/LEY%201702%20DE%202013%20(2).pdf
- Alcaldía de Bogotá . (2012). Recuperado el 21 de 3 de 2018, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=46774>
- Alcaldía de Pereira. (s.f.). *Planeación, gestión y control*. Recuperado el Mayo de 2018, de <http://www.pereira.gov.co/Transparencia/Paginas/Planeacion-Gestion-y-Control.aspx>
- Alianza del Pacífico. (2016). *Cuatro naciones un acuerdo de integración profunda*. Obtenido de Alianza del Pacífico: <https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2017/07/CARTILLA-ALIANZA.pdf>
- Almeyda, J. (s/f). *El Triángulo del Oro, Sede del Desarrollo Colombiano*. Recuperado el 04 de Mayo de 2018, de Bestday.com: <https://www.bestday.com.co/Editorial/El-Triangulo-del-Oro-Sede-del-Desarrollo-Colombiano/>
- AMCO. (30 de Octubre de 2009). *Región Metropolitana Centro Occidente - Nuestros Retos*. Recuperado el 29 de Abril de 2018, de AMCO: <http://amco.gov.co/Gaceta/04-Carlos%20Elias%20Rstrepo-Director%20AMCO.pdf>
- AMCO. (19 de Julio de 2012). *¿Quiénes somos?* Recuperado el 17 de Abril de 20148, de Área Metropolitana Centro Occidente: <http://amco.gov.co/contenido-mision-y-vision-108.html>
- AMCO. (2017). *Gaceta Metropolitana extraordinaria No. 033*. Área Metropolitana Centro Occidente.
- ANATO. (2017). *ANATO*. Recuperado el 06 de 08 de 2017, de <http://www.anato.org>
- Anaya, J. (2007). *La gestión operativa de la empresa. Un enfoque de logística integral*. Madrid: ESIC Editorial.

- Anaya, J. J. (1998). *La gestión operativa de la empresa. Un enfoque de logística integral.* . Madrid.
- ANDI. (28 de Septiembre de 2016). *Gerencia de logística, Transporte e Infraestructura.* Recuperado el 19 de Abril de 2018, de Asociación Nacional de Empresarios de Colombia: <http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2010%20-%20256.%20%C3%8Dndice%20Global%20de%20Competitividad%202016%20-%202017%20e%20%C3%8Dndice%20de%20Desempe%C3%B1o%20Log%C3%ADstico.pdf>
- ANI. (8 de Marzo de 2018). *ANI estructurará proyecto de plataforma logística del eje cafetero PLEC en 2018.* Recuperado el 20 de Abril de 2018, de Agencia Nacional de Infraestructura: <http://www.ani.gov.co/ani-estructurara-proyecto-de-plataforma-logistica-del-eje-cafetero-plec-en-2018>
- Antun. (1993). Recuperado el 13 de 5 de 2016, de [file:///C:/Users/Master/Downloads/Logistica%20Comercial%20Internacional%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/Master/Downloads/Logistica%20Comercial%20Internacional%20(4).pdf)
- Área Metropolitana Centro Occidente. (Diciembre de 2011). *Propuesta de política pública para la movilidad sustentable.* Recuperado el Mayo de 2018, de <http://amco.gov.co/Archivos/Articulos/Documentos/00000651.pdf>
- Arevalo. (s.f.). www.scielo.org.co. Recuperado el 18 de 11 de 2017, de <http://www.scielo.org.co/pdf/diem/v14n1/v14n1a06.pdf>
- Arias, D. F. (04 de 05 de 2017). *Repositorio Universidad Militar Nueva Granada.* Recuperado el 05 de 11 de 2017, de <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/16564/3/CarvajalAriasDanielFernando2017.pdf>
- ASLOG. (S.F). Recuperado el 01 de 10 de 2017, de <https://www.aslog.fr>
- Avila, J., & Avila. (2004). *Introducción a la economía.* Ciudad de México: Plaza y Valdez.
- Bajo, O. (1991). *Teorías del comercio internacional.* Barcelona: Antoni Bosch.
- Balassa, B. (1964). *Teoría de la integración económica.* Mexico: Uteha.
- Ballou. (s.f.). Recuperado el 21 de 3 de 2018, de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/innovar/article/view/22403/34728>
- Ballou, R. (2004). *Logística - Administración de la cadena de suministro.* Pearson Educación.
- Ballou, R. (2004). *Logística. Administración de la cadena de suministro.* . Mexico.

- Banco Mundial. (2007). *Connecting to Compete. Logistics Performance Index – LPI*.
- Banco Mundial. (15 de Enero de 2010). *Logística comercial mundial está mejorando, pero queda mucho por hacer para impulsar recuperación económica*. Recuperado el 3 de Mayo de 2018, de Banco Mundial: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2010/01/15/global-trade-logistics-improving-more-needed-boost-recovery>
- Banco Mundial. (28 de Junio de 2016). *Publican informe “Conectarse para competir 2016: La logística comercial en la economía mundial”*. Recuperado el 25 de Abril de 2018, de Banco Mundial: <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2016/06/28/connecting-to-compete-2016-trade-logistics-in-the-global-economy>
- Banda, S. (s/f). *Las ventajas competitivas de los países y su influencia en los mercados internacionales*. Bogotá D.C: Universidad del Rosario.
- Bembibre, C. (1 de Marzo de 2010). *Entrevista*. Obtenido de Definición ABC: <https://www.definicionabc.com/comunicacion/entrevista-2.php>
- Bollou, R. (2004). *Logística - Administración de la cadena de suministro*. Pearson Educación.
- Brandín, J. A. (1992). *La logística empresarial y el concepto de coste logístico total*. .
- Calvo, L., & Gaviria, M. (2014). La red de ciudades en la ciudad región Eje Cafetero. *Gestión & Región*, 25-47.
- Cámara de Comercio de Pereira. (29 de Marzo de 2016). *En 2015 economía risaraldense creció por encima del promedio nacional* . Recuperado el 9 de Abril de 2018, de Cámara de Comercio de Pereira: <https://www.camarapereira.org.co/da/ieventos/ver/1931/en-2015-economia-risaraldense-crecio-por-encima-del-promedio-nacional/>
- Camara de Comercio de Pereira. (Marzo de 2016). *Pereira Como Vamos*. Recuperado el 08 de Octubre de 2016, de http://www.pereiracomovamos.org/es/dominios/pcv.pagegear.co/upload/69/coyuntura_2015.pdf
- Cámara de Comercio de Pereira. (2018). *Estudio Económico vigencia 2017*. Pereira: Centro de Estudios e Investigaciones Socioeconómicas.
- Canda, N. (S.F). *Scribd*. Recuperado el 13 de 10 de 2017, de <https://es.scribd.com/document/327906412/Teoria-Basica-de-logistica-y-almacenamiento>
- Canitrot, L., & García, N. (2012). *La logística como herramienta para la competitividad*. Buenos Aires: Cámara Argentina de la construcción.

Casare, J., & Rebollo, A. (2005). *Distribución comercial (3a. ed.)*.

CEPAL, N. (2002). *Globalización y desarrollo*. Brasilia: CEPAL. Recuperado el 09 de 10 de 2017, de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/2724-globalizacion-desarrollo>

Christopher, M. (1992). *Logistics and Supply Chain Management*. London.

Colin, J., & Pache, G. (1988). *La logistique de la distribution*. Paris.

Coll, J. C. (2001). *Eumed*. Recuperado el 13 de 10 de 2017, de <http://www.eumed.net/coursecon/17/teoria-integracion.htm>

Comisión Regional de Competitividad. (2017). *Indice Departamental de Competitividad (IDC)*. Obtenido de <http://www.crcrisaralda.org/idc/>

CONPES. (2008). ((<https://www.dnp.gov.co>. Recuperado el 21 de 3 de 2018, de ((<https://www.dnp.gov.co/CONPES/Paginas/conpes.aspx>))

CONPES. (2008). ((<https://www.dnp.gov.co>. Recuperado el 21 de 3 de 2018, de ((<https://www.dnp.gov.co/CONPES/Paginas/conpes.aspx>))

CONPES. (2008). *Política Nacional Logística*. Bogotá.

Consejo Mundial de Viajes y Turismo. (2015). <https://www.wttc.org/>.

Consejo Privado de Competitividad. (2016). *Indice Nacional de Competitividad*.

Council of Supply Chain of Management Professionals. (S.F). *Council of Supply Chain of Management Professionals*. Recuperado el 29 de 09 de 2017, de http://cscmp.org/CSCMP/Footer/Who_We_Are.aspx

Crowell, J. F. (1901). *Report of the Industrial Commission on the Distribution of Farm Products*. New York.

Departamento Nacional de Planeación. (2008). *Conpes 3547*. Ministerios de transporte, Comercio, Industria y Turismo, Bogotá.

Departamento Nacional de Planeación. (17 de Febrero de 2016). *Departamento Nacional de Planeación*. Recuperado el 18 de 3 de 2018, de Qué es el Plan Nacional de desarrollo: <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Qu-es-el-PND.aspx>

DIAN. (2004). *MUISCA*. Recuperado el Mayo de 2018, de <https://www.legiscomex.com/Comunicaciones/O/Oct-06-04/resumenmuisca.pdf>

DIAN. (s.f.). *Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales*. Recuperado el Mayo de 2018, de <https://www.dian.gov.co/dian/rendicioncuentas/Paginas/InformescontrolInterno.aspx>

Diaz, E. (2016). *Introducción a la Logística Internacional*.

- Dinero. (15 de Julio de 2016). *Revista Dinero*. Recuperado el 18 de Abril de 2018, de Colombia tiene uno de los desempeños logísticos más pobres de la región:
<https://www.dinero.com/economia/articulo/desempeno-logistico-de-colombia-es-pobre/225744>
- DNP . (s.f.). ((<https://www.dnp.gov.co>. Recuperado el 21 de 3 de 2018, de ((<https://www.dnp.gov.co/DNP/Paginas/acerca-de-la-entidad.aspx>))
- DNP. (s/f). *Informe del DNP, logística de Colombia*. Recuperado el 16 de Abril de 2018, de Departamento Nacional de Planeación.
- Duport, E. (2017). *Camara de comercio de Pereira*. Obtenido de EL TURISMO EN PEREIRA:
<https://www.camarapereira.org.co/es/ieventos/ver/648/el-turismo-en-pereira/>
- EAE Business School. (s/f). *Internacionalización*. Recuperado el 20 de Abril de 2018, de La logísitca internacional como factor estratégico de la competitividad:
<https://www.eaprogramas.es/internacionalizacion/la-logistica-internacional-como-factor-estrategico-de-la-competitividad>
- El colombiano. (2014). *El Turismo nuevo sector estrategico*.
- El Diario del Otún. (2013). *Risaralda, potencia turistica*.
- El Espectador. (28 de Junio de 2017). *El Espectador*. Recuperado el 2017 de 09 de 30, de
<https://www.elespectador.com/economia/las-cifras-que-demuestran-que-la-alianza-del-pacifico-es-una-de-las-economia-mas-importantes-del-galeria-700504>
- EL TIEMPO. (17 de Septiembre de 2017). *Las principales tareas que ha cumplido el Conpes en medio siglo*. Obtenido de El tiempo, economía y negocios:
<http://www.eltiempo.com/economia/sectores/importancia-y-decisiones-del-conpes-en-sus-50-anos-131704>
- Emprenda Negocios. (12 de 07 de 2012). *Logistica Rentable*. Recuperado el 13 de 10 de 2017, de <http://logisticarentable.blogspot.com.co/2012/07/y-de-donde-viene-la-palabra-logistica.html>
- Flores. (3 de 4 de 2015). <https://ecoparatodos.wordpress.co>. Recuperado el 10 de 4 de 2018, de <https://ecoparatodos.wordpress.com/2015/03/04/teoria-de-la-ventaja-comparativa/>
- García, J., Collazos, M., López, D., & Monte, E. (2017). Los Costos de Comerciar en Colombia – Resultados de la Encuesta de Comercio Exterior del Banco de la República. *Borradores de economía*, 1-52.

- Gobernación de Risaralda. (02 de Julio de 2004). *Gobernación de Risaralda*. Recuperado el 08 de Octubre de 2016, de http://www.risaralda.gov.co/site/main/web/es/generalidades-del-departamento_10#generalidades
- Gobernación de Risaralda. (Agosto de 2017). *Risaralda verde y emprendedora*. Recuperado el Mayo de 2018, de http://www.risaralda.gov.co/Publicaciones/en_4_meses_se_viabilizarian_los_terrenos_para_la_plec
- Guitierrez. (1998). Recuperado el 21 de 3 de 2018, de https://www.researchgate.net/publication/257066556_Concepto_y_Evolucion_de_la_Funcion_Logistica
- Gutierrez, G., & Prida, B. (1998). *Logística y distribución física*. Madrid.
- Henri, A. (2007). Recuperado el 22 de 3 de 2018, de <http://tteraulcesar.blogspot.com.co/2008/11/maquiavelo-jomini-y-clausewitz.html>
- Herreros. (s.f.). *PERSPECTIVAS DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO PARA*. Recuperado el 2 de 11 de 2017, de <file:///E:/Mis%20documentos/Downloads/estudio%20de%20caso%20completo.pdf>
- Icecomex. (20 de 03 de 2011). *Universidad Icesi*. Recuperado el 04 de 11 de 2017, de <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2008/10/24/integracion-economica/>
- Invest In Pereira. (s.f.). *Invest in Pereira una estrategia de inversión ganadora*. Recuperado el Mayo de 2018, de <http://www.investinpereira.org/es/ipaginas/ver/G290/128/invest-in-pereira-una-estrategia-ganadora/>
- INVESTIN Pereira. (13 de Octubre de 2011). *Eje cafetero central logística del eje cafetero*. Recuperado el 23 de Abril de 2018, de Investin Pereira: <http://www.investinpereira.org/es/inoticias/ver/67/eje-cafetero-central-logistica-del-eje-cafetero/>
- Jiménes, W. (Junio de 2012). *Uniroja*. Recuperado el 29 de Octubre de 2016, de <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/4013835.pdf>
- Kent, J. L., & Flint, D. J. (1997). *Perspectives on the evolution of logistics thought*. *Journal of Business Logistics*.
- Klaus, P. (2010). *Business logistics and logistics engineering: the rocky road to a unified scienc*. Springer-Verlag.

- Kraljic, P. (10 de 1983). Purchasing must become supply management. . (H. B. Review, Entrevistador)
- Krugman. (1955). *www.scielo.org.co*. Recuperado el 25 de 11 de 2017, de <http://www.scielo.org.co/pdf/diem/v14n1/v14n1a06.pdf>
- Kumar, D., Sreekumar, & Kumar, R. (2009). *Need Assessment Analysis of CRM Practices in Logistics Industry*. .
- LEGIS. (21 de Febrero de 2018). *Decreto 349 del 2018, modifica la normativa aduanera y operaciones de comercio exterior*. Obtenido de LEGIS, Comunidad Contable: <http://www.comunidadcontable.com/BancoConocimiento/Otros/decreto-349-del-2018-modifica-la-normativa-aduanera-y-operaciones-de-comercio-exterior.asp>
- Lombana, J., & Rozas, S. (12 de 2008). *Scielo*. Recuperado el 01 de 10 de 2016, de <http://www.scielo.org.co/pdf/pege/n26/n26a02.pdf>
- Lopez. (2015). Recuperado el 11 de 4 de 2018, de <http://www.paraninfo.es/catalogo/9788497329811/logistica-de-aprovisionamiento>
- Lopez, G. (2012). *Lo glocal y el turismo: nuevos paradigmas de interpretación*. Mexico.
- Lyer, S. (1992). *Distribution of the lifetime of consecutive k-within-moutof-n: F systems*. .
- Mafla, J. (6 de Febrero de 2018). *Novedades legales en aduanas y comercio exterior durante el 2017. Parte II*. Recuperado el 2 de Mayo de 2018, de Asuntos Legales: <https://www.asuntoslegales.com.co/consultorio/novedades-legales-en-aduanas-y-comercio-exterior-durante-el-2017-parte-ii-2596447>
- Maldonado, E. (13 de Febrero de 2015). *Visión de logística del sector privado*. Recuperado el 16 de Abril de 2018, de ANDI, Gerencia logística, transporte e infraestructura.
- Meseron. (2016). <http://evoluciondelalogistica.blogspot.com.co>. Recuperado el 13 de 4 de 2016, de <http://evoluciondelalogistica.blogspot.com.co/2007/12/resumen-de-la-historia-de-logstica.html>
- Meserón, S. (02 de 12 de 2007). *Evolución de la logística*. Recuperado el 13 de 10 de 2017, de <http://evoluciondelalogistica.blogspot.com.co/2007/12/resumen-de-la-historia-de-logstica.html>
- Mincit . (s.f.). Recuperado el 25 de 11 de 2017, de http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones/11770/integracion_economica_regional

- MINCIT. (s/f). *¿QUÉ ES LA VUCE?* Obtenido de Ministerio de Industria, Comercio y Turismo:
http://www.vuce.gov.co/index!.php?id_menu=2
- Ministerio de Comercio Industria y Turismo. (s.f.). *Manual de procedimientos de inspección física simultanea de mercancías*. Recuperado el Mayo de 2018, de
<http://www.mincit.gov.co/loader.php?lServicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=23594&name=ManualInspeccionFisica.pdf&prefijo=file>
- Ministerio de Comercio Industria y Turismo. (s.f.). *Qué es el VUCE*. Recuperado el Mayo de 2018, de http://www.vuce.gov.co/index!.php?id_menu=2
- Ministerio de Industria Comercio y Turismo. (2011). *Mincomercio Industria y Turismo*. Recuperado el 02 de Octubre de 2016, de
<http://www.mincit.gov.co/minturismo/publicaciones.php?id=197>
- Ministerio de transporte. (s.f.). <http://www.alcaldiabogota.gov.c>. Recuperado el 23 de 3 de 2018, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>
- Ministerio de Transporte. (s.f.). *Portal Logístico de Colombia*. Recuperado el Mayo de 2018, de <http://plc.mintransporte.gov.co/es/corredores>
- Ministerio Industria, Comercio y Turismo. (10 de Julio de 2012). *Mincomercio Industria y Turismo*. Recuperado el 06 de Octubre de 2016, de
<http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=3597>
- Mintransporte. (2014). *Decreto1478 de 2014*. Ministerio de Transporte.
- Montanez, L., Granada, I., Rodríguez, R., & Veverka, J. (2015). *Guía Logística, aspectos conceptuales prácticos de la logística de cargas*. Banco Interamericano de Desarrollo, BID.
- Monterroso, E. (08 de 2000). *researchgate*. Recuperado el 08 de 10 de 2017, de
https://www.researchgate.net/publication/296483187_El_proceso_logistico_y_la_gestion_de_la_cadena_de_abastecimiento
- Mora, L. A. (2016). *Gestión logística integral: Las mejores prácticas en la cadena de abastecimiento*. Bogota: Ecoe ediciones.
- Muñoz, S. (2016). *Encuentro gerentes en logística de la Andi*. Departamento Nacional de Planeación. .
- OMT . (2015). Recuperado el 25 de 11 de 2017, de <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>

Organización de los Estados Americanos. (s.f.). *Sistema de Información sobre Comercio Exterior*. Recuperado el 13 de 10 de 2017, de http://www.sice.oas.org/TPD/Pacific_Alliance/Pacific_Alliance_s.asp

Organizacion mundial de comercio. (2012). *Aprovechamiento del comercio*.

Organizacion mundial de comercio. (2015). *Estadísticas del comercio internacional*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2015_s/its15_highlights_s.pdf

Organización Mundial del Turismo. (2015). *PIB mundial*.

Organización Mundial del Turismo. (s.f.). *Turismo*.

Perez. (2017). Recuperado el 8 de 11 de 2017, de <https://definicion.de/alianza-estrategica/>

Pizano, D. (2002). *Globalización: desafíos y oportunidades*. Alfaomega.

Portafolio. (12 de Marzo de 2018). *Colombia, uno de los países más atractivos para la inversión extranjera directa*. Recuperado el 3 de Abril de 2018, de El portafolio: <http://www.portafolio.co/economia/colombia-uno-de-los-paises-mas-atractivos-para-la-inversion-extranjera-directa-515169>

Portal Logístico de Colombia. (s/f). *Portal Logístico de Colombia*. Recuperado el 20 de 04 de 2018, de Zonas Francas: <http://plc.mintransporte.gov.co/es/corredores/medellin-cali/zonas-especializadas/zonas-francas>

Porter, M. (s.f.). Recuperado el 21 de 3 de 2018, de <https://www.webyempresas.com/la-ventaja-competitiva-segun-michael-porter/>

Porter, M. (2015). *Ventaja Competitiva: creación y sostenimiento de un desempeño superior*. Grupo editorial Patria.

Porto, N. (07 de 07 de 2004). *Departamento de Economía Universidad Nacional de la Plata*. Recuperado el 01 de 10 de 2016, de <http://www.depeco.econo.unlp.edu.ar/doctorado/tesis/tesis-porto.pdf>

Procolombia. (s.f.). *Zonas Francas y otros Incentivos en Colombia*. Recuperado el Mayo de 2018, de <http://www.inviertaencolombia.com.co/zonas-francas-y-otros-incentivos.html>

Proexport. (2014). *Ingreso de Divisas en Colombia*.

Puce. (2014). <http://pucae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional>. Recuperado el 10 de 4 de 2018, de <http://pucae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/2-uncategorised/91-david-ricardo-ventajas-comparativas>

- PV MAGAZINE. (2015). *Colombia aprueba incentivos tributarios para las energías renovables*. Recuperado el Mayo de 2018, de <https://www.pv-magazine-latam.com/2015/11/08/colombia-aprueba-incentivos-tributarios-para-las-energias-renovables/>
- RAE. (s.f.). *Real Academia de la Lengua Española*. Recuperado el 03 de 11 de 2017, de <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=NZJWMiV>
- Ramírez, A. (s/f). *Metodología de la investigación científica*. Bogotá: Pontificia universidad Javeriana.
- Ramírez, A. (s/f). *Metologia de la investigación científica*. Colombia: Pontificia Universidad Javeriana.
- Revista Dinero. (18 de Febrero de 2016). *Dinero*. Recuperado el 06 de Octubre de 2016, de <http://www.dinero.com/edicion-impresa/sectores/articulo/el-turismo-el-colombia-crecio-69-generando-11-billones/219407>
- Ricardo, D. (1817). Recuperado el 24 de 3 de 2018, de <https://aduanaenmexico.wordpress.com/2014/09/23/economia-ventaja-comparativa-competitiva-y-absoluta/>
- Riquelme. (2015). Recuperado el 11 de 4 de 2018, de http://fcaenlinea1.unam.mx/anexos/1423/1423_u3_act3.pdf
- Robayo, E. (2013). *Desarrollo Logístico en Colombia y a nivel internacional*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada .
- Robbins. (s.f.). Recuperado el 25 de 11 de 2017, de https://books.google.com.co/books?id=QXE4AwAAQBAJ&pg=PA69&lpg=PA69&dq=alianza+economica+concepto+te%C3%B3ricos&source=bl&ots=wRJpfAxxsi4&sig=k4i2z2Mp_sNR0al24fibw3mEEXw&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwilk5LRzdLXAhUCZN8KHb2DC7kQ6AEISDAG#v=onepage&q=alianza%20economic
- Rodgers, K. (1993). *Globalizacion y su impacto en el comercio mundial y regional*. Mc Graw Hil.
- Rodriguez. (s.f.). *www.economiayregion.com.ar*. Recuperado el 12 de 11 de 2017, de <http://www.economiayregion.com.ar/pdf/documento%20de%20trabajo-JDIEZ.pdf>
- Sahid. (1998). Recuperado el 15 de 11 de 2017, de <http://logisticarentable.blogspot.com.co/2012/07/top-15-definiciones-autores.html>

- Santos, I. S. (2004). *Logística comercial y empresarial*. Madrid: ESIC.
- Secretaría para el Desarrollo económico. (2018). PLEC (Plataforma logística del Eje Cafetero). Recuperado el Mayo de 2018
- Servera. (2015). <https://www.researchgate.net/publication>. Recuperado el 10 de 4 de 2018, de https://www.researchgate.net/publication/257066556_Concepto_y_Evolucion_de_la_Funcion_Logistica
- Servera, D. (10 de 2008). *Universidad Nacional de Colombia*. Recuperado el 10 de 10 de 2017, de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/innovar/article/view/22403/34728>
- Severa. (2015). <https://www.researchgate.net/publication>. Recuperado el 10 de 4 de 2018, de https://www.researchgate.net/publication/257066556_Concepto_y_Evolucion_de_la_Funcion_Logistica
- Shaw, A. W. (1916). *An Approach to Business Problems*.
- Smith. (1790). Recuperado el 17 de 3 de 2018, de <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoriaclasica/71-teoria-de-la-ventaja-absoluta-de-adam-smith>
- SNCCTI. (15 de Junio de 2016). *Sistema Nacional de competitividad Ciencia, Tecnología e Innovación*. Recuperado el 19 de Abril de 2018, de Índice de desempeño logístico del Banco Mundial: <http://www.colombiacompetitiva.gov.co/prensa/2016/Paginas/Indice-de-Desempeno-logistico-del-Banco-Mundial.aspx>
- Tamanes, R. (1990). *Estructura económica internacional*. Mexico: Alianza Editoria.
- Tamayo, M. (1998). *Serie Aprender a investigar. Modulo 2: la investigación*. Bogotá DC: ARFO EDITORES.
- Universidad del Rosario. (2006). *Universidad del Rosario*. Recuperado el 04 de 11 de 2017, de <http://www.urosario.edu.co/Universidad-Ciencia-Desarrollo/ur/Fasciculos-Anteriores/Tomo-I---2006/Fasciculo-13/ur/Tipos-de-acuerdos-comerciales/#.WgFaITWzIU>
- Universidad Nacional de Colombia. (2016). Dinámicas de las áreas metropolitanas en Colombia. *Debates gobierno urbano*, 1-28.
- Unwto. (2017). *Unwto.org*. Recuperado el 30 de 09 de 2017, de <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419029>

Valencia, F., López, A., González, B., Agudelo, F., & Suárez, H. (2017). *Boletín Económico Regional* . Banco de la República.

Veletanga. (2013). <http://puceae.puce.edu.ec>. Recuperado el 10 de 4 de 2018, de <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoriaclassica/71-teoria-de-la-ventaja-absoluta-de-adam-smith>

Vivas, R. A. (2007). Recuperado el 01 de 10 de 2016, de <file:///C:/Users/JAVIER/Downloads/Dialnet-ElTurismoComoMotorDeCrecimientoEconomico-2267966.pdf>