

**COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA Y
PAQUETEO POR CARRETERA CON OPERACIÓN EN PEREIRA Y
DOSQUEBRADAS.**

Steffany Córdoba Giraldo

Catalina Giraldo Agudelo

Carlos Eduardo Molina Zapata.

TRABAJO DE GRADO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

PROGRAMA DE ADMINSTRACIÓN DE EMPRESAS

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA

2016-I

**COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA Y
PAQUETEO POR CARRETERA CON OPERACIÓN EN PEREIRA Y
DOSQUEBRADAS.**

Steffany Córdoba Giraldo

Catalina Giraldo Agudelo

Carlos Eduardo Molina Zapata.

Tutor:

Diego Fernando Ordoñez

TRABAJO DE GRADO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

PROGRAMA DE ADMINSTRACIÓN DE EMPRESAS

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA

2016-I

Tabla de Contenido

Tabla de Gráficos- Cuadros	6
Planteamiento del problema.....	7
Descripción del área problemática	8
Naturaleza	9
Causas.....	9
Afectados	10
Empresa, Transportadores, Gobierno.....	10
Consecuencias	10
Formulación del Problema	12
Delimitación de la Investigación.....	12
De espacio.....	12
De tiempo	12
De la población.....	12
Objetivos de la Investigación	13
Objetivo general	13
Objetivos específicos	13
Justificación.....	14

Marco Referencial.....	15
Hilo Conductor.....	15
Marco Teórico.....	16
Perspectiva administrativa.....	16
Carga.....	17
Carga Consolidada.....	17
Carga Parcial:	17
Carga.....	18
Actores que interviene en el transporte por carretera	19
Perspectiva económica	21
Marco Contextual.....	26
Colombia	29
Índice de Costos.....	32
Metodología Propuesta.....	39
Definición del tipo de investigación.....	39
Población	39
Muestra	39
Unidad de análisis y de observación.....	39
Recopilación de la información, triangulación.....	39

Fuentes de recolección.....	40
Técnicas de recolección de la información.....	40
Proceso para la recolección de información	40
Proceso de análisis-síntesis y discusión de resultados.....	40
Cronograma de Actividades	41
Presupuesto	41
Análisis de la Encuesta	42
Conclusiones y Recomendaciones	45

Tabla de Gráficos- Cuadros

Gráfico 1	21
Gráfico 2	24
Gráfico 3	26
Gráfico 4	27
Gráfico 5	28
Gráfico 6	30
Gráfico 7	32
Gráfico 8	33
Gráfico 9	34
Gráfico 10	35
Gráfico 11	36
Gráfico 12	37
Gráfico 13	42
Cuadro 1-2	40

RESUMEN

Las empresas de transporte de carga y paqueto que tienen sede en Pereira y Dosquebradas cuentan con ventaja competitiva de localización geográfica y aportan a la economía de estos municipios a través de los empleos que generan y la competitividad en la prestación del servicio, pues son empresas preocupadas por satisfacer las necesidades y exigencias del cliente, con cubrimiento nacional y tiempos de entrega eficientes.

Las condiciones de infraestructura, los altos costos de operación y mantenimiento del parque automotor son algunos de los costos a los que se enfrenta el sector para ofrecer servicios integrales y al mejor costo para los clientes, así lo manifiestan algunas empresas con quienes se tuvo acceso a información. Ser competitivos es entonces la premisa de las empresas para aprovechar el momento que vive la región en términos de desarrollo logístico.

Palabras Claves: Logística, transporte de carga, paqueto, competitividad.

ABSTRACT

Freight transport companies and packaging that they are based in Pereira and Dosquebradas have competitive advantage of geographical location and contribute to the economy of these municipalities through the jobs that generate and competitiveness in the provision of the service, as they are companies anxious to meet the needs and demands of the customer, with national coverage and efficient delivery times.

Conditions of infrastructure, high costs of operation and maintenance of the Park automotive are some of the costs to which faces the sector to offer comprehensive services at the best value for customers, so it manifest some companies who had access to information. Be competitive then is the premise of the companies to take advantage of the time living the region in terms of logistics development.

Key Words: Logistics, transport of freight, courier, competitiveness.

Planteamiento del problema

Descripción del área problemática

A partir de los años 90 la economía colombiana ha reflejado un cambio marcado por la apertura económica y la globalización de los mercados, al que dio lugar el gobierno de Cesar Gaviria a mediados de 1991; Con el fin de acelerar la integración de la economía colombiana a la economía Global. Ello ha supuesto mayor facilidad y aumento en el intercambio de bienes y servicios, cobra importancia el transporte en ese nuevo escenario. Lo sectores principales de la economía colombiana están inmersos en la globalización, donde se considera la exportación como una línea estratégica para mejorar los resultados y lograr las metas propuestas de crecimiento económico y mejoramiento del bienestar de los colombianos. Esa situación es la que confiere al transporte por carretera una gran importancia como soporte de la internacionalización de la economía nacional, además de la entrada en vigencia de los tratados de libre comercio con Estados Unidos, Corea del Sur y Panamá, entre otros.

El sector transporte cumple una labor vital para cualquier país, no solo a nivel económico sino social, pues de éste depende en gran parte la competitividad de un país. En el caso del transporte terrestre de carga y servicio de courier, permite la movilización de los productos de una región a otra, incluyendo todos aquellos para exportación o los importados, documentación e insumos necesarios debido a la poca tradición de transporte ferroviario que hay en el país para productos diferentes a carbón. En este orden de ideas la logística tomando como punto de lanza el sistema de transporte de carga desde el interior hacia los puertos colombianos tomo gran relevancia como

foco estratégico de desarrollo buscando nivelar temas competitivos con otros países en términos de costos de operación agregados al producto.

Naturaleza

Los aspectos a tener en cuenta en la naturaleza de esta investigación son desde la perspectiva económica la baja calificación en los índices de competitividad con que cuenta el país, las políticas de transporte que acrecientan los costos de movilidad de la carga y las políticas de infraestructura que han tardado en tratarse para que en Colombia hayan adecuadas vías de tránsito que permitan disminuir los costos de transporte.

Desde la perspectiva Administrativa se tratan temas concernientes al desempeño logístico de las empresas transportadoras de carga y servicio de courier y el proceso que llevan a cabo.

Causas

En esencia la problemática está en que la infraestructura vial de transporte terrestre en Colombia no se encuentra en óptimas condiciones para la movilización de los productos, ya sea localmente o para exportación e importación, lo que conlleva a incrementar costos logísticos para las empresas, dado que el no contar con carreteras seguras y resistentes para el transporte de la mercancía obliga al empresario a buscar herramientas o medios que velen por la seguridad de su producto, estos pueden ser seguros, empresas de transporte más costosas, medios de transporte menos eficientes. En el país también se presentan problemas en cuanto a la administración de los

recursos que hacen que no se destinen o se malgasten ingresos entre otros como los referentes a peajes y combustibles.

Afectados

Empresa, Transportadores, Gobierno.

Se produce un efecto cascada: las empresas producen y tienen que movilizar sus productos al interior del país o para exportar, el hecho de llevar el producto al consumidor final implica unos costos logísticos los cuales en Colombia son muy altos, ya que se debe tener en cuenta aparte de la infraestructura vial también el pago al conductor, de transporte, gasolina, peajes, de tal forma que los propietarios de los vehículos de carga no siempre están de acuerdo con lo que se les ofrece. Todos estos problemas del gremio de transporte afectan al gobierno en el sentido que el nivel de competitividad no es el esperado para el país y su industria, por ende, pasa a ser un país poco valorado por inversionistas extranjeros que exigen garantías a la hora de traer sus empresas o instalar su capacidad de producción en el territorio nacional, además de perjudicar notoriamente la producción nacional y la movilización de paquetería a nivel interno.

Consecuencias

Las consecuencias de la problemática planteada conllevan a que el país continúe con dificultades en el desarrollo para el movimiento de carga vía terrestre dado que los altos costos impactarían negativamente a las empresas de los diferentes sectores de comercialización de bienes generando indudablemente una desaceleración económica llevando a cierres parciales o totales de las

empresas y peor aún arrastraría los porcentajes de desempleo e informalidad que hoy por hoy atacan notoriamente al país.

Formulación del Problema

¿Cuál es el escenario actual de Competitividad de las empresas de transporte de carga y paqueteo de Pereira y Dosquebradas?

Delimitación de la Investigación

De espacio

La investigación se realizará con algunas empresas de transporte de carga y paqueteo por carretera que operan en Pereira y Dosquebradas. Para lo cual se diseñará una entrevista a profundidad soportada en una guía de encuesta, aplicable a las empresas que atiendan nuestra invitación en tiempo y respuesta.

De tiempo

La presente investigación se ejecutará para identificar el escenario actual en un lapso de un año en que se desenvuelven las empresas transportadoras de carga y paqueteo por carretera.

De la población

Se delimitará a 3 empresas de transporte de carga y paqueteo por carretera con sede en Pereira y Dosquebradas

Objetivos de la Investigación

Objetivo general

Caracterizar el escenario actual de Competitividad de las empresas de transporte de carga y paqueteo de Pereira y Dosquebradas

Objetivos específicos

- Estudiar que variables de diferenciación utilizan algunas empresas de carga y paqueteo por carretera que operan en Pereira y Dosquebradas.
- Identificar los factores críticos que definen los índices de costos en que incurren estas empresas de carga por carretera en la zona.
- Describir la relación entre los factores críticos y la capacidad logística de Pereira y Dosquebradas.

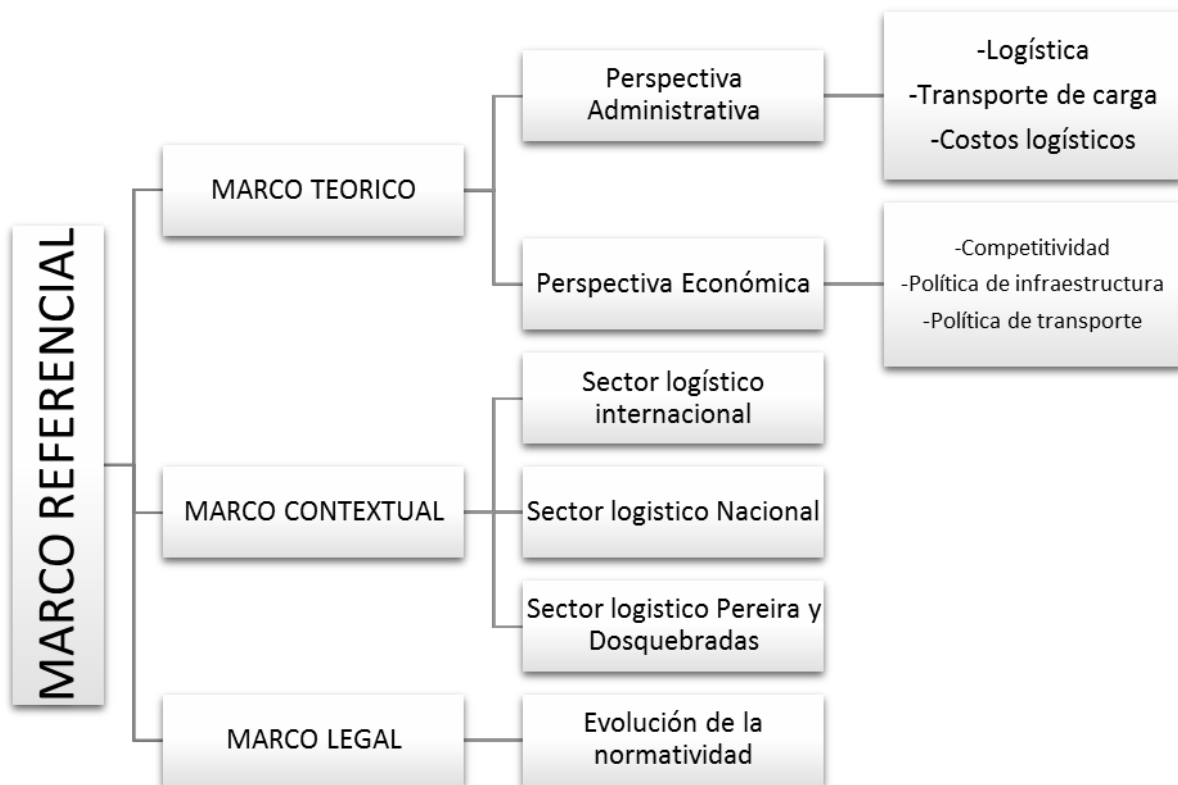
Justificación

El transporte de carga por carretera es uno de los principales indicadores de competitividad del país y es una gran oportunidad en términos de mejora para el escenario próximo, el servicio de Courier o paqueteo comparte dificultades en movilidad es por esto pertinente conocer algunos de los componentes que hacen que el sector transporte tenga una baja calificación y el impacto que tiene en las ciudades de Pereira y Dosquebradas. Mencionar varias empresas de transporte de carga y paqueteo es menester, pues son un eslabón infaltable en el proceso de traslado de mercancías y donde se puede obtener mayor información acerca de los costos en que incurren los transportistas, los tiempos de entrega y los servicios que prestan, por lo cual son importantes en el desarrollo no solo de la economía colombiana sino de cualquier nación.

El transporte de carga por carretera es además uno de los principales pilares de la economía del país, aportando 4,2% al PIB nacional y siendo una gran fuente de empleo, y que, además, incurre en un alto consumo de insumos como combustibles, aceites, repuestos, también pago de peajes y servicios como hotelería, entre otros.

Marco Referencial

Hilo Conductor



Fuente: Estudiantes de Administración de Empresas – Proyecto de Grado.

Marco Teórico.

Perspectiva administrativa.

Logística

Según Christopher (1994), “la logística es el proceso de gestionar estratégicamente la obtención, movimiento y almacenamiento de materias primas, componentes y existencias terminadas a través de la organización y sus canales de marketing”. (p.12).

A su vez, Casanovas y Cuatrecasas (2011) coinciden parcialmente con el planteamiento anterior, pero tienen una visión más amplia del concepto, para ellos

La logística comprende la planificación, la organización, y el control de las actividades relacionadas con la obtención, traslado, y almacenamiento de materiales y productos, desde la adquisición hasta el consumo, a través de la organización y como un sistema integrado. El objetivo que pretende conseguir es satisfacer las necesidades y los requerimientos de la demanda de la manera más eficaz y con el mínimo coste posible. También incluye todo aquello que hace referencia a los flujos de información implicados. Por tanto, se puede decir que el objetivo es conseguir que los productos y los servicios adecuados estén en los lugares pertinentes, en el momento preciso y en las condiciones exigidas. (p.17)

Transporte de carga

El transporte de carga es un conjunto de procesos, medio y sistemas mediante los cuales unos objetos – con algún significado social – son trasladados a través del espacio. El transporte implica la movilización de esos objetos hasta una nueva localización (origen – destino) con ayuda de algún mecanismo consumidor de energía (equipos), a través de un medio (infraestructura), teniendo consecuencias sociales que pueden ser intencionadas o no. (Ministerio de Transporte, 2014)

Carga**Carga Consolidada:**

Hace referencia al movimiento por ejemplo en camión o por contenedor de envíos con el máximo uso de espacio y capacidad de peso, la carga puede ser generada por un solo cliente o más, en este último caso está la consolidación, gracias al manejo de diferentes solicitudes, convenios y logística del transportador. (Rodríguez A, 2013, p. 8)

Carga Parcial:

Aquel envío de mercancías u otros objetos que no completan la capacidad de la unidad transportadora, generalmente en el caso del transporte terrestre, implica la aceptación de compartir espacio con otros envíos e incluso trasbordo, para lograr economía se requiere mayor gestión del transporte que permita consolidar carga completa del camión o contenedor y así no incurrir en costos por el espacio vacío. (Rodríguez B, 2013, Pág. 8)

Carga:

En el contexto del transporte, se entiende como el objeto material del desplazamiento por: camión, tren, vía aérea o marítima, así como la logística de la empresa transportadora desde la recepción hasta la entrega a la persona o lugar fijado por el remitente, abarca la noción transporte de mercancías y materias primas en cualquier etapa del ciclo económico. (Rodríguez C, 2013, p. 8)

En cuanto a la movilización de carga, la antigüedad de los vehículos y su poca capacidad de carga hace que los costos de transporte se mantengan altos, afectando la competitividad de los bienes transportados. De igual manera los tiempos de recorrido entre los principales puertos y los centros de distribución del país son casi el doble que los estándares internacionales. Sin mencionar cuando factores externos como derrumbes naturales, temas de seguridad o los constantes paros de algún sector productivo del país.

Courier

Operador de transporte urgente (Puerta a puerta) de documentos, paquetería y cargas fragmentadas, nacional e internacional. Integra todos los servicios logísticos necesarios, para la recogida en el domicilio del expedidor y la entrega en el del destinatario, en los diferentes tramos del transporte, donde se puede emplear más de un modo. Por el carácter urgente del transporte, se utiliza como preferente el modo aéreo en el tramo principal, con la finalidad de minimizar el plazo de tiempo de todo el proceso. (Soler & MiraA, 2010, p. 70)

Costos Logísticos

Los costos logísticos en la empresa son cruciales a la hora de definir el valor total de la mercancía, para lo cual el entrar al mercado con unos precios bien competitivos se debe planear la mejor forma de dividir unos buenos costos los cuales se enfocan básicamente en transporte, gestión, embalaje y distribución para que la mercancía como tal no sufra daños y se minimice el riesgo de inconvenientes para la entrega al cliente final de la forma o manera pactada.

Se debe tener claro los costos logísticos de la empresa ya que se pueden hacer visibles cuando se logra medir con eficiencia las áreas estratégicas del proceso logístico, y tener mucho cuidado porque existen numerosos costos logísticos no visibles que si no se observan a tiempo pueden ocasionar grandes pérdidas para la empresa o dejar de percibir mayores utilidades para la compañía.

Para definir costos logísticos, es importante la buena organización que se implante al momento de realizar alguna gestión, el debido control sistemático a cada uno de los elementos a tratar y así tener un cálculo exacto para medir y rendir una oportuna entrega final y utilidades adecuadas según la estrategia montada logísticamente.

Actores que interviene en el transporte por carretera

Camionero:

“Conductor calificado que conduce un camión, para lo que dispone del permiso de conducción pertinente y las autorizaciones que correspondan en función del tipo de vehículo y de la carga que acepta para su transporte” (Soler & MiraB, 2010, p. 73)

Agencia de Transporte:

Operador de transporte nacional o internacional dedicado a la explotación de los medios de transporte necesarios para el transporte de una carga, a la vez que realiza actividades de gestión, información, oferta y organización del transporte, y media con plena responsabilidad entre cargadores y consignatarios, así como con los transportistas. Puede contar con medios propios o bien subcontratar los servicios al propietario directo del medio de transporte. (Soler & MiraC, 2010, p. 73)

Las agencias de transporte pueden prestar servicios de carga completa o fraccionada:

Agencia de transporte de carga completa:

“Presta servicios de transporte de mercancías en condiciones de unidad completa o vehículo completo, dentro del territorio de un país. El servicio

Puede ser de un solo remitente a uno o varios destinatarios. (Soler & MiraD, 2010, p. 74)

Agencia de transporte de carga fraccionada:

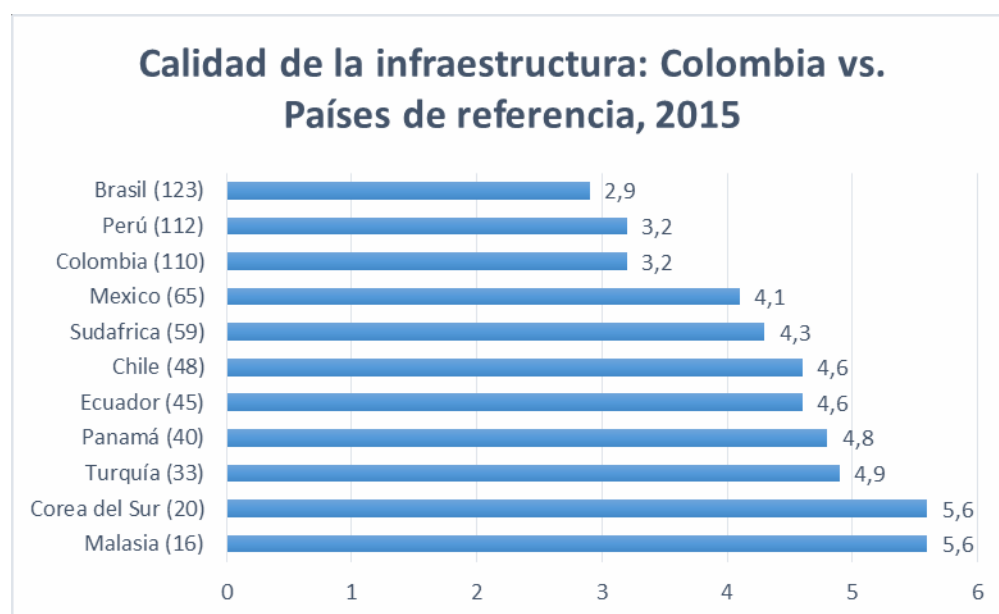
Operador de transporte dedicado a la prestación de servicios de transporte, dentro del territorio de un país, para cargas de carácter fragmentario, que no ocupan una unidad de vehículo. Sobre estas cargas, aparte de la función propia de traslado, desde la recepción de las mismas hasta su entrega al destinatario, es necesario realizar actividades logísticas previas o complementarias, por ejemplo, la manipulación, el almacenamiento, la consolidación, la clasificación o el embalaje. (Soler & MiraE, 2010, p. 74)

Operador del transporte por carretera:

“Es el responsable de la ejecución del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, para lo que cuenta con una flota propia, o subcontratada en muchos casos, de vehículos de carretera. Responde de la carga ante el cargador”

Perspectiva económica**Política de Infraestructura**

La infraestructura logística se define como el conjunto de obras e instalaciones que posibilitan el enlace entre los nodos de acopio, producción y consumo para satisfacer los requerimientos de las cadenas de suministro que interactúan entre ellos, mediante el uso de los modos de transporte y el apoyo de instalaciones y terminales especializadas donde se materializan los movimientos de carga en combinaciones intermodales, mediante procesos de transferencia, transbordo, ruptura y trasvase de las mercancías. (Zona Logística, 2014)

Gráfico 1.

Fuente: Elaboración propia con datos del Informe Nacional de Competitividad 2015-2016

La infraestructura logística de un país representa uno de sus recursos más importantes en virtud de que posibilita el intercambio comercial de bienes y mercancías, tanto dentro de su territorio como hacia el exterior, lo cual representa uno de los principales motores para el desarrollo económico.

La infraestructura es un factor importante para el desarrollo del país, por ello es que los países que cuentan con una infraestructura amplia y completa con los países que tienen capacidad de ser más competitivos y crecer en el ámbito internacional.

El contar con una infraestructura adecuada garantiza contar con la adecuada movilidad de los productos desde el centro de origen hasta las zonas de consumo, de una manera más confiable, eficiente y a costos más competitivos en el mercado.

Por último, para que un país se caracterice por ser un país en crecimiento, grande y de talla mundial debe empezar por reestructurar la infraestructura de movilidad, generando mejores carreteras, vías intercomunicadas que permitan que el transporte de lleve de una manera adecuada, ágil y a costos competitivos en el mercado frente a las necesidades del cliente u organización.

Política de Transporte

Es el transporte “una operación que tiene sus orígenes casi que desde el surgimiento de la humanidad y que desde entonces ha sufrido importantes cambios que obligan a pensar nuevas estrategias para que esta labor se realice con la mayor eficiencia posible”.

(Saldarriaga, 2014, Pág. 28)

Según el Informe Nacional de Competitividad 2015-2016, el bajo desempeño logístico del país se debe también a la baja competitividad del sector transporte. Mientras en Colombia en promedio se necesitan 4,5 trabajadores para producir lo que produce un trabajador en EE.UU., en el sector transporte se requieren casi nueve trabajadores. Entre 2005 y 2013, la productividad relativa de este sector en Colombia no superó el 17% de la productividad del mismo sector en EE.UU.

Competitividad.

Es aquella que se genera a partir de las habilidades y capacidades de orden superior con las que cuenta la organización para determinar la manera posible de resolver las situaciones que se presentan; a diferencia de la ventaja comparativa que es aquella que surge a partir de la ubicación geográfica, clima, condiciones políticas, condiciones económicas, de infraestructura y todos aquellos factores sobre los que la organización no tiene mediación.

Las organizaciones se enfrentan cada vez más a mayores retos en términos de calidad, mercado, clientes y otros factores que las obligan a estar a la vanguardia para no quedar rezagadas. La competitividad es una gran herramienta y se puede conceptualizar como “la capacidad de competir eficazmente en mercados internacionales, incrementando al mismo tiempo el bienestar social de la población”. (Pineda, 1998, p. 203)

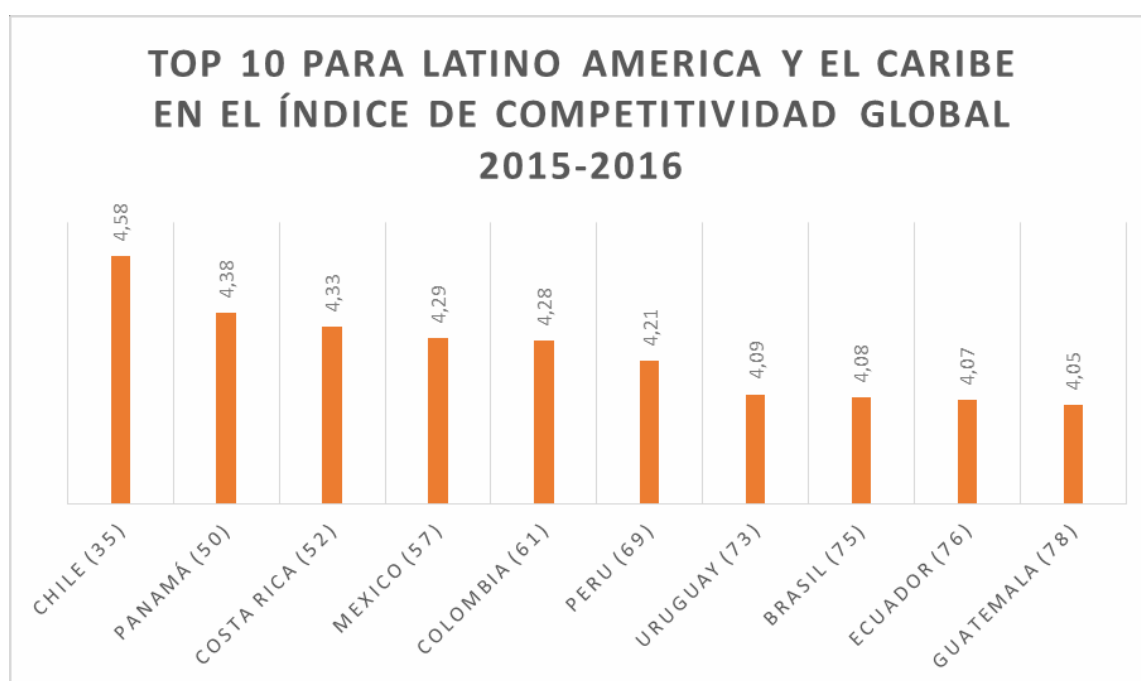
En algunas definiciones de competitividad tal como la que muestra El Informe Mundial de Competitividad se evidencia la tendencia a ligar este concepto con la evolución de la sociedad nacional y los aspectos macroeconómicos de un país.

La competitividad en un país depende en gran medida de las políticas implementadas por sus gobernantes en términos de infraestructura en todas sus facetas (hospitalaria, vial, de servicios, institucional, etc.), desarrollo tecnológico, apoyo a la sociedad entre otros factores que permiten una mejor calidad de vida.

La logística interviene de manera importante en el desarrollo organizacional y las cadenas de valor; las cuales se define como el proceso utilizado por la organización para Las cadenas de

valor son los procesos que utilizan las empresas para suministrar y suministrarle a sus consumidores de manera rápida y práctica, siendo conscientes que las organizaciones no son entes aislados y que el cliente es quien mueve toda esta cadena.

Gráfico 2.



Marco Contextual.**Internacional.**

Europa es un referente a nivel mundial en términos de infraestructura vial y desarrollo logístico. Alemania cuenta con una desarrollada infraestructura de transporte, la cual soporta los requerimientos propios de su economía. También es importante mencionar que este país hace parte de la Unión Europea y es considerado una competencia en el viejo continente; Suecia es uno de los países que tienen altos indicadores logísticos por parte de diferentes organismos internacionales que lo sitúan como uno de las naciones más competitivas de Europa y el mundo. (Zona Logística, 2014 p. 74)

Gráfico 3

Fuente: Revista Zona Logística.

El gobierno alemán implementó el plan de infraestructuras del Transporte Federal 2003, el cual representa la estrategia de inversión del Estado para la infraestructura del transporte.

En el 2012 la comisión de presupuesto del Parlamento Federal de este país aprobó el convenio presentado dentro de las listas de proyectos planteada por el Ministerio de Transporte, con el fin de acelerar la infraestructura alemana, a través de una inyección adicional de mil millones de euros a partir de año en mención. (Zona Logística, 2014. p. 77)

Gráfico 4

CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA EN SUECIA	CALIFICACIÓN	POSICIÓN
Calidad de la infraestructura en general	5,7	14
Calidad de las vías	5,5	20
Calidad de las vías ferroviarias	4,6	23
Calidad de la infraestructura portuaria	5,8	10
Calidad de la infraestructura aeroportuaria	5,7	24
Asientos disponibles en aerolíneas km/semana, millones	497	42
Calidad del suministro de energía eléctrica	6,5	14

Fuente: Foro económico mundial 2013-2014

“En Latino América, las puestas de Ecuador por la competitividad se han centrado en educación, innovación, y un desarrollo fuerte de s infraestructura, especialmente de carreteras y portuaria”. (Zona Logística 82 A, 2014. p. 16). “Según Pro-ecuador, el país andino cuenta con una moderna infraestructura física y de comunicación vial. Actualmente impulsa el proyecto para la construcción del corredor vial interoceánico Manta Manaos (Brasil) que permitirá una comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico”. (Zona Logística 82 B, 2014. p. 19)

Gráfico 5.

<i>País</i>	<i>Año</i>	<i>Posición en el LPI</i>	<i>Puntaje en el LPI</i>	<i>Aduanas</i>	<i>Infraestructura</i>	<i>Embarques internacionales</i>	<i>Competencia logística</i>	<i>Seguimiento y localización</i>	<i>Puntualidad</i>
ECUADOR	2014	86	2,71	2,49	2,5	2,79	2,61	2,67	3,18
COLOMBIA	2014	97	2,64	2,59	2,44	2,72	2,64	2,55	2,87

Fuente: Banco Mundial

Colombia

Colombia se rajó en competitividad y desempeño logístico, la infraestructura, la falta de competitividad en el transporte de carga, la falta de un transporte multimodal, la falta de eficiencia en trámites de comercio exterior y la demoras en los puertos, siguen siendo un dolor de cabeza para el país, el cual tuvo un descenso en el desempeño logístico durante el 2014. (Zona Logística 82 A. p. 23)

Más allá de los rezagos en infraestructura, el bajo desempeño logístico se explica, según el informe por otros factores, entre los cuales están:

- La baja capacidad de los envíos de llegar a su destino a tiempo.
- La falta de seguimiento y localización de las mercancías
- La dificultad de contratar envíos a precios competitivos

Lo que estos resultados reflejan son una falta de competitividad en el sector del transporte de carga, lo cual es un llamado de atención al país y a las instituciones, para que Colombia avance y trabaje no solo en el tema de la infraestructura de transporte, sino que, en aras de la competitividad, se deben tener más temas en cuenta. Esta baja competitividad refleja lo que el

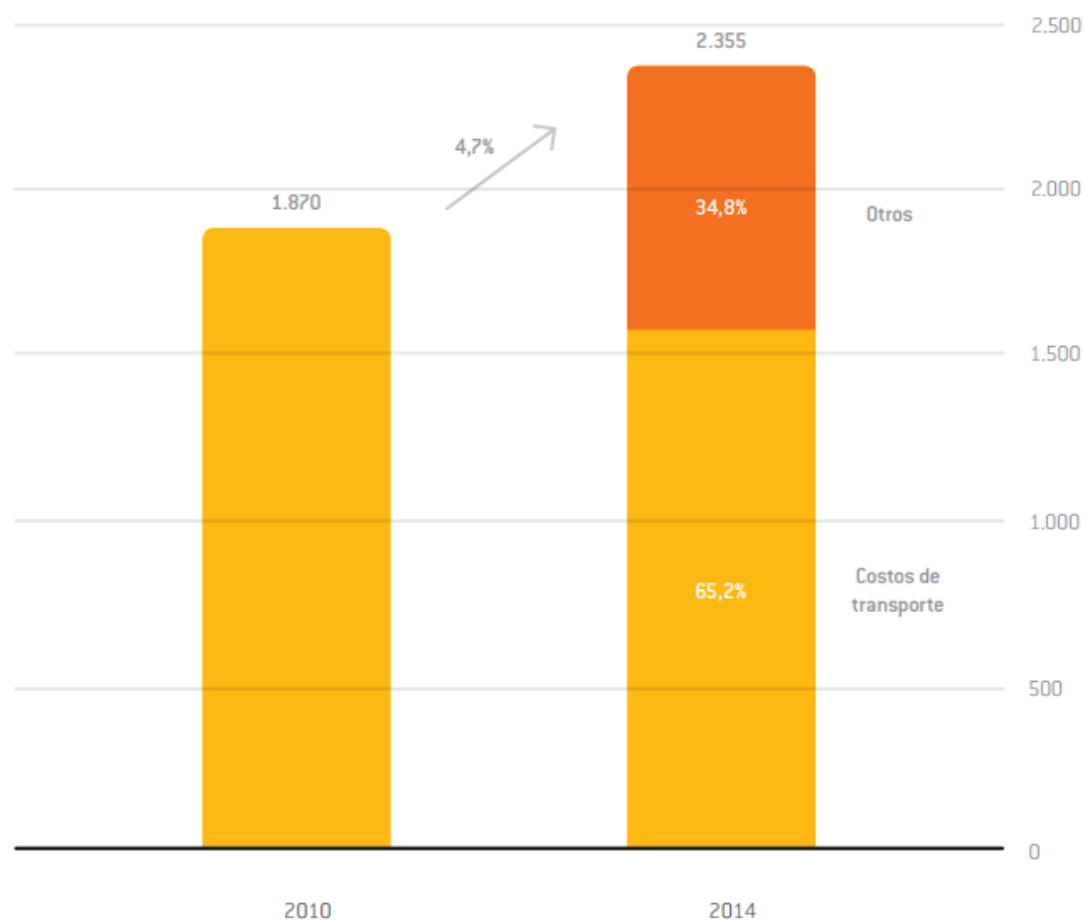
comercio y las empresas ya han venido sintiendo y a la que las diversas voces de distintos sectores han manifestado.

“Colombia está desbordada en costos logísticos frente a otras economías, incluso regionales, lo que termina afectando el bolsillo de las empresas y de los consumidores”. (Zona Logística 82 B, 2014. p. 24)

En Colombia los costos de cargue y de descargue en ocasiones representan el 70/% del costo de transporte, especialmente cuando las distancias a recorrer por un camión son cortas, por ejemplo, en el reparto local o de última milla, además los tiempos muertos representados en la espera, hacen que el activo no sea utilizado adecuadamente. (Zona Logística 81, p. 33)

Gráfico 6

Costos de exportar una mercancía en Colombia, 2010 vs 2014 (US\$ por contenedor)



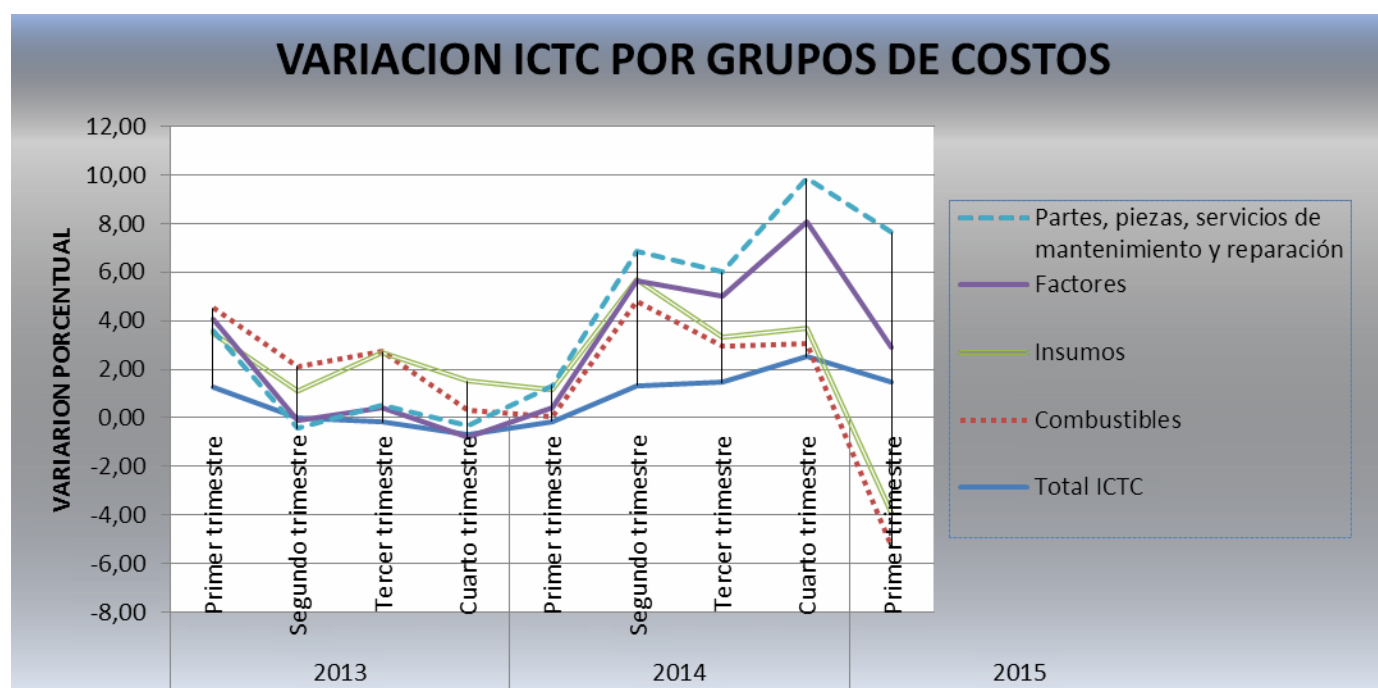
Fuente: Doing business, tomado del Consejo Privado de Competitividad

Los costos de exportación e importación de Colombia entre 2010 y 2014 se incrementaron 4,7% y 7,8% en promedio anual, respectivamente. Los elevados costos se deben en gran parte a los costos de transporte, los cuales representaron más de 65% del costo total en 2014.

Índice de Costos

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) ha desarrollado el Índice de Costos del Transporte de Carga (ICTC). En el año 2008, se realizó la encuesta de caracterización del parque automotor de carga, y con base en ella se logró establecer mensualmente el nivel de los precios. La gráfica 6 muestra los cambios porcentuales del Índice de Costos del Transporte de Carga (ICTC) en el periodo comprendido entre 2013-I y 2015-I para observar la dinámica del índice en dos años corridos. En el primer trimestre del año 2015 el índice tiene una variación negativa que se explica, sobre todo, por la inestabilidad en los precios de los insumos y combustibles que cayeron considerablemente durante este periodo debido principalmente a las presiones de las agremiaciones de transportadores de carga.

Gráfico 7



Fuente: Elaboración propia con datos del DANE.

Según el DANE, en los últimos doce meses el ICTC registró una variación de 1,46%. Esta tasa fue superior en 1,60 puntos porcentuales a la presentada en el mismo período del año anterior (-0,14%) e inferior en 3,10 puntos porcentuales a la variación doce meses del Índice de Precios al Consumidor a marzo de (4,56%).

Gráfico 8

Esquema gráfico del transporte de carga por carretera en Colombia.



Fuente: Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF) Republica de Colombia

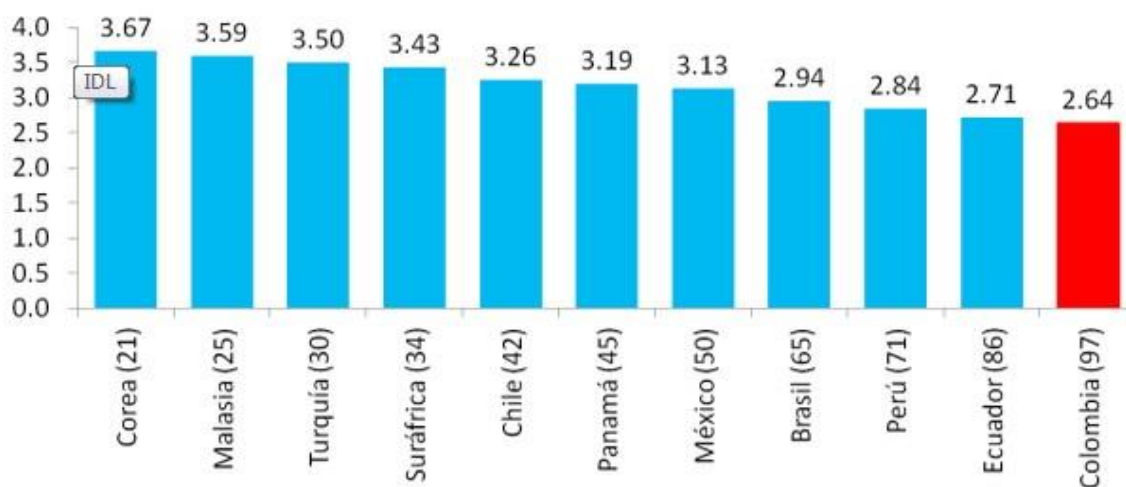
En el transporte de carga por carretera intervienen cuatro actores principales que serán descritos a continuación:

Generadores de carga: Empresarios de otros sectores productivos cuyas mercancías requieren ser trasladadas de una ciudad a otra, para lo cual utilizan el servicio de las empresas de transporte de carga terrestre.

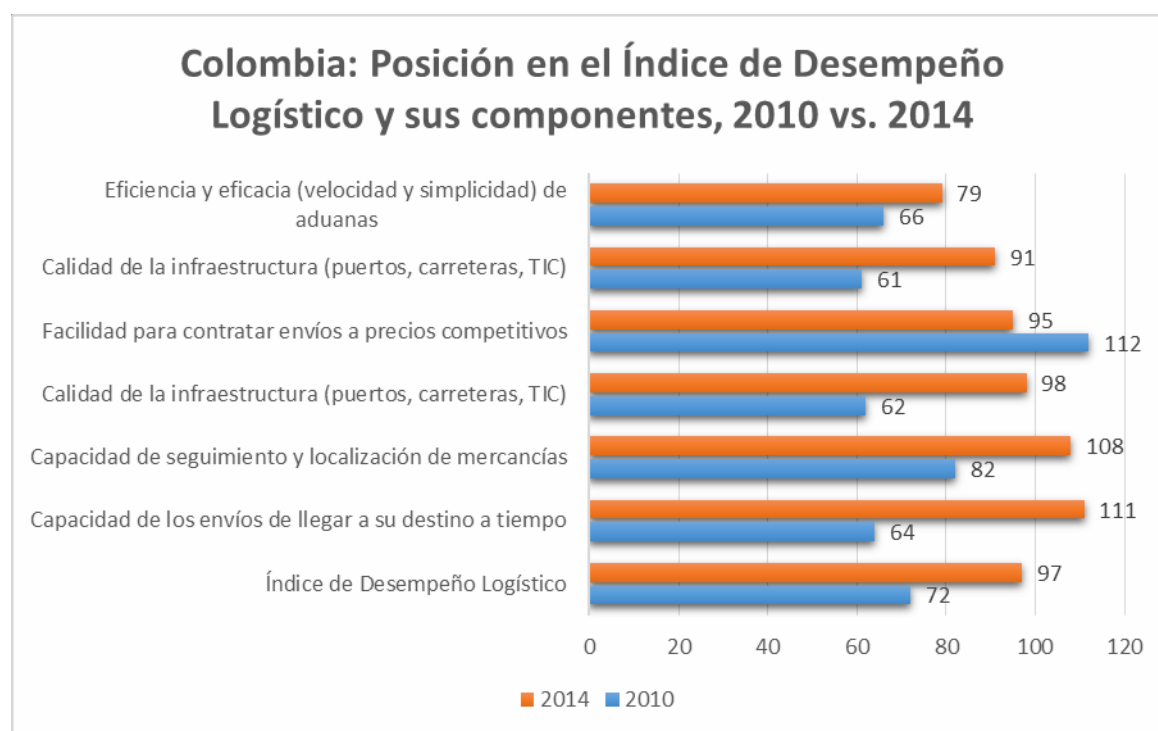
- Empresas de transporte de carga por carretera: Cuya actividad es el traslado de la mercancía, la seguridad de la carga, la coordinación de su recepción y/o entrega y, en algunos casos, la realización de trámites de aduana.
- Conductores y operadores individuales: Prestan el servicio de traslado de la mercancía y entran a participar en esta operación. En la mayoría de los casos, las empresas de transporte terrestre no utilizan vehículos propios, sino que contratan los servicios de transportadores por una retribución denominada flete por transportar la mercancía que les ha sido entregada por los generadores de carga.
- Destinatarios: A quien va dirigido o destinado algo. Es quien recibe el producto del objeto social prestado por la empresa de transporte de carga.

Gráfico 9

Índice de desempeño logístico, Banco Mundial 2014 (160 países)



Fuente: Banco Mundial, tomado de COMPITE

Gráfico 10

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial, tomado del Consejo Privado de Competitividad.

Más allá de los rezagos en infraestructura, el bajo desempeño logístico se explica por factores como la limitada capacidad de los envíos de llegar a su destino a tiempo, la falta de seguimiento y localización de las mercancías, y la dificultad de contratar envíos a precios competitivos. (Consejo Privado de Competitividad)

Gráfico 11

Fuente: Registro Nacional Despachos de Carga por Carretera (RNDC)

El grafico anterior muestra un comportamiento ascendente en términos de la cantidad de empresas que están registrando los despachos de bienes ante el RNDC, lo que significaría un avance en la formalización del sector y la dinamización del mismo, pues al haber mayor competencia la tendencia será mejorar la prestación de los servicios para cumplir con la demanda.

Participación de las empresas

En esta sección se revisa la información de las empresas con mayor participación en el mercado durante el trimestre. Se tiene en cuenta la cantidad de carga movilizada. Durante el mes de enero tres empresas movilizaron el 14,5% de la carga del país.

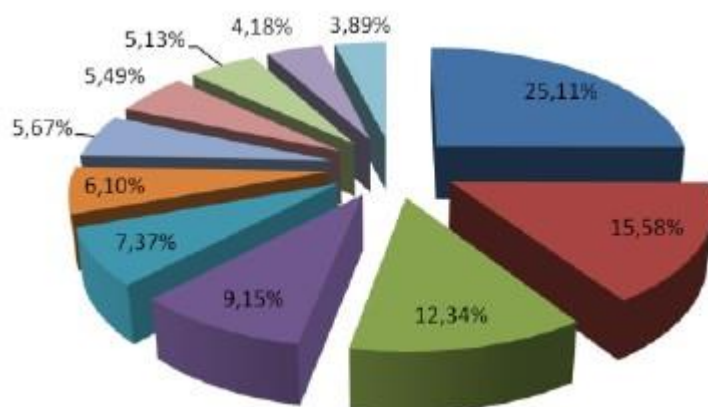
Durante el primer trimestre del 2014 la participación de 10 empresas representó el 25% de las operaciones totales a nivel nacional. Se realizaron 733.512 operaciones registradas en el RNDC,

67.477 de los viajes fueron realizados por las empresas 1 y 2 en orden de participación, 22.836 por la empresa 2, 22.194 por empresa 3, 15.653 por empresa 4, 14.378 por empresa 6, 10.639 por empresa 7, 10.637 por empresa 8, 10.582 por empresa 9 y 9.753 viajes fueron realizados por empresa 10.

Este ranking constituye una aproximación hacia los grandes jugadores del mercado, destacando sus posibles buenas prácticas de gestión de flota y formalización en la prestación del servicio.

Gráfico 12

Participación de las empresas transportadoras de carga en el mercado (marzo 2014)



Fuente: RND, tomado de Boletín de Coyuntura del Sector de Transporte de Carga por Carretera Primer trimestre del año 2014

Este ranking constituye una aproximación hacia los grandes jugadores del mercado, destacando sus posibles buenas prácticas de gestión de flota y formalización en la prestación del servicio.

Metodología Propuesta

Definición del tipo de investigación

Trabajo de investigación descriptivo cualitativo, es decir, busca sustentar acerca de las problemáticas que enfrenta el sector transporte de carga por carretera en Colombia, específicamente en Pereira y Dosquebradas.

Población

Empresas de transporte terrestre por carretera que operan en Pereira y Risaralda.

Muestra

3 empresas representativas de Pereira y Dosquebradas en el sector transporte de carga por carretera. (Definidas por aceptación de la cita para la encuesta)

Unidad de análisis y de observación

La unidad de análisis serán 3 empresas de transporte terrestre por carretera representativas de Pereira y Dosquebradas.

Recopilación de la información, triangulación

La información recolectada en el marco referencial es de tipo cualitativa porque se describe el soporte conceptual de manera flexible y se analiza interpretando las acciones de los individuos de un área delimitada, además los resultados no se espera que sean generalizables, sino que

muestren la realidad que presentan las empresas de transporte terrestre de carga por carretera en un área específica de Colombia.

Fuentes de recolección

Se utilizaron fuente de información tales como libros de Martin Chistopher, Pineda entro otros; documentos de revistas indexadas como Dinero, Semana y fuentes secundarias se utilizaron revistas especializadas como Zona Logística

Técnicas de recolección de la información

Para la recolección de información se emplea la encuesta y la entrevista.

Proceso para la recolección de información

Se estudiarán 3 empresas de transporte terrestre por carretera representativas de Colombia con sede en el área metropolitana centro occidente para aplicarles las técnicas de recolección de la información.

Proceso de análisis-síntesis y discusión de resultados

La información obtenida de las diferentes herramientas a utilizar se tabulará y se generarán gráficas para realizar un análisis del comportamiento de las variables. Se contrastarán los resultados encontrados con la teoría estudiada.

Cronograma de Actividades

Cuadro 1: Cronograma de actividades planeadas.

ACTIVIDADES/ SEMANAS	Junio				Julio				Agosto				Septiembre				Octubre				Noviembre				Enero				Febrero				Marzo				Abril				Mayo				Junio			
	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°								
Construcción de la encuesta	X	X	X	X																																												
Recolección de la Información								X	X	X	X	X																																				
Trabajo de Campo													X	X	X	X	X																															
Consolidación de la Información																	X	X	X	X																												
Análisis de la información recolectada																					X	X	X	X	X																							
Redacción de las Conclusiones																										X	X	X																				
Redacción de las Recomendaciones																												X	X																			
Entrega Borrador																																																
Correcciones																																																
Entrega Final																																																

Presupuesto

Cuadro 2: Presupuesto de actividades

Rubros	Recursos		Total (\$)
	Propias	Otros	
Personal	\$300.000		\$300.000
Equipos	\$100.000		\$100.000
Materiales	\$40.000		\$40.000
Salidas de campo	\$300.000		\$300.000
Otros	\$160.000		\$160.000
Total	\$900.000		\$900.000

Análisis de la Encuesta

Como resultado de las entrevistas guiadas a través de la encuesta realizada a Envía, Servientrega, y Cooperativa de transportadores de Risaralda (Cotraris), se logró identificar los siguientes aspectos:

El número de empleos que generan las empresas de transporte con operación en Pereira y Dosquebradas es en promedio 166, sin contar que la Cooperativa de Transportes de Risaralda genera empleos derivados de sus asociados, los cuales hacen contratos a conductores de vehículos de carga y no están vinculados a la nómina de Cotraris.

Las empresas entrevistadas señalan que su cobertura geográfica en territorio nacional es total, afirmando que los lugares que cuenten con vías de acceso serán destino para entrega de mercancías.

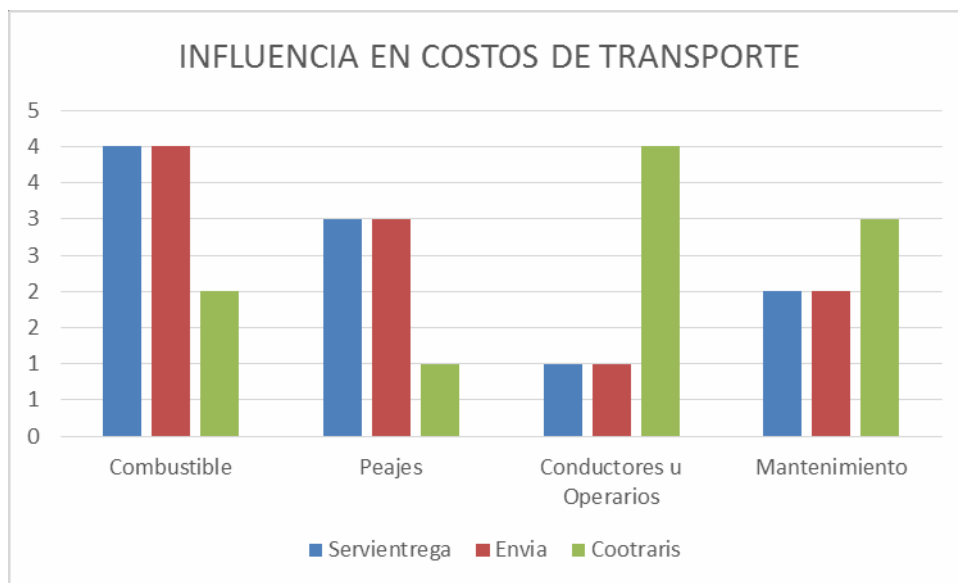
En cuanto al tiempo de entrega de mercancía las tres empresas coincidieron en que los tiempos de entrega de mercancía no superan los 8 días sin importar el destino, pero teniendo en cuenta que las ciudades principales tienen entrega a 1 día. En este aspecto se resalta la ubicación estratégica de las empresas en el municipio de Dosquebradas, el cual tiene un radio de cobertura desde el cual puede abarcar las principales capitales del centro del país, como lo son Cali, Medellín, Bogotá, Bucaramanga e incluso el principal puerto de exportación que es Buenaventura.

El costo promedio que arrojaron las consultas es relativo a la carga que manejan las empresas de transporte, en el caso de Servientrega y Envía al tener un segmento de mercado especializado,

tiene costos más altos de entrega, estos rondan los \$800.000 COP por tonelada. La cooperativa de transportadores del Risaralda por su parte al transportar mercancía pesada como lo son materias primas, equipos pesados o artículos para empresas de retail, maneja un costo promedio por tonelada de \$52.000 COP.

Las empresas entrevistadas dieron su calificación de los que según su criterio tienen mayor influencia en el costo de transportar mercancía.

Gráfico 13



Fuente: Estudiantes de Administración de Empresas. Décimo Semestre

La grafica muestra que la mayor influencia en los costos del transporte está dada por el combustible, que ha sido desde hace varios años factor de discordia entre gobierno y transportadores por su alto precio. Los peajes y el mantenimiento de vehículos son seguidamente

los factores más influyentes que se aprecian, estos tienen una relación dada por el mantenimiento de la maya vial, ya que el dinero de los peajes debería garantizar una carretera en condiciones óptimas que minimice el riesgo de avería por factores externos a los que tiene un vehículo por el desgaste propio del trabajo.

En concordancia con lo anterior a la calificación que las empresas le dieron a la infraestructura vial de Pereira y Dosquebradas en un rango de 1 a 5 siendo 1 el más bajo y 5 la más alta calificación se obtuvo en común una calificación de 3, esto debido a los embotellamientos que se producen en la ciudad a las durante las horas pico, también colapsa la movilidad con las lluvias y las vías que están en mal estado, aun cuando han mejorado en los últimos años.

El factor diferenciador que tiene cada empresa juega un papel importante en el mercado ya que los clientes buscan siempre la mejor opción o la que más les convenga y una empresa que logre ser identificada como la mejor en una característica especial va a destacar entre las otras, en cuanto a este tema lo que respondieron en cada organización consultada fue lo siguiente:

Servientrega: Tiempos de entrega y cobertura 100% de territorio nacional.

Envía: Buena actitud de Servicio, servicio no es cumplir solos los tiempos pactados si no que los clientes también puedan contar con alguien que les dé la cara.

Cotraris: Satisfacción del cliente, brindar todos los servicios que el Cliente Requiera.

Las empresas consultadas cuentan con una flota de carga similar compuesta por:
Tractocamiones, NPR, NKR, Camiones y Furgones.

Conclusiones y Recomendaciones

Basados en los resultados obtenidos durante la investigación, se halló que, para que un escenario de transporte de carga sea competitivo en Pereira y Risaralda deben impactar los siguientes elementos:

Tres empresas representativas en el sector de transporte de carga y paquetería por carretera de la región que cuentan con cobertura nacional, se encuentra ubicadas en Dosquebradas, esto por la industrialización del municipio y su facilidad de acceso para vehículos de carga, además de su facilidad de comunicación con las principales ciudades del centro del país, hacen que sea un sitio estratégico para el despacho de mercancías.

Un factor importante que resulta del análisis de las encuestas se centra en la calificación que las tres empresas le dan a la infraestructura vial; donde coinciden en una calificación de tres, lo que deja ver como oportunidad de mejora para el perfil competitivo no solo de las empresas de la región sino de la logística de estas ciudades, sería una inversión sustancial en la infraestructura vial de la región.

Al ser empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte, coinciden en que su factor diferenciador está enfocado hacía la satisfacción de la necesidad del cliente, centrándose en aspectos como: Tener la mayor cobertura posible del territorio nacional, prestar el servicio al cliente de tal manera que pueda brindarle un conocimiento global del movimiento de su mercancía. Se resalta en las empresas el interés por abarcar todos los aspectos que el cliente requiera, manifestando que en caso de ser necesario se tercerizan servicios que sean requeridos.

Con respecto a los factores críticos que definen los costos en que incurren las empresas al momento de transportar la mercancía, se halló que el costo del combustible es la mayor influencia, seguido por los peajes, mantenimiento del parque automotor y el pago integral de los conductores. Estos factores dan muestra de que el transporte por carretera por si solo es poco eficiente en términos de costos, existen formas de transporte como la fluvial o ferroviaria que aportarían desarrollo y competitividad al país en sus productos de exportación, en cuyo caso el transporte por carretera sería un complemento en una apuesta por tener una red intermodal de transporte de mercancía. Una respuesta a corto plazo para esta necesidad del sector sería una regulación en los precios de combustible e insumos necesarios para la operación del parque automotor.

Referencias Bibliográficas

Arango M., Gil H., & Zapata J. (2009). *Logística esbelta aplicada al transporte en el sector minero*. Universidad Nacional de Colombia.

Casanovas & Cuatrecasas. (2001). *Logística empresarial*. p 17

Christopher, Martin. (1994). *Logística y Aprovisionamiento*. p. 12

Consejo de Competitividad, C. P. (2013). *Informe Nacional de Competitividad 2013-2014*. Bogotá.

Cortés, J. M. (2014). *¿Cuál es la razón de los altos costos de una exportación en Colombia?* Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.

Ministerio de Transporte (2011). *Diagnóstico de Transporte*.

Pineda, L. (1998). *Competitividad y Recursos Humanos: Un matrimonio Indisoluble*. Javier Enrique Medina (Comp.), *Competitividad y Desarrollo Social* (pp. 201-223). Colombia: Santiago de Cali.

Rodríguez C. M. (2013-A). *Análisis del Transporte de Carga en Colombia, Para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional*. Bogotá, Colombia.

Rodríguez C. M.(2013-B). *Análisis Del Transporte De Carga En Colombia, Para Crear Estrategias Que Permitan Alcanzar Estándares De Competitividad E Infraestructura Internacional.*

Rodríguez, C. M. (2013-C). *Análisis Del Transporte De Carga En Colombia, Para Crear Estrategias Que Permitan Alcanzar Estándares De Competitividad E Infraestructura Internacional.*

Rodríguez, C. M. (2013-D). *Análisis Del Transporte De Carga En Colombia, Para Crear Estrategias Que Permitan Alcanzar Estándares De Competitividad E Infraestructura Internacional.*

Saldarriaga, D. L. (2014). *El Transporte por Carreterra*. Revista Zona Logistica 81.

Saldarriaga, D. L. (2014). *La Gestion del transporte*. Revista Zona Logística 78.

Saldarriaga, (2014). *Transporte por Carretera*. p. 28

Soler, David & Mira, Jaime (2010-A). *Manual práctico para la gestión integral de mercancía*.
p. 70

Soler, David & Mira, Jaime (2010-B). *Manual práctico para la gestión integral de mercancía*.
p. 73

Soler, David & Mira, Jaime (2010-C). *Manual práctico para la gestión integral de mercancía*.
p. 73

Soler, David & Mira, Jaime (2010-D). *Manual práctico para la gestión integral de mercancía*.
p. 74

Soler, David & Mira, Jaime (2010-E). *Manual práctico para la gestión integral de mercancía*. p. 74

Vásquez Ruíz, J. A. (2011). *Logística y competitividad en Colombia*. Páginas de la UCPR, 83.

Zona Logística 78 (2014-A). *Aspectos Logísticos de Alemania*. p. 74

Zona Logística 78. (2014-B). *Aspectos Logísticos de Alemania*. p. 77

Zona Logística 81. (2014). *Un Modelo de Distribución Urbana*, p. 33

Zona Logística 82. (2014-A). *Ecuador un País por la Senda de la Competitividad*. p. 16

Zona Logística 82. (2014-B). *Ecuador un País por la Senda de la Competitividad*. p. 19

Zona Logística 82. (2014-A). *Colombia se rajó en competitividad y desempeño laboral*. p. 23

Zona Logística 82. (2014-B) *Colombia se rajó en competitividad y desempeño laboral*. p. 24