

**ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LOS COSTOS EN LAS EMPRESAS GENERADORAS
DE CARGA DEL PUERTO DE BUENAVENTURA**

AUTORES

ADRIANA JOSÉ BERNAL GONZÁLEZ

LEONARDO DELGADO RUIZ

YOARIS CARABALLO GUERRA

JOSÉ IGNACIO CASANOVA LUGO

UNIVERSIDADEAN

**ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE PROYECTOS Y GERENCIA DE PROCESOS DE
CALIDAD E INNOVACIÓN**

BOGOTÁ, D.C., 25 DE ABRIL DE 2021

1. RESUMEN

El presente trabajo de investigación busca analizar el impacto en los costos de las empresas generadoras de carga en el Puerto de Buenaventura, a partir de la pregunta: ¿Pueden factores externos impactar los costos de exportación en las empresas generadoras de carga del puerto Buenaventura, debido a las ineficiencias durante el traslado vía terrestre y en el manejo interno portuario? Si bien el transporte de carga es uno de los pilares fundamentales para la globalización, la oportunidad y eficiencia de esta va de la mano de los avances en infraestructura.

En Colombia, más del 90% del movimiento de carga se realiza por medio de transporte terrestre, por lo que el estado de las carreteras es importante para que el transporte sea rápido y seguro (Valoraanalitik, 2020). Sin embargo, el mal estado de las vías implica que las transportadoras tienen que incurrir en sobrecostos para cumplir con su servicio, entre ellos está el costo de combustible, precio de llantas y neumáticos, salarios de conductores y especialmente el factor tiempo que se traduce en dinero, ya que los retrasos por cierre de carreteras, derrumbes, bloqueos, hace que los transportadores, en muchas ocasiones, deban además pernoctar en hoteles, incrementando estos costos por hospedaje y alimentación. Por otra parte, Colombia ha presentado un crecimiento en las exportaciones e importaciones (Sánchez, y otros, 2015), pero durante la investigación se evidencia que la inversión en mejoramiento portuario es menor, provocando mayores ineficiencias a las antes mencionadas y la necesidad de adaptar y/o mejorar la infraestructura portuaria a las necesidades del comercio global. Específicamente y para el caso de estudio, se evidencia que no solo se necesitan mejoras en el puerto de Buenaventura, uno de los más importantes de Colombia, sino que se necesita un plan de inclusión para las comunidades locales.

Con el análisis de estos impactos, se pretende caracterizar a las empresas generadoras de carga, haciendo una identificación de los grupos de interés afectados por los retrasos y reprocesos en la logística, con el fin de establecer los problemas externos que más afectan su operación. Este estudio es de tipo cualitativo correlacional, para analizar los costos del sector transportador de carga, teniendo en cuenta el estado de los vehículos, el precio de los combustibles y el estado de las vías, otros costos imprevistos por problemas en las carreteras, además de los sobrecostos por retraso en el recibo, alistamiento y cargue de los buques en el puerto.

Palabras clave: Empresas generadoras de carga, Puerto de Buenaventura, sobrecostos, cadena de exportación

2. ABSTRACT

This research paper pursues is analyze the impact on the costs in the different modes of transportation of cargo in Colombia, specifically through Buenaventura's port. Starting from the question: Can external factors impact the export costs in the load generating companies of Buenaventura's port, due to inefficiencies during land transport and internal port management? Although cargo transportation is one of the fundamental pillars for globalization, its timeliness and efficiency goes hand in hand with advances in infrastructure and government support for the sector.

In Colombia more than 90% of cargo movement is carried out by land transport, which is why the state of the roads is important for transport to be fast and safe (Valoraanalitik, 2020). However, the poor condition of the roads implies that transport companies have to incur cost overruns to comply with their service. Among them is the cost of fuel, price of tires, driver's salaries and especially the time factor that converts into money, since delays due to road closures, landslides, blockades, increasing these costs for lodging and food. On the other hand, Colombia has presented growth in exports and imports (Sánchez, y otros, 2015), but during the investigation it is evidenced that the investment in port improvement has been low, causing greater inefficiencies than those mentioned above and the need to adapt and / or improve port infrastructure to the needs of global trade. It is evident that improvements are not only needed in Buenaventura's port, one of the most important in Colombia, but that an inclusion plan is needed for local communities.

With the analysis of these impacts, it is intended to characterize the load generating companies, identifying the interest groups affected by delays and reprocesses in logistics in order to establish the external problems that most affect their operation. This study is of a qualitative correlational type to analyze the costs of the cargo transport sector, taking into account the condition of the vehicles, the price of fuel and the condition of the roads, other unforeseen costs due to road problems, in addition to cost overruns due to delay in the receipt, enlistment and loading of ships in port.

Key Words: Load generating companies, Buenaventura port's, cost overruns, export chain.

3. INTRODUCCIÓN

Actualmente el sector transportador de carga en Colombia se ve afectado por diferentes variables que perturban la operación y la cadena de exportación en términos productivos y competitivos, disminuyendo la rentabilidad operativa de transportar una carga entre un punto origen y otro de destino determinado. Asimismo, Colombia presenta un retraso en la capacidad de operación de los puertos frente a otros países de Latinoamérica, lo que conlleva a sobrecostos para los exportadores y disminución de la competitividad del país. Es por esto, que la presente investigación, de tipo cualitativo correlacional, estudia y analiza los costos de las empresas generadoras de carga, afectado por variables como el estado de los vehículos, el precio de los combustibles y el estado de las vías, sumado a contratiempos que se pueden presentar por bloqueos imprevistos en las vías, derrumbes debido a condiciones climáticas severas, entre otros. Otro factor a resaltar es el retraso en el recibo, alistamiento y cargue de los buques, pues la operación tiende a ser ineficiente y puede generar sobrecostos a los exportadores por concepto de demoras en el cargue de los buques.

La población objeto de este estudio son las empresas generadoras de carga a granel hacia el puerto de Buenaventura y la recolección de información para adelantar este estudio se realiza a partir de revisión bibliográfica y entrevistas a compañías del sector, que pretende caracterizar dichas empresas generadoras de carga, con el fin de establecer los problemas externos que más afectan los costos de operación. Por otra parte, el transporte de carga a granel tiene un gran movimiento por carretera desde las principales ciudades del país hacia los puertos, especialmente al de Buenaventura, siendo el segundo puerto de Colombia y el primero del pacífico colombiano. De ahí la relevancia de esta investigación, toda vez que está directamente relacionada con el comercio exterior del país.

Para finalizar y no menos importante, hay un fuerte componente de sostenibilidad que se está dejando de lado: las comunidades. Actualmente es posible ver que Buenaventura es un distrito con índices de pobreza elevados (Dane, 2020), lo cual va en contravía a múltiples acuerdos que el gobierno nacional ha suscrito en aras del cumplimiento de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible. No obstante, el municipio tiene múltiples necesidades básicas insatisfechas por resolver, y por eso, la razón de esta investigación por el impacto que tiene esta operación en el comercio exterior en el movimiento diario realizado a través de este importante puerto marítimo,

buscando además que se genere mejor interacción con la comunidad en general que vive y trabaja en las inmediaciones, y que está siendo afectada de manera negativa, ya que mientras el puerto genera grandes ganancias, la población se encuentra en medio de la pobreza por la falta de apoyo gubernamental para atender sus necesidades básicas insatisfechas en pro de mejorar su calidad de vida.

Con el presente artículo se desea contribuir a la literatura al brindar una recopilación de factores que influyen en la cadena logística de exportación a través del puerto de Buenaventura. El trabajo se divide en cuatro partes, desde el planteamiento del problema, los objetivos y la justificación como primera parte, la segunda aborda el marco teórico e institucional, en la tercera parte se presenta el marco metodológico en particular para este estudio, y para finalizar, la cuarta parte presenta los resultados obtenidos, junto con la discusión y las principales conclusiones.

4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

4.1 Descripción del problema

Actualmente se ve una expansión de las economías a nivel global, lo que en Colombia va de la mano de la apertura de múltiples negocios internacionales favorecidos por los diferentes tratados de libre comercio. Ahora bien, el sector transportador de carga en Colombia en los últimos tiempos ha sido afectado por diferentes variables que perturban la operación dinámica y flexible del sistema en términos productivos y competitivos; disminuyendo la rentabilidad operativa de transportar una carga entre un punto origen y un punto destino determinado. Esta problemática hace que la rentabilidad económica, logística y de infraestructura se vea afectada por las condiciones externas del sistema, por lo cual se deben identificar los actores, escenarios, recursos, relaciones, fases, niveles e indicadores que determinan las deficiencias en el sector (Chavarro Pardo & García Benjumea, 2013). Dicho lo anterior, se exigen servicios logísticos que den valor a toda la cadena de transporte, a fin de reducir costos y fortalecer la competitividad del País.

Para 2019, en Colombia se movilizaron un total de 305 millones de toneladas, lo que implicó un aumento del 1,6 % con respecto al 2018, en donde se había movilizado 300 millones de toneladas. El transporte terrestre carretero es el más representativo dentro del total de movilización de carga, con un 81 % de participación; seguido por el modo férreo, con el 16,5 %; el modo fluvial con el 1,6 %; el cabotaje con un 0,9 %, y el modo aéreo con un 0,1 % (Ministerio de Transporte, 2020).

Dicho comportamiento se ha mantenido relativamente estable desde el 2014 como se evidencia en la figura 1

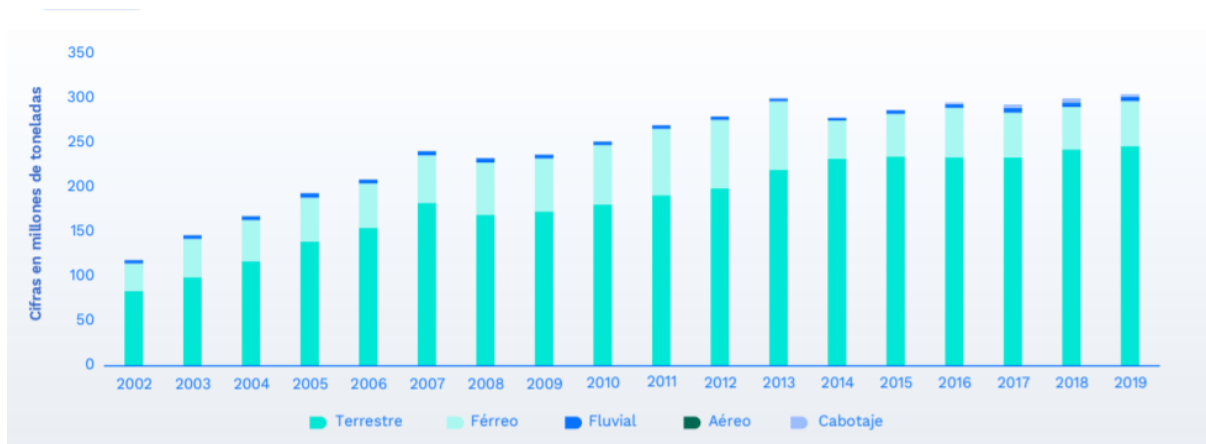


Figura 1- Matriz de reporte de transporte de carga por modo de transporte. Fuente: (Ministerio de Transporte, 2020)

Pese a que el mayor porcentaje de carga son transportados vía terrestre y específicamente por carreteras, tanto productos para exportación como importación, aún son muchos los problemas que se presentan en estas los cuales se ven reflejados en los sobre costos generados por trayecto. Dentro de las principales desventajas observadas resalta el estado de la red vial y la capacidad de estas, la antigüedad de los vehículos y el valor elevado de combustible. Por su parte, el sistema ferroviario es en gran mayoría utilizado de manera exclusiva para el transporte de carbón a los grandes puertos internacionales del país.

Por otro lado, el retraso en la capacidad de operación de los puertos colombianos frente a otros países radica especialmente en el atraso tecnológico, las vías de acceso en mal estado, los problemas de dragado y calado de los muelles, la complicada documentación aduanera y la poca optimización en las operaciones internas de cargue y descargue dentro de las instalaciones portuarias. Adicionalmente, otro de los principales problemas dentro de las operaciones portuarias es la poca programación y optimización de los recursos requeridos, y muchas veces se contempla más volumen en carga seca del que tienen disponibilidad para acopiar en sus instalaciones, produciendo afectación en la calidad de los productos acopiados, ocasionando problemas de los embarcadores con los clientes finales.

(Gómez Palacio, 2016) logró la caracterización de los componentes del costo promedio de transporte por carretera, entre los años 2008 y 2014, de la siguiente manera



Figura 2- Participación de los componentes de costo de transporte por carretera. Fuente: (Gómez Palacio, 2016)

Analizando el gráfico, cerca del 70% del costo está constituido por solo cuatro ítems: combustibles, llantas, peajes, prestaciones y salarios, siendo el combustible el rubro de mayor peso y en el cual se podrían hacer esfuerzos importantes si se quisiera apoyar al sector del transporte de carga por carretera.

Respecto a la exportación de la carga al granel, el puerto de Buenaventura es uno de los más importantes de Colombia, ubicado en la región centro occidental del país en el departamento del Valle del Cauca y sobre el cual se ha recostado la distribución física internacional, la importación de materias primas, equipos e insumos y la exportación también de materias primas, productos en proceso y productos terminados, moviendo aproximadamente el 25% de los ingresos por comercio exterior en Colombia (Internacionalmente.com, 2020). Sin embargo, y pese a lo anteriormente planteado, Buenaventura es uno de los municipios más pobres del país. Al menos tres particularidades han incidido en la actual situación socioeconómica de Buenaventura: las características geográficas, el legado histórico y el puerto. Las dos primeras han sido determinantes negativos, retrasando el proceso de crecimiento y desarrollo de la ciudad, y la tercera ha influido en forma positiva (Banco de la República, s.f.).

Como se mencionó anteriormente, el transporte de carga es uno de los pilares fundamentales para la globalización del país, y si bien la oportunidad y eficiencia de esta va de la mano de los avances en infraestructura y apoyo gubernamental al sector.

4.2 Pregunta de Investigación

¿Pueden factores externos impactar los costos de exportación en las empresas generadoras de carga del puerto Buenaventura, debido a las ineficiencias durante el traslado vía terrestre y en el manejo interno portuario?

5. OBJETIVOS

5.1 Objetivo General

Analizar el impacto en los costos en las empresas generadoras de carga del puerto de Buenaventura, debido a la influencia de los factores externos que generan ineficiencias durante la exportación, tanto en el traslado vía terrestre, como en el manejo interno portuario

5.2 Objetivos Específicos

- Sistematizar fuentes de información primarias y secundarias del transporte de carga terrestre hacia el puerto de Buenaventura
- Caracterizar las empresas generadoras de carga que utilizan el puerto de Buenaventura mediante un instrumento de recolección de datos.
- Identificar los actores o grupos de interés perjudicados por las ineficiencias durante el transporte para la exportación de carga al granel.
- Analizar, mediante fuentes de información primarias y secundarias, la región de Buenaventura y el impacto que tiene sobre el puerto.
- Establecer los problemas comunes por factores externos en las empresas generadoras de carga

6. JUSTIFICACIÓN

El propósito de la presente investigación es analizar la situación actual en el transporte de la carga al granel exportable desde las distintas ciudades hacia el puerto de Buenaventura, y las razones por las que se vienen presentando retrasos en el recibo, alistamiento y cargue de los buques que conllevan a sobrecostos para los exportadores, así como sobrecostos logísticos en cuanto a transporte terrestre desde las empresas hasta el puerto de Buenaventura.

La importancia de este trabajo se ve reflejada en los bajos índices de desempeño logístico que tiene Colombia, de los cuales vale la pena resaltar el incumplimiento en el cargue y la

infraestructura vial. (Consejo privado de competitividad, 2020) señala que en 2018 Colombia obtuvo una calificación de 2,94 sobre 5 del Índice de Desempeño Logístico, lo cual muestra que se encuentra rezagado del promedio de la OCDE (3,65) y por debajo de países de la región como México (3,05) y Brasil (2,99). Además, de cada COP 100 recaudados en ventas, las empresas deben destinar COP 13,5 a sus costos logísticos, sumado a que los tiempos de espera para realizar el cargue y descargue (3,6 y 3,8 horas, respectivamente) superan los requeridos para ejecutar estas operaciones (3,3 y 2,6 horas para cargue y descargue, respectivamente). Otro punto que vale la pena resaltar, es que Colombia registra un puntaje de 65 sobre 100 en el Índice de Conectividad de las Carreteras, por debajo del promedio de América Latina (73) y de la OCDE (84)., esto, junto a la continua intervención en los precios del transporte de carga genera ineficiencias en el sector.

Adicional al reto que enfrenta el país en términos de infraestructura, comercio exterior y globalización de la economía, se encuentra el desafío de promover el sistema portuario y por ende la región del pacífico colombiano. A pesar de tener una importante actividad portuaria en Colombia, Buenaventura y su población están olvidados en materia económica y social, ya que gran parte de la población está sumergida en la pobreza extrema. Este proyecto permitirá aprovechar el potencial productivo y portuario a través de la promoción de la integración de los habitantes con la consolidación de infraestructura mediante identificación de factores donde la población pueda ayudar al desempeño logístico del puerto.

A pesar de que quizás las empresas generadoras de carga y el puerto de Buenaventura tienen privacidad en el manejo de datos, se desarrolla el estudio con la metodología de recopilación bibliográfica con el fin de determinar los factores externos que más influyen en los costos logísticos de transporte para la exportación de carga al granel hacia el puerto de Buenaventura. Se considera que este proyecto es de gran importancia para la universidad EAN, ya que para las empresas es de vital importancia la reducción de costos, es por esto que siempre están en la búsqueda de identificar nuevas formas de hacerlo, siendo esto una de las principales formas de garantizar la permanencia en el mercado, y de esta manera hacerse más competitivos. El proyecto tiene como campo de investigación emprendimiento y gerencia, grupo de investigación: entorno económico de las organizaciones y línea de investigación: macroeconomía y desarrollo económico.

7. MARCO TEÓRICO

7.1 Antecedentes investigativos

(Cruz Gomez & Sanchez Serrato, 2018) Factores influyentes en los costos de operación del transporte de carga terrestre en Colombia. Los autores nos dan un panorama sobre cómo a través de la historia del país, el transporte de carga por carretera ha sido uno de los más afectados por diversos factores que inciden en los costos de movilización de carga, generando variación en los fletes. El trabajo se realizó con el fin de contextualizar las diferencias entre los costos operativos y los fletes establecidos por el gobierno nacional en la Tabla de Fletes Terrestres. El objetivo general del trabajo fue evaluar la variación de costos operativos del transporte de carga terrestre en Colombia en relación con tarifas y fletes a nivel nacional.

La investigación busca describir la realidad del problema de los fletes para hacer un análisis, se utilizaron datos de Mintransporte, DANE, Invías, ANI, ANDI y algunas de las más importantes agremiaciones de transportadores de carga. La población objetivo de la investigación fueron los propietarios o tenedores de vehículos de carga en Colombia. Como conclusión, los costos operacionales del transporte terrestre de carga en el país tienen un gran impacto en el precio que paga el consumidor final del producto, así como también se presenta una desigualdad entre los costos reales por la movilización y los costos establecidos por el Gobierno nacional, a través de la tabla de Fletes.

Este trabajo se convierte en un referente para la investigación en curso ya que aporta material académico verídico sobre algunos de los factores que afectan el transporte de carga en el país, así como estadísticas y complementos que enriquecen la investigación actual.

(Arango Serna, Ruiz Moreno, Ortiz Vásquez, & Zapata Cortes, 2017) Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre. Los autores muestran el estado real de las decisiones que afectan el desempeño de una empresa de transporte terrestre en el país, en él analizan las variables externas, la globalización, la competencia y la demanda. El artículo comienza con una revisión bibliográfica, luego identifican las áreas de decisión y las actividades y recursos clave; como cuarto paso seleccionan las actividades logísticas e identifican los indicadores que permiten hacer seguimiento a la actividad.

El trabajo investigativo plantea una propuesta de indicadores que permitan medir el desempeño de las actividades claves dentro de las empresas de transporte de carga terrestre como son gerencia, soporte administrativo, operaciones y procesos. Esta propuesta, novedosa, incluye la definición y cómo calcular cada indicador para acercarlo a la realidad tanto como sea posible.

Este trabajo es enriquecedor, toda vez que aporta indicadores reales sobre el estado de las empresas de transporte de carga terrestre en el país considerando las necesidades de estas, sin obviar que cada empresa de transporte es particular y necesita medir con éxito la eficiencia de sus operaciones.

7.2 Marco Teórico

El transporte se define como el movimiento de personas y de carga (bienes) a lo largo de un espacio físico, utilizando tres modos: terrestre, aéreo o fluvial (y sus combinaciones). 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 (Rodríguez Rosas, 2013).

7.2.1 Transporte marítimo internacional

Desde los inicios del comercio mundial, el transporte marítimo ha sido seleccionado como uno de los más productivos en el sector del comercio, bien sea por su alta capacidad de transporte, fletes más competitivos y la versatilidad de poder transportar cualquier tipo de carga; convirtiéndose en una gran ventaja frente a sus otros competidores, estableciendo un amplio abanico de servicios marítimos y portuarios. A través de la historia, todos los medios de transporte han evolucionado según la capacidad de responder a los volúmenes de una sociedad que cada día exige más, lo que ha llevado a un mayor desarrollo portuario, el uso de buques de mayor tamaño y rendimiento, lo cual ha causado el bajo costo económico del transporte marítimo de mercancía frente a sus competidores (Quintero González, Cortázar Avila, & Ramírez Sosa, 2018). Esta tendencia de crecimiento que presenta el transporte marítimo va de la mano con la modernización de los puertos alrededor del mundo, lo cual puede evidenciarse en los puertos más grandes, como el de Rotterdam en los Países Bajos, el puerto de Singapur, el puerto de Miami, el puerto de Hong Kong y el de Shanghái en China (Pulido Bautista & Farfán Roncancio, 2020).

7.2.1.1 Impacto en la economía global y evolución histórica.

La globalización es el interés de cada día para los diversos negocios y ya no se limita solamente a las comunicaciones, sino que abarca gran parte de los temas de agenda dentro de todo tipo de compañía. Dentro de esta globalización, el transporte marítimo ha desempeñado un papel fundamental para impulsarla más rápidamente, pues si bien ha sido importante desde el inicio del comercio internacional, primando en las materias a granel como lo es el carbón, el mineral de hierro, el petróleo y sus derivados, la soya, la sal y diversos productos que no van envasados y por su condición se movilizan como carga seca, se estima que actualmente el 90% del comercio mundial se realiza a través de vía marítima. En términos de cifras, el transporte marítimo movió en 2017 cerca de 5170 millones de toneladas en combustibles, 3380 Mt en minerales y 2690 Mt en productos de manufactura y cerca de 520 Mt de granos (Carlier de Lavalle, 2018).

En los últimos años, el transporte marítimo ha experimentado una explosión en un aumento de 75% con respecto al 2002 en el total de mercancía transportada, así como una evolución en el tipo de cargas que pueden movilizar y la forma de hacerlo.

7.2.1.3 América Latina y el transporte marítimo

En el caso de América Latina y el Caribe, en los últimos años se ha visto un crecimiento de las exportaciones e importaciones que van de la mano con la apertura comercial que la región ha establecido, lo cual se ha dado gracias a la capacidad de los países de adaptar y/o mejorar su infraestructura portuaria a las necesidades del comercio global. La actividad portuaria en Latinoamérica y el Caribe ha ido aumentando significativamente la carga movilizadora, sobrepasando para 2013 las 2000Mt de carga por año (Sánchez, y otros, 2015).

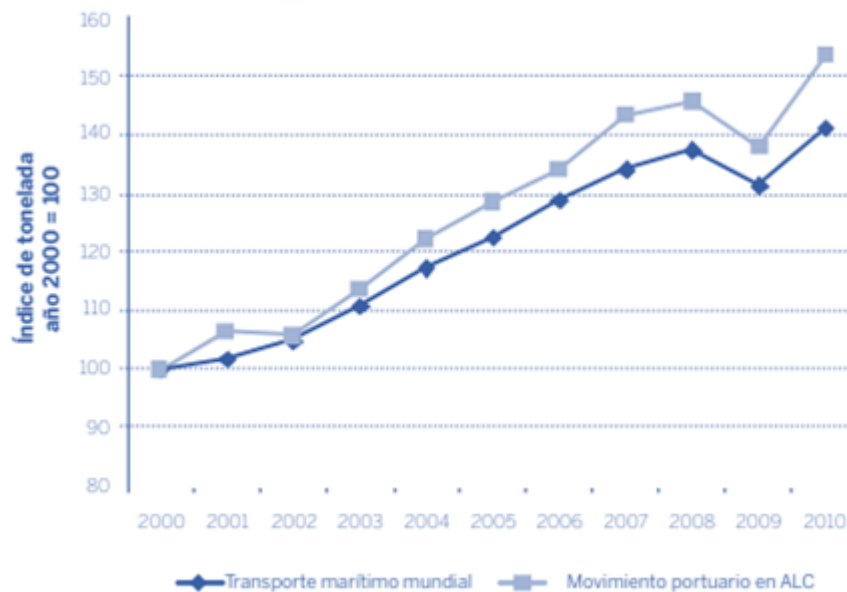


Figura 3- Evolución del transporte marítimo mundial y movimiento portuario en ALC. Fuente: (Kohon, Polo, & Ricover, 2011)

Durante la década pasada, muchos de los puertos latinoamericanos han cambiado drásticamente, los cuales en su mayoría han sido concesionados a operadores privados y compañías portuarias regionales, generando competencia que hace que mejore la economía de la región y reduzcan los costos logísticos de carga (Doerr & Sánchez, 2006); esto va ligado a que el crecimiento del comercio en América Latina ha sido a una tasa mayor que el general.

Aun así, los puertos de Latinoamérica no son comparables en conjunto dado que se deben mirar por especialización, es decir, el producto mayoritario que transporta. Por ejemplo, los puertos de Brasil se especializan en el movimiento de mineral de hierro y granos, los de Argentina en cereales y oleaginosos, los de México en petróleo y los de Colombia en carbón y sus subproductos. (Kohon, Polo, & Ricover, 2011).

Los puertos de la región muestran indicadores similares a otros del mundo en relación a productividad de grúas, movimiento de superficie y línea de muelle, estando cerca de puertos europeos pero muy alejados de los del Medio Oriente y Asia. En contraste, el mayor problema encontrado son los procedimientos aduaneros e infraestructura que se muestra rezagada en comparación con otras partes del mundo. (Doerr & Sánchez, 2006).

7.2.1.4 Transporte marítimo en Colombia

Si bien es cierto que el sector de transporte juega un papel importante en la competitividad de un país, la globalización hace que se deban optimizar los procesos productivos para lograr un mayor protagonismo a nivel mundial. (Rodríguez Rosas, 2013) indica que uno de los desafíos que enfrenta Colombia para insertarse exitosamente en los procesos de integración y apertura económica radica en que debe superar los cuellos de botella en materia de infraestructura portuaria y fluvial, teniendo en cuenta que existen retrasos en el transporte de carga y la cadena logística que acaban por restar competitividad a los productos nacionales. De hecho, el país aparece en posiciones más bien rezagadas en los indicadores más importantes a nivel internacional e inclusive, si se compara con las posiciones de sus pares latinoamericanos.

Colombia, actualmente cuenta con 10 zonas portuarias ubicadas sobre la Costa Caribe (8) y sobre la zona Atlántica (2). Dentro de esas zonas portuarias existen 54 sociedades portuarias, de las cuales 12 son privadas y 41 de carácter público, estando la mayoría prestando servicios de cargue y descargue de mercancía para el comercio internacional (Ministerio de Transporte, 2020)

7.2.2 Transporte terrestre en Colombia

En Colombia, la logística de transporte terrestre es protagonista, toda vez que es el principal medio de transporte para satisfacer las demandas de productos dentro y fuera del país. Para satisfacer estas necesidades, la logística terrestre tiene una serie de costos que encarecen los productos por encima de lo esperado. Además, el transporte por carretera toma gran importancia dada la incipiente competencia que tiene con respecto a los otros modos de transporte. Es decir, el transporte ferroviario no cuenta con la estructura necesaria, el transporte fluvial no está legalizado ni tiene una estructura adecuada y el transporte aéreo es muy costoso para las necesidades del mercado.

(Rodolfo Enrique & Mendoza Valencia, 2017) hace un análisis de los costos del transporte terrestre teniendo en cuenta los problemas que afectan la economía del país y la eterna confrontación entre el gobierno, las empresas generadoras de carga y los gremios transportadores por mantener fletes justos y competitivos.

El transporte por carretera tiene un peso especial dentro de la economía colombiana ya que es el que mayor movimiento de carga significa para el país; Colombia, mueve cerca del 80% de su carga a través de este medio de transporte (Uribe Palomino, 2012) lo que le permite llegar al consumidor final casi que, en la mayoría de los municipios del país, dinamizando la economía. A pesar de esto, el país cuenta con un gran rezago en el tema de vías, agudizado por la baja calidad de las carreteras y el alto costo de los combustibles dentro del país, peajes, neumáticos y reparaciones. Gran parte de este rezago es la complicada topografía que presentan múltiples zonas del país que limitan la construcción, mantenimiento y ampliación de vías (Baena Rojas, Castaño Villa, & Tabares Castrillon, 2016).

Considerando lo anterior, es importante resaltar la movilización de carga en miles de toneladas, apreciando el gráfico se ve que, en 58 años el transporte en camiones incrementó cerca del 1338%, mientras que, el uso del ferrocarril disminuyó un 96.52% (Martínez Barbosa, 2018)

SISTEMAS	Miles de toneladas transportadas					
	1956	1968	2005	2010	2013	2014
1 Ferrocarril	5.000	3.237	308	366	97	174
2 Río Magdalena	2.069	2.601	2.210	1.464	1.384	1.727
3 Aviación comercial	130	106	135	119	149	163
4 Oleoductos	7.000	11.451	51.836	76.707	140.381	163.105
5 Camiones	15.767	34.245	139.646	181.021	220.309	226.747
TOTAL	29.966	51.640	194.135	259.678	362.321	391.916

Figura 4- - Movilización de carga en miles de toneladas. Fuente (Martínez Barbosa, 2018)

Teniendo en cuenta lo anterior y excluyendo la carga de carbón por ferrocarril y el petróleo, el transporte por carretera moviliza en el país cerca del 96.9% del total, seguido por el fluvial 1.9%; lo anterior evidencia un bajo aprovechamiento de los modos férreos y fluviales, los cuales el Gobierno Nacional quiere impulsar teniendo en cuenta sus bajos costos en operación (Ministerio de Transporte, 2020).



Figura 5- Transporte de carga por medio. Fuente: (Ministerio de Transporte, 2020)

Dentro de este aumento del transporte de carga es importante resaltar los actores que intervienen como lo son el generador de carga, la empresa de transporte, el propietario del vehículo y el conductor (Martínez Barbosa, 2018).

8. MARCO INSTITUCIONAL

8.1 Buenaventura

Buenaventura es un municipio del departamento del Valle del Cauca, y fue constituido como Distrito Especial desde julio de 2007. Actualmente Buenaventura es Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico, donde funciona el Puerto de Buenaventura, que es el principal puerto marítimo del pacífico colombiano (Banco República, 2007).

El Distrito de buenaventura está dividido en dos grandes zonas: la zona continental destinada al uso residencial, y la zona insular en la isla Cascajal (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2012) con un área de tres kilómetros de longitud, donde se encuentra el puerto, ubicado al norte de Tumaco en la costa Pacífica colombiana. La cercanía del puerto con el Canal de Panamá y su ubicación estratégica en la costa pacífica colombiana facilita el transporte marítimo internacional de mercancías con operaciones de alto volumen y frecuencia por operaciones de comercio exterior con empresas asiáticas.



Figura 6- Ubicación del municipio de Buenaventura. Fuente: Google Imágenes

El Puerto tiene la capacidad de atender envíos de carga general, contenedores, granel líquido y sólido, minerales, cargas en bulto y motonaves de múltiples propósitos; con una terminal multipropósito, con doce muelles donde se mueve más del 50% de la carga que sale y entra en Colombia (Logística Portuaria Marítima, s.f.). En diciembre de 1993 se crea la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura como una empresa de economía mixta regida por el derecho privado, en la que el 83% proviene de aportes accionarios de importadores, exportadores, operadores portuarios, y navieras, mientras que el 17% restante es propiedad del Estado colombiano a través de la Alcaldía de Buenaventura con un 15% y el Ministerio de Transporte con el 2% de acciones, para administrar el Terminal marítimo de Buenaventura (Sociedad Portuaria Buenaventura, S.f.).

8.2 Transporte de carga

El transporte de carga por carretera ha sido pilar fundamental del crecimiento comercial del país a través de los años, permitiendo conectar la oferta y la demanda dónde se requiera. El principal protagonista de este sector es el transporte a través de tractocamiones, los cuales mueven cerca del 81% de la carga desde y hacia los puertos del país (Consejo Privado de Competitividad, 2019). Dentro de esta importante cadena para el desarrollo económico del país encontramos dos actores principales: el generador de carga y la empresa de transporte.

Cuando nos referimos a generador de carga, hacemos énfasis a la persona natural o jurídica que celebra el contrato con la empresa de transporte. Esta parte involucrada es quien entrega la carga al transportador, a través de la empresa de transporte, para que la traslade desde un lugar A hasta un lugar B. (Departamento Nacional de Planeación, 2007). A su vez, la empresa de transporte es

una entidad legalmente constituida y presentada ante el Mintransporte para prestar el servicio de transporte de carga al público. Esta empresa de transporte debe contar con insumos técnicos, financieros, RRHH e información que asegure la prestación del servicio. Esta empresa se encarga de cumplir el contrato de transporte constituido con el generador de carga, llevándolo en vehículos de flota propia o en terceros afiliados a la empresa (Departamento Nacional de Planeación, 2007).

9. MARCO METODOLÓGICO

Dentro del presente capítulo se define el tipo de investigación, las variables y las herramientas que serán utilizadas para recopilar, analizar y presentar la información necesaria para llevar a cabo el estudio en cuestión sobre el impacto de los factores externos en los costos de exportación en las empresas generadoras de carga del puerto de Buenaventura.

9.1 Diseño general de Primer Nivel

9.1.1 Enfoque de la investigación

Teniendo en cuenta el campo de investigación, la opción metodológica que más se adapta al presente proyecto es la investigación cualitativa, toda vez que tiene como fin el estudio de la naturaleza de los fenómenos desde la profundidad, más que solo por una acumulación de datos. Este enfoque metodológico busca dar respuestas a través de la interpretación de datos empíricos a las preguntas: por qué, cómo y cuándo con respecto a un fenómeno. Con frecuencia este tipo de investigación sirve para describir cuales son las preguntas de investigación más importantes y después, perfeccionarlas y responderlas (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014).

Este enfoque cualitativo nos permite disponer de instrumentos como la observación, grupos de enfoque, documentos y registros, entrevistas abiertas e interacción con grupos o comunidades. También como característica tenemos que el proceso de indagación es más flexible y se mueve entre las respuestas y el desarrollo de la teoría (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014). El propósito principal es reconstruir la realidad tal como lo observan los actores que intervienen y como factor importante, se debe tener en cuenta que el enfoque cualitativo no pretende generalizar de manera probabilística los resultados a poblaciones más amplias o a poblaciones de carácter similar. Teniendo en cuenta lo anterior, el presente trabajo busca ofrecer al

lector un diagnóstico del entorno que afecta los costos de transporte de carga a granel hacia el puerto de Buenaventura para las empresas generadoras de carga

9.1.2 Alcance de la investigación

Según (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014) la investigación correlacional tiene como finalidad conocer la relación o asociación entre conceptos, categorías o variables en un contexto particular. Con este alcance se busca intentar predecir el efecto sobre un grupo que tiene cada variable a partir del valor que poseen estas mismas variables.

Este tipo de alcance de investigación permite relacionar las variables desde ámbitos positivos (las variables crecen juntas) o negativos (Mientras una variable baja, la otra aumenta o viceversa). Esta metodología se diferencia de la descriptiva al medir las variables en conjunto o parejas, mientras que en la descriptiva se hace de forma individual.

9.1.3 Definición de variables

Para comenzar, debemos tener en cuenta la definición de variable. (Villasís-Keever & Miranda-Novales, 2016) (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014) definen que “una **variable** es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse”. Estas variables tienen valor científico cuando se relacionan con otras variables y forman una hipótesis.

Teniendo en cuenta que el alcance de la presente investigación es correlacional, no tenemos variables que jueguen el rol de dependientes e independientes, ya que se busca analizar el comportamiento de unas con respecto a las otras. En el trabajo de identificación de variables se plantean estado del parque automotor, costo del flete, trámites aduaneros, recursos del puerto y la situación de pobreza y abandono estatal de la población del distrito de Buenaventura.

9.1.3.1 Definición conceptual de las variables

Estado del parque automotor: Entiéndase dentro de este concepto solamente el parque automotor dedicado al transporte de carga a granel, cómo lo son los tractocamiones C3S3 definidos por el Ministerio de Transporte en la Resolución 004100 del 28 de diciembre de 2004. La renovación del parque automotor de carga es indispensable para que un país crezca desde el ámbito competitivo y lo es más considerando los grandes rubros de dineros públicos que en los últimos

años el país ha destinado en construcción y mejora de infraestructura vial. Según cifras del Ministerio de Transporte (citado en (Umaña, 2018)) la mitad de la flota de camiones y tractocamiones del país presenta más de 20 años de antigüedad, contrastando con la edad de los mismos en Europa o Estados Unidos dónde es inferior a 10 años, o en países como Brasil y México donde ronda los 15 años. Esta variable es fundamental para el estudio ya que camiones más nuevos, se convierten en más eficientes y reducen el costo del flete por tonelada de carga; además de esto, por las nuevas tecnologías son menos contaminantes y tienen mejores equipos de seguridad beneficiando la cadena de abastecimiento.

Costo del flete: Dentro de la cadena de abastecimiento, el costo del flete es determinante para todos los actores involucrados, por eso se debe entender que en el proceso de transporte de carga se dan dos procesos de negociación para definir la tarifa a pagar o el “flete”. La primera, se da entre el propietario del vehículo de carga y la empresa de transporte y la segunda, entre la empresa de transporte y el generador de carga. (Zuluaga Velez & Calle Mejía, 2008) señalan que este flete que paga la empresa generadora de carga está influenciado por la rentabilidad que espera el propietario y la empresa de transporte y tiene en cuenta los costos de operación que surgen del transporte de carga. Estos costos están influenciados por varios factores cómo lo son la oferta y demanda, la ubicación de los puntos de carga y descarga, el estado de las vías y su conectividad, los costos de combustibles, peajes y demás costos variables que puedan surgir en la operación.

Trámites aduaneros: Las aduanas son las instituciones estatales encargadas de regular el tránsito fronterizo de mercancía. Teniendo en cuenta el trabajo de (Barragán Barragán, 2018) el proceso de aduanas en Colombia presenta serias ineficiencias comparados con otros países de la Región, cómo Chile; en el análisis hecho por los mismos autores, se evidencia que el mayor tiempo en la cadena logística está destinado al proceso de aduanas para exportación que corresponde al 70% del tiempo de todo el proceso. Este factor no solo tiene que ver con el Gobierno Nacional, sino también con los operadores portuarios que generan cuellos de botella en los procesos.

Recursos del puerto: Actualmente, la infraestructura portuaria en Colombia es aceptable pero no es suficiente para cumplir con la demanda de mercancías (Castro Castell, Soler Niño, & Umaña Castellanos, 2017). Los tiempos de operación y los costos de estas en el país son superiores al promedio debido a las falencias que presentan los puertos en materia de eficiencia y retraso

tecnológico. Estos retrasos tecnológicos causan fuertes daños a las industrias nacionales al no contar con un proceso óptimo para el despacho de sus mercancías.

Situación de Pobreza y abandono estatal de la población del distrito de Buenaventura: Buenaventura es un orgullo para Colombia en material portuaria, pero así no es cómo lo sienten los habitantes de este que día a día están inmersos en una problemática resultado de la mezcla de la violencia y la pobreza. (Ordoñez Bravo, 2020) señala que la inequidad en Buenaventura está presente y recrudecida por la falta de oportunidades y la indiferencia de los gobernantes en el ámbito local, regional y nacional. La situación socioeconómica de Buenaventura va en contravía de los fundamentos económicos, ya que tratándose de un punto que genera altos ingresos para el país, la concentración de la riqueza causa desigualdad y pobreza en los habitantes de la zona del puerto.

9.1.3.2 Operacionalización de variables

Variable	Concepto	Dimensión	Indicador	Instrumento
Estado del parque automotor	Condiciones de los vehículos de carga disponibles para el transporte de carga en Colombia	Aprovechamiento de recursos	Eficiencia	Revisión Bibliográfica
		Vida útil	Antigüedad	
Costo del flete	Valor a pagar por la empresa generadora de carga por el transporte de la mercancía desde un punto A hasta un punto B	Costos del transportador	Costos de los combustibles	Revisión Bibliográfica / Encuesta
			Peajes	
			Estado de las vías y su conectividad	
			Impuestos y tarifas gubernamentales	

			Ubicación de los puntos de carga y descarga	
			Mantenimiento del vehículo	
		Costo de la empresa transportadora	Impuestos y tarifas gubernamentales	
			Costos administrativos	
			Oferta y demanda	
Trámites aduaneros	Proceso regulatorio para legalizar la salida o entrada del país de una mercancía	Entrega de documentación	Horarios de atención	Revisión Bibliográfica
			Medios de radicación	
Recursos del puerto	Activo que la operación tiene disponible para recibir y embarcar carga en la actividad portuaria	Aprovechamiento de recursos	Eficiencia	Revisión Bibliográfica
			Tiempos de Operación	
			Contratación	
Situación de Pobreza y abandono estatal de la población del distrito de Buenaventura	Situación en la cual no es posible satisfacer las necesidades físicas y psicológicas básicas de una persona, por falta de recursos.	Nivel Social	Servicios básicos	Revisión bibliográfica
			Percepción del puerto	
		Nivel Económico	Ingresos per cápita	
			Ingresos por operación portuaria	

Tabla 1- Operacionalización de Variables. Fuente: Elaboración propia de los autores

9.1.4 Población y muestra

El tipo de investigación es un estudio correlacional que consiste en ver la relación entre las diferentes variables mencionadas anteriormente. La población utilizada en la investigación se enfoca específicamente en las empresas generadoras de carga a granel hacia el puerto de Buenaventura.

9.1.4.1 Población

Representa todas las unidades de la investigación que se estudia de acuerdo con la naturaleza del problema, es decir todas las unidades que se van a estudiar; estas deben poseer características comunes de contenido, lugar y tiempo (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014). Para el objeto del estudio tenemos cómo población las empresas generadoras de carga de carbón a granel hacia el puerto de Buenaventura. Tomaremos para el estudio una tendencia a infinito en el número de la población ya que no contamos con información certera sobre el valor total exacto de la población total.

9.1.4.2 Muestra

Según (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014), la muestra es un subgrupo con características definidas de la población. La muestra estará categorizada como una muestra no probabilística, ya que su elección no depende de la probabilidad sino de causas a partir de las características de la investigación. Para el enfoque cualitativo, al no interesar tanto la posibilidad de generalizar los resultados, las muestras no probabilísticas o dirigidas son de gran valor, pues logran obtener los casos que interesan al investigador y que llegan a ofrecer una gran riqueza para la recolección y el análisis de los datos. Para definir la muestra se tuvieron en cuenta las principales empresas generadoras de carga a granel de carbón hacia el puerto de Buenaventura.

9.2 Metodología de segundo Nivel

9.2.1 Instrumentos de recolección de datos

La recolección de la información se puede realizar a través de revisión bibliográfica, cuestionarios, observaciones o entrevistas personales. Sin embargo, al tratarse de una investigación cualitativa, la verdadera respuesta y que constituye una de las características fundamentales del proceso cualitativo es: el propio investigador. Sí, el investigador es quien, mediante diversos métodos o técnicas, recoge los datos (él es quien observa, entrevista, revisa documentos, conduce

sesiones, etc.). No sólo analiza, sino que es el medio de obtención de la información. Por otro lado, en la indagación cualitativa los instrumentos no son estandarizados, sino que se trabaja con múltiples fuentes de datos, que pueden ser entrevistas, observaciones directas, documentos, material audiovisual, etc. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014).

Ahora bien, en función de los objetivos planteados para el presente documento, se proyecta emplear dos tipos de instrumentos, la recolección de la información por medio de revisión bibliográfica y el segundo por medio de una entrevista a las compañías generadoras de carga al granel, este último compuesto por 5 preguntas con datos no estructurados para analizar la variable de costo del flete y los factores que impactan en las operaciones de exportación.

10. ANÁLISIS DE RESULTADO

Dentro de esta investigación cualitativa, la recolección y el análisis se realiza en paralelo; donde se plantea una estructura de los datos recolectados para proceder a describir, desde la perspectiva de cada participante, un contexto y un resultado al problema planteado.

10.1 Estado del parque automotor

Cuando se habla de desarrollo del país en términos de comercio internacional, se piensa en conceptos como desarrollo económico y cadenas logísticas. Como se ha mencionado anteriormente, el sector de transporte de carga ha acompañado el crecimiento del país, conectando a la oferta y la demanda para el transporte de mercancía. A nivel internacional, la logística ha ido integrándose en el proceso de producción de bienes, por lo que el desempeño y la eficiencia productiva de las empresas impacta en forma directa sobre la competitividad de las economías (Medeiros, Gonçalves Godoi, & Camargos Teixeira, 2019). A continuación, se presenta el análisis en las dos dimensiones planteadas en la tabla 1.

10.1.1 Vida útil (Antigüedad)

En Colombia, dentro de las características de la oferta, se estima que la edad promedio de los vehículos de carga se ubica en 21 años, cifra superior a la de países de la región, como Chile (11 años), Brasil (12 años) o México (16 años) (Barbero & Guerrero, 2017), lo cual demuestra que Colombia presenta una antigüedad media elevada frente a los países de América latina, generando

externalidades negativas, como mayores niveles de siniestralidad y contaminación y gasto de combustible, que, en conjunto, afectan el desempeño competitivo del país (Rincón Munar, 2019).

Además, los costos relacionados con la siniestralidad vial, en un país de ingresos medios como Colombia, pueden ser equivalentes al 3 % del PIB; adicionalmente, los vehículos con una edad media por encima de los 30 años representan aumentos del 50 % en el índice de accidentalidad por cada millón de kilómetros, comparados con vehículos cuya edad es inferior a los 15 años (Rincón Munar, 2019).

10.1.2 Aprovechamiento de recursos, respecto a la eficiencia /productividad

Ahora bien, en la industria del transporte de carga por carretera, la productividad es medida como el grado de utilización de los vehículos de una empresa. Como principales indicadores de la productividad podemos listar: a) número de kilómetros recorridos anualmente y b) tasa de ocupación de capacidad de carga. El promedio del índice de productividad para la utilización de los vehículos de carga en el país es cercano a 37,27% en recorridos nacionales y 27,96% en urbanos. Teniendo en cuenta los camiones sencillos en recorridos nacionales presentan una tasa de ocupación cercana a 54,5 %, para vehículos de dos ejes de 62,1 % y una tractomula ronda el 68,8 % (Rincón Munar, 2019).

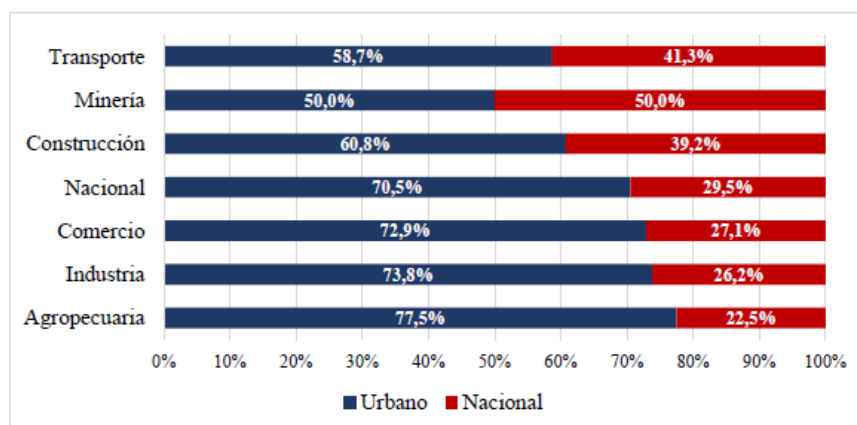


Figura 7- Grado de utilización de la flota por actividad económica. Fuente: (Rincón Munar, 2019)

Las empresas transportadoras de carga son más productivas en recorridos nacionales frente a las flotas propias de las generadoras de carga, lo que crea un problema para el costo de la flota privada de una empresa generadora de carga, dado la evidente brecha en materia de productividad.

Los resultados obtenidos en los indicadores de productividad muestran que el país está en los últimos lugares en el índice de utilización vehicular. Esta afirmación tiene su fundamento, si se tiene en cuenta que la productividad de este tipo de vehículo en Colombia es cercana al 50% por debajo que otros países de la región como Argentina, Chile, México o Estados Unidos, demostrando la sub utilización de esta flota en el país.

10.2 Costo de flete

Se presenta en la figura 8 los resultados de la encuesta realizada a empresas generadoras de carga, específicamente de carbón. En ella, se evidencia que las variables que mayor impacto tienen sobre las operaciones de exportación son el costo de flete, seguido por los trámites aduaneros. Asimismo, dentro de los factores que impactan la variable costo de flete, se puede observar que la oferta y demanda, junto con la ubicación de los puntos de carga y descarga y el costo del combustible son los indicadores que más aumentan dicho costo. Basados en estos resultados, se presenta el análisis de los factores que más impactan la variable costo de flete.

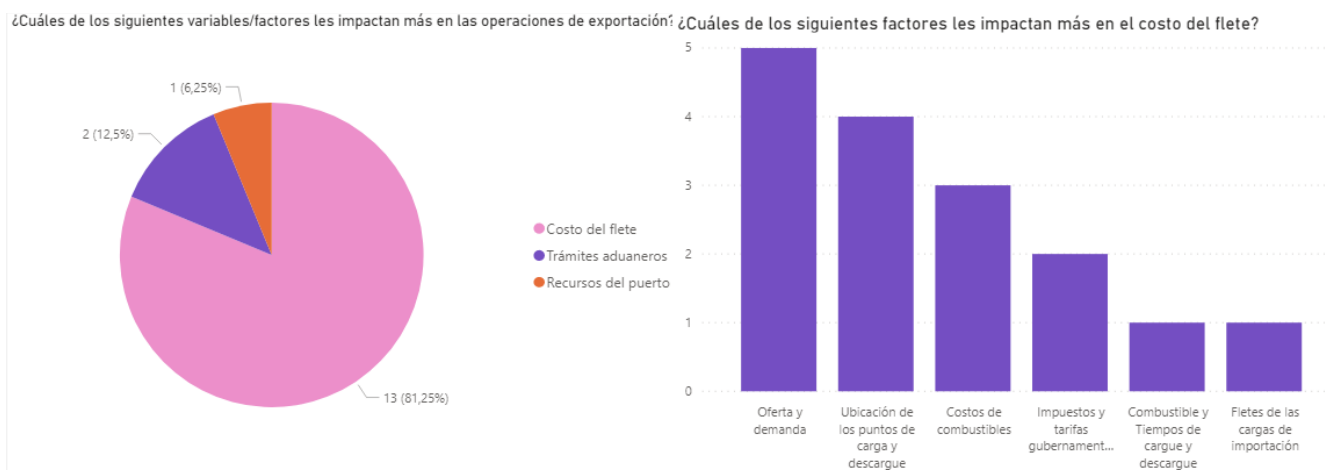


Figura 8- Resultados encuesta. Elaboración propia por medio de Power BI

10.2.1 Combustibles

El ambiente globalizado se caracteriza por el rápido pasar de los sucesos, la creciente competencia y la tendencia hacia el crecimiento del comercio internacional, siendo en Colombia el transporte de carga por carretera el principal motor de la industria comercializadora. El transporte de carga terrestre solo se puede realizar si se cuenta con un insumo importante llamado combustible, este indicador dentro de la variable costo de flete depende de muchos factores cómo

la altimetría y longitud de la ruta, el tipo y estado del vehículo, la infraestructura vial, el peso de la carga, el conductor, entre otros (Paéz Castillo, 2012).

Según (DANE, 2021), el costo de los combustibles representa cerca del 40.20% de los costos del transporte de carga por carretera en el país, siendo uno de los que más contribuyen a las tarifas de fletes para el movimiento de mercancía en el país. Este alto impacto que tienen los combustibles en el valor del flete no solo afecta a la empresa generadora de carga, sino que es transmitido al consumidor final reduciendo su capacidad de compra al encarecer el producto (Cruz Gómez, J., & Sánchez Serrato, N. J. 2018).

10.2.2 Impuestos y Tarifas gubernamentales

La regulación por parte del Estado Colombiano en cuanto a la estandarización de valores a pagar por transporte de carga terrestre en el territorio Nacional es casi nula. Desde 1997, el ministerio de transporte ofrecía una tabla de fletes según el origen y el destino, pero este método era criticado porque, de alguna manera, garantizando el pago a los menos eficientes evitaba que el sector fuera más innovador y competitivo, lo que llevó a su eliminación en el año 2011 para dar paso a un esquema llamado “libertad vigilada”. Actualmente hay un servicio en la red para conocer los costos según el viaje, fijar costos eficientes de operación y en caso de encontrar fallas en el mercado, la entidad regulatoria debería intervenir, lo cual suena bien, sin embargo, los presidentes de las asociaciones no lo han encontrado favorable (Marín Valencia, 2019).

Clasificación de los impuestos		
Criterio	Entendimiento	Ejemplo
Reales u objetivos	de acuerdo con el bien o la riqueza gravados	Impuesto predial unificado (IPU)
Personales o subjetivos	Tiene en cuenta la situación de cada contribuyente, valorando su capacidad contributiva.	Impuesto sobre la renta
Directos e indirectos	La posibilidad de traslación es su elemento diferencial. Transferencia de la carga impositiva del sujeto pasivo designado en la ley, a otros sujetos que son, en definitiva, quienes cargan con el efecto económico del impuesto.	Directo: Impuesto sobre la renta. Indirecto: Impuesto sobre el valor agregado.
Nacionales	Creados por la ley para ser recaudados y administrados por la nación e incluidos en su presupuesto como contrapartida de gastos a su cargo	Renta, IVA, INC, Patrimonio, etc.
Departamentales	Creados por las asambleas departamentales, recaudados y administrados por el departamento, quien los lleva a su presupuesto directamente y para atender sus necesidades.	Impuestos específicos al consumo de licores, cigarrillos
Municipales	Creados por los municipios, su recaudo y administración corresponden al mismo municipio el cual debe llevarlos a su presupuesto directamente y para atender los gastos locales.	ICA, IPU, ...

Figura 9- Clasificación de los impuestos. Fuente: (Colfecar, 2018)

Para establecer el costo promedio del transporte de carga terrestre en Colombia, se deben considerar tres tipos de gastos, tomando siempre como base los costos publicados en el SICE-TAC:

- Costos variables: Estos pueden cambiar su costo de un momento a otro Ej. el combustible, pago de peajes y pago de imprevistos no contemplados.
- Costos fijos: Son aquellos que siempre se debe pagar sin interesar si el vehículo está en buen o mal estado como por ejemplo los salarios al conductor y ayudante, seguros, etc.
- Otros: En esta subsección de costos se encuentran los gastos de comisiones y prestaciones, el factor de administración e impuestos como el Rete ICA y Retefuente (Henao García, Cruz Gómez, & Sanchez Serrato, 2018).

10.2.3 Oferta y Mercado

Para empezar, se define que demanda de transporte expresa la cantidad de viajes demandados durante un determinado periodo, mientras que la oferta es la cantidad de vehículos que se ofrecen a un precio determinado. Ahora, el precio del servicio está inversamente relacionado a la oferta, es decir, a menor precio, mayor cantidad de usuarios demandará el servicio de transporte ofrecido. Correspondientemente, un aumento en el nivel de precio del transporte ("tarifa") reduce la suma de usuarios solicitando dicho servicio, puesto que existe un nivel máximo que cada usuario está dispuesto a pagar (Islas Rivera, Rivera Trujillo, & Torres Vargas, 2002). En Colombia, la oferta de carga en los puertos es mayor a la capacidad de oferta de vehículos y en las ciudades del centro del país, donde se concentra la mayoría de compañías, la oferta de carga es menor a la capacidad de oferta de vehículos.

(Conpes 3489, 2007) indica que existen diferentes modalidades operacionales en Colombia. Se encuentran empresas organizadas con amplia capacidad técnica y financiera, y con parque automotor propio; asimismo, empresas que articulan la oferta y la demanda de transporte y realizan su operación a través de la contratación de un tercero; y empresas que solo realizan la expedición del manifiesto de carga. Dentro del mismo reporte, se menciona la influencia de la antigüedad del parque automotor y la baja utilización de carga y su influencia en la oscilación entre la oferta de transporte y la demanda de servicios de movilización.

10.2.4 Impacto en el costo del flete de la Ubicación de los puntos de carga y descarga

Para determinar el impacto de la ubicación de los puntos de carga y descarga de mercancías es necesario considerar todos los factores que influyen en los costos para el transportador que son transmitidos al generador de carga a través del flete, estos son el combustible (el cual tiene más peso), los costos de llantas y neumáticos, peajes y salarios; además de la espera para el cargue o descargue por ineficiencia de la operación. (Ramirez Montenegro, 2016). Según el mismo autor, estos costos están fuertemente influenciados por los recorridos que deben hacer los vehículos de carga para llegar al puerto, así como el estado de las vías y su conectividad, que en la mayoría de casos aumentan drásticamente los valores de costo.

10.3 Trámites aduaneros

10.3.1 Entrega de documentación

El país actualmente tiene muchos retos en el tema de internacionalización, contando con una gran dispersión arancelaria y la prevalencia de barreras que incentivan el contrabando; a ellos se suma que los costos y los tiempos para realizar los trámites aduaneros superan los del mercado internacional (Consejo Privado de Competitividad, 2020).

En Colombia, la documentación aduanera y el proceso de importación/exportación está regida por el Decreto 390 de 2016, esta es de alcance general y abarca todas las personas obligadas a declarar aduanas y las actuaciones administrativas que las involucren. (Barragán Barragán, 2018) nos da un claro panorama de cómo Colombia se encuentra rezagado en el tema aduanero con respecto a otros países de la región. Citando un ejemplo de los mismos autores, en Colombia exportar un contenedor cuesta alrededor de US\$545 por contenedor, mientras que en México es de US\$400, así como el tiempo para exportar, el cual se extiende hasta las 112 horas, cuando en otros países es de solo 20.4 horas o 13 horas en promedio para países de la OCDE. Para el caso de las exportaciones, desde la presentación de la SAE (Solicitud de Autorización de Embarque) hasta que la carga es embarcada, hay un promedio de 6.5 días para las exportaciones por vía marítima.

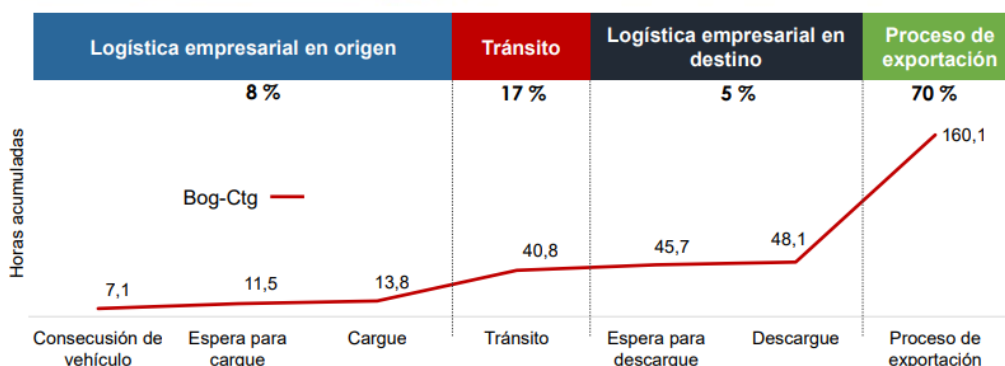


Figura 10- Tiempos de la cadena logística. Fuente: (Departamento Nacional de Planeación, 2018)

A pesar de los múltiples esfuerzos hechos por el país, Colombia está lejos de alcanzar el objetivo de 48 horas en procesos comerciales, siendo como razón principal la baja efectividad en los procesos de inspección y la alta prevalencia de trámites manuales (Consejo Privado de Competitividad, 2020). Así mismo, en el mismo informe muestra que la inspección documental y los sistemas de información de aduanas del país son los peores calificados en los procedimientos de comercio exterior.

10.4 Puerto de Buenaventura

10.4.1 Caracterización de recursos

Actualmente el puerto cuenta con un total de 14 muelles que lo caracterizan como terminal multipropósito, agrupados en tres categorías; privados, especializados y sociedades portuarias. Los muelles 2 al 9, tienen una capacidad de almacenamiento de hasta 19.298 TEUs diarios y un total de 384 tomas para refrigerados y equipado con seis grúas pórtico sobre rieles post-panamax ship to shore, seis grúas móviles multipropósito y 22 grúas Pórtico de patios sobre neumáticos RTG'S para traslado, arrume y entrega de contenedores. El muelle 9 es una de las terminales multipropósito con una capacidad de almacenaje en bodegas de 56.170 m², la cual se complementa con las áreas externas de almacenaje con una capacidad total de 48.278 m². Los muelles 10 al 12, utilizados para graneles sólidos cuentan con una capacidad total de almacenaje en silos para más de 172.500 toneladas. Equipados con descargadores mecánicos y neumáticos que demuestran una eficiencia total de 1.520 toneladas de transferencia/hora. El muelle 14, otra de las terminales multipropósito (graneles sólidos (Carbón), graneles líquidos y carga general), con más de 230.000 metros cúbicos (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., s.f.)

Tipos de grúas utilizadas para cargue y descargue y eficiencia de las mismas					
Capacidad	2 grúas pórtico marca ZPMC	2 grúas pórtico marca ZPMC	2 grúas pórtico marca NOELL	2 grúas gottwald	4 grúas liebherr
	Bajo Spreader 51.0 toneladas	Bajo Spreader 40.6 toneladas	Bajo Spreader 41.6 toneladas	100 toneladas	104 toneladas
	Bajo Head Block 62.0 toneladas	Bajo Head Block 50.8 toneladas	Bajo Head Block 60.0 toneladas		
Con Twin Lift 51.0 toneladas		Con Twin Lift 50.0 toneladas			
Eficiencia	35 contenedores/hora	28 contenedores/hora	32 contenedores/hora	18 contenedores/hora	20 contenedores/hora

Tabla 2. Tipos de grúas utilizadas para cargue y descargue y eficiencia de las mismas. Fuente: (Sociedad Portuaria Buenaventura, S.f.)

(Montaño Hurtado & Nieto, 2018) en su investigación tomaron seis de las principales causales que reducen la competitividad del puerto de Buenaventura para analizar a profundidad mediante un diagrama causa efecto, sobresaliendo en este por su impacto negativo y nivel de riesgo sobre la competitividad las siguientes: Infraestructura, Capacidad portuaria y Restricciones de acceso.

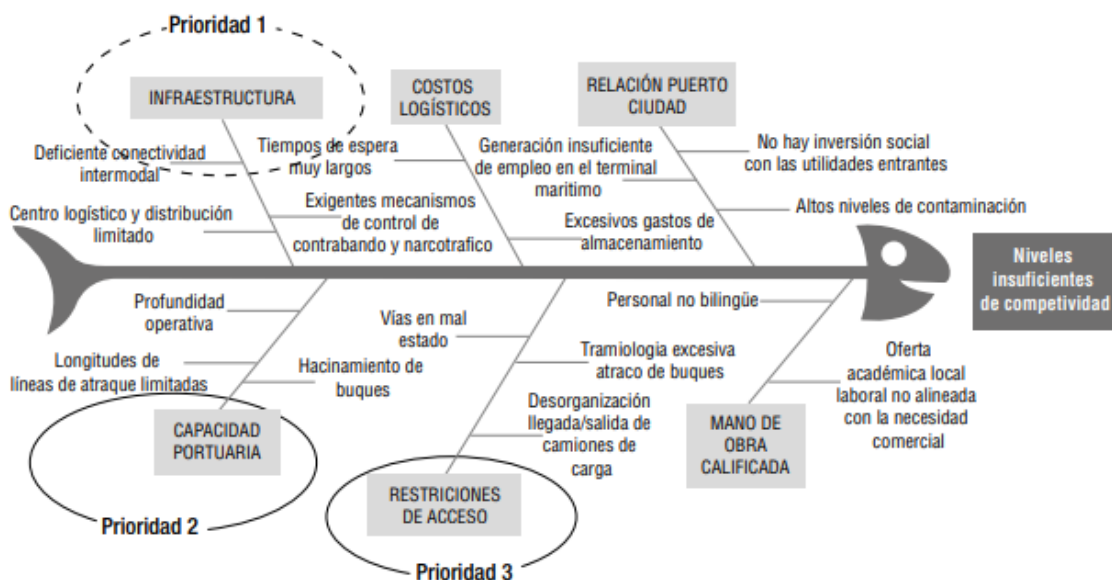


Figura 11- Prioridad de los factores causales que afectan la competitividad del Puerto de Buenaventura. Fuente: (Montaño Hurtado & Nieto, 2018)

Por otra parte es importante resaltar que la poca profundidad del terminal marítimo es una desventaja relevante en lo que a competitividad Nacional e Internacionalmente al puerto refiere,

puesto que para recibir embarcaciones de gran tamaño o capacidad como lo son los buques tipo Post Panamax y New Panamax que requieren una mayor profundidad (entre 13 y 15.2 metros de calado) (Agudelo Castaño, Caro Cano, & García Castrillón, 2019), y actualmente este cuenta con una profundidad de 12.5 metros en la bahía interior y 13.5 metros en la parte exterior (Sociedad Portuaria Buenaventura, S.f.). Por lo que, el Ministerio de Transporte, la ANI e INVIAS, continúan realizando estudios para el dragado de profundización del canal de acceso al puerto (Mintransporte, 2020).

Sin embargo, la competitividad de un puerto no se determina únicamente por la infraestructura, sino que, está sujeta además a factores como la capacidad adquisición de nuevas mercancías, ubicación, accesibilidad y eficiencia, trámites aduaneros, aranceles, capacidad intermodal, desarrollo estratégico y tecnológico resultando este último de los mayores retos para el puerto, ya que su implementación permitiría sin duda alguna el mejoramiento de los procesos (MinTransporte, 2020). La automatización de tareas como el pesaje de vehículos en incluso cargue, descargue de contenedores y el movimiento de los mismos a las diferentes bodegas de almacenamiento permitiría el aprovechamiento del recurso humano y con ello la reducción de tiempos y costos.

Por último, es importante resaltar que el aprovechamiento de recursos para la eficiencia de operaciones realizada en el puerto se ve también afectado por factores externos como el estado de las vías de acceso, la nula o poca disponibilidad de rutas de acceso multimodal, la inseguridad, entre otros que mezclados con los múltiples factores internos generan barreras difíciles de cruzar para lograr el desarrollo del puerto de Buenaventura (Agudelo Castaño, Caro Cano, & García Castrillón, 2019).

10.5 Análisis de la situación de pobreza y abandono estatal de la población del Distrito de Buenaventura

El Puerto de Buenaventura moviliza aproximadamente el 45% de Comercio exterior (MinTransporte, 2020), y es considerado el Puerto más importante en Colombia, sin embargo, la población de aproximadamente 311.827 habitantes (Dane, 2020) en el Distrito de Buenaventura vive en medio de la inseguridad, con altos niveles de desempleo y mala atención en salud. Con el fin de conocer la situación de pobreza de la población y el abandono por parte del Estado a esta población, se analizan las dimensiones planteadas en la tabla 1.

10.5.1 Dimensión de nivel social

Esta población pluriétnica y multicultural distribuidos entre afrocolombianos, mestizos, indígenas y raizales, con una fuerte incidencia de víctimas del conflicto armado, donde se encuentra un gran número de la población en alto grado de pobreza (Politécnico, 2020).

10.5.1.1 Indicador de servicios básicos

Un gran número de habitantes del Distrito, no cuentan con agua potable, y tampoco cuentan con los servicios en salud adecuados para atender las necesidades de la población. El confinamiento obligatorio decretado por el gobierno nacional evidenció la grave situación social y la desatención de Hidropacífico S.A. E.S.P. en la generación de agua potable en la zona urbana del Distrito, a pesar de que con (Conpes 3949, 2018), el gobierno dio concepto favorable para iniciar obras de alcantarillado y acueducto para el Distrito de Buenaventura.

El servicio de energía eléctrica llega al 83% de las familias. El 58% cuenta con servicio de gas domiciliario. El servicio de acueducto llega al 72% de los hogares, pero solo el 7% de las casas cuenta con este servicio permanente durante todas las 24 horas del día (ProPacífico, 2019).

10.5.1.2 Indicador de percepción del Puerto

Buenaventura es mostrado como orgullo por todo el país, menos por los propios habitantes del municipio portuario que ven como cada día están inmersos en un complejo panorama de pobreza y violencia (Ramos Barrera, 2020). Para los bonaverenses, el puerto que antes era un motivo de progreso hoy en día es un problema por causa del cambio de público a capital privado; para los habitantes aledaños al puerto, la extinta Puertos de Colombia se consideraba una empresa que traía desarrollo, generaba riqueza y posibilitaba la construcción y el estatus social, pero a raíz de la privatización, el cierre de zonas y los despidos se ha disparado la inequidad, el desempleo y la violencia (Moreno Monroy, 2013). Además de esto, la comunidad siente que cada vez que el Gobierno diseña una obra para “beneficio” del municipio, esta trae consigo más violencia con todos los mecanismos que trae detrás, cómo lo son el crecimiento de grupos al margen de la ley, el desplazamiento forzado o la venta de los predios a precios irrisorios, llegando incluso a considerarse que entre el 70-80% del desplazamiento en Buenaventura está ligado con la expansión del puerto (Velásquez Hernández, 2020).

10.5.2 Dimensión de nivel económico

El fenómeno del COVID-19 que tuvo paralizado el país durante gran parte del año 2020, afectando grandemente las finanzas y la economía en el Distrito de Buenaventura, donde la población siente que el Estado se ha olvidado de ellos, ya que aproximadamente el 66% de personas más pobres en medio del narcotráfico, la violencia, la falta de servicios públicos, y la ausencia de oportunidades laborales (Cámara de Comercio Buenaventura, 2020).

10.5.2.1 Indicador de ingresos per cápita

El ingreso per cápita al año 2018 se situó en US\$299 (Dane, 2020), equivalente a un salario mínimo aproximadamente, destacando el alto número de informalidad que se presenta en el Distrito, y la falta de oportunidades de empleo formal, a pesar de que se han abierto nuevas Unidades productivas, que no han prosperado a raíz de la violencia e inseguridad en la región. El analfabetismo se sitúa en el 4% con un nivel de educación media promedio del 27,8%, afectando los ingresos de las familias, ya que en Buenaventura la tasa de desempleo se ubicó en el 17% para el 2018 (ProPacífico, 2019).

10.5.2.2 Indicador de ingresos por la operación portuaria

Para el año 2020, el impacto generado por el confinamiento obligatorio que paralizó el comercio a nivel mundial afectó notablemente la operación en los puertos, por lo que se registraron caídas en los volúmenes de operaciones, pasando de aproximadamente siete millones de toneladas del año 2019 a cuatro millones en el año 2020 (SPRB S.A. , 2020).

Para marzo de 2020 los ingresos por carga en contenedores bajaron el 15%, en comparación con el mes del año anterior, y la carga de granel sólido de exportación de carbón no se movió en dicho mes por las condiciones comerciales con los clientes en el exterior, a raíz de la pandemia.

El servicio de carga nacional funcionó con un flujo de 1.800 tracto camiones al día, sin embargo, la oferta bajó aproximadamente un 30% porque los conductores mayores de 60 años no podían operar sus vehículos, más cuando se detectó posibles contagios del virus (CCBUN, 2020).

11. DISCUSIÓN

Los resultados de los indicadores de productividad demuestran que el país se encuentra rezagado en el índice de utilización vehicular. Esta afirmación se explica teniendo en cuenta que la productividad de un vehículo en Colombia es casi de la mitad de otros países en la región como Argentina, Chile, México o Estados Unidos, lo que demuestra que en el país la flota está subutilizada (Rincón Munar, 2019). Tal como se indicó en capítulos anteriores, estos bajos niveles de productividad se explican también por factores endógenos como la tecnología, donde solo el 15,2 % de las empresas de transporte cuentan con un sistema de cubicaje para el aprovechamiento en el estibado de cargue y descargue (DNP, 2015). Adicionalmente, tan solo el 14,5 % de las empresas cuenta con sistemas de planificación de rutas (DNP, 2018).

Teniendo en cuenta los resultados del instrumento aplicado -encuestas- puede deducirse que, tal como lo describen muchos de los autores consultados, entre ellos (Cely Sandoval, 2016) son múltiples los problemas del transporte terrestre en el país, entre los que se destacan el estado del parque automotor, la sobreoferta de vehículos de carga y el costo de los combustibles, además de las deficiencias en infraestructura vial y portuaria que tiene Colombia.

Aunque la encuesta se distribuyó a empresas generadoras de carga en general, solamente se obtuvo respuesta de empresas del sector carbón, generando una limitación en la población de estudio y, por consiguiente, en el análisis. Además, dadas las actuales restricciones por la pandemia de la COVID-19, la mayor parte del estudio se basó en revisión bibliográfica, por lo que queda abierta la posibilidad a proyectos futuros de comprobar la veracidad de los datos a través de estudios de campo y de observación directa que permita acercar más el proyecto a la realidad.

El transporte de carga en el país tiene múltiples aspectos por mejorar, siendo el más destacado por las empresas generadoras de carga que participaron en la encuesta la falta de un transporte multimodal que permita, no solo incrementar la eficiencia y la estructura de costos del transporte por la mejora en la conectividad; sino por los beneficios que implica para la economía nacional, toda vez que favorecería un desarrollo significativo en materia de competitividad, atrayendo el interés de grandes inversionistas, para lo cual resulta de vital importancia disponer de una moderna infraestructura interconectada (marítima, fluvial, terrestre y aérea) en condiciones óptimas para que

todos los sectores y productos cumplan las necesidades de sus partes interesadas e incrementen su productividad.

Adicionalmente, para el gobierno nacional es importante que el Puerto de Buenaventura siga siendo uno de los más importantes de Latinoamérica, pero presenta incoherencia que los planes de gobierno dirigidos a la población del Distrito, los cuales no han servido para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Las vías de transporte en Buenaventura no son buenas, son pocas las instituciones de atención en salud apropiadas para atender las necesidades de la población, especialmente los niños, y todo esto muestra una cara diferente del Puerto de Buenaventura donde se aprecia el desarrollo y el nivel tecnológico con gran infraestructura que le permite mayor productividad en las operaciones de comercio exterior (Ramos, 2020).

12. CONCLUSIONES

El transporte de carga vía terrestre ha sido fundamental para la economía del país. Durante el desarrollo del documento se mencionaron algunas de las causas más comunes sobre factores externos que inciden en los costos de exportación encontrados en la revisión bibliográfica, y que fueron confirmados por las empresas encuestadas, dando gran importancia al mercado de vehículos de carga disponibles en el país, costos de combustible, trámites aduaneros e impuestos y tarifas gubernamentales.

Las empresas generadoras de carga se ven afectadas en los costos de exportación por factores externos, especialmente relacionados con el traslado hacia el puerto de exportación, pues si bien Colombia cuenta con vías 4G, gran parte de la malla vial no es adecuada para el tránsito de carga, además, se observa una participación significativa en la generación de sobrecostos, debido a la cantidad elevada de peajes ubicados en las principales vías, sumando lo anterior a los extras costos en combustibles por la falta de vías, y los costos por imprevistos como derrumbes y cierres de carreteras que hacen que se demore más en llegar a su destino. Y en el Puerto no es distinto, ya que se pueden presentar retrasos por congestión en el descargue.

De cierto modo la “libertad” controlada por parte del Gobierno Nacional en cuanto a la regulación del valor de flete para el transporte de carga terrestre pueda que esté siendo mal interpretada y genere en momentos de aumento de la demanda un alza exagerada en los costos. Por

lo que, a manera de recomendación, se propone revisar esta y los temas concernientes al combustible y los peajes que, por revisión bibliográfica, se evidencia que es un problema que lleva aquejando al sector de transporte de carga del país por muchos años y que hasta el momento no se ha visto mejora, por el contrario, estas tarifas siguen subiendo ocasionando que los fletes aumenten y les impacte a todos los actores involucrados en la cadena de logística de carga.

Consideramos que es de vital importancia dimensionar la gran ventaja de geolocalización con que se cuenta y con base en ello trabajar en el mejoramiento de servicios y sistematización de procesos; No obstante, pese a los esfuerzos que durante años se han venido realizando de manera conjunta entre el gobierno y la administración del puerto, encontramos que aún queda mucho por hacer, y esto abarca desde inversión hasta administración de la terminal marítima.

Si bien, el porcentaje de participación de la Alcaldía de Buenaventura en la Sociedad Portuaria Regional es mínimo, el gobierno local debe tratar de asegurar que se convierta en requisito de contratación, que los accionistas den prioridad a la población local para las oportunidades de empleo generadas en la terminal.

13. BIBLIOGRAFÍA

- Agudelo Castaño, J. C., Caro Cano, N., & García Castrillón, B. (2019). *Desafíos del puerto de Buenaventura-Colombia para la automatización de sus procesos logísticos*. Medellín: Institución Universitaria Esumer. Obtenido de <http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/1847/1/Trabajo%20de%20grado%20Entrega%20final%20%28versi%C3%B3n%20espa%C3%B1ol%29.pdf>
- Arango Serna, M. D., Ruiz Moreno, S., Ortiz Vásquez, L. F., & Zapata Cortes, J. A. (2017). *Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre*. Arica: Ingeniare. Revista chilena de ingeniería. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77254022014>
- Baena Rojas, J. J., Castaño Villa, D. A., & Tabares Castrillon, M. A. (2016). Comparativo de las condiciones de transporte terrestre de carga entre los países miembro de la Alianza del Pacífico. *En-Contexto Revista de Investigación en Administración, Economía y Sociedad*, 4(5), 1-24. Obtenido de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/5518/551857287007/551857287007.pdf>
- Banco de la República. (s.f.). *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura*. Obtenido de Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura: <https://www.banrep.gov.co/es/movil/publicacion/9040>
- Banco República. (2007). *Documentos de trabajo sobre economía regional*. Cartagena .
- Barbero, J. A., & Guerrero, P. (2017). *El transporte automotor de carga en América Latina: soporte logístico de la producción y el comercio*. Buenos Aires: BID.
- Barragán Barragán, R. I. (2018). *Análisis del procedimiento aduanero y los factores que causas retraso en la exportación e importación en Colombia*. Bogotá D.C.: Universidad Militar Nueva Granada. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/20733/Barrag%C3%A1nBarra g%C3%A1nRodrigoIsa%C3%ADas2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Cámara de Comercio Buenaventura. (2020). *Impacto económico en el Distrito de Buenaventura a causa de la pandemia de Coronavirus - COVID-19*. Buenaventura: Cámara de Comercio Buenaventura. Obtenido de <https://www.ccbun.org/articulos/impacto-economico-en-el-distrito-de-buenaventura-a-causa-de-la-pandemia-de-coronavirus-covid-19>

Cámara de Comercio de Buenaventura. (02 de 12 de 2012). Obtenido de www.ccbun.org: <https://www.ccbun.org/?articulos=historia-de-buenaventura>

Carlier de Lavalle, M. (2018). El transporte marítimo: Su importancia para la economía mundial. Tendencias a Mediano y Largo Plazo. *ICE(901)*, 9-26. Obtenido de https://www.anave.es/images/informes/de_otros/ice_el_sector_maritimo_en_le_economia_y_el_comercio.pdf

Castro Castell, O., Soler Niño, E. D., & Umaña Castellanos, R. S. (2017). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. *Universidad y Empresa*, 87-106. Obtenido de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/1872/187247578005/html/index.html>

CCBUN. (7 de 04 de 2020). <https://www.ccbun.org>. Obtenido de <https://www.ccbun.org/articulos/impacto-economico-en-el-distrito-de-buenaventura-a-causa-de-la-pandemia-del-covid-19>

Cely Sandoval, J. G. (2016). *Problemas del transporte de carga terrestre en Colombia*. Bogotá D.C.: Universidad Militar Nueva Granada.

Chavarro Pardo, I. A., & García Benjumea, E. X. (2013). *MODELO LOGÍSTICO DE TRANSPORTE DE CARGA CON ASIGNACIONES MONO-FUENTE A MULTI-DESTINO EMPLEANDO DINÁMICA DE SISTEMAS SECTOR TRANSPORTADOR DE CARGA: CASO (BOGOTÁ-BUENAVENTURA)*. Bogotá: UNIVERSIDAD LIBRE.

Colfecar. (2018). El impuesto de industria y comercio en el transporte terrestre automotor de carga. *Colfespeciales*, 2. Obtenido de <https://www.colfecar.org.co/wp-content/uploads/coleccionable-colfespeciales-8.pdf>

Conpes 3489. (2007). *POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR DE CARGA*. Bogotá.

Conpes 3949. (2018). *Conpes 3949*. Bogotá.

Consejo Privado de Competitividad. (2019). *Infraestructura, Transporte y Logística*. Bogotá D.C.: Consejo Privado de Competitividad. Obtenido de https://compite.com.co/wp-content/uploads/2019/11/CPC_INC_2019-2020_ITL.pdf

Consejo Privado de Competitividad. (2020). *Comercio Exterior*. Bogotá: Consejo privado de competitividad. Obtenido de https://compite.com.co/wp-content/uploads/2020/11/CPC_INC_2020_2021_Comercio-exterior.pdf

Consejo privado de competitividad. (2020). *INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA*. Bogotá: Consejo privado de competitividad. Obtenido de https://compite.com.co/wp-content/uploads/2019/11/CPC_INC_2019-2020_ITL.pdf

Cruz Gomez, J., & Sanchez Serrato, N. J. (2018). *Factores influyentes en los costos de operación del transporte de carga terrestre en Colombia*. Bogotá D.C.: Fundación Universitaria San Mateo. Recuperado el Febrero de 2021, de <http://caoba.sanmateo.edu.co/jspui/bitstream/123456789/70/1/Factores%20influyentes%20en%20los%20costos%20de%20operacion%20del%20transporte%20de%20carga%20terrestre%20en%20Colombia.pdf>

Dane. (2020). *Plan Desarrollo Distrital 2020-2023*. Buenaventura.

DANE. (2021). *Boletín técnico: Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera*. Bogotá D.C.: DANE. Obtenido de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ictc/bol ICTC_2021_marzo.pdf

Departamento Nacional de Planeación. (2007). *Conpes 3489: Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3489.pdf>

- Departamento Nacional de Planeación. (2018). *Nueva Visión de la Política Nacional Logística*. Bogotá D.C.: Gobierno de Colombia. Obtenido de <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/News/Presentaci%C3%B3n%20Nueva%20Visi%C3%B3n%20de%20la%20Pol%C3%ADtica%20Nacional%20Log%C3%ADstica.pdf?ver=2020-05-14-103859-393>
- Doerr, O., & Sánchez, R. J. (2006). *Indicadores de productividad para la industria portuaria. Aplicación en América Latina y el Caribe* (Vol. Recursos Naturales e Infraestructura). Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas. Obtenido de https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/6_exelencia_gestion_port/3_ind_de_produc.pdf
- Dorta González, P. (2013). Transporte y Logística Internacional. *Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*, 73. Recuperado el Febrero de 2020, de https://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf
- Gómez Palacio, A. (2016). *Evolución del transporte terrestre de carga en Colombia y su impacto en empresas del sector industrial del Valle de Aburrá*. Medellín: Universidad EAFIT.
- Henaó García, J. E., Cruz Gómez, J., & Sanchez Serrato, N. J. (2018). *Factores influyentes en los costos de operación del transporte de carga terrestre en Colombia*. Bogotá: Editorial Universitaria San Mateo.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed.). Ciudad de México: McGrawHill. Recuperado el Marzo de 2021, de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Islas Rivera, V. M., Rivera Trujillo, C., & Torres Vargas, G. (2002). *ESTUDIO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE*. Sanfandila: Instituto Mexicano del Transporte.
- Kohon, J., Polo, C., & Ricover, A. (2011). *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuesta para una agenda prioritaria. Transporte IDeAL 2011*. (CAF, Ed.) Bogotá D.C., Colombia: CAF. Recuperado el Febrero de 2021, de

<https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/353/infraestructura-desarrollo-america-latina-diagnostico-transporte.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Logística Portuaria Marítima. (s.f.). *logisticaportuariacbn.wordpress.com*. Obtenido de <https://logisticaportuariacbn.wordpress.com/puerto-de-buenaventura/#:~:text=Localizaci%C3%B3n,una%20bah%C3%ADa%20del%20oc%C3%A9ano%20Pac%C3%ADfico>.

Marín Valencia, S. (2019). *Evaluación de políticas para reducir emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte de carga carretera en Colombia*. Medellín : Universidad Nacional.

Martínez Barbosa, J. E. (2018). *Análisis del sector de transporte de carga terrestre en Colombia 2013-2022: Desaceleración del mercado de tractocamiones*. Bogotá D.C.: Universidad Piloto de Colombia. Recuperado el Febrero de 2021, de <http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/4865/00005115.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Mascontainer.com. (2021). <https://www.mascontainer.com>. Obtenido de <https://www.mascontainer.com/puerto-buenaventura-el-que-mayor-tonelaje-movilizo-el-2020-en-colombia/>

Medeiros, V., Gonçalves Godoi, L., & Camargos Teixeira, E. (2019). La competitividad y sus factores determinantes: un análisis sistémico para países en desarrollo. *Revista de la CEPAL*, 7-27.

Ministerio de Transporte. (2020). *Transporte en cifras*. Bogotá: Ministerio de Transporte.

MinTransporte. (21 de 07 de 2020). <https://www.mintransporte.gov.co>. Obtenido de MinTransporte: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/8761/competitividad-en-el-puerto-de-buenaventura/>

Montaño Hurtado, J. L., & Nieto, G. L. (2018). Factores internos que afectan la competitividad internacional del puerto de Buenaventura, Colombia. *Libre Empresa*, 103-118.

Moreno Monroy, C. V. (2013). *Buenaventura a la deriva: Historia de un puerto en contravía de su pueblo, 1945 hasta el presente*. Cali: Universidad del Valle.

Ordoñez Bravo, L. M. (2020). *La pobreza en Buenaventura y la Actividad Portuaria*. Bogotá: Politecnico GranColombiano. Obtenido de <https://alejandria.poligran.edu.co/bitstream/handle/10823/1720/EC%20-%20Marinela%20Ord%C3%B3n%20B1ez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Paéz Castillo, C. M. (2012). *DISEÑO DE UN SISTEMA PARA CALCULAR LOS COSTOS DIRECTOS OPERACIONALES DE TRANSPORTE DE CARGA DE PRAKXON LOGÍSTICA EN BOGOTÁ, MEDELLÍN Y CALI Y DESDE Y HACIA LOS MUNICIPIOS ALEDAÑOS A ESTAS CIUDADES, QUE SIRVA DE BASE PARA TOMAR MEJORES DECISIONES EN EL PRO*. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/13668/PaezCastilloClaudiaMarcela2012.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Politécnico. (01 de 2020). Caso de estudio . *LA POBREZA EN BUENAVENTURA Y LA ACTIVIDAD PORTUARIA*. Bogotá, Colombia.

ProPacífico. (2019). *Análisis de los resultados de la encuesta de empleo*. Buenaventura: Equipo editorial de la Fundación para el Desarrollo Integral del Pacífico, ProPacífico.

Pulido Bautista, M. F., & Farfán Roncancio, A. F. (2020). *Economía marítima y de transporte*. Bogotá: Universidad Cooperativa de Colombia. Obtenido de https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/18057/1/2020_econom%C3%ADa_mar%C3%ADtima_transporte.pdf

Quintero González, J. R., Cortázar Avila, A. M., & Ramírez Sosa, Y. A. (2018). Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos y comerciales, prospectiva para Colombia. *Journal de Ciencia e Ingeniería*, 18-31. Obtenido de <https://jci.uniautonoma.edu.co/2018/2018-3.pdf>

Ramirez Montenegro, E. (2016). *FACTORES QUE AFECTAN LA LOGÍSTICA EN EL PUERTO DE BUENAVENTURA*. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.

- Ramos Barrera, M. G. (2020). *La pobreza en Buenaventura y la actividad portuaria*. Bogotá D.C.: Politécnico GranColombiano.
- Ramos, G. (01 de 2020). LA POBREZA EN BUENAVENTURA Y LA ACTIVIDAD PORTUARIA. Bogotá, Colombia.
- Rincón Munar, J. N. (2019). *Productividad en el transporte de carga por carretera en Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Rodolfo Enrique, S. E., & Mendoza Valencia, D. P. (2017). *Costos logísticos del transporte terrestre de carga en Colombia: Estrategias para la generación de valor en la logística del transporte terrestre con plus agregado*. Barranquilla: Sena.
- Rodriguez Rosas, C. M. (2013). *Análisis del transporte de Carga en Colombia para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional*. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Sánchez, R. J., Jaimurzina, A., Wilmsmeier, G., Pérez Salas, G., Doerr, O., & Pinto, F. (2015). *Transporte marítimo y puertos: Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe (Vol. Recursos Naturales e Infraestructura)*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidad.
- Sociedad Portuaria Buenaventura. (S.f.). *Sociedad Portuaria Buenaventura*. Obtenido de Sociedad Portuaria Buenaventura Web Site: <http://www.sprbun.com/web/portal/informacion-corporativa>
- Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (s.f.). *Sociedad Portuaria Buenaventura: El aliado de la competitividad*. Obtenido de Sociedad Portuaria Buenaventura: El aliado de la competitividad: <http://www.sprbun.com/web/portal/>
- SPRB S.A. . (2020). *Informe de Gestión Primer semestre 2020*. Buenaventura.
- SuperTransporte. (07 de 2010). *supertransporte.gov.co*. Obtenido de <https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf>

Umaña, L. (2018). ¡Urge implementar la vida útil de vehículos de carga! *Reflexiones*, 60-65. Obtenido de <https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/download/126/123/>

Uribe Palomino, C. M. (2012). *Caracterización del sector transporte terrestre de carga de la ciudad de Cali*. Santiago de Cali: Universidad Autónoma de Occidente. Obtenido de <https://red.uao.edu.co/bitstream/handle/10614/4976/TID01357.pdf?sequence=1>

Valoraanalitik. (7 de 9 de 2020). <https://www.valoraanalitik.com/>. Obtenido de <https://www.valoraanalitik.com/2020/09/07/sociedad-portuaria-de-buenaventura-reducir-costos-de-exportacion-con-nuevo-servicio-naviero/>

Velásquez Hernández, L. D. (2020). *La tierra es arraigo, no dinero: desplazamiento forzado por desarrollo en Buenaventura, Valle del Cauca*. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/50186/Trabajo%20de%20grado.%20Laura%20Velasquez%2016%20-%202004%20-%202020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Villasís-Keever, M. Á., & Miranda-Navales, M. G. (2016). El protocolo de investigación IV: las variables de estudio. *Revista Alergia México*, 303-310.

Zuluaga Velez, A., & Calle Mejía, S. (2008). *Cálculo de los fletes terrestres, tiempos de tránsito y nivel de seguridad para las empresas del valle de Aburrá y Oriene cercano canalizando su comercio exterior por el puerto de Urabá, en el año 2006*. Medellín: Universidad EAFIT. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/47237519.pdf>

14. ANEXOS

14.1 Anexo 1 -Cuestionario sobre Factores externos en los costos de exportación en las empresas generadoras de carga

<https://forms.gle/he9qnn4GBcHjCZJ9>

4/25/2021

Factores externos en los costos de exportación en las empresas generadoras de carga

Factores externos en los costos de exportación en las empresas generadoras de carga

Encuesta a compañías generadoras de carga al granel para analizar los factores externos que puedan impactar los costos de exportación, debido a las ineficiencias durante el traslado vía terrestre y en el manejo interno portuario.

**Obligatorio*

1. 1. Nombre de la compañía *

2. 2. Sector de la compañía

3. 3. ¿Cuáles de los siguientes variables/factores les impactan más en las operaciones de exportación? *

Marca solo un óvalo.

- Estado del parque automotor
- Costo del flete
- Trámites aduaneros
- Recursos del puerto
- Situación de Pobreza y abandono estatal de la población donde está ubicado el puerto
- Otros: _____

4/25/2021

Factores externos en los costos de exportación en las empresas generadoras de carga

4. ¿Cuáles de los siguientes factores les impactan más en el costo del flete? *

Marca solo un óvalo.

- Oferta y demanda
- Ubicación de los puntos de carga y descargue
- Estado de las vías y su conectividad
- Costos de combustibles
- Peajes
- Impuestos y tarifas gubernamentales
- Mantenimiento del vehículo
- Costos terceros (Hospedaje y Alimentación)
- Costos administrativos
- Otros: _____

5. En su opinión, ¿Cuál es el problema más urgente que enfrenta hoy en día en la gestión de la logística o la organización de la cadena de suministro? *

Google no creó ni aprobó este contenido.

Google Formularios



Seminario de Investigación Especialización

