

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

JOSÉ JAVIER BARROS FRAGOZO



UNIVERSIDAD SIMÓN BOLIVAR

ESPECIALIZACIÓN EN LOGÍSTICA DE OPERACIONES

BARRANQUILLA 2020

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

AUTOR:

JOSÉ JAVIER BARROS FRAGOZO

**TRABAJO DE GRADO COMO PRE-REQUISITO PARA LA ADQUISICIÓN
DEL TÍTULO DE:**

ESPECIALISTA EN LOGÍSTICA DE OPERACIONES

DIRECTOR:

DAVID ENRIQUE MARTINEZ SIERRA

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLIVAR

ESPECIALIZACIÓN EN LOGÍSTICA DE OPERACIONES

BARRANQUILLA 2020

NOTA de aceptación

Presidente del jurado

Jurado

Jurado

AGRADECIMIENTO

Este trabajo lo dedico primeramente a Dios por ser él quien guía mi camino día a día, de manera especial a mi esposa Andrea Mendoza que con su apoyo incondicional fue primordial durante todo este proceso, a mi madre: Auris Fragozo, que es fundamentales en mi vida ya que me inculcando valores y principios, buscando siempre mi bienestar para así poder alcanzar la metas propuestas en mi vida.

Expreso mis sinceros agradecimientos a las diferentes personas que han intervenido durante este proceso, de manera muy especial agradezco al Magister David Martinez, quien ha sido una base fundamental en el desarrollo del mismo, brindándome su apoyo, conocimientos, opiniones y experiencias, con el fin de fortalecer este trabajo investigativo. También quiero agradecer a la Universidad Simón Bolívar por abrirme sus puertas, quiénes me facilitaron el ingreso al mismo, con el objetivo de obtener mi título.

Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN	1
OBJETIVOS GENERALES.....	3
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
JUSTIFICACIÓN	4
CAPITULO 1.....	5
MARCO TEÓRICO	5
1. ANÁLISIS DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS EN COLOMBIA	5
1.1 EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA EN GENERAL	9
1.2 TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA.....	10
1.3 TRANSPORTE DE CARGA CRECE Y EMPRESAS PREVEN MEJORAMIENTO DEL SECTOR.....	11
1.4 METODOLOGÍA.....	12
1.4.1 Tipo de investigación:	12
2. COVID-19 DESATA CRISIS EN EL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTE	13

.....	15
2.1 LA LOGÍSTICA EN TIEMPOS DE PANDEMIA	16
.....	18
CAPITULO 3.....	19
3. ESTADÍSTICAS DE TONELADAS, SEGURIDAD, VÍAS, PASOS RESTRINGIDOS Y CIERRES TOTALES DE TRANSPORTE DE CARGAR POR CARRETERA EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS EN COLOMBIA SEGÚN COLFECAR	19
4. Conceptualización del diagnóstico actual del transporte de cargas terrestre en Colombia.	24
5. CONCLUSIÓN.....	27
6. BIBLIOGRAFÍAS	28

Tabla de Figuras

Figura 1. Toneladas movilizadas durante el 2018	19
Figura 2. Toneladas movilizadas durante el 2019	20
Figura 3. Toneladas movilizadas durante el 2020	21
Figura 4. Seguridad en el transporte de carga terrestre	22
Figura 5. Tramos con pasos restringidos	23
Figura 6. Promedio de vías con cierres totales	24

INTRODUCCIÓN

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 proporcionarían 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.

Ministerio de Transporte de Colombia [Online] (2012). Estadísticas Ministerio de Transporte de Colombia. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=15>

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 terrestre en Colombia.

JUSTIFICACIÓN

Amarillo (2011), refiere que 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.

CAPITULO 1

MARCO TEÓRICO

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

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 transporte terrestre está constituido, por un lado, por el transporte por carreteras de vehículos de toda clase que transporten carga y pasajeros y, por otro lado, por el transporte ferroviario con locomotoras. El transporte aéreo comprende el uso del espacio aéreo de aviones de toda clase, y el transporte fluvial implica el transporte por mar, ríos y lagos.

El sector de transporte se clasifica como un servicio. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) es el encargado de elaborar las cifras que muestran el desempeño de este sector. Esta institución produce dos tipos de indicadores: unas cifras que se enmarcan en las cuentas nacionales de forma anual y otras cifras derivadas de la encuesta de transporte urbano de pasajeros de manera trimestral. En las cuentas nacionales existe una macro cuenta de servicios que incluye el transporte, así como los servicios financieros, de comercio y las telecomunicaciones, etc.

<https://www.fiduprevisora.com.co/wp-content/uploads/2019/11/ANEXO-13-Estudio-de-Sector-y-de-Mercado-Transporte-Terrestre-7x24.pdf>

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica>

Al interior del sector de transporte como servicio se identifican dos tipos de subcuentas consideradas equivalentes: las subcuentas calculadas a partir del enfoque de destino de la producción o enfoque del gasto y las subcuentas a partir del enfoque del origen de la producción o del ingreso. El enfoque del gasto recoge el desempeño del sector transporte desde el punto de vista de la demanda de transporte por parte de consumidores o empresas, es decir, el gasto que hacen ellos mismos para proveerse el servicio de transporte o solicitarlo a las empresas transportadoras. Por el contrario, el enfoque ingreso recoge el desempeño del sector transporte partiendo de las empresas que prestan los servicios de transporte, es decir, el valor agregado generado por estas empresas a partir de la explotación de los medios de transporte (terrestre, aéreo y fluvial).

La operatividad del transporte terrestre Según las ideas expuestas por Villalobos y Wilmsmeier (2016), el sector del transporte terrestre de carga, es uno de los segmentos de mayor dinamismo en la sociedad y a través de su gestión se ha logrado soportar parte del modelo de desarrollo económico existente y cubrir algunas de las necesidades del hombre en un contexto globalizado de alta exigencia. Por ello, “el transporte carretero tiene una participación preminente en las cadenas logísticas en cuanto vincula sus diversos eslabones, lo que se refleja en los valores agregados que presenta la matriz modal de carga” (Barbero y Guerrero, 2017, p. 15). Por su parte Rojas (2014) aporta que el sector transporte tiene un papel muy importante en la

economía nacional de un país ya que su propósito principal es la entrega de mercancías a su lugar de destino final de forma oportuna.

Gutiérrez-Ossa (2013) explica 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.

El transporte de carga es una cadena de producción de servicios compuesta por el usuario, la empresa de transporte y el propietario del vehículo (Camarena, 2014). Desde la visión de Álvarez-Ochoa (2016) el transporte de carga por carretera, ofrece en la actualidad unos niveles considerables de rapidez, seguridad y flexibilidad, y precios más competitivos que nunca y este sector económico es fundamental ya que mide el grado de desarrollo de cualquier sociedad.

Según Alvear y Rodríguez (2006) el transporte está presente en variables como el control de la estructura de costos de los productos e insumos, mantenimiento de inventarios, costos transaccionales asociados, calidad y finalmente, desde el punto de vista de la entrega, la fiabilidad y velocidad del transporte que son factores determinantes en el proceso. La utilización de los distintos tipos de transporte

dependerá, sin lugar a dudas, de tres variables fundamentales: la distancia entre el origen y el destino, la oferta de transporte y el destino final del transporte (Rojas, 2014).

En los servicios de transporte terrestre es común que existan empresas que son propietarias de camiones cuyo objetivo principal es el de arrendarlos o fletarlos para el ejercicio comercializador (Camarena, 2014); así, la prestación del servicio de transporte de carga por carreteras se realiza de una manera eficaz, amplia y en condiciones de competencia leal, generando seguridad jurídica a los prestadores del servicio dentro de todo el ámbito territorial comunitario (Sánchez, 1999). Marí et al. (2003) afirman que el transporte de carga terrestre debe ser capaz de promover los servicios más fiables, rápidos y de más bajo costo con alta calidad, permitiendo a los operadores nacionales generar alianzas con redes de información internacional optimizando de esta manera sus actividades comerciales.

El sector de transporte de carga terrestre ha ido evolucionando en la actividad y la sociedad, ya que a través de la gestión que realiza día a día ha logrado cubrir necesidades del hombre en un contexto globalizado de alta exigencia (Villalobos y Wilmsmeier, 2016). Sin embargo, Barbero y Guerrero (2017) afirman que, en el transporte carretero, una de las mayores debilidades es la falta de registro del nivel de actividad las toneladas transportadas o las toneladas kilómetro producidas, este dato es precisamente uno de los más necesarios para conocer la estructura de una matriz de cargas. Pero, por el contrario, Dorta-González (2014) piensa que el transporte de carga

terrestre “permite llevar prácticamente cualquier tipo de producto de “puerta a puerta”, de una forma relativamente rápida y económica” (p. 36).

Apoyando lo anterior, Camarena (2014) explica que uno de los problemas que se presentan en el sector transporte terrestre es la inseguridad, para el caso de Colombia, tiene uno de los mayores índices en este aspecto a nivel mundial, además de esto la infraestructura no ha alcanzado el nivel de desarrollo requerido por el país.

1.1 EL SECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA EN GENERAL

El sector transporte cumple una labor vital para cualquier país, no solo a nivel económico sino social, pues de éste depende en gran parte la competitividad de un país. En el caso del transporte terrestre de carga, permite la movilización de todos los productos de una región a otra, incluyendo todos aquellos para exportación o los importados, debido a la poca tradición de transporte ferroviario que hay en el país para productos diferentes a carbón. De allí que sean tan traumáticos los paros nacionales de transportadores.

Todas las disposiciones del sector son dadas por el Ministerio de Transporte MinTransporte y es vigilado por la Superintendencia de Puertos y Transporte Supertransporte. Los medianos transportadores están agremiados en la asociación nacional de empresas transportadoras de carga por carretera – ASECARGA, pero la mayor agremiación de transportadores es la Asociación Colombiana de Camioneros - ACC es el gremio que representa a los dueños de los camiones. Además de estas, está la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera – COLFECAR y la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores – ANDEMOS.

Ministerio de Transporte de Colombia [Online] (2012). Estadísticas Ministerio de Transporte de Colombia. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=15>

1.2 TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

“El Transporte de Carga por carretera en Colombia es un pilar fundamental en la dinámica de la economía del país, ya que se constituye en la herramienta básica para colocar los productos al alcance del consumidor en el territorio nacional o en el extranjero. Por esta razón, es indispensable que el sector transporte cuente con los elementos necesarios para asumir el gran compromiso que tiene en el desarrollo económico.

El Ministerio de Transporte como ente rector, ha venido trabajando en dotar al sector de la información necesaria para poder evaluar el papel que viene desempeñando dentro del aparato productivo nacional, para la planeación hacia futuro y la formulación de políticas de desarrollo, buscando el mejoramiento del servicio en términos de calidad y eficiencia, y en consecuencia obtener una mayor competitividad de los productos colombianos tanto en el ámbito interno como externo.

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 web 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

1.3 TRANSPORTE DE CARGA CRECE Y EMPRESAS PREVÉN MEJORAMIENTO DEL SECTOR

Según Colfecar, en el segundo trimestre de 2019 hubo un alza de 5,35 % en las toneladas movilizadas y de 5,31 % en la facturación; A las empresas de transporte este año les está yendo mucho mejor que en los anteriores, según el presidente de la Federación Colombiana de Transporte de Carga (Colfecar), Juan Miguel Durán, quien sostuvo que hay indicios de un mejoramiento del sector. “Lo que esperamos es que este crecimiento sea constante a futuro”, dijo al tiempo que destacó la importancia de fortalecer y aprovechar la transformación de las empresas, apoyadas por el gobierno nacional, para que “se logren resultados en un momento donde la competencia no es interna sino que se da a nivel internacional, ya que la logística sobrepasa las fronteras”.

En Colombia el parque automotor de carga lo conforman cerca de 379.000 vehículos, el 72,13 % de ellos son camiones de dos a cuatro ejes. Los tracto camiones ocupan el segundo lugar con una participación de 14,88 %. De acuerdo con el DANE, para el segundo trimestre de este año, el PIB del transporte y almacenamiento registró un alza del 3,6%.

1.4 METODOLOGÍA

1.4.1 Tipo de investigación:

El tipo de investigación es descriptiva ya que fundamentalmente se caracterizará un fenómeno indicando sus variables más relevantes, iniciando con modelos teóricos para así conocer las situaciones y actitudes que posee el sector transportador de carga, visualizando las relaciones que existen entre sus variables y así mismo analizarlas para adecuarlas al trabajo de simulación el cual expresará datos cualitativos y cuantitativos, teniendo un impacto social y económico al país y en otros aspectos bases a los que contribuirá significativamente.

CAPITULO 2

2. COVID-19 DESATA CRISIS EN EL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE

Delgado 2020, refiere que la caída mundial del comercio golpeó también a quienes mueven mercancía por carretera en Colombia. Mientras los empresarios negocian ayudas con el Gobierno, los camioneros piden que no los dejen por fuera.

La disminución que se ha registrado en el comercio en todo el mundo y la que se prevé para los próximos meses le está pasando la cuenta de cobro a la cadena logística en Colombia y, principalmente, al eslabón más débil de esta: el de los transportadores.

De acuerdo con el Ministerio de Transporte, solo en abril se cancelaron el 19 % de las salidas de contenedores prevista en todo el planeta y para las dos primeras semanas de mayo se habían suspendido el 34 %. Las disminuciones de carga en importaciones han llegado a cifras récord como la variación de -22,5 % en Estados Unidos o la de -15 % de China. Incluso en Colombia esa cifra fue de -10,6 % para el primer trimestre del año.

El más reciente boletín de la Superintendencia de Transporte sobre tráfico marítimo, correspondiente al primer trimestre de 2020, deja ver variaciones negativas en los puertos de Cartagena (-13,5 %), Santa Marta (-52,9 %), Buenaventura (-29,2 %) y Barrancabermeja (-23,3 %), principalmente. De hecho, el tráfico portuario nacional estuvo 3,8 % por debajo de lo reportado en 2019, es decir, se transportaron 1,7 millones de toneladas menos.

Si bien los efectos del COVID-19 se sintieron en Colombia solo a finales de marzo, en otros países, principalmente de Asia y Europa, ya llevaban semanas lidiando con la pandemia y habían decretado suspensión de actividades, “muchos de los despachos y las órdenes de producción venían ya afectadas por lo que se dejó de producir”, explicó Carolina Herrera, directora de la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI.

Esto implica también un cese de actividades para el sector de transporte por carretera, que mueve el 80 % de la carga que circula en el interior del país y más del 90 % de la mercancía que sale de los puertos. Estadísticas del Ministerio de Transporte dan cuenta de caídas del 9 % en las toneladas movilizadas en marzo de 2020 frente a 2019 (8,7 millones) y de 32 % para abril (6,4 millones), cuando en febrero mostraba incrementos del 4 %.

Sin embargo, los transportadores de carga por carretera agremiados en Colfecar reportaron que a raíz de la coyuntura del COVID-19 se han presentado reducciones en las operaciones de entre 30 y 60 %, dependiendo de la actividad. El efecto se ha sentido principalmente en Bogotá y Barranquilla, que experimentaron disminuciones del 41,5 y 29,3 % en despachos, y en Bogotá y Cali con caídas de 37,1 y 27 % en recepciones.

“El transporte de carga es transversal a los demás sectores, es un instrumento motor vital para la economía y es por esto que su rol es tan importante, aunque no dependa de una actividad en específico. Desde Colfecar venimos midiendo el comportamiento de la carga en estos últimos meses con el fin de que los empresarios puedan tomar decisiones y encontrar oportunidades”, J Durán 2020, presidente del gremio.

El Ministerio de Transporte ha anunciado una serie de medidas económicas para esta población, dirigidas a respaldarlos ante la dificultad financiera. Además de las ayudas tributarias que se están dando a todos los empresarios para el pago del impuesto de renta y de los subsidios a la nómina de hasta el 40 % de un salario mínimo por trabajador, la cartera trabaja en un beneficio exclusivo y está cerca de concluir un convenio para abrir una línea de crédito especial para el sector transporte con Bancoldex. La viceministra de Transporte dijo que aunque aún no se conocen detalles, porque están en análisis puntuales, se sabe que el crédito “tendrá plazos e intereses favorables para personas naturales y jurídicas que ejerzan la actividad en todo el país”

Delgado P (2020), Recupado de <https://www.elespectador.com/coronavirus/covid-19-desata-crisis-en-el-transporte-de-carga-articulo-920671/>

2.1 LA LOGÍSTICA EN TIEMPOS DE PANDEMIA

La aparición del COVID-19 ha hecho sentir sus efectos en el comportamiento de la economía y las relaciones sociales de casi todos los países, los cuales, indistintamente, han procedido a afrontar y priorizar los correctivos para preservar la salud y la economía.

Estos dos objetivos han llevado a algunos países a proceder con mayor énfasis en uno u otro aspecto, e inclusive a rectificar sus propósitos iniciales, en la medida que se acentúa el efecto negativo en la salud de sus habitantes. El origen de la pandemia y los resultados de su manejo tuvieron en China y Corea las primeras pautas para aplicar correctivos y disminuir la contaminación.

En la economía y en el comercio exterior, el panorama no es diferente a la gravedad en la salud. Algunos estamentos públicos y privados de la economía nacional anuncian una desaceleración que podría ubicarse entre el menos cinco por ciento y el menos seis por ciento, y una contracción del comercio exterior, señalada en promedio para el mes de abril del presente año, respecto al mismo periodo de 2019, en el orden de algo más del 33 por ciento.

Dichos indicadores implican una disminución drástica de los bienes transados internacionalmente por el país y, en consecuencia, una reducción de la demanda de servicios internacionales de transporte y logística. A nivel interno, se procura sustituir los bienes importados con la producción local, lo

cual requiere una dinámica de logística, esta vez afectada por las políticas y protocolos que, internamente, se estructuran para el aislamiento social y la reactivación de las actividades económicas.

La afectación en la carga internacional se hizo evidente en todas las modalidades del transporte: el marítimo, el aéreo y por las fronteras terrestres, con disminuciones que llegan al 30 por ciento en sus volúmenes.

El transporte interno, principalmente el carretero, ha tenido que enfrentar una baja en la demanda de sus servicios, causada por los protocolos aplicados en los puertos, los cierres de fronteras, las restricciones a la movilidad a lo largo de la ruta y las limitaciones en la última milla por modificaciones en los horarios para cargue y descargue, entre otros.

Por otro lado, esta pandemia ha permitido incentivar la utilización de los documentos digitales y de las gestiones virtuales para contratar, operar, pagar y cobrar por los servicios de transporte y por toda la cadena de suministros. Luego de esta temporada de restricciones operativas e innovaciones documentales, se tendrán ajustes procedimentales que habilitarán canales, antes no aceptados o probados en su eficacia.

Las actividades de transporte y todo su apoyo logístico habrán encontrado una nueva forma de racionalizar sus recursos y costos, de retomar el teletrabajo como una de las alternativas para las hasta ahora aceptadas actividades presenciales y, seguramente, en la racionalización de tiempos y costos en toda la cadena logística.

Hoy más que nunca, toma validez la necesidad de concertar políticas locales en relación a la movilidad, el tránsito y los horarios de trabajo para los proveedores de servicios de transporte y logísticos, con los generadores de la carga y las autoridades de control, buscando la facilitación de este comercio y sus gestiones en términos de eficacia y racionalidad.

Que sea esta la mejor oportunidad para que todos los actores de este entorno económico orienten sus roles, requisitos y preceptos a escenarios de justa dimensión y oportunidad, en aras de un comercio, un transporte y una logística cada vez más competitivos, tanto internamente como en el exterior

CAPITULO 3

3. ESTADÍSTICAS DE TONELADAS, SEGURIDAD, VÍAS, PASOS RESTRINGIDOS Y CIERRES TOTALES DE TRANSPORTE DE CARGAR POR CARRETERA EN LOS ULTIMOS TRES AÑOS EN COLOMBIA SEGÚN COLFECAR

3.1.1 Toneladas movilizadas durante el 2018

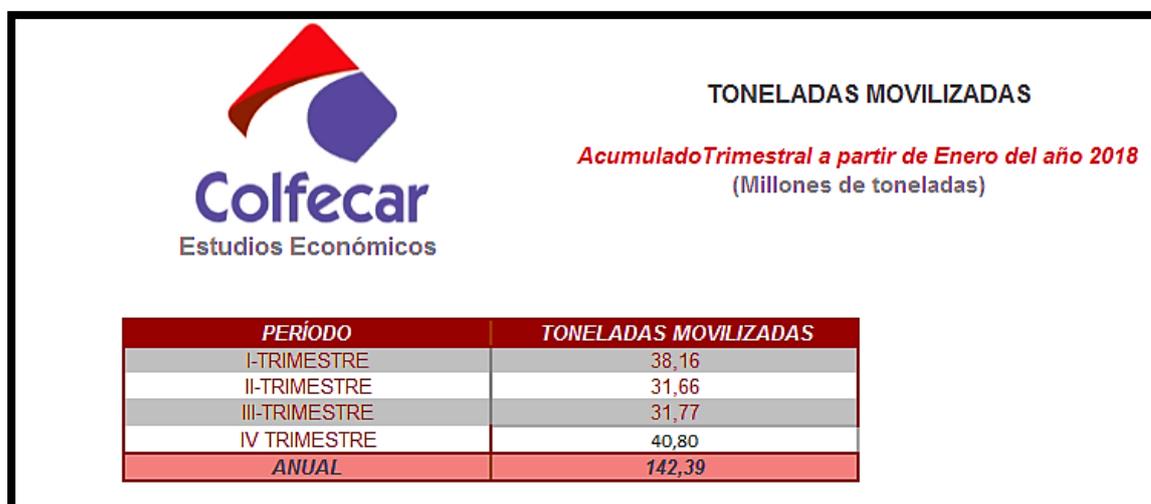


Figura 1. Toneladas movilizadas durante el 2018

Imagen recuperada de Colfecar

En la imagen se puede observar que las toneladas movilizadas disminuyeron en el segundo y tercer trimestre en relación al primero, pero para el cuarto trimestre hubo un crecimiento importante en similitud al primer corte.

3.1.2 Toneladas movilizadas durante el 2019

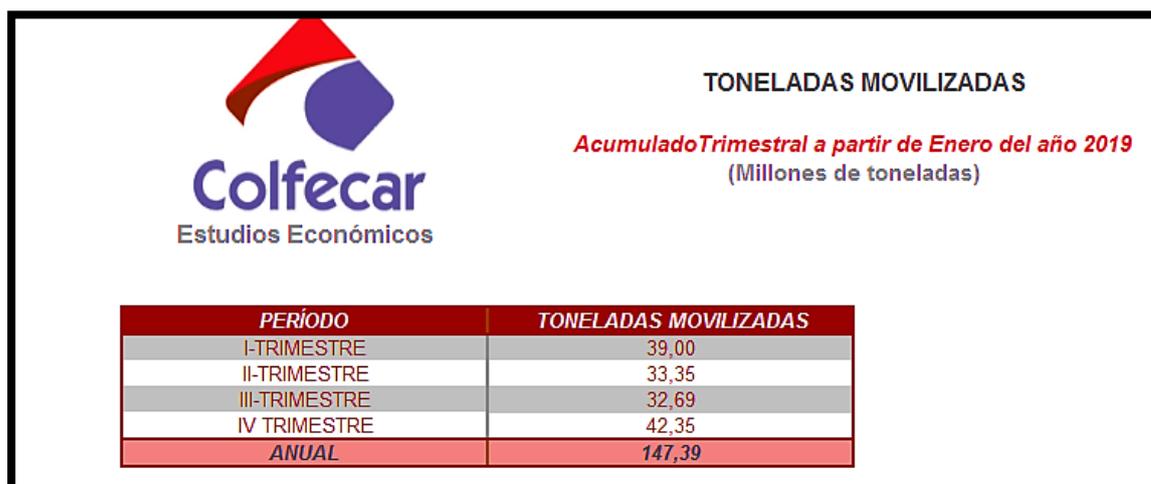


Figura 2 Toneladas movilizadas durante el 2019

Imagen recuperada de Colfecar

En la imagen se puede observar que las toneladas movilizadas disminuyeron en el segundo y tercer trimestre en relación al primero, pero para el cuarto trimestre hubo un crecimiento importante en similitud al primer corte.

3. 1.3. Toneladas movilizadas durante el 2020

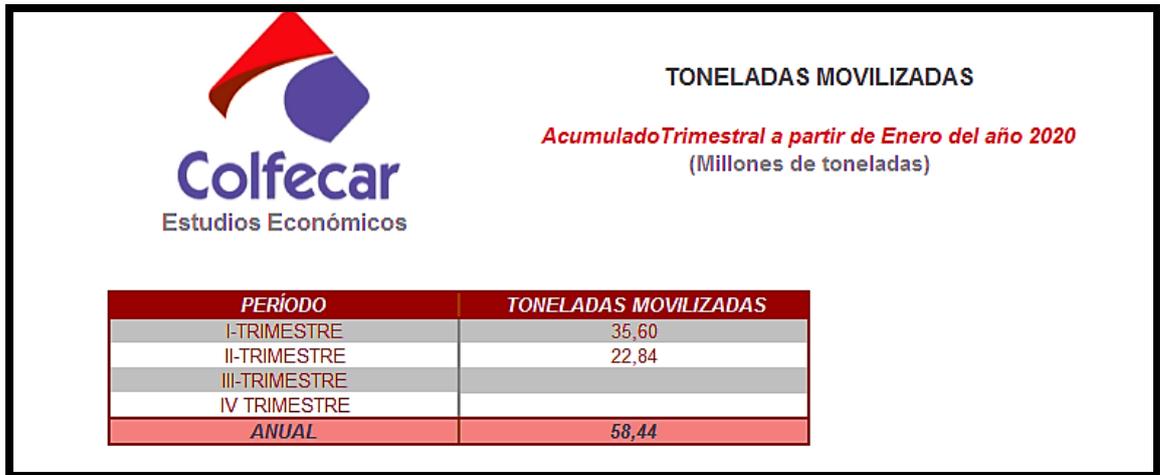


Figura 3 Toneladas movilizadas durante el 2020

Imagen recuperada de Colfecar

En la imagen se puede observar que las toneladas movilizadas disminuyeron en el segundo trimestre en relación al primero, en comparación con los dos años inmediatamente anteriores se podría decir que es un comportamiento normal que para los trimestres II y III respectivamente disminuyan las toneladas movilizadas. Pero para este año en particular el transporte de carga terrestre ha bajado considerablemente a causa de la pandemia del COVID-19.

3.2 Estadísticas de seguridad en el transporte de carga terrestre en los últimos tres años

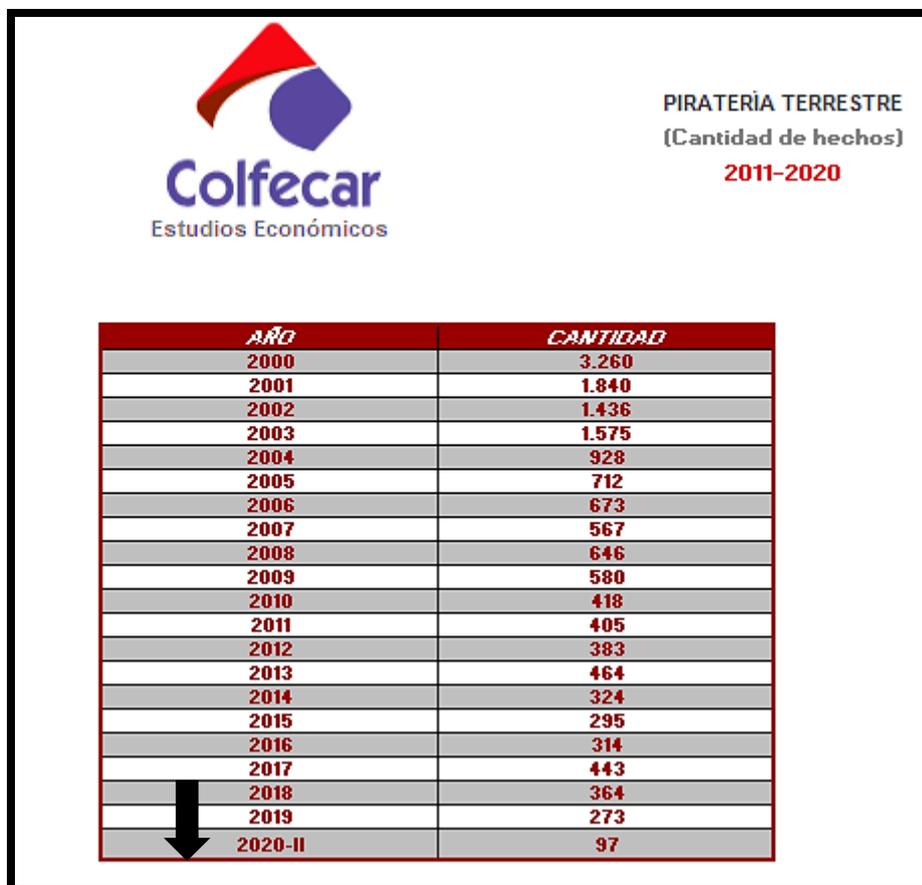


Figura4Seguridad en el transporte de carga terrestre

Imagen recuperada de Colfecar

En la imagen se puede observar como en los últimos años ha venido disminuyendo considerablemente los casos de “piratería terrestre” en las carreteras del país.

3.2.1 Tramos con pasos restringidos

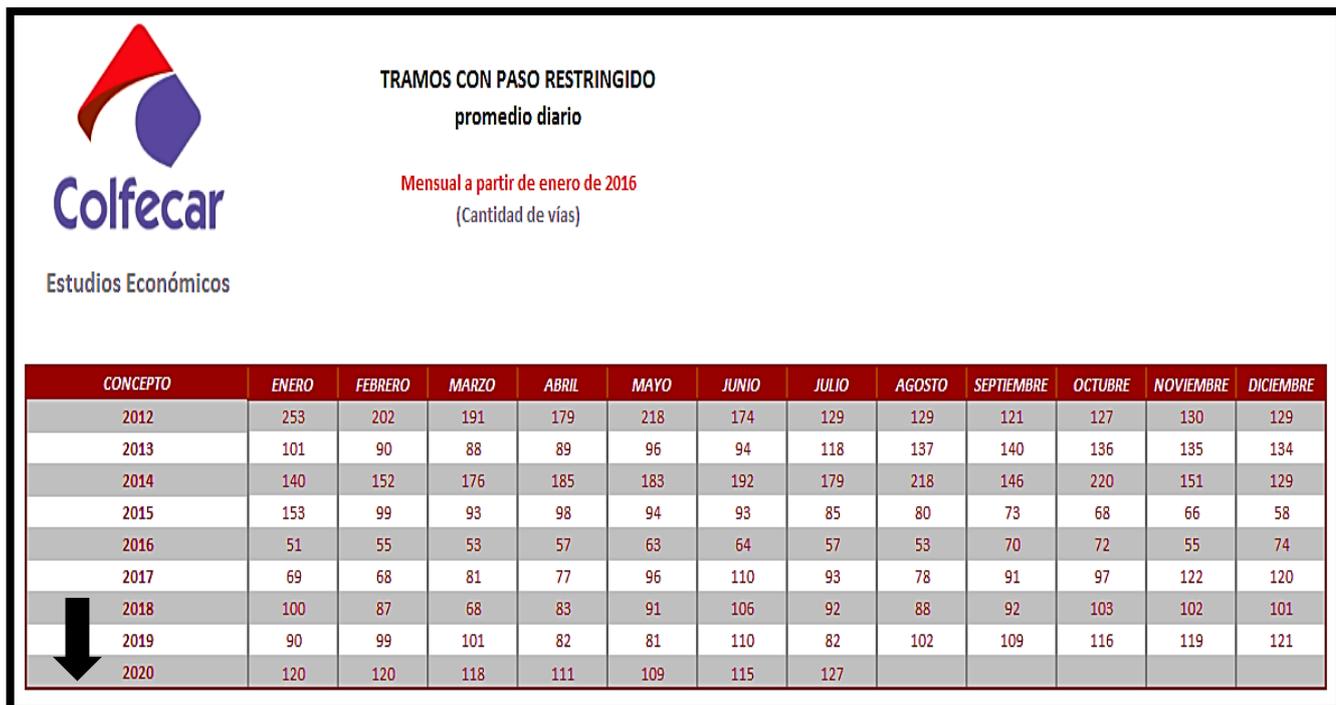


Figura 5 Tramos con pasos restringidos

Imagen recuperada de Colfecar

En la imagen se puede observar en promedio los pasos con tramos restringidos en las carreteras de Colombia en los últimos años. Estos obedecen a desastres naturales, reparación y mantenimiento de las vías

3.2.2 Promedio de vías con cierres totales

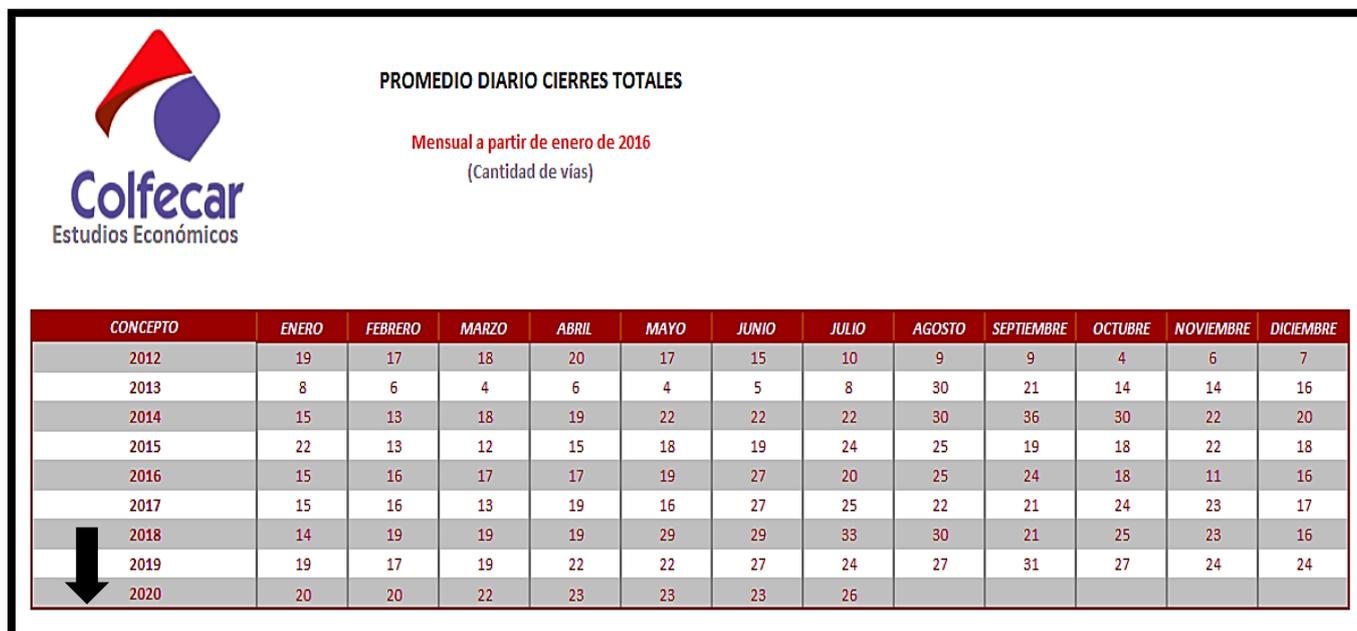


Figura 6 Promedio de vías con cierres totales

Imagen recuperada de Colfecar

En la imagen se puede observar en promedio las vías con cierres totales en las carreteras de Colombia en los últimos años. Estos obedecen a desastres naturales y a las diferentes protestas sociales.

Recuperado de <https://www.colfecar.org.co/estudios-economicos/#1585598652873-1ac65d3a-c8ad>

4. Conceptualización del diagnóstico actual del transporte de cargas terrestre en Colombia.

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 sobreponerse 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.

5. CONCLUSIÓN

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.

~~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 web https://www.sectorial.co/index.php?option=com_content&view=article&id=1818:transporte-de-carga-dentro-de-colombia-es-mas-costoso-que-exportar-&catid=89:tte-terrestre-de-carga&Itemid=26

6. BIBLIOGRAFIAS

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§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.elespectador.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 web https://www.sectorial.co/index.php?option=com_content&view=article&id=1818: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), Recupedado 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/la-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/industrilatina/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>