

**INFORME FINAL AMBIENTE VIRTUAL DE APRENDIZAJE
TRANSPORTE MULTIMODAL**

**CLAUDIA CONSTANZA GAVILAN DIAZ
Cod. U00057379**

**Docentes
CLAUDIA PATRICIA SALAZAR BLANCO
JUAN HILDEBRANDO ÁLVAREZ
Asignatura
INVESTIGACION INTEGRADA**

**UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BUCARAMANGA
ESPECIALIZACION EN EDUCACION CON NUEVAS TECNOLOGIAS
2010**

1. RESUMEN

A partir de la revolución tecnológica con la proliferación de redes de información telecomunicada, más conocida como Internet y como consecuencia de ello, el surgimiento de la sociedad del conocimiento, el mundo se globaliza y cambian las necesidades de educación, económicas, culturales, científicas (entre otras); donde surgen nuevos paradigmas que pretendan satisfacer las nuevas demandas. En el caso económico, la forma de hacer negocios internacionales se dinamiza y exige respuestas oportunas, eficaces y eficientes. Éste trabajo, es el resultado de una investigación formativa, en la cual se diseña un entorno virtual de aprendizaje llamado Transporte Multimodal, basado en la intención de comprobar si, el aprovechamiento de las herramientas proporcionadas en los entornos virtuales de aprendizaje, sumado a un buen diseño pedagógico y uno de medios, brinda a los estudiantes un escenario que le permita lograr las competencias necesarias, para fortalecer las capacidades para toma de decisiones logísticas. Para ello seleccionamos siete personas conocedoras del tema de comercio exterior, las cuales participaron como estudiantes, resolviendo además de lo solicitado en la guía del curso, el pretest y pos test, generando una respuesta positiva en cuanto a la construcción de conocimientos fundamentales para tener una visión global del manejo de las cadenas logísticas soportadas en el transporte multimodal.

2. INTRODUCCION

La dinámica establecida a partir de los cambios generados con la revolución tecnológica, hace más de 30 años, no solo cambiaron la forma de hacer negocios, de intercambiar culturas, sino que partir de allí se modificó además la forma de elaboración, adquisición y transmisión de los conocimientos (tecnologías de información y comunicación TICS).

Como resultado de todos estos cambios, las necesidades ya no son las mismas dentro de la sociedad, requiriendo un ritmo acelerado y cambiante que solo las pueden brindar las herramientas que proporcionan las tecnologías de información y comunicación; nace así la sociedad del conocimiento y con ella nuevas teorías educativas, económicas y socio-políticas, las cuales tratan de explicar y satisfacer los nuevos requerimientos.

A nivel Educativo las preguntas se empiezan hacer con respecto a la efectividad que tienen los antiguos sistemas de conductismo, se entra a debatir si el proceso de aprendizaje deriva de la mera transmisión de conocimiento y se cuestiona si ese conocimiento adquirido realmente se puede experimentar y difundir dentro de la sociedad que demanda aprender, desaprender y apropiarse de un conocimiento.

La calidad de la educación tiene que mejorar ya que ella permite cumplir con los nuevos requerimientos, con ello se adoptan otros tipos de modelos en los cuales está incluido el constructivista, donde los objetivos pedagógicos para adquirir las competencias académicas necesarias se alcanzan a través de un proceso mediado donde el profesor acompaña al estudiante a construir su conocimiento, en la mayoría de los casos aprovechando los recursos tecnológicos.

Para la UNESCO, la educación es entendida como el proceso global de la sociedad, a través del cual las personas y los grupos sociales aprenden a desarrollar conscientemente en el interior de la comunidad y en el beneficio de ellas, la totalidad de sus capacidades, aptitudes y conocimientos (UNESCO 1974). Lo anterior se ve complementado con otro informe de la UNESCO llamado “La Educación Encierra un Tesoro”, este informe analiza los paradigmas de la globalización y la interdependencia, nace a partir de la situación actual, los cambios en torno a lo político, económico, cultural, entre otros aspectos.

Por lo anterior se hace prudente mencionar que el informe concluye con el objeto de cumplir con el conjunto de misiones que le son propias; la educación debe estructurarse de acuerdo a las nuevas necesidades.

Los Ambientes Virtuales de Aprendizaje definidos por la Dirección de Tecnología Educativa del Instituto Politécnico Nacional (México) como “el conjunto de entornos de interacción, sincrónica y asincrónica, donde, con base en un programa curricular, se lleva a cabo el proceso enseñanza-aprendizaje, a través de un sistema de administración de aprendizaje”, sin embargo siempre estará presente la importancia del docente como eje principal en el seguimiento del camino trazado con miras a la formación en cualquier competencia, donde la mediación que brinda el docente es fundamental para la generación del conocimiento.

En cuanto al diseño de ambientes de aprendizaje, es importante señalar que las nuevas tecnologías brindan posibilidades de renovar el contenido de los cursos y los métodos pedagógicos, y de ampliar el acceso a la educación superior. No hay que olvidar, sin embargo, que la nueva tecnología de la información no hace que los docentes dejen de ser indispensables, sino que modifica su papel en relación con el proceso de aprendizaje, y que el diálogo permanente que transforma la información en conocimiento y comprensión pasa a ser fundamental

“Y es que una integración de medios como texto, gráficos, sonidos, animación y video, o los vínculos electrónicos, no tienen sentido sin las dimensiones pedagógicas que el diseñador de ambiente puede darles. Sin embargo, el ambiente de aprendizaje se logra ya en el proceso, cuando estudiantes y docentes (facilitadores), así como los materiales y recursos de información se encuentran interactuando.”¹.

Además de buscar que la interfaz tenga usabilidad definida por Nilsen “como un atributo de la calidad que establece la facilidad de uso de las interfaces de usuario y que se define a partir de cinco componentes de calidad: learnability o capacidad de ser aprendido, eficiencia, memorability o capacidad de ser recordado, evitar los errores de usuario y la satisfacción del usuario”²

El diseño de un AVA, es el resultado de un trabajo multidisciplinario arduo y comprometido que tiene en cuenta para su construcción diferentes características que debe poseer un ambiente como muy bien se describe a continuación³:

Se requiere que quienes participan en el diseño de estos ambientes deben conocer todos los recursos tecnológicos disponibles (infraestructura, medios, recursos de información, etc.)

Usuarios. Se refiere al QUIÉN va a aprender, a desarrollar competencias, a generar habilidades, es decir son los actores del proceso enseñanza aprendizaje, principalmente estudiantes y facilitadores

Currículo. Es el QUÉ se va a aprender. Son los contenidos, el sustento, los programas de estudio curriculares y cursos de formación

¹ Lic. Ana Emilia López Rayón parra, Lic. Silvia Escalera Escajeda, Lic. Rocío Ledesma Saucedo. SOCIEDAD MEXICANA DE COMPUTACION EN EDUCACION PRESIMPOSIO VIRTUAL SOMECE 2002. COMUNIDADES Y AMBIENTES VIRTUALES DE APRENDIZAJE. AMBIENTES VIRTUALES DE APRENDIZAJE. DIRECCION DE TECNOLOGIA EDUCATIVA DEL INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL

² Enric Mor, Muriel Garreta, María Galofré. Diseño centrado en el usuario en entornos virtuales de aprendizaje, de la usabilidad a la experiencia del estudiante.

³ Licda. Ana Emilia López Rayón Parra, Licda. Rocío Ledesma Saucedo Licda. Silvia Escalera Escajeda Ambientes Virtuales de Aprendizaje. México

Especialistas. Aquí está el CÓMO se va a aprender. Son los encargados de diseñar, desarrollar y materializar todos los contenidos educativos que se utilizarán en el AVA. Se integra por un grupo multidisciplinario que consta de:

- El docente especialista en el contenido. Es quien tiene la experiencia de hacer que el otro aprenda una disciplina específica.
- El pedagogo. Es el encargado de apoyar el diseño instrucción de los contenidos ya que sabe cómo se aprende.
- El diseñador gráfico. Participa no sólo en la imagen motivadora de los contenidos, sino que se une al programador para ofrecer una interactividad adecuada y de calidad en los materiales

El administrador (apoyo técnico). Es el responsable de “subir” o poner a disposición de los usuarios los contenidos y recursos del AVA, por lo que su tarea continúa durante todo el proceso de aprendizaje, ya que debe estar pendiente de que todos los materiales estén accesibles a los usuarios y de llevar la gestión de las estadísticas generadas por el sistema informático educativo.”

Un especialista en tecnología educativa, ya que podrá sugerir el medio más adecuado para propiciar los aprendizajes

Un corrector de estilo, para garantizar la calidad ortográfica y gramatical de los contenidos. También su participación en el diseño editorial de los cursos es importante.

Sistemas de administración de aprendizaje (LMS, por sus siglas en inglés). Se refiere al CON QUÉ se va a aprender. Estos sistemas permiten llevar el seguimiento del aprendizaje de los alumnos teniendo la posibilidad de estar al tanto de los avances y necesidades de cada uno de ellos..

“las instituciones educativas requieren de una infraestructura de redes y todo lo que implica: Internet, fibra óptica, servidores y equipos satelitales”

“los usuarios requieren de acceso a un equipo de cómputo conectado a la red de Internet, ya sea desde su casa, oficina o a través de los ya famosos “cibercafés” ”.

“Los entornos en los cuales opera un AVA son:

- Conocimiento
- Colaboración
- Asesoría
- Experimentación
- Gestión”

“Fase I. Planeación. En esta fase se define el programa a desarrollar, el público al que estará dirigido, los objetivos, los recursos materiales necesarios y los recursos humanos que trabajarán en el diseño y desarrollo de los contenidos y en la operación del AVA. En esta planeación participan las autoridades educativas y los responsables que la institución educativa asigne al proyecto”.

“Fase II. Diseño, desarrollo de los entornos y la producción de los contenidos digitales. En esta fase se prepara el proceso de aprendizaje, en la cual participa el grupo multidisciplinario de trabajo”.

“Fase III. Operación. En esta fase convergen todos los Entornos del AVA. Como en cualquier ciclo escolar, tiene su dinámica de inscripción, inicio de clases, los actores educativos interactúan entre ellos, trabajan con los materiales y recursos, llevan a cabo los procesos de evaluación y, al término, de acreditación. Para lograrlo es necesario tener los contenidos (curso en línea) accesibles al facilitador y a los alumnos, a través de un sistema informático-educativo y contar con el soporte técnico que asegure el acceso a los materiales y recursos”.

La extraordinaria visión futurista que tuvo el sociólogo McLuhan, al hablar de la Aldea Global, no solo describió un grupo mundial de personas intercomunicadas, que demandarían servicios de educación, sino también intercambio de productos y servicios. En el caso económico, la forma de hacer negocios internacionales se dinamiza y exige respuestas oportunas, eficaces y eficientes. El éxito de los

negocios que se generen dependerá en gran medida de la visión que se tenga del mundo de los negocios y del manejo de las cadenas logísticas de distribución.

La competitividad en éste campo específico del diseño de cadenas de distribución física internacional, sustentado en el conocimiento del tema del transporte multimodal implica la destreza para la toma de decisiones logísticas, sustentada en un conocimiento igualmente global, que le permita dimensionar la capacidad de carga, el manejo de los puertos y aeropuertos por donde tenga que ser manipulada la carga, los costos en los que se incurra, con el pleno cumplimiento de la normatividad vigente del caso.

Colombia, país tercermundista, no solo presenta problemas de infraestructura física en vías, navegabilidad puertos etc. para el manejo de las mercancías de importación y exportación, sino de la burocracia para realizar los trámites requeridos para tal fin, pero pensemos que al tocar el tema del transporte multimodal tenemos que hablar del resto de los países que intervienen en el proceso, por eso se hace necesario, tener el conocimiento global, que nos abrirá los mercados internacionales, en el momento de conocer las debilidades y fortalezas.

En un modelo tradicional de clase presencial, se podría intentar cubrir las necesidades, a través de recursos escritos, gráficos presentaciones diapositivas, conferencias, inclusive la programación de un viaje durante el semestre a alguno de los puertos colombianos, lo que hace el proceso costoso, poco práctico (solo se tiene la información de un solo puerto y con tecnología que no es de punta).

En este punto, ya teniendo en cuenta la realidad del sector y la necesidad de cambios fundamentales para ser competitivos, nos cuestionamos si, ¿la educación a través de tics, en tema de transporte multimodal, basado en el desarrollo de temas como: modos de transporte, capacidad de carga,

funcionamiento de puertos internacionales, costos, localización geográfica en tiempo real; permitiría construir el conocimiento necesario, para ser competitivo en el campo de diseño de cadenas de distribución física internacional?.

Para dar respuesta a nuestro interrogante, diseñamos el ambiente virtual de aprendizaje (AVA), llamado Transporte Multimodal, desarrollando en el diseño pedagógico los temas de: Modos de transporte, Transporte multimodal, capacidades de carga de los transportes, normatividad y costos; en cuanto al diseño de medios se propusieron herramientas de interactividad, audiovisuales, utilización del programa google earth para localización geográfica en tiempo real, sin dejar de lado la comunicación sincrónica y asincrónica que nos permite el entorno virtual de aprendizaje (EVA).

Publicamos el AVA en http://campus.dokeos.com/courses/8140/?id_session=0, siete personas conocedoras del tema de comercio exterior, realizaron el curso por unidades, con ello se pretendía que con el conocimiento de, ventajas y desventajas del sector asesor colombiano en comercio exterior, nos pudieran dar un concepto profesional y de la funcionabilidad del AVA, en cuanto al logro del objetivo. Realizado el proceso se evidencia, un resultado acertado y positivo, en cuanto a la experiencia vivida por las siete participantes, en cuanto a la adquisición de competencias en el conocimiento del transporte multimodal y su forma de operar a nivel mundial.

3. METODO

3.1 Muestra

Para la muestra se ha seleccionado un grupo de siete personas, dos de ellas son estudiantes universitarias y las cinco personas restantes son expertas en Comercio Exterior, con ellos podremos obtener una idea clara de el éxito o la necesidad de hacer ajustes pertinentes con el diseño pedagógico y de medios que tiene el AVA, por ser evaluado por expertos

Las personas seleccionadas para el estudio fueron:

Estudiantes	Profesión
Estudiante Nro.1	Estudiante Universitaria
Estudiante Nro.2	Estudiante Universitaria
Estudiante Nro.3	Tecnóloga en Comercio Exterior
Estudiante Nro.4	Profesional en Comercio Exterior
Estudiante Nro.5	Profesional en negocios Internacionales
Estudiante Nro.6	Profesional en Comercio Exterior
Estudiante Nro.7	Abogado experto en Comercio Exterior

3.2 Procedimiento Utilizado

La idea de diseñar un AVA (ambiente virtual de aprendizaje), se concreta después de desarrollar las guías seleccionadas por la profesora Claudia Salazar, como parte integrante de la asignatura de Investigación, dentro del programa de la Especialización en Educación con nuevas tecnologías de información y comunicación realizada por la Universidad Autónoma de Bucaramanga.

El desarrollo de las guías, por un lado del diseño pedagógico y por otro del diseño de medios, nos indico la factibilidad del tema, la posibilidad de implementarlo, y ponerlo en línea así:

Diseño Pedagógico

a) Guía 1: Con la identificación de una necesidad educativa, orientar el diseño de un ambiente virtual de aprendizaje, con ello ubicar hacia quien nos estaríamos dirigiendo en nuestra aula, logramos establecer que, el interés de hacer un diseño de ambiente virtual surge de la necesidad que tiene el estudiante de comercio exterior de tener una idea clara y en tiempo real de cómo funciona a nivel mundial, la gestión internacional de los negocios, cuyo conector es el transporte internacional de mercancías, donde se encuentra ubicado el transporte multimodal.

Para cubrir esas necesidades se podrían utilizar diferentes recursos escritos, gráficos presentaciones en diapositivas y conferencias, viajes a alguno de los puertos colombianos (lo que hace el proceso muy costoso y poco práctico pues solo se tiene la información de un solo puerto).

Las alternativas audiovisuales en tiempo real que nos brindan las nuevas tecnologías de información y comunicación a través de internet, donde el proceso de aprendizaje se optimiza, debido a que no solo se tiene como referencia una imagen o un escrito, sino que se puede interactuar y llevar a cabo actividades de interacción.

b) Guía 2: Con el desarrollo de ésta guía el tema se centro en los objetivos Generales y específicos del ambiente virtual de aprendizaje así:

Objetivos Generales

- Tomar decisiones logísticas en temas relacionados con el transporte de mercancías.
- Identificar las diferentes soluciones de transporte de carga.
- Proponer la utilización de uno o más medios de transporte dependiendo de las características y el trayecto de la carga.

Objetivos específicos

- Identificar las características del transporte internacional.
- Conocer la capacidad de carga en volumen y peso de cada uno de los medios de transporte
- Diseñar cadenas de distribución física
- Comprender la importancia de los empaques y embalajes de la carga.
Conocer la legislación de transporte internacional

c) Guía 3: En ésta guía se plantea, cuál será la metodología a utilizar para cumplir con los objetivos generales y específicos; proponiendo para el caso La metodología que se puede aplicar para lograr los objetivos propuestos, para el desarrollo de un curso con temas de comercio exterior es de carácter interactivo y muy participativo por parte de los estudiantes y entre los estudiantes así:

Individualizadas: Estudio individual de material de apoyo sugerido, con base en lo leído se solicita al estudiante la elaboración de un ensayo y que a través de él ejemplifique esa teoría estudiada con un ejemplo de exportación de una mercancía, donde se involucre el ejercicio práctico y la aplicación de la normatividad.

Participación colaborativa, de focalización, motivacionales, practicas así.

- Se habilitara el chat, para que en un ejercicio por grupos y con base en una información dada por el docente se ubique por medio de google earth, puertos, aeropuertos y además se midan distancias y se determine posibilidad de movilización de la carga a través de transporte carretero, férreo, marítimo, aéreo en tiempo real, de allí a través del chat tomen una decisión de cómo diseñar la cadena de distribución.
- En los foros se evaluara la calidad de las participaciones, donde no son validas las intervenciones donde no exista aporte al tema; el estudiante además tendrá que participar en las opiniones de otros alumnos. (esto evaluará claridad de los conceptos)
- Con las presentaciones en diapositivas de sus ejercicios de exportación de mercancías, utilizando algún medio de transporte, los alumnos escucharán sugerencias de sus propios compañeros, para cambiar en los ejemplos características, que tendrán que involucrar a sus ejercicios, esto les permite adquirir destrezas de búsqueda de diferentes soluciones a un mismo problema, con ello se evalúa las capacidades adquiridas para tomar decisiones.

d) Guía 4: Encontraríamos al finalizar el ejercicio, el marco teórico o referencial para nuestra propuesta.

Diseño de producción de medios

Las guías desarrolladas dieron cuenta de cómo, podríamos utilizar la tecnología puesta a disposición, para enfocar el tema diseñado pedagógicamente, de una manera gráfica y con ayudas de medios de comunicación, para lograr el objetivo propuesto, en un AVA, que requiere de las dos partes pedagógica y de medios así:

Guía 1: Se hace un análisis del tema escogido y de su diseño en cuanto al componente educativo, con el propósito de enfocar el tema que va a ser desarrollado en el AVA, se empieza a observar que posibles ayudas de medios audiovisuales, serían las óptimas para el tema.

Guía 2: En cuanto al diseño comunicativo del material, el objetivo de desarrollar esta guía fue la de tomar decisiones fundamentales para el diseño del sistema de comunicación del material educativo en la web, con ello se resaltaron aspectos como:

- Áreas de trabajo
- Control y contenido de la acción
- Color que identificara el AVA
- Características de la letra
- Imágenes estáticas
- Imágenes en movimiento
- Sonidos que serán utilizados

Guía 3 se realiza un mapa de navegación y una guionización de los temas, con el propósito de establecer el nivel de coherencia y conectividad con los temas propios del AVA.

3.3 Materiales

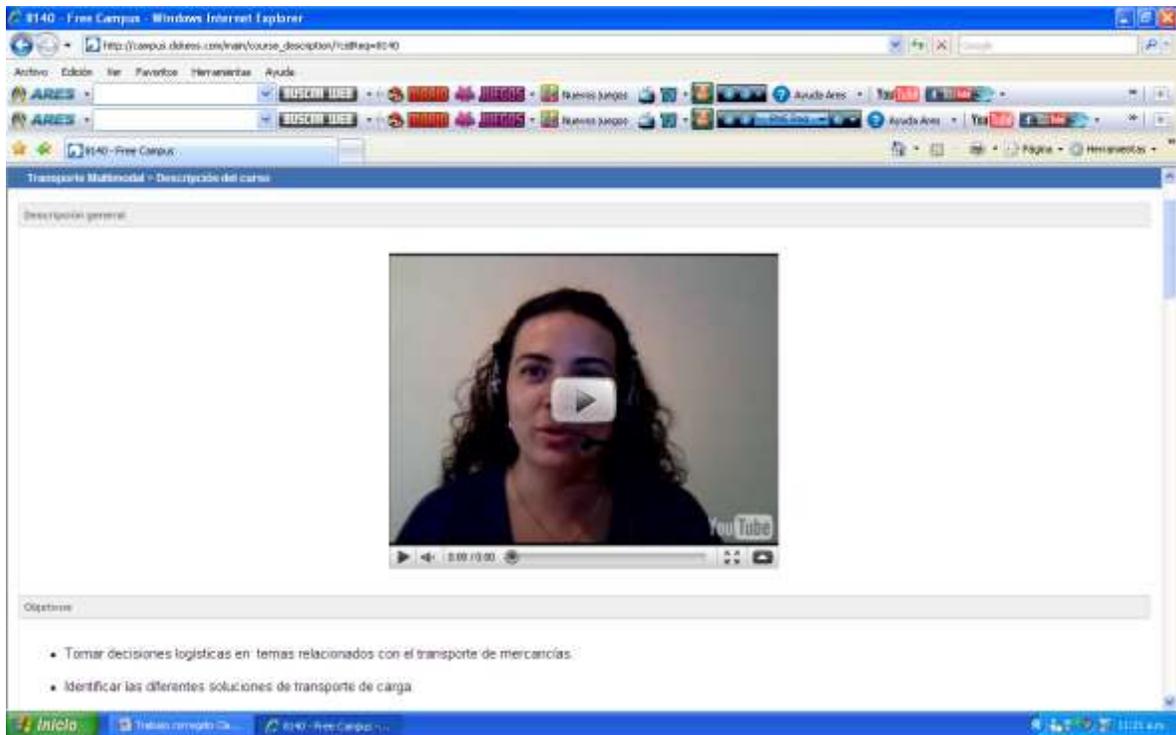
Los materiales utilizados, para el diseño pedagógico y el diseño de medios, del ambiente virtual de aprendizaje, se podrían dividir en dos:

1. Tangible: Computador, Libros de referencia, memorias extraíbles, cd's.
2. Intangibles: Software para diseño de medios audiovisuales, plataforma Dokeos, software para manejo de texto así.

Pantallazo inicial: Banners de bienvenida, acompañado de un medio audiovisual, producido con animoto.



Segundo pantallazo, video de bienvenida.

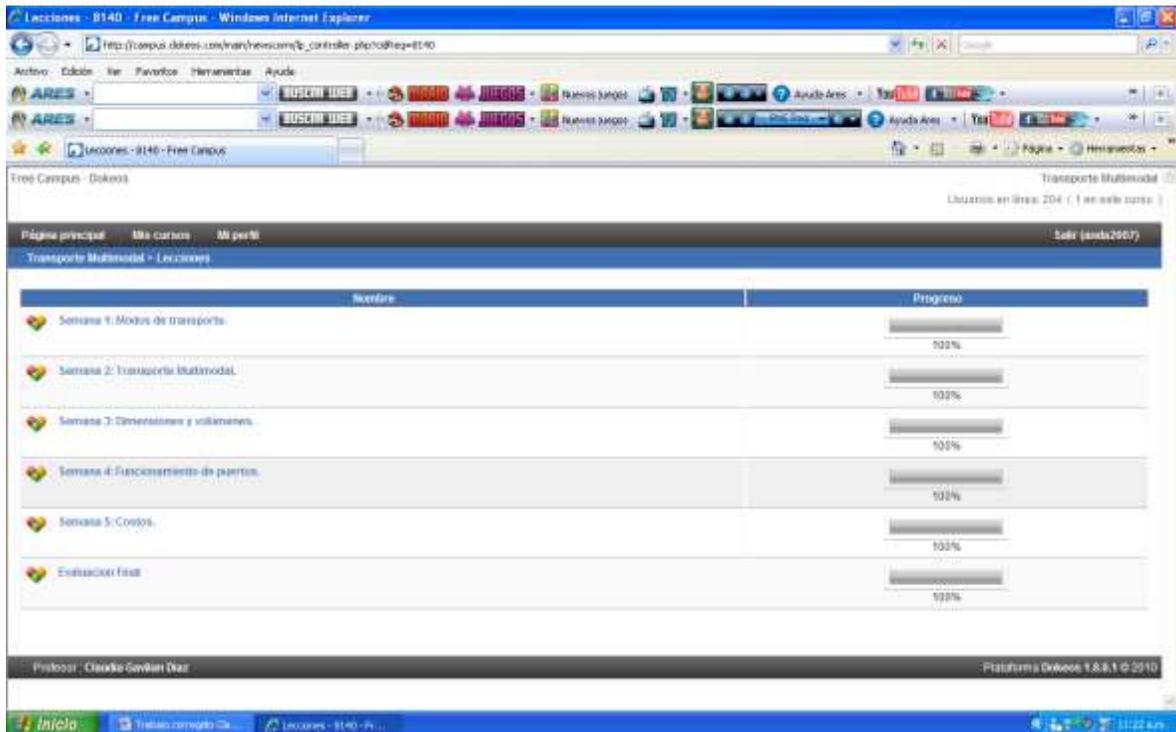


Pantallazo de videos de you tube, puestos on-line en el curso como complemento de ayuda pedagógica.



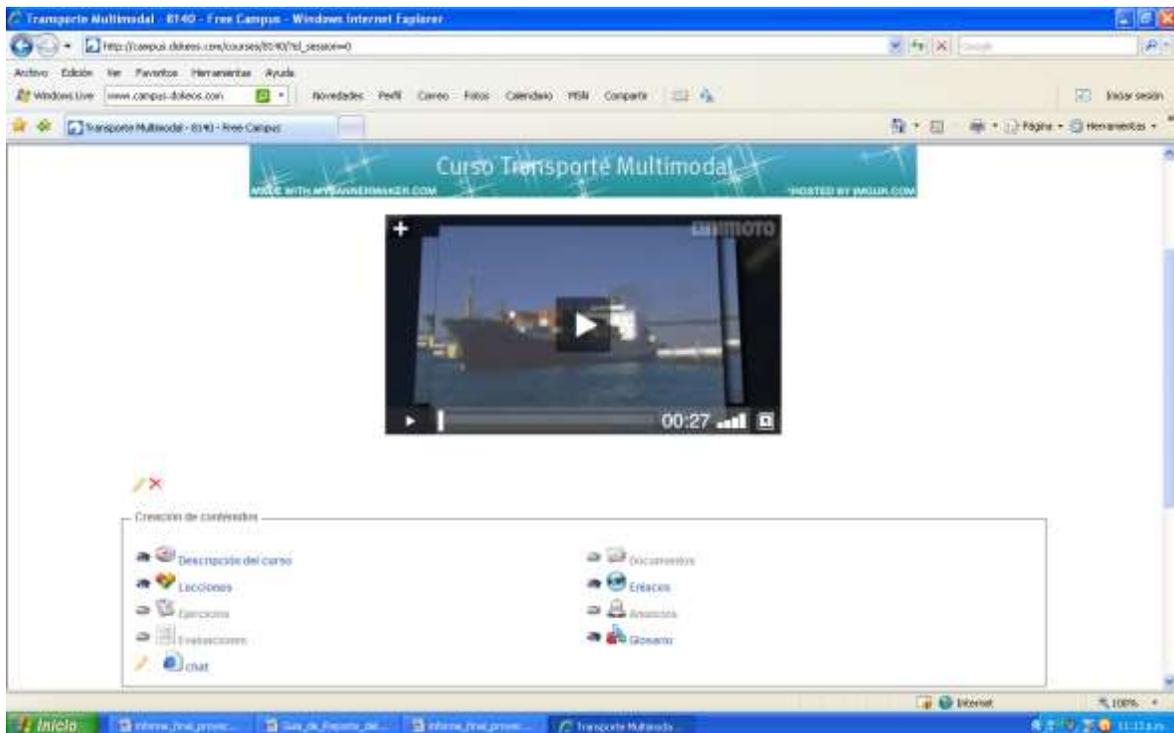


Pantallazo de las cinco lecciones de las que consta el curso.



3.4 Puesta en marcha

Con el AVA publicada en la plataforma Dokeos en la dirección http://campus.dokeos.com/courses/8140/?id_session=0 , donde el primer pantallazo se visualiza de ésta manera.



Después de seleccionar las personas que contribuirían en esta investigación, se les indico que el primer paso a seguir sería el de inscribirse como alumnos en el curso en línea publicado en la plataforma Dokeos, bajo nombre de Transporte Multimodal; allí encontrarían a parte de la presentación del curso la guía del mismo así:

Convención de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

Semana	Temas	Actividades de Aprendizaje	Material de Apoyo
Semana 1: Modos de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> La logística de transporte para las empresas. Modos de transporte: Un panorama 	<ol style="list-style-type: none"> Lecturas sobre los temas Graficos Desarrollo Ejercicio uno. 	<ul style="list-style-type: none"> Lectura 1 Lectura 2 Grafico
Semana 2: Transporte Multimodal.	<ul style="list-style-type: none"> Convención de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Términos Incoterms. 	<ol style="list-style-type: none"> Lecturas sobre los temas Videos. Desarrollo de la Tarea 1 	<ul style="list-style-type: none"> Lectura 3 Lectura 4 Video 1
Semana 3: Dimensiones y volúmenes.	<ul style="list-style-type: none"> Capacidad de medios de transporte 	<ol style="list-style-type: none"> Lecturas sobre los temas Desarrollo de la Tarea 2. 	<ul style="list-style-type: none"> Tabla 1 Tabla 2
Semana 4: Funcionamiento de puertos.	<ul style="list-style-type: none"> Transporte Multimodal El Puerto de México. 	<ol style="list-style-type: none"> Videos. 	<ul style="list-style-type: none"> Video 2 Video 3
Semana 5: Costos	<ul style="list-style-type: none"> Costos. 	<ol style="list-style-type: none"> Lectura. 	<ul style="list-style-type: none"> Tabla 3

El pretest, debe ser diligenciado por cada uno de los estudiantes y así poder detectar las primeras ventajas y desventajas con las que cuentan, en cuanto a conocimiento.

En adelante sería necesario que los estudiantes desarrollaran las actividades propuestas para cada semana, utilizando la comunicación sincrónica y diacrónica, además de los links programados y ejercicios propuestos.

Al finalizar el curso el estudiante diligenciará el postest y el diseñador del curso, continuará el proceso con la creación de los indicadores.

3.5 Análisis del Pretest y Postest

Diligenciados el pretest y el postest, la tarea ahora es convertir esa información en indicadores estadísticos, que nos muestren si, los objetivos trazados en el diseño y puesta en marcha del AVA (Ambiente Virtual de aprendizaje) y del EVA (Entorno

virtual de aprendizaje) bajo la plataforma DOKEOS, fueron cumplidos o de lo contrario que nos presenten cuales son las falencias del AVA.

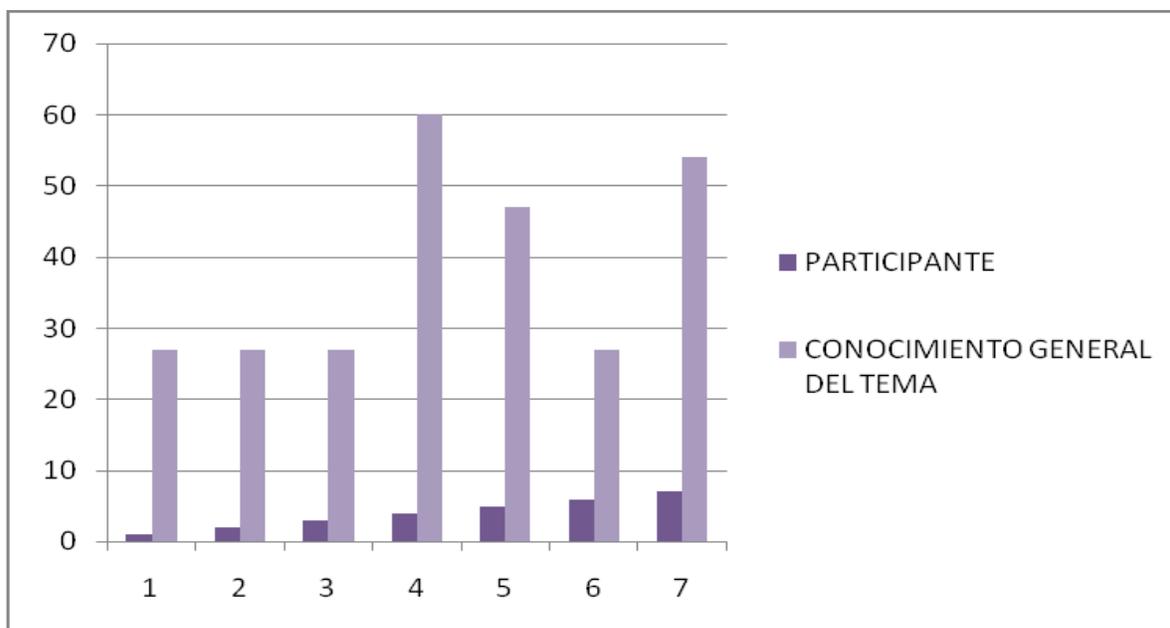
3.5.1 EVALUACIÓN DE LA GUÍA DE ENTRADA O PRETEST

El pretest se diseño de tal manera que se logrará evaluar a los estudiantes en cuanto a conocimientos en: Modos de transporte, Transporte multimodal, Dimensiones y volúmenes de los medios de transporte, funcionamiento de puertos y costos de transporte multimodal.

Está constituido por 15 preguntas donde cada una tiene un equivalente a un punto por pregunta respondida con éxito, para un total de 15 puntos = 100%.

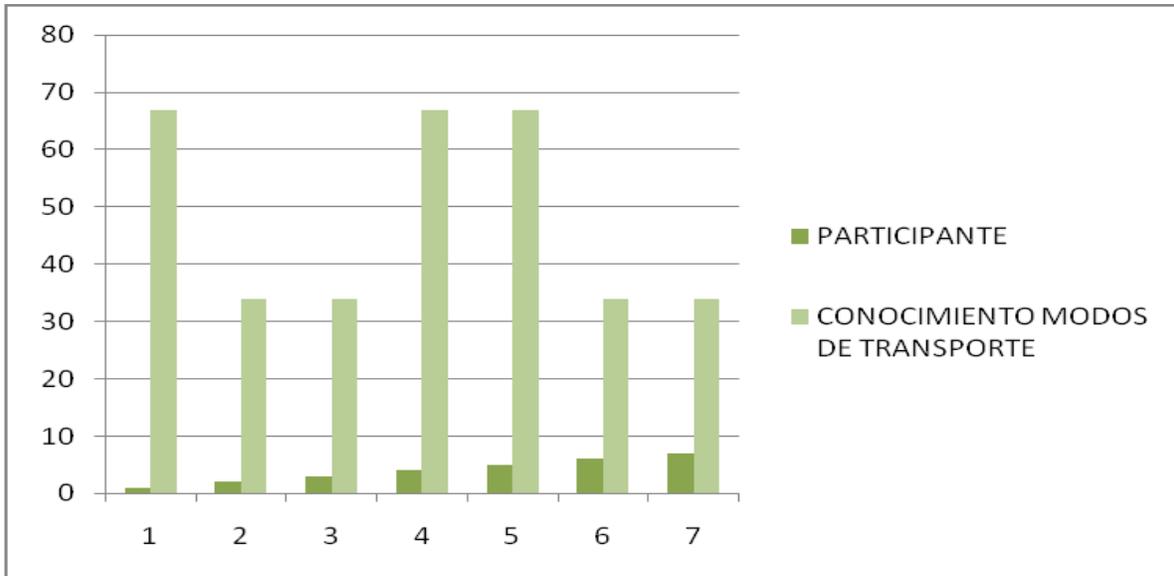
3.5.1.1 Resultados pretest (figura Nro.1) consolidado en promedio, los estudiantes, tienen un conocimiento general del tema de la asignatura de un 38%, en donde el mayor conocimiento lo tiene el participante Nro. 4 con un 60%y el menor conocimiento lo tienen los estudiantes Nros. 1, 2,3 y 6 con un 27% así:

Figura Nro.1



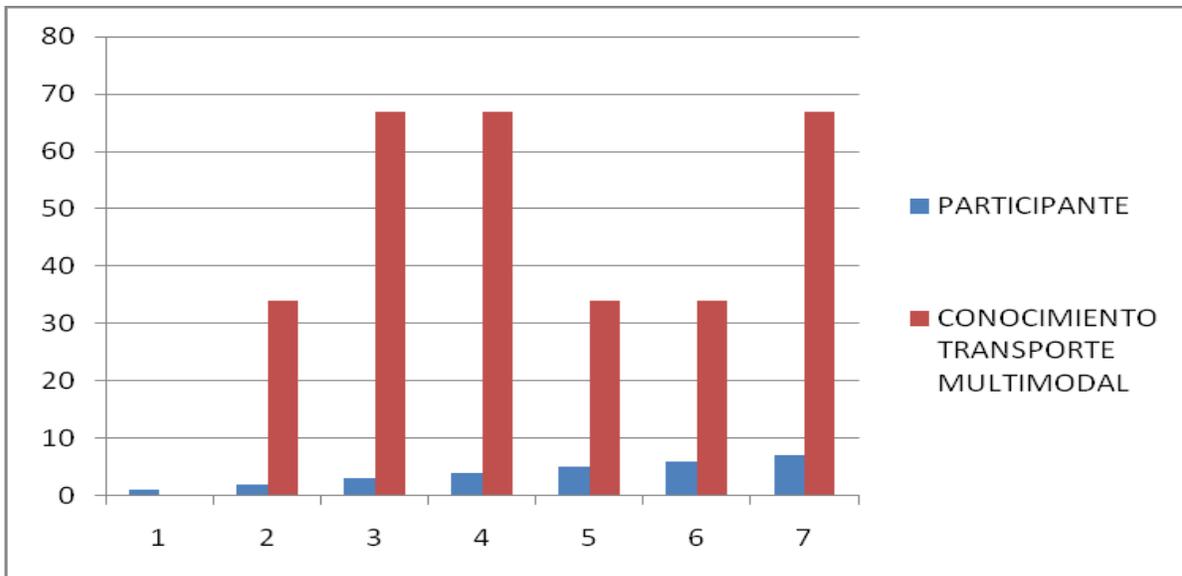
3.5.1.2 Pre saber del tema Modos de Transporte (figura Nro.2) el grupo respondió bien el 48% de las preguntas, donde los estudiantes que mayor conocimiento tienen son los Nros. 1,4 y 5 con un 67% y los que menos manejan el tema son los Nros.2, 3, 6, y7 con un 34% así:

Figura Nro. 2



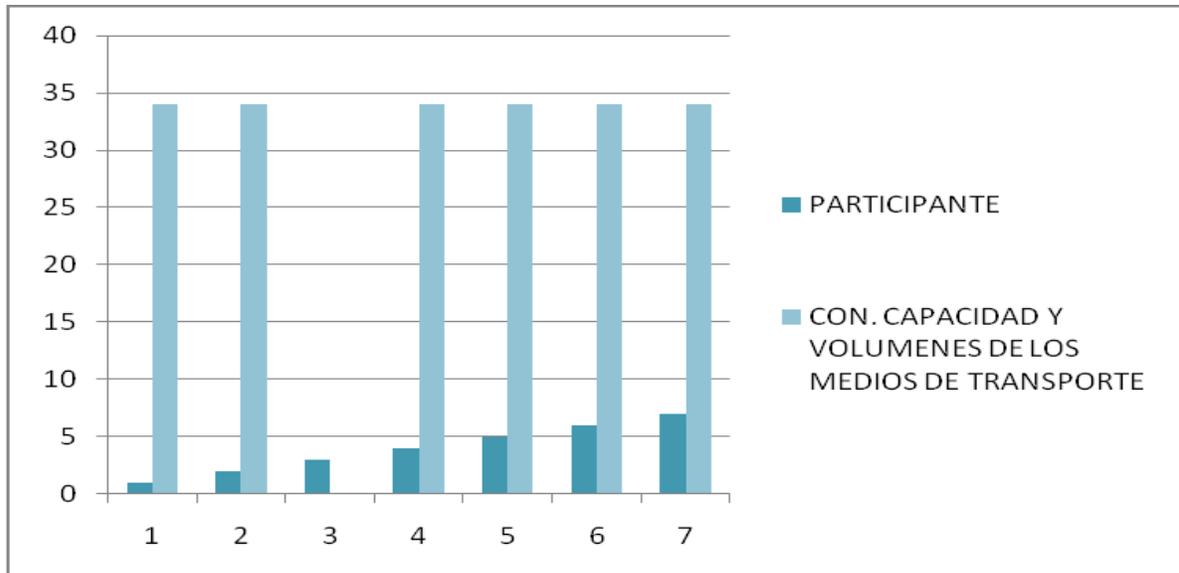
3.5.1.3 Pre saber del tema de Transporte Multimodal (figura Nro. 3), el grupo respondió bien en un 43%, donde los que tienen mayor manejo del tema son los estudiantes Nros. 3,4 y 7, y el que menos manejo del tema tiene es el estudiante Nro. 1 con 0% así:

Figura Nro. 3



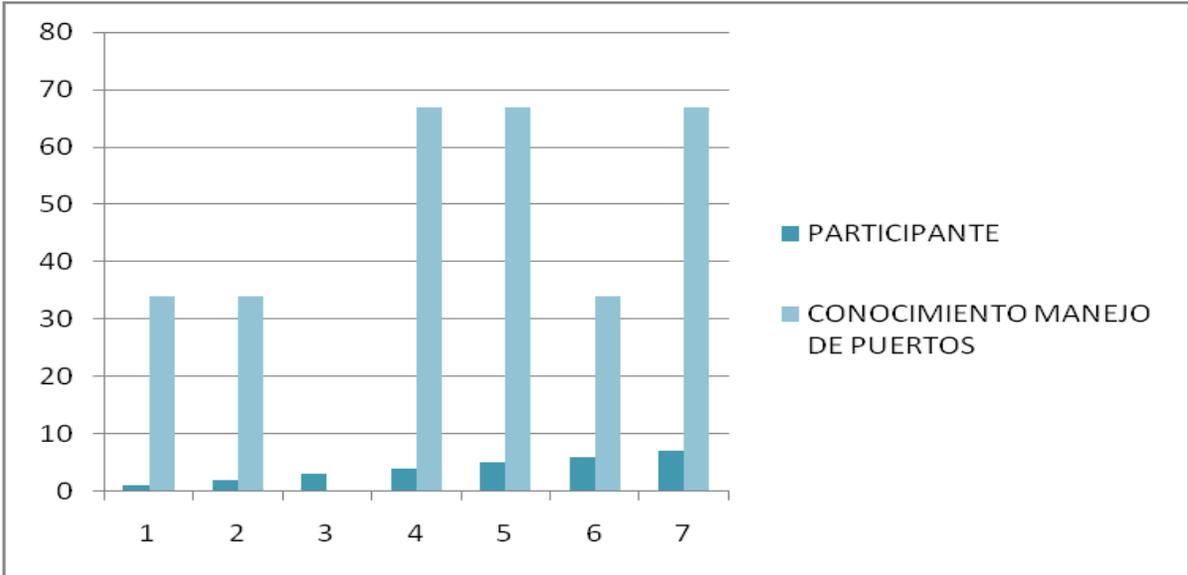
3.5.1.4. Pre saber del tema Capacidad y Volúmenes de los Medios de Transporte (figura Nro.4) el grupo respondió bien en un 29%, donde el que tiene menor manejo del tema es el estudiante Nro. 3 y el resto mantiene un promedio del 34% así:

Figura Nro. 4.



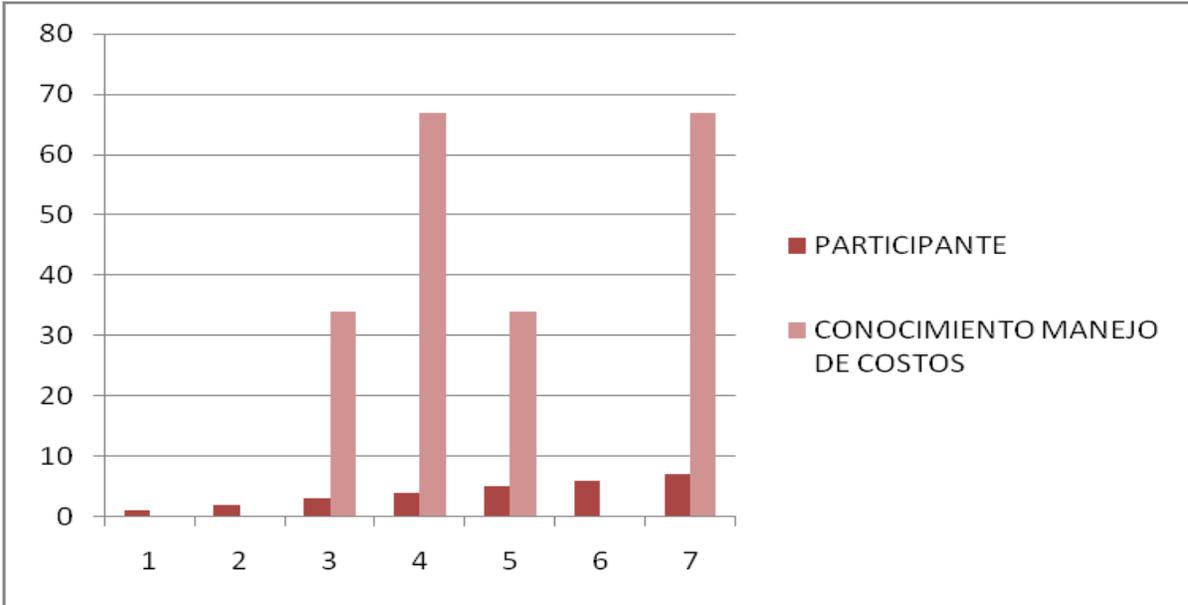
3.5.1.5 Pre saber del tema Manejo de Puertos (figura Nro. 5) el grupo contestó bien el 43% , donde los que mayor manejo del temas lo tienen los estudiantes 4,5 y 7, y el que menor manejo del tema tiene es el estudiante Nro.3 así:

FiguraNro.5



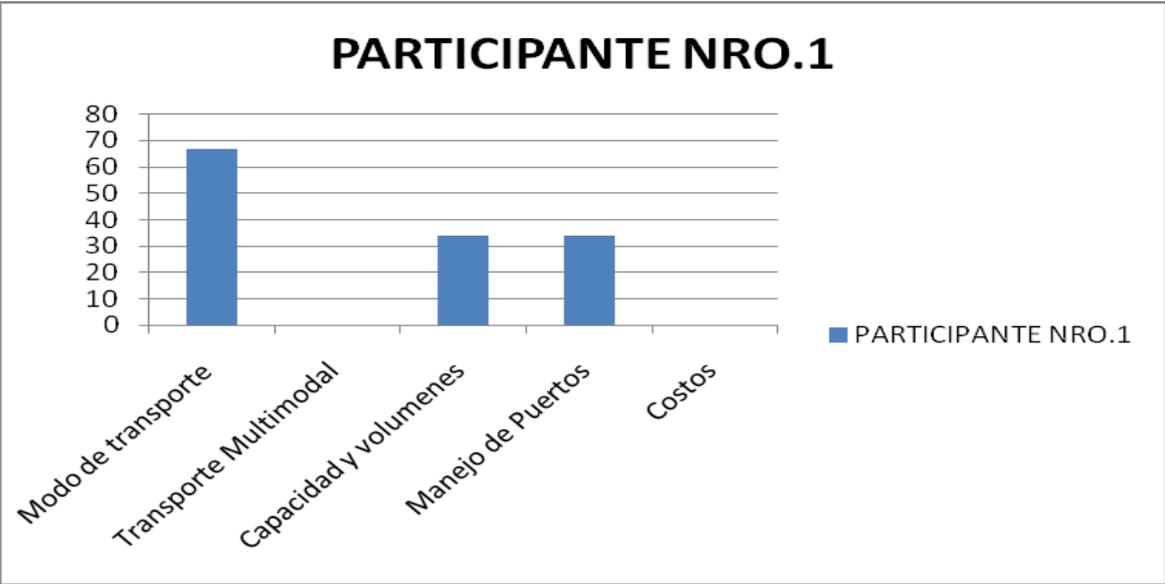
3.5.1.6. Pre saber del tema Costos (Figura Nro. 6) el grupo contesto bien el 28%, donde los que mayor manejo del tema tienen son los estudiantes Nros. 4 y 7, y los que menor manejo tienen del temas son los estudiantes Nros. 1,2 y 6 con 0% así:

Figura Nro. 6



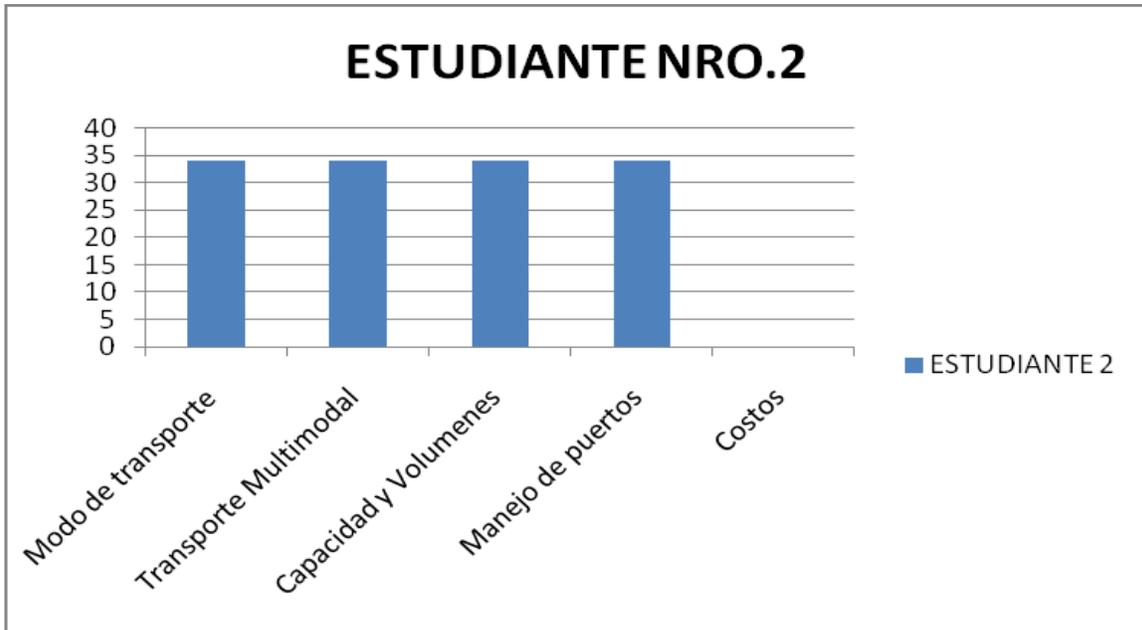
3.5.1.7 Resultado por participante (figura 7) En este caso, el estudiante Nro. 1 posee el mayor conocimiento en los modos de transporte con un 67% y el menor en Transporte Multimodal y Costos con 0%.

Figura Nro. 7



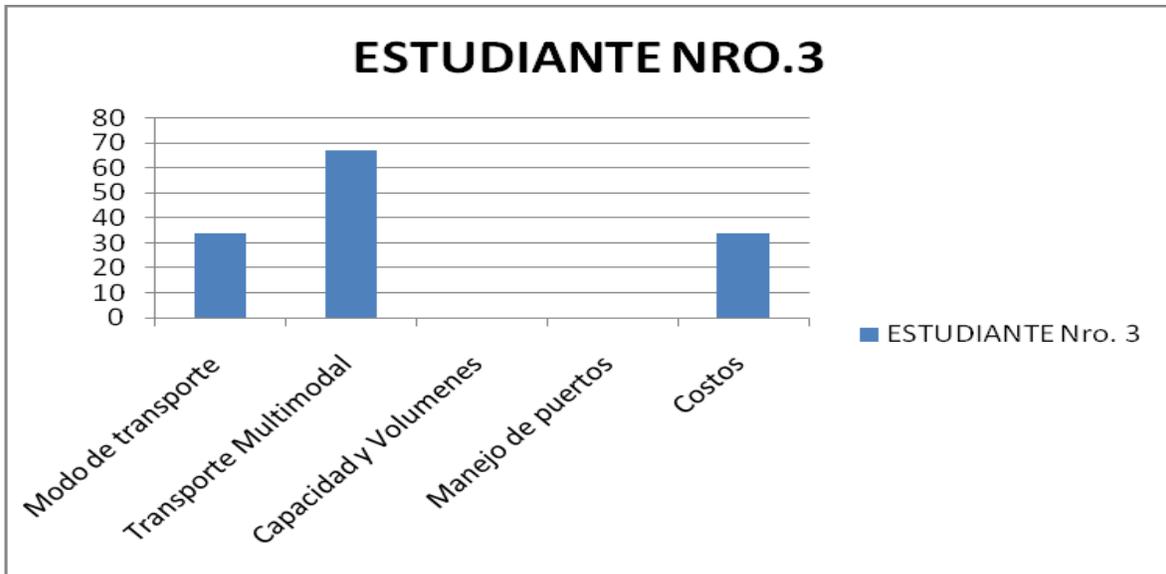
3.5.1.8. Resultado por estudiante (figura 8). En este caso el estudiante Nro. 2 posee un conocimiento del 34% en los temas de: Modo de transporte, Transporte Multimodal, Capacidad y Volúmenes de medios de transporte, y Manejo de puertos y conocimiento nulo en el tema de costos con 0%. Así:

Figura Nro. 8



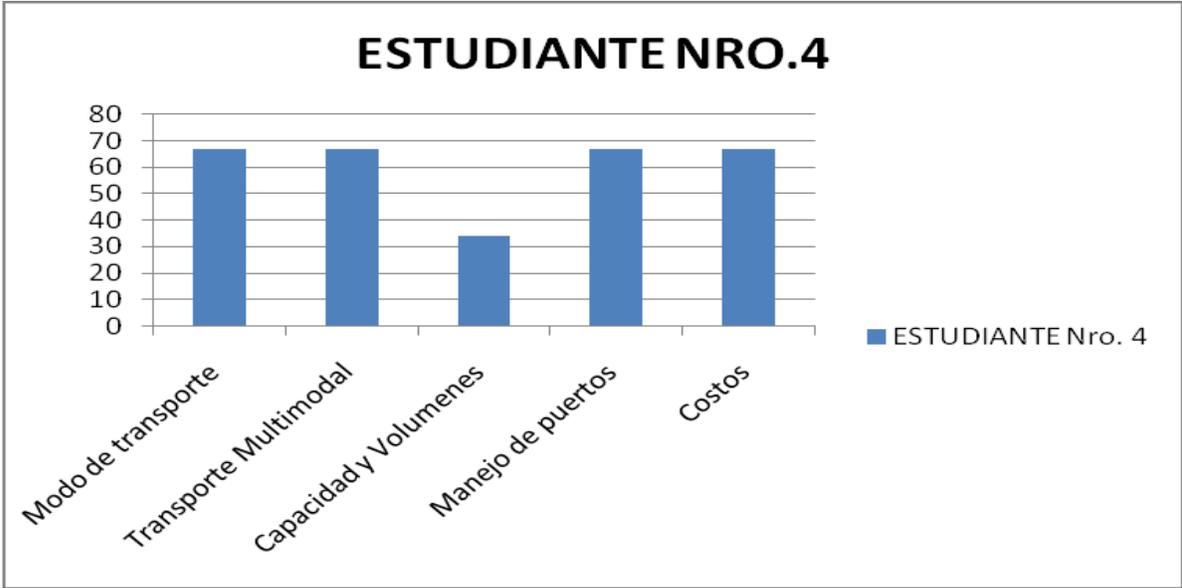
3.5.1.9 Resultado por estudiante (figura 9). En este caso el estudiante Nro. 3 posee un alto conocimiento 67%, en transporte multimodal, y un nulo conocimiento en capacidad y volúmenes y manejo de puertos 0% así:

FiguraNro.9



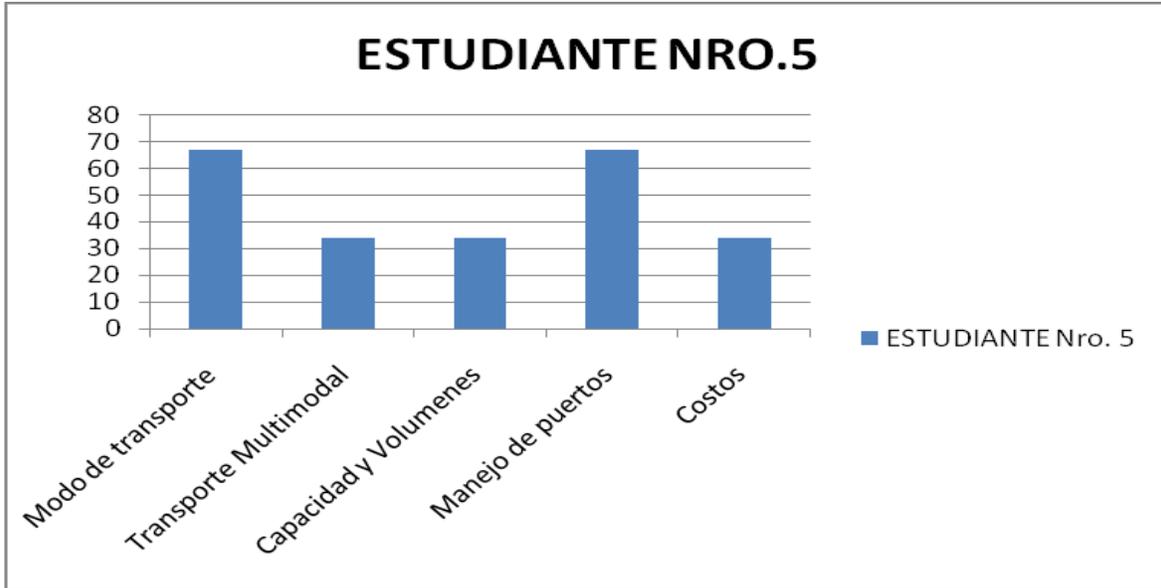
3.5.2.0. Resultado por estudiante (figura 10). En este caso el estudiante Nro. 4 posee un alto conocimiento 67%, en Modo de transporte, Transporte multimodal, Manejo de puertos y costos, y el conocimiento bajo 34% en capacidad y volúmenes. así:

Figura Nro.10



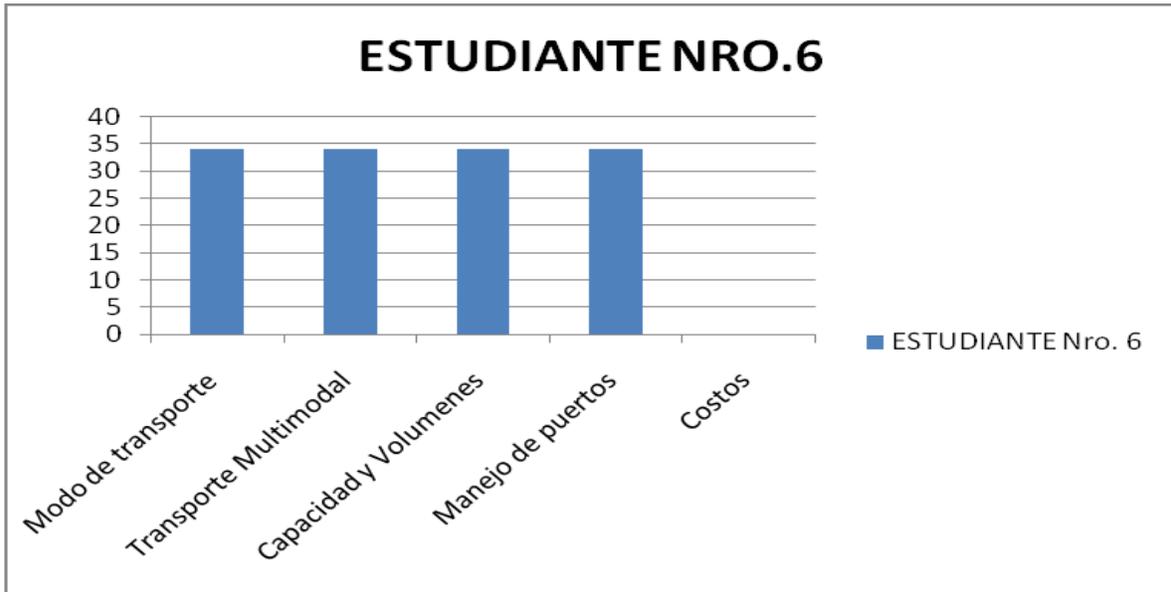
3.5.2.1 Resultado por estudiante (figura 11). En este caso el estudiante Nro. 5 posee un alto conocimiento 67%, en Modo de transporte, Manejo de puertos y un conocimiento bajo 34% en Transporte Multimodal, Capacidad y Volúmenes y costos así:

Figura Nro.11



3.5.2.2 Resultado por estudiante (figura 12). En este caso el estudiante Nro. 6 posee un conocimiento de 34% en Modo de transporte, Transporte Multimodal, Capacidad y Volúmenes y Manejo de puertos y un conocimiento nulo en Costos así:

Figura Nro. 12



3.5.2.3 Resultado por estudiante (figura 13). En este caso el estudiante Nro. 7 posee un conocimiento de 67% en Transporte Multimodal, Manejo de puertos, y Costos mientras el menor conocimiento lo tiene para Modo de transporte y Capacidad y Volúmenes así:

FiguraNro.13

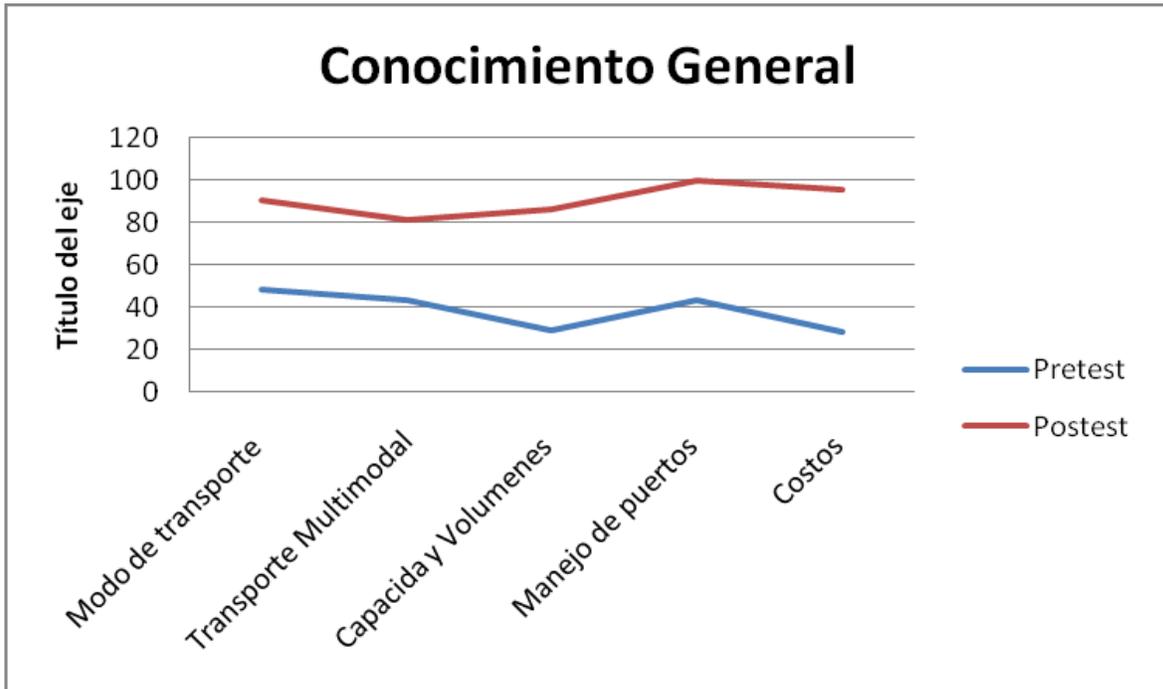


3.5.3 EVALUACIÓN DE LA GUÍA DE SALIDA O POSTEST

Con los resultados del pos test, podemos empezar a tener una idea del éxito del AVA, para ello hacemos es siguiente desglose de los resultados.

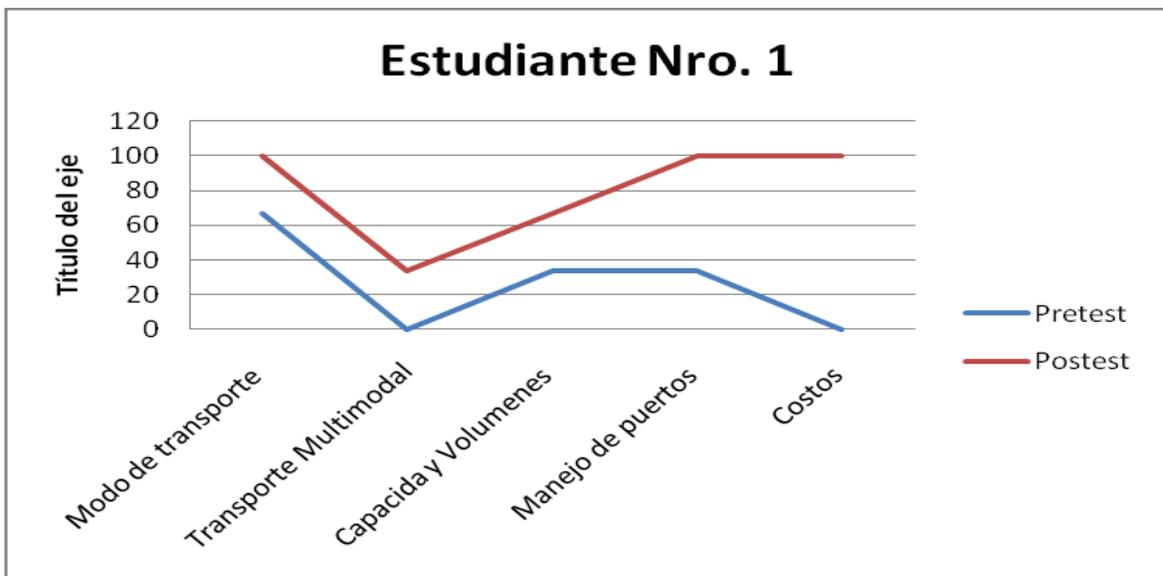
3.5.3.1 El conocimiento general del curso, paso de un 38% según el pretest a un 90% como resultado del pos test, como se muestra en la siguiente figura Nro.14.

Figura Nro.14



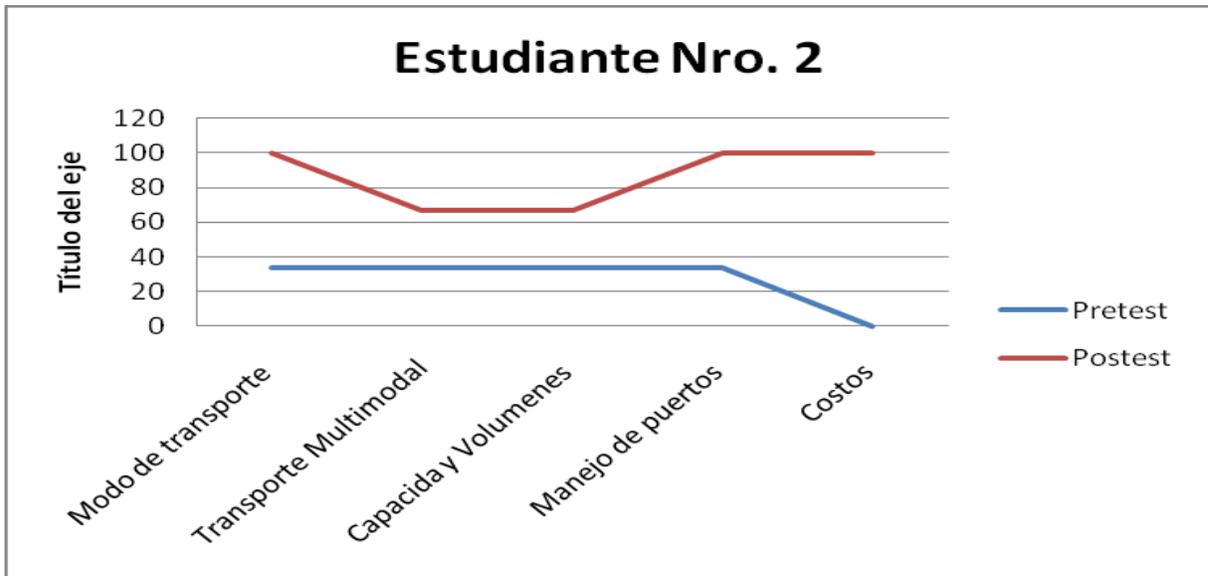
3.5.3.2 Resultado por estudiante (figura 15). En este caso el estudiante Nro. 1 pasó de un 27% del conocimiento general de la asignatura a un 80,20% así:

Figura Nro.15



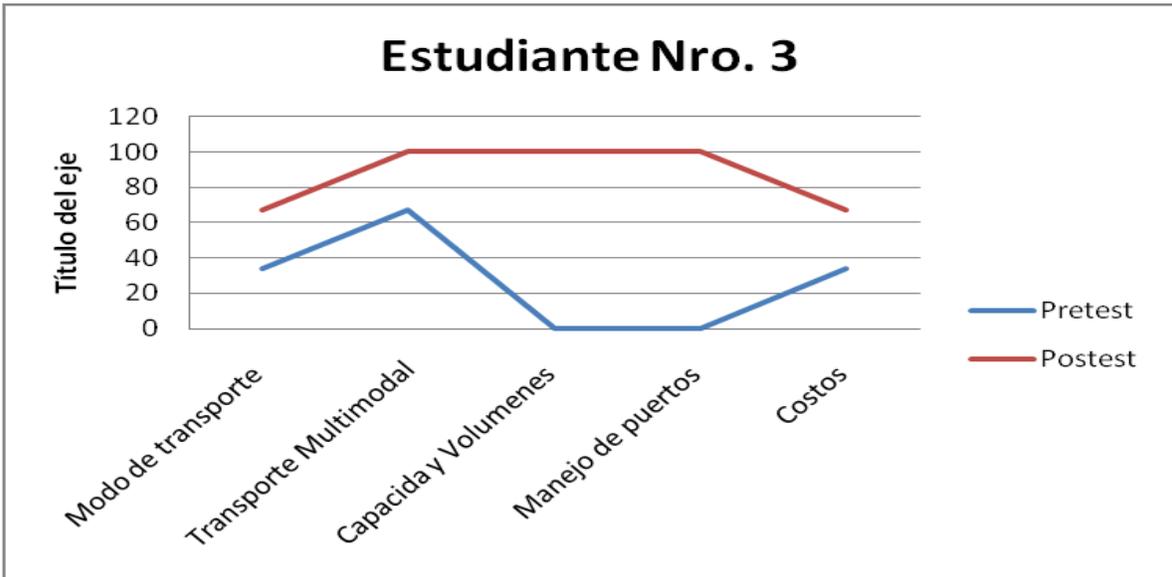
3.5.3.3 Resultado por estudiante (figura 16). En este caso el estudiante Nro. 2 pasó de un 27% del conocimiento general de la asignatura a un 86,8% así:

Figura Nro. 16



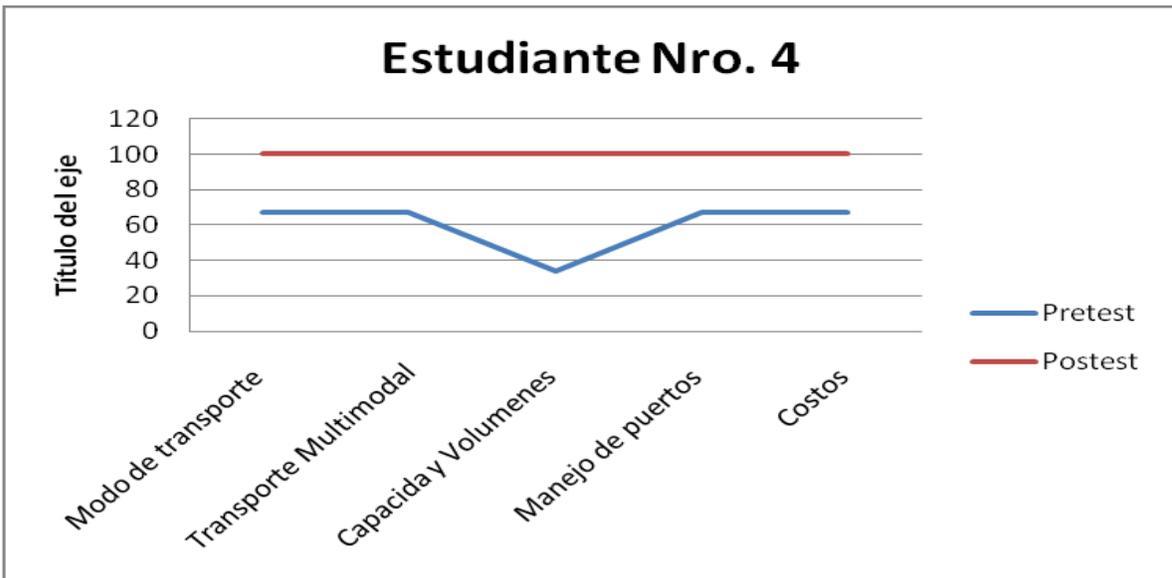
3.5.3.4 Resultado por estudiante (figura 17). En este caso el estudiante Nro. 3 pasó de un 27% del conocimiento general de la asignatura a un 86,8% así:

Figura Nro. 17



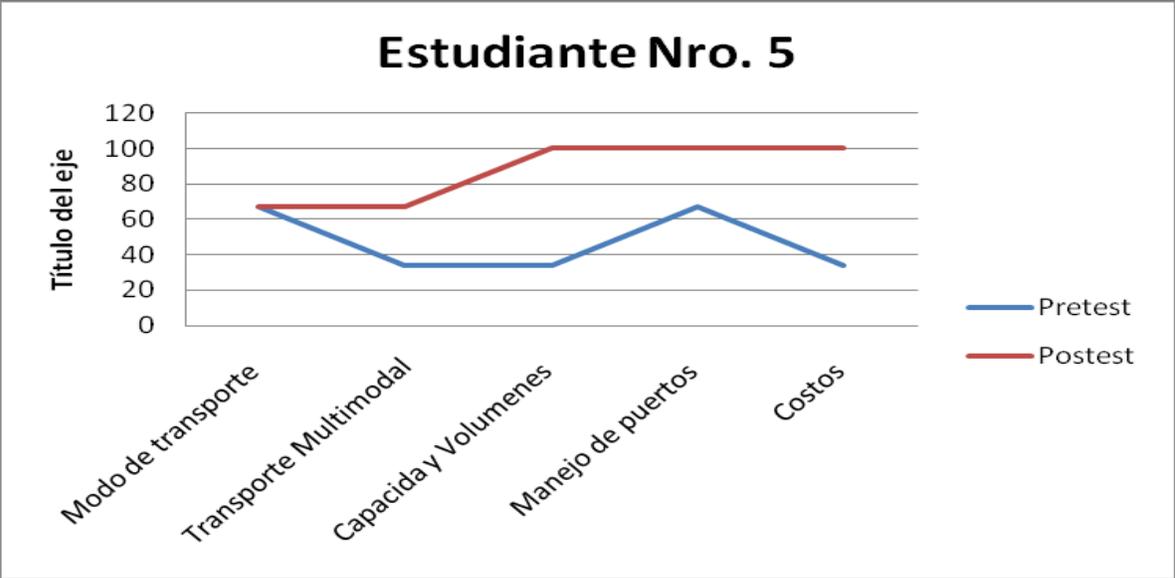
3.5.3.5 Resultado por estudiante (figura 18). En este caso el estudiante Nro. 4 pasó de un 60% del conocimiento general de la asignatura a un 100% así:

Figura Nro. 18



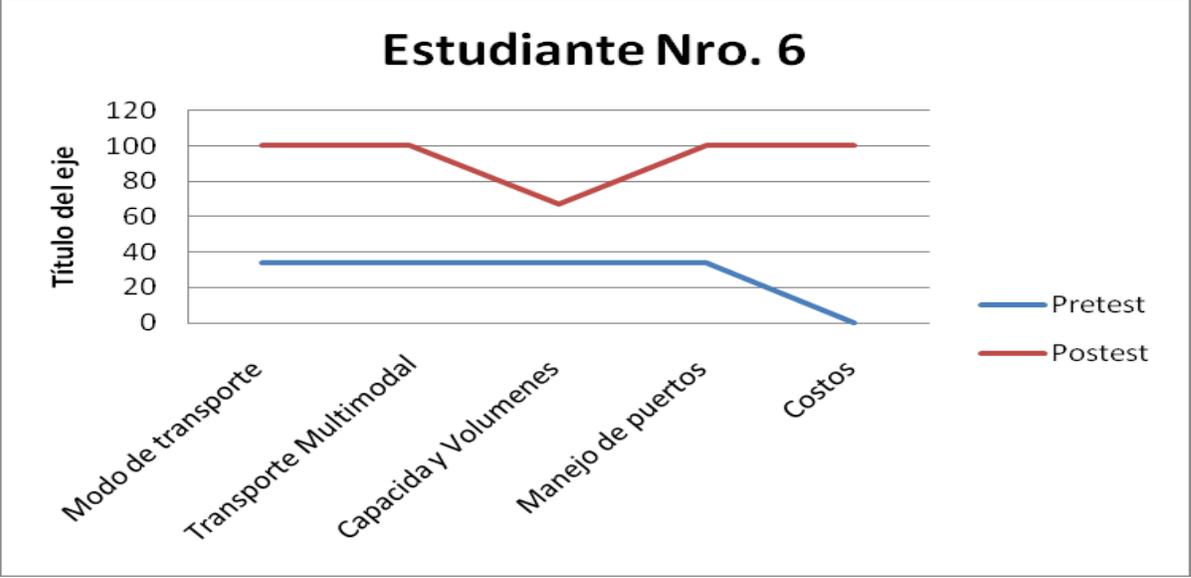
3.5.3.6 Resultado por estudiante (figura 19). En este caso el estudiante Nro. 5 pasó de un 47% del conocimiento general de la asignatura a un 86,8% así:

Figura Nro. 19



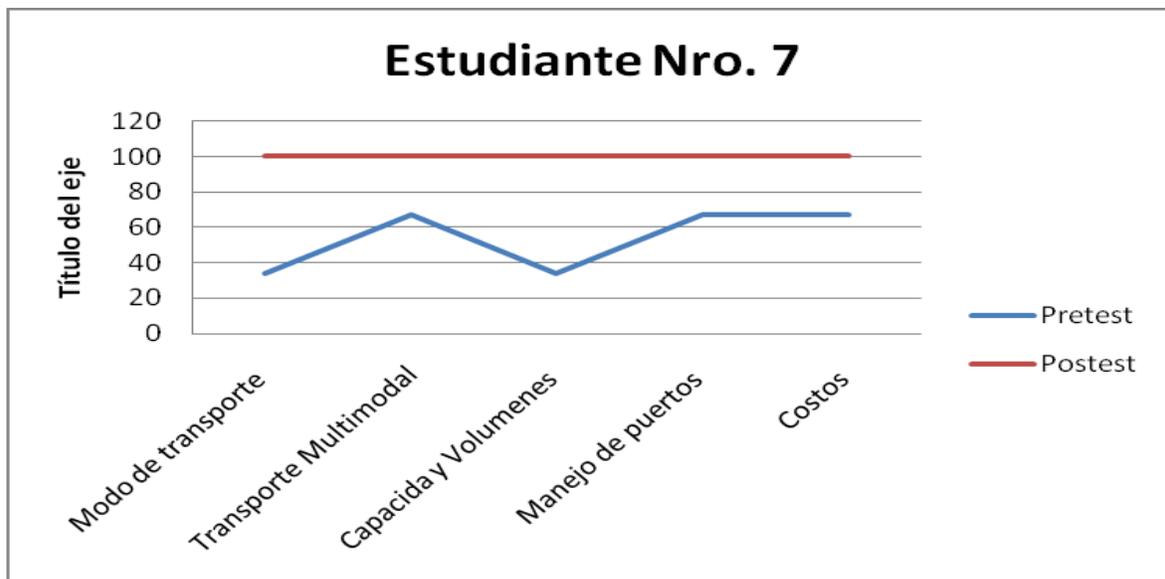
3.5.3.7 Resultado por estudiante (figura 20). En este caso el estudiante Nro. 6 pasó de un 27% del conocimiento general de la asignatura a un 93.40% así:

Figura Nro. 20



3.5.3.8 Resultado por estudiante (figura 21). En este caso el estudiante Nro. 7 pasó de un 53,8% del conocimiento general de la asignatura a un 100% así:

Figura Nro.21



4. CONCLUSIONES

Como se evidencia en el resultado de la comparación entre lo indicado en el pretest y el postest, el conocimiento general del contenido del curso, pasó de un 38% según el pretest a un 90% como resultado del pos test.

Teniendo en cuenta, que el desarrollo del curso, se hizo por personas que tenían conocimiento en comercio exterior y más específicamente en el área del transporte multimodal, se evidencia que a través del diseño pedagógico y de medios de la misma, la mejoría en la concepción del tema en si es factible, debido a un entendimiento global que permite diseñar cadenas logísticas de distribución físicas acorde a una realidad, vivida a través de videos, localizadores geográficos en tiempo real, ejercicios prácticos y de costos.

Vale la pena indicar que durante el trabajo, los participantes a manera de estudiantes, además de conocimientos en el tema de transporte multimodal, también conocían las limitantes, ventajas y desventajas, que quedaron de una educación profesional sin ayudas, ni herramientas que ofrecen las nuevas tecnologías de información y comunicación y por lo tanto pueden sustentar lo enriquecedor del proceso virtual.

5. BIBLIOGRAFIA

Sampieri Hernández Roberto, Fernández Collado Carlos, Pilar, Baptista Lucio Metodología de la investigación. Tercera edición. McGraw Hill.

Unigarro G Manuel Antonio. Educación virtual: Encuentro formativo en el ciberespacio". Editorial UNAB.

Galvis Panqueva Álvaro H. Ingeniería de Software educativo. Ediciones Uniandes.

Aguilar Díaz Esperanza, Corredor Montagut Martha Vitalia, Ewert De Geus Claude A., Fiallo Leal Jorge Enrique, Porras Díaz Hernán. Aula Virtual. Ediciones Universidad Industrial de Santander.

Corredor Montagut Martha Vitalia, Pérez Angulo Martha Ilce, Arbeláez López Ruby. Estrategias de Enseñanza y Aprendizaje. Ediciones Universidad Industrial de Santander.

La Educación Superior En El Siglo XXI: Visión Y Acción. Conferencia Mundial Sobre la Educación Superior. París, 5-9 De Octubre De 1998

De Moura Castro Claudio. Economista y especialista en educación del Banco Interamericano de Desarrollo. “La Educación en la era de la Información: Promesas y frustraciones”.

Tedesco Juan Carlos. “Educación A Distancia: Calidad, Equidad Y Desarrollo” La Educación Y Las Nuevas Tecnologías de la Información”. V JORNADAS DE EDUCACIÓN A DISTANCIA MERCOSUR/SUL 2000 “.UNESCO

Mor Enric, Garreta Muriel, Galofré Maria “Diseño centrado en el usuario en entornos virtuales de aprendizaje, de la usabilidad a la experiencia del estudiante”.

López Rayón Ana Emilia, Escalera Escajeda Silvia, Ledesma Saucedo Rocío. “Comunidades Y Ambientes Virtuales De Aprendizaje. Ambientes Virtuales De Aprendizaje. Sociedad Mexicana de Computación en Educación”. Pre simposio Virtual Somece 2002. Dirección de Tecnología Educativa del Instituto Politécnico Nacional.

BERNERS-LEE, T. (1999): *Weaving the WEB: The original design and ultimate destiny of the World Wide Web by Its Inventor*. New York: Harper Collins Publisher.

GARCÍA PEÑALVO, F. J. y GARCÍA CARRASCO, J. (2001) Los espacios virtuales educativos en el ámbito de Internet: Un refuerzo a la formación tradicional, *Teoría de la Educación. Educación y Cultura en la Sociedad de la Información*, 3. http://www3.usal.es/~teoriaeducacion/rev_numero_03/n3_art_garcia-garcia.htm

LOZANO GALERA, J. (2004) El triángulo del e-learning. <http://www.noticias.com>.

RENGARAJAN, R. (2001) LCMS and LMS: Taking advantage of tight integration. Click 2 Learn. http://www.e-learn.cz/soubory/lcms_and_lms.pdf.

ROSENBERG , M. J. (2001) *E-learning strategies for delivering knowledge in the digital age*. McGraw-Hill.

6. ANEXOS

Guía No.1 EXPLORACIÓN PREVIA Y BOCETO GENERAL

INFORMACIÓN BÁSICA REQUERIDA PARA LOGRAR UNA UBICACIÓN GENERAL DEL AMBIENTE VIRTUAL.

En esta primera guía intentaremos efectuar un primer acercamiento a lo que soñamos como posible ambiente virtual, por ello puede ser susceptible de modificación en el transcurso del proceso.

El buen trabajo que logre desarrollar en esta parte del diseño educativo, y que hemos denominado como guía 1, estará ligado con el éxito en el diseño y producción de su ambiente virtual, por cuanto el trabajo que se efectúa en las semanas restantes es el desglose de los tópicos que se han ubicado de manera general en esta guía 1.

1. Identifique una necesidad educativa y/o interés existentes que justifique el diseño de un ambiente virtual, enuncie las alternativas de solución que encuentre, seleccione la más adecuada y explique por qué (Recuerde, un aspecto clave es el uso del Internet).

El interés de hacer un diseño de ambiente virtual surge de la necesidad que tiene el estudiante de comercio exterior de tener una idea clara y en tiempo real de cómo funciona a nivel mundial, la gestión internacional de los negocios, cuyo conector es el transporte internacional de mercancías, donde se encuentra ubicado el transporte multimodal.

Para cubrir esas necesidades se podrían utilizar diferentes recursos escritos, gráficos presentaciones (power point), y conferencias, viajes a alguno de los puertos colombianos (lo que hace el proceso muy costoso y poco práctico pues solo se tiene la información de un solo puerto).

Las alternativas audiovisuales en tiempo real que nos brindan las nuevas tecnologías de información y comunicación a través de internet, donde el proceso de aprendizaje se optimiza, debido a que no solo se tiene como referencia una imagen o un escrito, sino que se puede interactuar y llevar a cabo actividades de interacción.

2. La exploración del siguiente conjunto de variables puede serle de gran ayuda para clarificar el entorno de un ambiente virtual de aprendizaje y constituye una primera aproximación para su diseño educativo.

a-) Población objetivo y qué aprender con apoyo del ambiente virtual

Es importante conocer los destinatarios del ambiente virtual, pues en buena parte el sistema de motivación y de refuerzo así como el sistema de comunicación que se decida elaborar depende de quiénes son los futuros usuarios del material. Para establecer sus principales características conviene resolver las siguientes preguntas:

- ¿A qué grupo de edad pertenecen y qué nivel de escolaridad tienen?

R. El rango de edad al que va dirigido el diseño es de los 20 a 25 años.

- ¿Qué intereses y expectativas pueden tener los aprendices respecto al tema y qué Objetivos que se pretenden lograr?

Intereses: Conocer la forma de funcionamiento del transporte multimodal dentro del comercio exterior

Expectativas: Comprender de una manera global cómo funciona el transporte multimodal

Objetivo Principal: Adquirir las competencias académicas necesarias, para que el alumno pueda diseñar una cadena de distribución física internacional basada en el transporte multimodal.

- ¿Qué conocimientos, habilidades o destrezas poseen, relevantes para el estudio del Tema? (Enúncielos de acuerdo con las habilidades cognitivas, actitudinales y motrices).

Habilidades cognitivas: Facilidad de asociación, Interpretación y comunicación

Actitudinales: Estar motivado por el tema, capacidad de trabajo en equipo.

Motrices: Capacidad de manejo de los programas de computador

- ¿Qué pre saberes y conocimientos pueden demostrar, relevantes para el estudio del tema ?.

Los pre saberes necesarios para esta materia son:

Nociones de la estructura del comercio exterior

Nociones acerca de la clasificación de los medios de transporte

Nociones de legislación de transporte

Nociones de empaques y embalajes

b-) Área de contenido:

Es importante conocer que áreas del contenido se van a beneficiar con el material que se piensa desarrollar. Para tener claridad sobre el tema, deben resolverse al menos las siguientes preguntas:

- ¿Que área de formación, área de contenido y **unidad de instrucción**, o parte de esta, se beneficia con el estudio de este ambiente virtual ?

Área de formación: Se beneficia el área de social- económica y el área matemática.

Área de contenido: Transporte internacional

Unidad de Instrucción: El transporte multimodal

- ¿ Qué unidades de instrucción presentan problemas relacionados con el tema?

Unidad de Instrucción con problemas relacionados con el tema: Diseño de cadenas logísticas de transporte.

Unidad de Instrucción donde se aplicara el tema: Distribución Física Internacional

c-) finalidad educativa:

La necesidad que se busca satisfacer con el ambiente puede provenir de diferentes fuentes, es por eso que la solución a los siguientes interrogantes permite establecer claramente la necesidad:

- ¿ Qué se busca con el ambiente cuál es el **objetivo** terminal?

Se busca que el alumno logre enfocar el tema del transporte multimodal desde su realidad para que tenga suficientes criterios de evaluación y sea competitivo a la hora de tomar decisiones de logística.

¿Qué se pretende con él?

Se pretende que el alumno tenga una visión clara de las posibilidades que brinda este tipo de transporte y plantee diferentes soluciones para un mismo problema.

- ¿Para qué se va a hacer este ambiente virtual?

Para que dentro del desarrollo del programa de transporte internacional el alumno cuente con una herramienta que le brinde instrumentos necesarios de información, práctica y

comprensión del tema del transporte multimodal y pueda diseñar cadenas de distribución física internacional basado en este tipo de transporte.

d) ¿qué aprender con apoyo de un este ambiente virtual de aprendizaje?

La respuesta a este interrogante resulta de establecer la diferencia entre lo que se espera que sepa el aprendiz cuando termine de usar el material y lo que se supone que domina al iniciar el estudio. Para aterrizar lo anterior es conveniente que responda las siguientes preguntas:

- ¿Cuáles son las actividades de aprendizaje que el estudiante necesita desarrollar de manera complementaria para lograr el objetivo propuesto?
 - Conocer el manejo de carga dentro de los diferentes medios de transporte a través de videos sugeridos y otros investigados por el alumno.
 - Conocer cuál es la importancia del transporte multimodal dentro de la cadena de distribución física internacional a través de un foro propuesto después de leer temas relacionados.
 - Conocer que dimensiones y que volúmenes soporta cada medio de transporte, a través de videos explicativos de la capacidad de los medios de transporte.
 - Conocer la escala de costos en proporción que maneja cada medio de transporte a través de un video conferencia con un ejercicio práctico de costeo.

¿Cuáles son los contenidos o conceptos – según su dominio y experiencia – que el estudiante debe abordar de acuerdo con sus pre saberes, las actividades de aprendizaje y los objetivos?

(Diagrama la estructura temática o conceptual de la **unidad de aprendizaje** escogida)

Transporte Multimodal

- Definición
- Normatividad
 - a) “Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías”.
 - b) Términos de negociación internacional (Icoterms).
- Funcionamiento de los puertos
- Costos

e) ¿ en que ambiente se aprenden los objetivos ?

El ambiente virtual puede estar orientado a atender necesidades prioritarias y estar desarrollado en forma muy efectiva, pero si no logra motivar y mantener atentos a los estudiantes para que mediante la interacción logren los objetivos propuestos, de poco servirá el material diseñado.

Uno de los retos más grandes que debe asumir un diseñador es precisamente este: **La motivación**. Para ello reflexione y piense en que su estudiante está solo frente a un computador, donde la red le ofrece miles de posibilidades, donde encuentra ambientes más agradables y donde es muy posible que si no se le incentiva para hacer la clase de trabajo que se le propone es muy posible que lo abandone sin lograr la meta propuesta.

El entorno de aprendizaje (micro mundo cuando nos referimos a materiales educativos computarizados) debe cumplir – al menos - con estas características fundamentales:

- Servir de contexto para lo que se aprende,
- Favorecer la interactividad,
- Propiciar la participación activa del estudiante,

Desde La motivación es importante preguntarse:

- ¿Cómo motivar y mantener motivados a los usuarios de su material?

En general el tema del transporte internacional y por ende el multimodal, es un tema dinámico y muy grafico, se puede pensar en estrategias como ejercicios prácticos a través de foros donde cada uno haga un ejemplo de exportar diferentes tipos de mercancías utilizando los medios de transporte diferentes dentro de un contrato de transporte multimodal.

- ¿Cómo capturar la atención y despertar el interés de los desmotivados o de los indiferentes?

A parte de ser evaluado, se puede llamar la tensión del que no la tenga, al saber que el ejercicio que el realice lo necesitara otro alumno para complementar la cadena de distribución de las mercancías de todos los ejercicios.

- ¿Qué retos se van a proponer?

Principalmente el reto que impone una materia, columna vertebral del pregrado de comercio exterior, será el de adquirir la competencia académica necesaria para que el sea una persona con la competencia necesaria para diseñar cadenas de distribución física internacional basado en transporte multimodal.

- ¿Qué recompensas o refuerzos se van a ligar al logro de los retos?

Las recompensas derivadas de la publicación de las mejores propuestas, además de que se enviaran los trabajos sobresalientes a la feria Expogestión de Corferias en Bogotá para que participe con alumnos de otras Universidades.

f) ¿ cómo saber que el aprendizaje se está logrando ?

La respuesta a esta pregunta lleva necesariamente al terreno de las **situaciones de**

evaluación. Las situaciones de evaluación cumplen unas funciones muy importantes: ayudan al aprendiz a lograr los objetivos y favorecen la interactividad y participación activa del estudiantes pues estas dependen, en gran medida, de las situaciones que debe resolver y de la forma como sus respuestas se tratan.

Responda cada uno de los siguientes incisos.

- Especifique las diferentes situaciones de evaluación que van a estar presentes en el material. (Esto es definir para cada uno de los objetivos, preguntas, situaciones, casos, situaciones de evaluación que sirvan para comprobar cuánto sabe y en qué puede estar fallando el aprendiz respecto a lo que se desea que aprenda.)

Situaciones de evaluación:

- Se evaluará en las tareas, el dominio adquirido de la teoría, respectiva del tema, al solicitar se realice un ensayo que involucre los conceptos vistos en el curso, donde el alumno involucre la teoría aprendida dentro de un ejercicio práctico de exportación de mercancías.
 - Se habilitara el chat, para que en un ejercicio por grupos se ubique por medio de google earth, puertos, aeropuertos y además se midan distancias y se determine posibilidad de movilización de la carga a través de transporte carretero, férreo, marítimo, aéreo en tiempo real, de allí a través del chat tomen una decisión de cómo diseñar la cadena de distribución.
 - A través de los foros se evaluara la calidad de las participaciones, donde no son validos las intervenciones donde no exista aporte al tema; el estudiante además tendrá que participar en las opiniones de otros alumnos. (esto evaluará claridad de los conceptos)
 - Con las presentaciones en power point de sus ejercicios de exportación de mercancías utilizando algún medio de transporte, los alumnos escucharan sugerencias de sus propios compañeros, para cambiar en los ejemplos características, que tendrán que involucrar a sus ejercicios, esto les permite adquirir destrezas de búsqueda de diferentes soluciones a un mismo problema, con ello se evalúa las capacidades adquiridas para tomar decisiones.
-
- Describa qué tipo de retroalimentación, refuerzo y nivel de logro van a estar presentes en el material. (Es necesario para cada situación de evaluación prever sobre las acciones que se deban tomar en función de lo que responda o realice el estudiante).

Los refuerzos serán ofrecidos por el docente, que después de hacer una evaluación objetiva de los logros de los estudiantes, en las diferentes pruebas, elabore una última prueba donde el alumno focalice su aprendizaje en lo que fallo a lo largo de las otras pruebas, para ello de abrirá un grupo de trabajo donde los alumnos puedan compartir de nuevo los refuerzos.

GUÍA 2

Definición de objetivos de aprendizaje

1. El ambiente ha sido pensado y diseñado para que al finalizarlo el estudiante esté en capacidad de: *(Objetivos Generales)*

- Tomar decisiones logísticas en temas relacionados con el transporte de mercancías.
- Identificar las diferentes soluciones de transporte de carga.
- Proponer la utilización de uno o más medios de transporte dependiendo de las características y el trayecto de la carga.

Para lograr lo anterior se requiere que Usted logre los siguientes propósitos específicos

- Identificar las características del transporte internacional.
- Conocer la capacidad de carga en volumen y peso de cada uno de los medios de transporte
- Diseñar cadenas de distribución física
- Comprender la importancia de los empaques y embalajes de la carga.
- Conocer la legislación de transporte internacional

Estructura de Contenidos

1. Este ambiente se trata de: *(Descripción general del contenido que se espera abordar en el ambiente)*

Transporte multimodal: es la utilización de más de un medio de transporte para trasladar una mercancía de un país de origen a otro de destino, cubierto por un solo contrato de transporte.

Normatividad

a) Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el 24 de Mayo de 1980.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, estableció las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal, la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal, las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir. Este instrumento que aunque no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere, es utilizado, por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional.

En Colombia, a partir de los años 80 y de este Convenio se inició un proceso de búsqueda de instrumentos para la facilitación del Comercio Internacional y el desarrollo del Transporte Multimodal. Posteriormente, y en consideración a que el Convenio no lograba la ratificación por el número de países requerido para su entrada en vigor, se le encomendó a la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo UNCTAD y a la Cámara de Comercio Internacional CCI, elaboraran reglas, hoy conocidas como las “Reglas UNCTAD/ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal” las cuales son de adopción voluntaria y entraron en vigor el 1º. de enero de 1992. Estas reglas son provisionales y solo pueden ser adoptadas hasta cuando el Convenio entre en vigor.

La normatividad de Naciones Unidas, aunque aún no ha entrado en vigor, ha servido de marco jurídico para precisar los conceptos sobre Transporte Multimodal y las responsabilidades del Operador de Transporte Multimodal.

El Acuerdo de Cartagena, hoy Comunidad Andina, utilizó como marco Jurídico el Convenio de Naciones Unidas y las Reglas de la UNCTAD/ICC, para elaborar la normatividad común subregional sobre Transporte Multimodal Internacional.

Los países miembros del Acuerdo de Cartagena, en 1993, aprobaron la Decisión 331, sobre Transporte Multimodal Internacional, la cual, en su calidad de norma supranacional, es de obligatorio cumplimiento para todos los países miembros. Posteriormente, el Acuerdo de Cartagena, en 1996, aprobó la Decisión 393 que modificó algunos artículos de la Decisión 331.

En ese mismo, 1996, la Junta del Acuerdo reglamentó la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y precisó algunos de los requerimientos, mediante la Resolución 425.

En aras de armonizar las Decisiones del Acuerdo de Cartagena y la normatividad de los países miembros de MERCOSUR, sobre Transporte Multimodal Internacional, la ALADI elaboró como marco Jurídico, la Resolución 23 de noviembre de 1996, la cual fue el

producto de un proceso de concertación entre ambos bloques Subregionales, sin embargo, estos acuerdos aun no han sido adoptados.

La Decisión 477 de Junio de 2000 de la Comunidad Andina, introdujo el Tránsito Aduanero Internacional para el Transporte Multimodal entre los países de la Comunidad Andina, situación que estaba en mora de considerar, dado que la derogada Decisión 327 no lo contemplaba.

De dicha forma, aunque el Convenio de Naciones Unidas, no ha entrado en vigor, ha permitido, la armonización a nivel mundial del Transporte Multimodal Internacional, facilitando un marco jurídico que ha venido siendo adoptado mediante normas nacionales o de bloques económicos en diferentes países del mundo.

La supranacionalidad de las normas de la Comunidad Andina, han facilitado a nuestros países los dispendiosos y largos trámites en el poder legislativo de cada uno de los países miembros, alcanzado así, con mayor celeridad el desarrollo normativo del Transporte Multimodal Internacional.

b) Términos de negociación Internacional

EXW - Ex Works

Se aplica en operaciones en las que el vendedor (exportador) cumple con la responsabilidad de entrega cuando ha puesto la mercancía, en su establecimiento (p.e., fábrica, taller, almacén, etc.), a disposición del comprador (importador), sin despacharla para la exportación ni efectuar la carga en el vehículo proporcionado por el comprador, concluyendo sus obligaciones.

Entonces el comprador (importador) debe soportar todos los gastos y riesgos de tomar la mercancía en el domicilio del vendedor (exportador) hasta el destino deseado.

Este término, es el único en el que los trámites aduaneros de exportación corren por cuenta del comprador (importador), es decir, el comprador ejerce la función técnica de vendedor puesto que además de efectuar la compra en el país de origen se encarga de los tramites documentarios necesarios para la exportación. Es el de menor obligación para el vendedor.

La responsabilidad del vendedor (exportador) se reducen a proporcionar la mercancía convenientemente empacada y embalada, en ese momento tiene lugar la entrega de la mercancía y por lo tanto la transmisión de los costos y riesgos al comprador (importador).

Este término no debería usarse cuando el comprador no pueda llevar a cabo directa o indirectamente las formalidades de exportación. En tal circunstancia, debería utilizarse el término FCA.

FCA - Free Carrier

FRANCO TRANSPORTISTA (...lugar convenido)

Significa que el vendedor cumple con su obligación de entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del transportista principal contratado por el comprador en el punto acordado. El exportador de efectuar el despacho de exportación de la mercancía.

Si la entrega se produce en el local del vendedor, éste es responsable de la carga de la mercancía en el vehículo del importador en ese momento se produce la transmisión de costos y riesgos.

Si la entrega ocurre en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la descarga.

Este término puede usarse en cualquier modo de transporte incluido el multimodal.

FAS - Free Alongside Ship

FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE (free alongside ship)
(...puerto de carga convenido)

El vendedor asume los costos y riesgos de transporte hasta que la mercancía es colocada al costado del buque en el puerto de embarque convenido. Por tanto si se produce un problema durante la carga es el importador quien debe asumir la responsabilidad.

El vendedor se encarga de despachar la mercancía de aduana de exportación, si las partes acuerdan que el comprador efectúe este trámite deberá especificarse en el contrato de compraventa. Este término sólo puede utilizarse en transporte marítimo o fluvial.

FOB - Free on Board

FRANCO A BORDO (Free on Board) (...puerto de carga convenido)

El vendedor cumple su responsabilidad de entregar la mercancía hasta cuando esta sobrepasa la borda del buque, en el puerto de embarque convenido y sin el pago del flete.

El vendedor está obligado a despachar la mercancía en aduana de exportación.

Este término solo puede usarse para transporte por mar o por vías navegables interiores.

CFR - Cost and Freight

COSTO Y FLETE (...puerto de destino convenido)

El vendedor cumple con su obligación cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque, en el puerto de embarque.

El vendedor es responsable de todos los gastos de exportación, despacho aduanero, flete y costos necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, sin incluir seguros.

Los costos de descargue en el puerto de destino corren por cuenta del comprador.

Este término solo puede usarse para transporte por mar o por vías de navegación interior.

CIF - Cost, Insurance and Freight

COSTE, SEGURO Y FLETE (...puerto de destino convenido)

El vendedor cumple con su obligación cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

El vendedor debe pagar todos los costos de flete, seguro, gastos de exportación, despacho aduanero y todos los costos necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido.

El vendedor sólo está obligado a conseguir un seguro con cobertura mínima, a favor del comprador hasta el puerto de destino convenido.

En cuanto a los riesgos son responsabilidad del importador en el momento en que la mercancía traspasa la borda del buque, no obstante los riesgos de transporte están cubiertos por una póliza de seguros que habrá contratado el exportador a beneficio del importador, quien como asegurado en caso de pérdida o deterioro de la mercancía reclamará directamente a la compañía aseguradora.

Este término solo puede usarse para transporte marítimo o fluvial.

CPT - Carriage Paid To

TRANSPORTE PAGADO HASTA... (...lugar de destino convenido).

El vendedor debe pagar los costos de flete del transporte requerido para llevar la mercancía al sitio convenido con el comprador, incluyendo gastos y permisos de exportación, excepto los gastos de seguro.

Puede usarse en cualquier modo de transporte incluido el multimodal, en este ultimo caso quiere decir que el riesgo se transmite del vendedor al comprador cuando es entregado al primer transportista.

CIP - Carriage and Insurance Paid

TRANSPORTE Y SEGURO PAGADOS HASTA... (...lugar de destino convenido)

El vendedor debe pagar los costos de flete del transporte requerido para llevar la mercancía al sitio convenido con el comprador, adicionalmente deberá tomar y pagar un seguro contra el riesgo que pueda tener el comprador por la pérdida o daño de la mercancía, siendo responsable solamente por una póliza con cobertura mínima, en caso que el vendedor quiera una cobertura mayor, deberá concertarlo con el comprador o tomar un seguro complementario.

Puede usarse en cualquier modo de transporte incluido el multimodal, en este ultimo caso quiere decir que el riesgo se transmite del vendedor al comprador cuando es entregado al primer transportista.

DAF - Delivery at Frontier

ENTREGADA EN FRONTERA (...lugar convenido)

El vendedor realiza la entrega en el lugar de la frontera acordado, pero antes de la aduana fronteriza, y pone la mercancía a disposición del comprador en el medio de transporte utilizado sin realizar la descarga.

El término frontera incluye la del país exportador, por tanto deberá especificarse este término. Puede además utilizarse en cualquier modo de transporte cuando la frontera sea terrestre, si la entrega es en puerto, muelle o a bordo del buque, deben usarse los términos DES o DEQ.

DES - Delivery Ex Ship

ENTREGADA SOBRE BUQUE (...puerto de destino convenido)

El vendedor entrega la mercancía cuando se encuentra a bordo del buque en el puerto de destino acordado y a disposición del comprador, sin efectuar despacho en la aduana de importación, ni asumir los costos y riesgos de descarga del producto.

Este término puede utilizarse en transporte marítimo, fluvial o multimodal donde su último modo de transporte sea marítimo o fluvial

DEQ - Delivery Ex Quay

ENTREGADA EN MUELLE (...puerto de destino convenido)

El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es puesta en el muelle del puerto de destino convenido a disposición del importador, sin despacharla en la aduana de importación.

Este término puede ser usado en transporte marítimo, fluvial y multimodal donde su último modo de transporte sea marítimo o fluvial.

DDU - Delivery Duty Unpaid

ENTREGADA DERECHOS NO PAGADOS (...lugar de destino convenido)

El vendedor cumple con su obligación cuando realiza la entrega de la mercancía en el lugar de destino convenido pero sin incluir los gastos de aduana y el descargue del medio de transporte.

El vendedor asume los costos y riesgos de llevar la mercancía hasta este sitio. La obligación de pagar los derechos de importación recaerá sobre el comprador, al igual que los riesgos y costos por no despachar a tiempo la mercancía para la importación, en caso que el comprador quiera que esta operación se realice por parte del vendedor deberá especificarse en el contrato de compraventa.

Este término se puede usar en cualquier modo de transporte.

DDP - Delivery Duty Paid

ENTREGADA DERECHOS PAGADOS (...lugar de destino convenido)

El vendedor realiza la entrega de la mercancía al comprador, ya despachada de exportación e importación con todos los costos pagos pero sin efectuar la descarga de los medios de transporte en el lugar de destino acordado en el país importador.

Adicionalmente el vendedor debe cubrir con todos los costos y riesgos incluyendo los impuestos del país importador, este término es usado en cualquier modo de transporte.

Funcionamiento de los puertos.

El recurso utilizado para la explicación del tema se tomará como práctico en la medida que será necesario el análisis de un video pertinente en you tube <http://www.youtube.com/watch?v=yFJvpBushtI>

http://www.youtube.com/watch?v=cNiK_iOk1g8

Costos

ESTRUCTURA DE COSTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

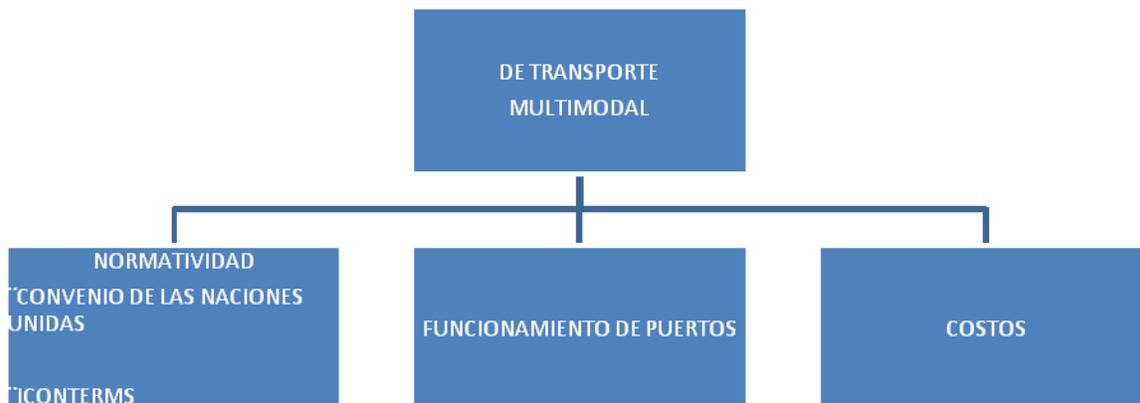
El precio de los productos en el mercado internacional, está conformado en gran parte por el costo del transporte. Por esta razón para mejorar las condiciones de competitividad en el mercado internacional es necesario, además de incrementar los niveles de productividad, disminuir la participación del transporte en su precio final.

El Transporte Multimodal se está imponiendo en el mundo como la modalidad más adecuada de contratación del transporte internacional de mercancías en un ambiente altamente competitivo.

Éste tipo de alternativa permite aplicar economías de escala al proceso de transporte de mercancías, aprovechando las ventajas de cada modo de transporte, para obtener mayor precisión en los tiempos de entrega. Esto permite a los empresarios adelantar una planeación estratégica de sus procesos de producción y distribución.

La incidencia de los costos de transporte en la competitividad de los productos en los mercados externos es determinante al momento de cerrar los contratos. El Transporte Multimodal permite obtener ahorros substanciales en los procesos de distribución física de las mercancías de importación y de exportación posibilitando así a los empresarios mejorar la competitividad de sus productos en mercados externos.

2. El siguiente (esquema temático o mapa conceptual), permite conocer los contenidos sobre los cuales versa este ambiente y cómo se relacionan entre ellos.



Guía 3

1. Definición de Metodología

La metodología que se puede aplicar para lograr los objetivos propuestos, para el desarrollo de un curso con temas de comercio exterior es de carácter interactivo y muy participativo por parte de los estudiantes y entre los estudiantes así:

Individualizadas: Estudio individual de material de apoyo sugerido, con base en lo leído se solicita al estudiante la elaboración de un ensayo y que a través de él ejemplifique esa teoría estudiada con un ejemplo de exportación de una mercancía, donde se involucre el ejercicio práctico y la aplicación de la normatividad.

Participación colaborativa, de focalización, motivacionales, practicas así.

- Se habilitara el chat, para que en un ejercicio por grupos y con base en una información dada por el docente se ubique por medio de google earth, puertos, aeropuertos y además se midan distancias y se determine posibilidad de movilización de la carga a través de transporte carretero, férreo, marítimo, aéreo en tiempo real, de allí a través del chat tomen una decisión de cómo diseñar la cadena de distribución.
- En los foros se evaluara la calidad de las participaciones, donde no son validas las intervenciones donde no exista aporte al tema; el estudiante además tendrá que participar en las opiniones de otros alumnos. (esto evaluará claridad de los conceptos)

- Con las presentaciones en power point de sus ejercicios de exportación de mercancías, utilizando algún medio de transporte, los alumnos escucharán sugerencias de sus propios compañeros, para cambiar en los ejemplos características, que tendrán que involucrar a sus ejercicios, esto les permite adquirir destrezas de búsqueda de diferentes soluciones a un mismo problema, con ello se evalúa las capacidades adquiridas para tomar decisiones.

2. Diseño de Actividades de Aprendizaje

Tema	Semana	Estudio Independiente	Tareas	Ejercicios Individuales	Trabajos grupales	Foros	Chats	Otros	Criterios de evaluación
Transporte Multimodal	1	Lectura sugerida	1	Elaboración de ensayo					Coherencia Entre el ejemplo de exportación y la teoría vista
Términos de negociación internacional Icoterms, localización de puertos	1			Localización de puertos, carreteras, aeropuertos a través del google earth.	x		x		Los criterios para la toma de decisiones
Ejercicio prácticos de aplicación de Icoterms	2			Presentación en Power Pont de un ejemplo de exportación de mercancías utilizando diferentes medios de transporte		x			La capacidad para tomar diferentes soluciones para un mismo problema
Funcionamiento de puertos				Análisis de los videos propuestos					
Costos	3				Diseñar a través del ejemplo de	x			La capacidad de

					exportación la cadena de distribución física internacional, teniendo en cuenta los costos que de ella se deriva				involucrar lo aprendido durante el curso involucrando normatividad, localización y costos.
--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

Guía No.2 Tema: DISEÑO COMUNICATIVO DEL MATERIAL.

La elaboración de la presente guía busca que usted y su grupo tomen las decisiones fundamentales para el diseño del sistema de comunicaciones del material educativo en web.

1. Realice un cuadro, a manera de pantalla, en donde identifique las zonas de comunicación básicas de su material: áreas de trabajo, control y contexto de acción y explique de manera breve que va a contener cada una de ellas.

2. Defina la identidad gráfica de su material en cuanto a: los colores fundamentales de su material, los fondos que va utilizar, las características de la letra (tipo, color, tamaño), los iconos que requiere de acuerdo con las zonas de comunicación...

La identidad grafica de ésta AVA, está basada en lo que significa en comercio exterior el color azul, y es el mar, debido a que por medio del transporte multimodal internacional, ñas mercancías atraviezan los continentes para llegar a su destino final. Por lo tanto los graficos de fondo que se utilizaran estaran basados en figuras de barcos, aviones, trenes y estibas como marca de agua en los textos . La letra sin embargo se usara de dos Producción de Medios Especialización en Educación con Nuevas Tecnologías. Dimensión: Comunicativa

formas , en la parte de normatividad y textos explicativos letra clasica arial, y en la parte motiva para el estudiante letra con movimiento que refleje el dinamismo del transporte multimodal. Los iconos se basaran en figuras en el caso de los diferentes medios de transporte, para devolverse o seguir navegando los iconos serán flechas.

3. Determine las características multimediales de su material educativo en cuanto a:

El lenguaje de las imágenes. Qué imágenes en movimiento o estáticas (mapas, esquemas, historietas, ideogramas, animaciones, videos...) requiere para el desarrollo de los contenidos y explique la finalidad o función que estas cumplen dentro del material.

Las imágenes estadísticas:

- Mapas
- Gráficos con barcos y puerto para los casos que se plantearan.

Las imágenes en movimiento.

- Videos en you tube
- Animación con Animoto

El lenguaje de textos. Qué Tipo de textos (explicativos, metafóricos, descriptivos, informativos) son los más pertinentes para el desarrollo del material. Qué cantidad de texto se va a manejar en las páginas. Qué tipo de lenguaje se va a utilizar con el otro (personalizado, tuteo, etc). Cómo a través del texto se propicia la participación activa del estudiante.

El lenguaje de texto deberá ser de dos clases así:

- En los textos de normatividad el lenguaje es personalizado, en este espacio es necesario que la proporción de texto sea mayoritaria.
- En los demás textos explicativos, descriptivos se tuteara y además en proporción será menor el texto y mayor la parte grafica.

El lenguaje de los sonidos. Qué tipo de sonidos (música, voz, efectos...) se van a utilizar en el material y para qué.

Los sonidos desde el comienzo del curso o sea, en el primer pantallazo sonidos que evoquen al dinamismo, a la energía, sin ser exagerado, ésta parte es importante para los estudiantes jóvenes y los motiva; Además el docente con su voz y en busca de acercarse más a sus alumnos grabará para el comienzo de cada tema o semana, una pequeña introducción al tema. Producción de Medios Especialización en Educación con Nuevas Tecnologías. Dimensión: Comunicativa

Así mismo señale cómo el material educativo facilitará en los estudiantes, el acceso y procesamiento de la información, su interpretación y seguimiento; el desarrollo de las habilidades de comunicación (sobre todo la argumentación y la puesta en común de los puntos de vista diferentes) y el aprendizaje colaborativo.

El material educativo busca brindar al estudiante las herramientas básicas, para desarrollar las competencias necesarias, que se necesitan para que él diseñe cadenas logísticas de distribución física internacional, con lo cual los medios audiovisuales y su forma cuidadosa de presentación, logra que el estudiante tenga una visión más real del funcionamiento y esquematice procedimientos y costos que para el caso son imprescindibles.

Lo anterior se potencializa con la puesta en práctica de buscar diferentes soluciones a casos planteados, teniendo que fortalecer su parte argumentativa en la búsqueda de la sustentación de sus planteamientos, dentro de los foros, que se dispondrán para dicha labor. El trabajo colaborativo se dará en igual proporción cuando el ejercicio plantee el desarrollo de diferentes roles, para la construcción de la solución a un problema.

Pretest

Asignatura	Transporte Multimodal
Docente	Claudia Constanza Gavilán Diaz
Alumno	Paola Rivera

I. Marque con una x la opción correcta

1. Los modos de transporte son:

a. carretero, férreo, aéreo, fluvial y marítimo

X b. Avión, camión, tren, barco

2. La utilización de más de un modo de transporte de carga se denomina

xa. Transporte múltiple

b. Transporte Multimodal

c. Ninguna de las anteriores

3.Cuál de los siguientes medios de transporte, tiene mayor capacidad de transporte de volúmenes.

a. Avión

b. Barco

xc. Tren

4. Al llegar un contenedor a un puerto marítimo, éste es descargado del buque por:

a. Personas

Xb. Grúas

5. Dentro de la cadena logística cual de los siguientes medios de transporte cual tiene mayor costo?

Xa. Barco

b. Tren

c. Tractomula

d. Avión

II. Escriba si es verdadera o falsa cada una de las siguientes afirmaciones.

	V	F
--	---	---

1. El transporte multimodal se puede realizar con un solo medio de transporte.		F
2. El transporte multimodal está regido por las Naciones Unidas.		F
3. La capacidad de carga para transporte terrestre se mide en Kilogramos	V	
4. La infraestructura portuaria hace más competitivo el transporte multimodal.		F
5. En la cadena de costos del transporte multimodal se debe tener en cuenta el cargue y descargue de la mercancía al pasarla de un modo de transporte a otro.		F

III .A las siguientes preguntas responda SI o NO

	SI	NO
1. La unidad de carga varía dentro de un transporte multimodal?	si	
2. Existen puertos secos?	si	
3. La capacidad de carga es importante a la hora de decidir cual medio de transporte utilizar?		no
4. Consideraría Usted que el transporte marítimo es el más económico de todos los medios de transporte de carga?	si	
5. La sigla FCA tiene que ver con contrato de transporte?		No

Pretest

Asignatura	Transporte Multimodal
Docente	Claudia Constanza Gavilán Díaz
Alumno	Andrea Sanchez

I. Marque con una x la opción correcta

1. Los modos de transporte son:
 - a. carretero, férreo, aéreo, fluvial y marítimo
 - X b. Avión, camión, tren, barco

2. La utilización de más de un modo de transporte de carga se denomina
 - xa. Transporte múltiple
 - b. Transporte Multimodal
 - c. Ninguna de las anteriores

- 3.Cuál de los siguientes medios de transporte, tiene mayor capacidad de transporte de volúmenes.
- a. Avión
 - b. Barco
 - xc. Tren
4. Al llegar un contenedor a un puerto marítimo, éste es descargado del buque por:
- xa. Personas
 - b. Grúas

5. Dentro de la cadena logística cual de los siguientes medios de transporte cual tiene mayor costo?
- Xa. Barco
 - b. Tren
 - c. Tractomula
 - d. Avión

II. Escriba si es verdadera o falsa cada una de las siguientes afirmaciones.

	V	F
1. El transporte multimodal se puede realizar con un solo medio de transporte.		F
2. El transporte multimodal está regido por las Naciones Unidas.	v	
3. La capacidad de carga para transporte terrestre se mide en Kilogramos		F
4. La infraestructura portuaria hace más competitivo el transporte multimodal.	v	
5. En la cadena de costos del transporte multimodal se debe tener en cuenta el cargue y descargue de la mercancía al pasarla de un modo de transporte a otro.		F

III .A las siguientes preguntas responda SI o NO

	SI	NO
1. La unidad de carga varia dentro de un transporte multimodal?	si	
2. Existen puertos secos?		No
3. La capacidad de carga es importante a la hora de decidir cual medio de transporte utilizar?	si	
4. Consideraría Usted que el transporte marítimo es el más económico de todos los medios de transporte de carga?		no
5. La sigla FCA tiene que ver con contrato de transporte?		No

Pretest

Asignatura	Transporte Multimodal
Docente	Claudia Constanza Gavilán Díaz
Alumno	Gloria Díaz

I. Marque con una x la opción correcta

1. Los modos de transporte son:

a. carretero, férreo, aéreo, fluvial y marítimo

X b. Avión, camión, tren, barco

2. La utilización de más de un modo de transporte de carga se denomina

a. Transporte múltiple

xb. Transporte Multimodal

c. Ninguna de las anteriores

3.Cuál de los siguientes medios de transporte, tiene mayor capacidad de transporte de volúmenes.

a. Avión

b. Barco

xc. Tren

4. Al llegar un contenedor a un puerto marítimo, éste es descargado del buque por:

xa. Personas

b. Grúas

5. Dentro de la cadena logística cual de los siguientes medios de transporte cual tiene mayor costo?

Xa. Barco

b. Tren

c. Tractomula

d. Avión

II. Escriba si es verdadera o falsa cada una de las siguientes afirmaciones.

	V	F
1. El transporte multimodal se puede realizar con un solo medio de transporte.	v	
2. El transporte multimodal está regido por las Naciones Unidas.		F
3. La capacidad de carga para transporte terrestre se mide en Kilogramos		F
4. La infraestructura portuaria hace más competitivo el transporte multimodal.		F
5. En la cadena de costos del transporte multimodal se debe tener en cuenta el cargue y descargue de la mercancía al pasarla de un modo de transporte a otro.		F

III .A las siguientes preguntas responda SI o NO

	SI	NO
1. La unidad de carga varia dentro de un transporte multimodal?		no
2. Existen puertos secos?	si	
3. La capacidad de carga es importante a la hora de decidir cual medio de transporte utilizar?		no
4. Consideraría Usted que el transporte marítimo es el más económico de todos los medios de transporte de carga?		no
5. La sigla FCA tiene que ver con contrato de transporte?	si	

Pretest

Asignatura	Transporte Multimodal
Docente	Claudia Constanza Gavilán Diaz
Alumno	Alvaro Jimenez

I. Marque con una x la opción correcta

1. Los modos de transporte son:
 - xa. carretero, férreo, aéreo, fluvial y marítimo
 - b. Avión, camión, tren, barco

2. La utilización de más de un modo de transporte de carga se denomina
 - a. Transporte múltiple
 - xb. Transporte Multimodal
 - c. Ninguna de las anteriores

3.Cuál de los siguientes medios de transporte, tiene mayor capacidad de transporte de volúmenes.

- a. Avión
- b. Barco
- xc. Tren

4. Al llegar un contenedor a un puerto marítimo, éste es descargado del buque por:

- a. Personas
- Xb. Grúas

5. Dentro de la cadena logística cual de los siguientes medios de transporte cual tiene mayor costo?

- a. Barco
- b. Tren
- c. Tractomula
- xd. Avión

II. Escriba si es verdadera o falsa cada una de las siguientes afirmaciones.

	V	F
1. El transporte multimodal se puede realizar con un solo medio de transporte.		F
2. El transporte multimodal está regido por las Naciones Unidas.	V	
3. La capacidad de carga para transporte terrestre se mide en Kilogramos		F
4. La infraestructura portuaria hace más competitivo el transporte multimodal.		F
5. En la cadena de costos del transporte multimodal se debe tener en cuenta el cargue y descargue de la mercancía al pasarla de un modo de transporte a otro.	V	

III .A las siguientes preguntas responda SI o NO

	SI	NO
1. La unidad de carga varia dentro de un transporte multimodal?	si	
2. Existen puertos secos?		No
3. La capacidad de carga es importante a la hora de decidir cual medio de transporte utilizar?	si	
4. Consideraría Usted que el transporte marítimo es el más económico de todos los medios de transporte de carga?	si	
5. La sigla FCA tiene que ver con contrato de transporte?		No

Pretest

Asignatura	Transporte Multimodal
Docente	Claudia Constanza Gavilán Díaz
Alumno	Camilo Forero

I. Marque con una x la opción correcta

1. Los modos de transporte son:

- Xa. carretero, férreo, aéreo, fluvial y marítimo
- b. Avión, camión, tren, barco

2. La utilización de más de un modo de transporte de carga se denomina

- a. Transporte múltiple
- Xb. Transporte Multimodal
- c. Ninguna de las anteriores

3.Cuál de los siguientes medios de transporte, tiene mayor capacidad de transporte de volúmenes.

- a. Avión
- Xb. Barco
- c. Tren

4. Al llegar un contenedor a un puerto marítimo, éste es descargado del buque por:

- Xa. Personas
- b. Grúas

5. Dentro de la cadena logística cual de los siguientes medios de transporte cual tiene mayor costo?

- a. Barco
- b. Tren
- c. Tractomula
- Xd. Avión

II. Escriba si es verdadera o falsa cada una de las siguientes afirmaciones.

	V	F
1. El transporte multimodal se puede realizar con un solo medio de transporte.		F
2. El transporte multimodal está regido por las Naciones Unidas.		F
3. La capacidad de carga para transporte terrestre se mide en Kilogramos		F
4. La infraestructura portuaria hace más competitivo el transporte multimodal.	V	
5. En la cadena de costos del transporte multimodal se debe tener en cuenta el cargue y descargue de la mercancía al pasarla de un modo de transporte a otro.		F

III .A las siguientes preguntas responda SI o NO

	SI	NO
1. La unidad de carga varia dentro de un transporte multimodal?	si	
2. Existen puertos secos?		No
3. La capacidad de carga es importante a la hora de decidir cual medio de transporte utilizar?		NO
4. Consideraría Usted que el transporte marítimo es el más económico de todos los medios de transporte de carga?	si	
5. La sigla FCA tiene que ver con contrato de transporte?		No

Pretest

Asignatura	Transporte Multimodal
Docente	Claudia Constanza Gavilán Diaz
Alumno	Andrés Galvis

I. Marque con una x la opción correcta

1. Los modos de transporte son:
 - a. carretero, férreo, aéreo, fluvial y marítimo
 - X b. Avión, camión, tren, barco

2. La utilización de más de un modo de transporte de carga se denomina
 - a. Transporte múltiple
 - Xb. Transporte Multimodal
 - c. Ninguna de las anteriores

3.Cuál de los siguientes medios de transporte, tiene mayor capacidad de transporte de volúmenes.

- a. Avión
- Xb. Barco
- c. Tren

4. Al llegar un contenedor a un puerto marítimo, éste es descargado del buque por:

- Xa. Personas
- b. Grúas

5. Dentro de la cadena logística cual de los siguientes medios de transporte cual tiene mayor costo?

- Xa. Barco
- b. Tren
- c. Tractomula
- d. Avión

II. Escriba si es verdadera o falsa cada una de las siguientes afirmaciones.

	V	F
1. El transporte multimodal se puede realizar con un solo medio de transporte.	V	
2. El transporte multimodal está regido por las Naciones Unidas.		F
3. La capacidad de carga para transporte terrestre se mide en Kilogramos		F
4. La infraestructura portuaria hace más competitivo el transporte multimodal.		F
5. En la cadena de costos del transporte multimodal se debe tener en cuenta el cargue y descargue de la mercancía al pasarla de un modo de transporte a otro.		F

III .A las siguientes preguntas responda SI o NO

	SI	NO
1. La unidad de carga varia dentro de un transporte multimodal?		NO
2. Existen puertos secos?		No
3. La capacidad de carga es importante a la hora de decidir cual medio de transporte utilizar?		NO
4. Consideraría Usted que el transporte marítimo es el más económico de todos los medios de transporte de carga?	si	
5. La sigla FCA tiene que ver con contrato de transporte?		No

Pretest

Asignatura	Transporte Multimodal
Docente	Claudia Constanza Gavilán Díaz
Alumno	Libardo Rodriguez

I. Marque con una x la opción correcta

1. Los modos de transporte son:

a. carretero, férreo, aéreo, fluvial y marítimo

X b. Avión, camión, tren, barco

2. La utilización de más de un modo de transporte de carga se denomina

a. Transporte múltiple

Xb. Transporte Multimodal

c. Ninguna de las anteriores

3.Cuál de los siguientes medios de transporte, tiene mayor capacidad de transporte de volúmenes.

a. Avión

b. Barco

Xc. Tren

4. Al llegar un contenedor a un puerto marítimo, éste es descargado del buque por:

a. Personas

Xb. Grúas

5. Dentro de la cadena logística cual de los siguientes medios de transporte cual tiene mayor costo?

Xa. Barco

b. Tren

c. Tractomula

d. Avión

II. Escriba si es verdadera o falsa cada una de las siguientes afirmaciones.

	V	F
1. El transporte multimodal se puede realizar con un solo medio de transporte.		F
2. El transporte multimodal está regido por las Naciones Unidas.		F
3. La capacidad de carga para transporte terrestre se mide en Kilogramos	V	
4. La infraestructura portuaria hace más competitivo el transporte multimodal.	V	
5. En la cadena de costos del transporte multimodal se debe tener en cuenta el cargue y descargue de la mercancía al pasarla de un modo de transporte a otro.	V	

III .A las siguientes preguntas responda SI o NO

	SI	NO
1. La unidad de carga varia dentro de un transporte multimodal?		NO
2. Existen puertos secos?	SI	
3. La capacidad de carga es importante a la hora de decidir cual medio de transporte utilizar?		NO
4. Consideraría Usted que el transporte marítimo es el más económico de todos los medios de transporte de carga?		NO
5. La sigla FCA tiene que ver con contrato de transporte?	SI	