

ANÁLISIS DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS EN COLOMBIA

José Javier Barros Fragozo

Trabajo de Investigación como requisito para optar el título de Especialista En Logística De
Operaciones

RESUMEN

El sector transporte juega un papel importante en la consolidación de los procesos de globalización y de competitividad en Colombia. La globalización de las economías es una realidad que exige de los países un esfuerzo para optimizar sus procesos productivos, siendo la disponibilidad y accesibilidad de los bienes una condición necesaria para lograr una mayor competitividad en el contexto internacional. Teniendo en cuenta que una de las principales estrategias de internacionalización del gobierno nacional ha sido la firma de acuerdos comerciales con diferentes regiones y países del mundo.

He hecho un análisis y caracterización de los distintos modos de transporte de carga en Colombia para entender de esta forma cual es la situación actual de los mismos, encontrar los principales obstáculos que se presentan en el transporte de carga en Colombia y de igual manera establecer posibles soluciones a estos problemas que retrasan de forma sustancial el desarrollo de nuestro país.

Teniendo en cuenta estos problemas de la situación actual del transporte de carga en Colombia he llegado a la conclusión que se requiere que los objetivos de las políticas del gobierno nacional sean la facilitación del transporte y el comercio, la eficiencia en función de los costos y de los servicios de transporte, la seguridad de la cadena de suministro, y la inversión en infraestructura vial, y que estas se combinen en un marco de política global y estratégico que permita ofrecer a la economía nacional las condiciones adecuadas para aumentar la competitividad en los mercados internacionales. Razón por la cual la infraestructura y los servicios de logística en el sector de transporte de carga deben ser eficientes, rentables, confiables y sostenibles. Lo cual permitiría una mayor facilidad para la entrada de nuevos productos a nuestro país reduciendo tiempos y costos finales. El sector transportador de carga en Colombia en los últimos tiempos ha sido afectado por diferentes variables agregando así la problemática actual del Covid 19, 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 en una zona de actuación de la organización.

Por otro lado, condiciones internas y externas del sector hacen que el flujo de carga e información entre los nodos de interés del sistema sea interrumpido por el efecto látigo y la réplica que este genera a través de los actores de la cadena de abastecimiento.

ANTECEDENTES:

Arreola, R. Moreno, L. y Carrillo, J. (2013) en la segunda década del siglo XX, Colombia registraba en materia de transporte e infraestructura, uno de los sistemas más atrasados en todo el continente latinoamericano; solo hasta la década del sesenta y posteriormente al inicio de la década de los noventa con la ley marco del comercio exterior (Ley 7 de enero de 1991) se le dio un viraje al país con la visión puesta en los mercados internacionales y dio origen a la apertura económica. Dicha apertura trajo consigo un nuevo reto para los empresarios (entre ellos los del sector transporte) y para el Estado porque estableció los criterios y objetivos generales de política y comercio exterior. El sector transportador de carga es determinante en la formación de la economía nacional y hoy en día es un factor estratégico para la globalización; durante siglos se han presentado crisis que afectaron grandes y pequeñas economías globales debido a la necesidad de movilizar la mercancía para obtener mayores utilidades y alternativas en los negocios que proporcionarán condiciones de estabilidad y crecimiento para la nación.

En la medida que existe un mundo más globalizado y competente, se hacen también más necesarias y más rigurosas las especificaciones del transporte para que cumpla con los requerimientos del comercio nacional e internacional. Al aumentar la competitividad en los principales mercados se obliga al país a adaptarse y ofrecer a los clientes ventajas de costo, rapidez, confiabilidad y flexibilidad en la distribución de las mercancías, situación que se logra a través de la dotación de una adecuada red de infraestructura vial.

La descripción del problema, del sector transportador de carga terrestre en Colombia en los últimos tiempos ha sido afectado por diferentes variables, entre ellas tenemos la problemática como la rentabilidad económica, logística y de infraestructura, se vea afectada por las condiciones externas del sistema, en este sentido se deben identificar los actores, escenarios, recursos, relaciones, fases, niveles e indicadores que determinan las decisiones en el sector como lo son: Precio de los combustibles y lubricantes, costo de peajes, costos operativos, gastos administrativos, tabla de fletes, costos de los generadores de carga y costos de los intermediarios, agregando así la problemática actual del Covid 19, 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 en una zona de actuación de la organización.

OBJETIVOS:

- **OBJETIVOS GENERALES**

Análisis del transporte de carga terrestre en los últimos tres años en Colombia.

- **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Conocer el comportamiento tecnológico, macro y micro económico del sector de transporte de carga terrestre en Colombia en los últimos tres años.
- Describir la evolución del sector de transporte de carga en pandemia.
- Conceptualizar el diagnóstico actual del transporte de cargas terrestres en Colombia

Materiales y Métodos:

- Monografía

Resultados:

Pude inferir mediante esta monografía, que el transporte terrestre de carga es un sector estratégico para el desarrollo económico de un país, a través del adecuado desarrollo de sus diferentes modos es posible garantizar una efectiva circulación de las mercancías, incrementando así la competitividad. Así mismo, resulta fundamental para el progreso social y económico del país.

Según el Ministerio de Transporte, Colombia ocupa el lugar 83 entre 140 países y el 97 al evaluar la conectividad de las carreteras (Foro Económico Mundial, 2018) evidenciando el rezago existente, que si bien reconoce los avances que se han dado durante los últimos años también indica con claridad, que aún quedan muchas oportunidades por aprovechar y muchos retos por lograr.

A toda la actualidad del sector de transporte de carga terrestre antes mencionada hay que sumarle la difícil situación que estamos pasando a causa de la pandemia originada por el Covid-19. Para seguir con la contextualización del tema da a lugar hacernos la siguiente pregunta:

¿Alguien en su sano juicio se esperaba esta hecatombe?

Definitivamente ni la persona más negativa esperaba que el mundo sufriera cambios tan drásticos por culpa de esta pandemia que ha afectado a todos los sectores, y por supuesto que un proceso tan importante para el bienestar de nuestra vida cotidiana en nuestro país

como la logística no iba ser la excepción. La realidad en Colombia ya era complicada en relación a la

Ejecución logística e incluso antes del Covid-19 por todas las limitantes sociales, ambientales, políticas y estructurales que sufre el país; ahora imaginar y sentir el panorama con esta pandemia seguramente la situación es mucho más difícil.

La afectación en la carga se ha hecho evidente en todas las modalidades del transporte: el marítimo, el aéreo y por las fronteras terrestres, con disminuciones que llegan a un alto volumen en comparación a lo que se venía transportando. Por otro lado ha sido difícil seguir operando logísticamente por todas las restricciones y protocolos aplicados en los puertos, los cierres de fronteras y las limitaciones en la última milla por modificaciones en los horarios para cargue y descargue etc.

Como si fuese poco lo antes mencionado también estamos sufriendo la disminución de reacción en las operaciones y en cada uno de los procesos debido a la ausencia del capital humano ya sea por los protocolos de bioseguridad que no permiten la totalidad de la mano de obra en ejecución, o ya sea porque muchos de los trabajadores hacen parte del indicador nefasto pero real de incapacitados por haber contraído la mortal enfermedad.

Sin embargo no todo ha sido malo, a pesar de todas las limitantes por las que atraviesa el país el sector logístico ha demostrado que tiene ese empuje para sobre ponerse a las adversidades más apremiantes y que ha tenido la oportunidad de reinventarse una vez más.

Todos somos testigos en la forma que toda la cadena logística se ha mantenido operando y que no ha dejado solo al país en momentos tan complicados, ningún rincón del territorio colombiano ha dejado de recibir los beneficios de la ejecución de la cadena de suministros, una prueba de esto es que seguimos disfrutando de todos los productos de primera necesidad y de la canasta familiar en nuestros hogares.

Pienso que para seguir operando se deben acordar políticas locales en relación a la movilidad, el tránsito y los horarios de trabajo para los proveedores de servicio de transporte y logísticos, con los generadores de carga y las autoridades de control, encontrando así mayor eficacia y racionalización de los recursos y costos.

CONCLUSIONES:

Así mismo en la operatividad del transporte terrestre, diversos estudios (Villalobos y Wilmsmeier, 2016; Gutiérrez-Ossa, 2013) enfatizan en que el sector del transporte terrestre de carga es uno de los segmentos de mayor dinamismo en la sociedad y que la importancia del transporte para la economía nace de la incidencia sobre el desempeño de los demás sectores, la mayoría de productores utiliza el transporte en alguna etapa de sus procesos de producción y comercialización, de tal manera que la eficiencia y los fletes de transporte

afectan la competitividad internacional de los productos nacionales y el bienestar del consumidor, de esta manera el transporte se encuentra relacionado directamente con la economía, afirmando que este servicio como mecanismo logístico de la distribución en términos de proceso económico, es parte de ella, Aresti. M, (2016) 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 rentables; disminuyendo la utilidad operativa de transportar una carga entre un punto origen y un punto destino determinado en una zona de actuación de la organización, por tal razón es indispensable tener datos históricos actuales referente a las toneladas a transportar, la cantidad de empresas en un sector determinado, cantidad de vehículos disponibles entre otros, puedo concluir que a pesar de todas las adversidades el sector logístico está para grandes cosas, y que se encuentra en un constante crecimiento en pro del desarrollo del país. Se vienen grandes cambios positivos que ayudarán a Colombia a convertirse en un ejemplo para la región en un estandarte en la ejecución de todo el proceso de la gestión logística.

PALABRAS CLAVE:

Transporte, logística, carga, terrestre, economía, operaciones.

ABSTRACT

Background:

Arreola, R. Moreno, L. and Carrillo, J. (2013) in the second decade of the twentieth century, Colombia had one of the most backward systems in all of Latin America in terms of transportation and infrastructure; only in the 1960s and then in the early 1990s, with the framework law on foreign trade (Law 7 of January 1991), did the country take a turn towards international markets and gave rise to economic openness. This opening brought with it a new challenge for businessmen (including those in the transportation sector) and for the State because it established the criteria and general objectives of foreign policy and trade. The cargo transport sector is a determinant in the formation of the national economy and today is a strategic factor for globalization; for centuries crises have occurred that affected large and small global economies due to the need to mobilize the goods to obtain greater profits and business alternatives that will provide conditions of stability and growth for the nation.

As the world becomes more globalized and competent, it also becomes more necessary and more rigorous specifications of transport to meet the requirements of national and

international trade. By increasing competitiveness in the main markets, the country is forced to adapt and offer customers cost advantages, speed, reliability and flexibility in the distribution of goods, a situation that is achieved through the provision of an adequate road infrastructure network.

The description of the problem, of the terrestrial load transport sector in Colombia in the last times has been affected by different variables, between her we have the problematic one like the economic yield, logistic and of infrastructure, is affected by the external conditions of the system, in this sense are due to identify the actors, scenes, resources, relations, phases, levels and indicators that determine the decisions in the sector as they are it: Price of fuel and lubricants, cost of tolls, operating costs, administrative expenses, freight table, costs of cargo generators and costs of intermediaries, thus adding to the current problems of Covid 19, which disturb the dynamic and flexible operation of the system in productive and competitive terms; reducing the operational profitability of transporting a load between an origin and a given destination point in an area where the organization operates

OBJECTIVE:

GENERAL OBJECTIVES

- Analysis of land freight transport in the last three years in Colombia.

SPECIFIC OBJECTIVES

- To know the technological, macro and micro economic behavior of the land cargo transport sector in Colombia in the last three years.
- Describe the evolution of the cargo transport sector in a pandemic.

- To conceptualize the current diagnosis of land cargo transport in Colombia

MATERIALS AND METHODS:

Monograph

RESULTS:

I was able to infer from this monograph, that land freight transport is a strategic sector for the economic development of a country, through the adequate development of its different modes it is possible to guarantee an effective circulation of goods, thus increasing competitiveness. It is also fundamental for the social and economic progress of the country.

According to the Ministry of Transport, Colombia ranks 83rd out of 140 countries and 97th in the evaluation of road connectivity (World Economic Forum, 2018), demonstrating the existing backwardness, which, while recognizing the progress made in recent years, also clearly indicates that there are still many opportunities to be taken advantage of and many challenges to be met.

In addition to all the news from the land freight sector mentioned above, we must add the difficult situation we are going through due to the pandemic caused by Covid-19. In order to continue with the contextualization of the subject, we should ask ourselves the following question:

Did anyone in their right mind expect this catastrophe?

Definitely not even the most negative person expected the world to suffer such drastic changes because of this pandemic that has affected all sectors, and of course a process as important for the welfare of our daily lives in our country as logistics was not going to be the exception. The reality in Colombia was already complicated in relation to the logistic execution and even before the Covid-19 by all the social, environmental, political and

structural limitations that the country suffers; now to imagine and to feel the panorama with this pandemic surely the situation is much more difficult.

The impact on cargo has been evident in all modes of transport: sea, air and land borders, with decreases that reach a high volume compared to what was being transported. On the other hand it has been difficult to continue operating logistically because of all the restrictions and protocols applied in the ports, border closures and limitations in the last mile due to changes in schedules for loading and unloading etc.

CONCLUSIONS:

Also in the operation of land transport, several studies (Villalobos and Wilmsmeier, 2016; Gutiérrez-Ossa, 2013) emphasize that the land cargo transportation sector is one of the most dynamic segments in society and that the importance of transportation for the economy stems from the impact on the performance of other sectors, most producers use transportation at some stage of their production and marketing processes, in such a way that the efficiency and the freight of transport affect the international competitiveness of the national products and the well-being of the consumer, in this way the transport is directly related to the economy, affirming that this service as a logistic mechanism of the

distribution in terms of economic process, is part of it, Aresti. M, (2016) The cargo transportation sector in Colombia has recently been affected by different variables that disturb the dynamic and flexible operation of the system in profitable terms; decreasing the operational usefulness of transporting a load between a point of origin and a given destination in an area where the organization operates, for this reason it is essential to have current historical data regarding the tons to be

transported, the number of companies in a given sector, the number of vehicles available among others, I can conclude that despite all the adversities the logistics sector is for great things, and is in constant growth for the development of the country. Great positive changes are coming that will help Colombia become an example for the region in a standard in the execution of the entire process of logistics management.

KEYWORDS:

Transport, logistics, cargo, land, economy, operations.

REFERENCIAS

1. <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/9387/ModeloLogisticoTransporteCarga.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
2. <https://www.fiduprevisora.com.co/wp-content/uploads/2019/11/ANEXO-13-Estudio-de-Sector-y-de-Mercado-Transporte-Terrestre-7x24.pdf>

3. Amarillo, Gabriel J. 2011. Análisis del Transporte en la Ciudad de Bogotá desde la perspectiva de la Dinámica de Sistemas. Bogotá D.C. Universidad de los Andes, Facultad de Ingeniería.
4. Recuperado de
<https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/10154047632013.pdf?sequence=1>
5. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica>
6. Colombia, Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE– (2009). Cuentas Nacionales. [en línea], disponible en:
http://www.dane.gov.co/index.php?option=com_content&task=categor
[y§ionid=33&id=57&Itemid=239](http://www.dane.gov.co/index.php?option=com_content&task=categor&y§ionid=33&id=57&Itemid=239), recuperado: 10 de julio de 2009.
7. Álvarez-Ochoa, J. (2016). Transporte internacional de mercancías. Madrid: Ediciones Paraninfo.
8. Aresti, M., Tanco, M., Jurburg, D., Moratorio, D. y Villalobos, J. (2016). Evaluación de tecnologías para la eficiencia energética en vehículos de carga por carretera. Memoria Investigaciones en Ingeniería, 14, 35-47.

9. Arreola, R. Moreno, L. y Carrillo, J. (2013). Logística de transporte y su desarrollo.

Observatorio de la Economía Latinoamericana, 185. Recuperado de
<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2013/transporte.html>

10. Barbero, J. y Guerrero, P. (2017). El transporte automotor de carga en América

Latina: soporte logístico de la producción y el comercio. Banco Interamericano de

Desarrollo (BID). Recuperado de

<https://publications.iadb.org/handle/11319/8227>Mendoza, P (2019) Recuperado de

[https://www.elspectador.com/noticias/economia/transporte-de-carga-crece-y-](https://www.elspectador.com/noticias/economia/transporte-de-carga-crece-y-empresas-preven-mejoramiento-del-sector/)

[empresas-preven-mejoramiento-del-sector/](https://www.elspectador.com/noticias/economia/transporte-de-carga-crece-y-empresas-preven-mejoramiento-del-sector/)

11. Ministerio de Transporte de Colombia [Online] (2012). Estadísticas Ministerio de

Transporte de Colombia. Disponible en:

<https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=15>

12. Operación de cargas y transportes de carretera por Colombia, emitido por el

Ministerio de Transporte, en su parte introductoria, informe del año 2001 mes de

septiembre en la página

[webhttps://www.sectorial.co/index.php?option=com_content&view=article&id=181](https://www.sectorial.co/index.php?option=com_content&view=article&id=181)

8:transporte-de-carga-dentro-de-colombia-es-mas-costoso-que-exportar-

&catid=89:tte-terrestre-de-carga&Itemid=265

13. Recuperado de <https://www.colfecar.org.co/estudios-economicos/#1585598652873-1ac65d3a-c8ad>
14. Delgado P (2020), Recuperado de <https://www.elespectador.com/coronavirus/covid-19-desata-crisis-en-el-transporte-de-carga-articulo-920671/>
15. Sicard I, (2020) recuperado de <https://www.portafolio.co/contenido-patrocinado/logistica-en-tiempos-de-pandemia-540860>
16. Cámara de Comercio de Bogotá. 2011. Logística y Distribución Física Internacional: Clave en las operaciones de Comercio Exterior. Bogotá.
17. Caracterización del transporte en Colombia diagnóstico y proyectos de Transporte e Infraestructura. 2005. Bogotá, Ministerio de Transporte.
18. GONZALEZ, Javier. 2011. Diagnóstico y balance del sector transporte de carga por carretera. Bogotá. Diario la república.
19. Banco de la Republica de Colombia [Online] (2012). Incidencia de los costos de transporte en la competitividad. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industrialatina/128.htm>
20. Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE [Online] (2012). Indicé de costos del transporte de carga ICTC. Disponible en: http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ictc/cp_ictc_I_2013.pdf
21. REVISTA CARGA PESADA. Análisis y perspectivas de las marcas, edición 114, Bogotá D.C, junio de 2017. pp 24-25, ISSN 013-5975.

22. REVISTA CARGA PESADA. Continúa el bajo desempeño de los vehículos de carga, edición 121, Bogotá D.C, febrero de 2018. pp 14 a 20, ISSN 013-5975.
23. REVISTA COLFECAR. Parque automotor: 413.574 vehículos de carga para 2017-II. Bogotá D.C: Ediciones Colfecar, 2017. 23 p.
24. Recuperado de <https://www.portafolio.co/contenido-patrocinado/la-logistica-en-tiempos-de-pandemia-540860>