

**ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE CARGA EN
COLOMBIA – BOGOTÁ.**

COMPARATIVE ANALYSIS OF LOGISTICS IN COLOMBIA - BOGOTA

EDWIN ALESSANDRO RAMÍREZ BEJARANO

ADMINISTRACION DE EMPRESAS

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
ESPECIALIZACIÓN GERENCIA EN LOGÍSTICA INTEGRAL**

Correo: tranescol@hotmail.com

Prof. Ángela Patricia Bacca M.Sc.

RESUMEN ANALÍTICO.

Mediante el análisis se desarrollan temas de la logística de transporte de carga, en donde claramente se observa que factores como la infraestructura de transporte afecta directamente el crecimiento económico del país ya que mediante la unión de los mercados se puede generar más oportunidades de negocio y en la logística de transporte, la disminución del costo. Para que Colombia pueda hacer frente a los retos de los mercados mundiales, debe de avanzar e innovar en temas como la tecnología de transporte, recuperación y creación de vías alternas para unir los puertos con las ciudades del interior, e interrelacionar los lugares de producción entre sí. Los nuevos esquemas de gestión del trabajo y los cambios que estos retos producen en los servicios para el trabajo y de educación tecnológica constituyen factores de análisis para poder mitigar todas las falencias que se tiene en el tema de la logística.

En un transporte, implica el traslado de bienes desde origen (proveedor), al destino final (importador), y el objetivo es asegurar la entrega en el momento adecuado, en buenas condiciones y a un costo mínimo. En todo este proceso, está presente la cadena logística, ya que se evidencia el movimiento de materias primas con destino a procesos alternos, que podrían ser de producción o distribución directamente para llevarlos al cliente final. Retrocediendo un poco el tiempo, se puede observar que el transporte consistía en el traslado físico de las materias desde su punto de origen hasta los mercados de ventas, en donde todo el proceso el control y mando lo tenía directamente el comerciante, ya que efectuaba la compra contactándose con los fabricantes y se trasladaba las mercancías utilizando cualquier medio de transporte a su alcance.

Hoy en día, con los avances tecnológicos, y las ventajas de los procesos logísticos en la gestión de la cadena de suministro, podemos observar del transporte en un sentido más amplio, que incluye información y las comunicaciones relativas al traslado físico de las mercancías.

ABSTRACT

By analyzing issues of logistics freight, which clearly shows that factors such as transport infrastructure directly affects economic growth because by joining markets can generate more business opportunities are developed and transport logistics, reduced cost. For Colombia to cope with the challenges of global markets, due to advance and innovate in areas such as transportation technology, recovery and creation of alternative roads to link the ports to inland cities, and interrelate between production sites yes. The new management schemes work and the changes these challenges occurring in the services for work and technology education are factors analysis to mitigate all the flaws you have on the subject of logistics.

In a transport involves the movement of goods from origin (Shipper), the final destination (Notyfy), and the objective is to ensure delivery at the right time, in good condition and at minimum cost. Throughout this process, the supply chain is present, since the movement of raw materials is evidenced by destination alternate processes that could be production or distribution directly to take the final customer. Going back a bit in time, it can be seen that the transport consisted of the physical transfer of materials from their point of origin to sales markets, where the entire process control and command had it right the merchant, and that carried out the purchase by contacting manufacturers and goods are moved using any means of transport to reach.

Today, with advances in technology and the advantages of logistics processes in managing the supply chain, we can observe transport in a broader sense, including information and communications relating to the physical movement of goods.

PALABRAS CLAVES:

- GLOBALIZACION.
- TRANSPORTE DE CARGA MULTIMODAL
- TRANSPORTE DE CARGA FLUVIAL
- TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE
- TRANSPORTE DE CARGA FERROVIARIO.
- EXPORTACION – IMPORTACION
- REDES DE TRANSPORTE
- TRATADOS DE LIBRE COMERCIO
- TRACTOMULA
- CADENA LOGÍSTICA.

INTRODUCCION

La naturaleza de la logística se remite al significado y relación de espacio y movimiento. Lo anterior conforma el entorno y futuro del transporte. En un mundo globalizado, podemos encontrar varios factores que retan a las economías por sobrevivir y posicionarse ante las demás. Los países en sí, contienen una mezcla de condiciones originales por su historia, sus procesos, sus fortalezas, carencias y experiencias. Estos hechos se trasladan a las empresas, las cuales demarcan su existencia por la demanda y oferta. Por lo anterior, las compañías se enfrentan a realizar una búsqueda constante de mejoras para obtener una ventaja competitiva que determine su prevalencia y sostenibilidad.

Para Jairo Herrera, presidente de Asecarga (la Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga), el transporte de carretera simboliza más del 80 por ciento del movimiento de carga en el país, convirtiéndose en una iniciativa de gran importancia para la economía de la nación (Revista de Logística. 2014 [1]).

En los últimos tiempos, la humanidad se ha encaminado a vivir en un constante cambio. Es habitual, amanecer con algún nuevo ingenio, descubrimiento o innovación. Es una realidad que el estudio, el análisis y la investigación arrojen resultados de mejora para los procesos que llevamos en las vidas diarias. Se convierte entonces, en un deber el hecho de reflexionar, analizar e innovar al interior de las compañías.

La logística de transporte de carga en Bogotá ha sido una problemática y un desafío para encontrar su correcta funcionalidad. Es objeto de estudio y de análisis, evaluar constantemente la evolución de la logística de transporte de carga en la ciudad Bogotá. Por lo cual, es indispensable realizar una comparación de ciudades paralelas, las cuales hayan o estén sufriendo condiciones similares. Lo anterior, nos llevará a reflexionar y concluir sobre algunas características similares, que ayuden a idear métodos alternativos de eficiencia en la movilidad de mercancía.

El requerimiento del ser humano no ha obligado desde los orígenes a emplear métodos que satisfagan las necesidades. Es allí en donde se evidencia la importancia de la logística, como lo indica Martínez, F (2009) [2]. La historia marca un cambio relevante en los métodos empleados, y la innovación ejecutada sugiere una baja en operación y costos, acompañados de eficiencia, menores tiempos y aumentando la disponibilidad. De igual manera, la sed de descubrimiento hacia lo desconocido ha sido un motor para impulsar nuevas maneras de probar y acercarse a lo que antes era inexplorado. Así como en los orígenes, en la actualidad se vive con las economías. El interés de llegar a más mercados, aumentar los niveles de ganancias, y ser líderes en el sector, incrementa la motivación en pensar por generar nuevos caminos que permitan conseguir las metas.

MARCO TEÓRICO

El progreso de la subestructura de transporte afecta claramente el crecimiento económico de Colombia mediante un vínculo de los mercados y la deducción del costo del transporte. Como lo indica el señor Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez en su escrito La infraestructura de transporte en Colombia Durante el siglo XX, Fondo de cultura Económica, 2006 [3], generan un análisis de la evolución de la infraestructura de transporte en Colombia durante mucho tiempo atrás, e informan que hay un efecto de la evolución sobre el desarrollo económico del país, dentro del marco de la nueva historia económica, donde hacen uso de la teoría para analizar los efectos del desarrollo de la infraestructura del transporte sobre el desarrollo económico colombiano.

En la época de los ferrocarriles, Colombia inició en los últimos años del siglo XIX, el medio de transporte más usado eran las tractomulas, y la infraestructura del transporte consistía en caminos de malas condiciones y algunos ríos navegables no conectados entre sí.

Las difíciles condiciones topográficas de Colombia, la falta de medios de comunicación originaban altos costos de transporte, incomunicación de las regiones y mercados divididos. Los ferrocarriles eran una alternativa para resolver este problema, pero debido a la topografía colombiana su construcción era muy costosa, (J.O Melo, 1987 [4]).

Los insuficientes recursos y el desequilibrio del tema política, así como la falta de organismos que estas conllevaban, además de la complicada topografía del país, incurrieron en que a finales del siglo XIX, Colombia contara con un déficit en carreteras, en su mayoría caminos de herradura en tan malas condiciones que obstaculizaban el tránsito, incluso el de las tractomulas. Finalizando la década de 1890, y debido a los escasos recursos que había en el país, las inversiones se centralizaban a construir ferrocarriles mediante las concesiones, y muy pocas carreteras, en su mayoría de carácter transitorio.

Se construyeron vías para transportar rieles y locomotoras, como la de Cambao que sirvió al ferrocarril entre Faca y Bogotá. Una vez terminado el ferrocarril, la carretera quedó abandonada y únicamente se utilizaron algunos trayectos como caminos de herradura, (Análisis de Ingeniería, 1953 [5]). Entre los años 1900 y 1950, la administración de las carreteras, se dividía entre la Nación y los departamentos. En 1905, el total de vías, nacionales y departamentales, eran menor a 200Kms, y en la década de 1950, llegó a tener cerca de 21.00Kms, (Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, , 2006 [6]).

En 1950, se generó una transformación estructural ocasionada por la realización de un plan vial que dio prelación a la construcción de algunas vías claves para la unificación regional, por el ejemplo de razones más técnicas en la construcción y reconstrucción de las carreteras, y por la financiación de otros países como Estados Unidos, que aportó grandes recursos. La naturaleza además influyó, pues buena parte de la red pavimentada desapareció como consecuencia del mal tiempo que hizo en los años de 1950, e hizo necesario reconstruirla.

Evaluando la situación del transporte en Bogotá, sus pros y sus contras, encontramos que Bogotá presenta fallas muy notorias en la conformación de su red vial. En cualquier caso, esas desigualdades deben resolverse para mejorar la movilidad de la ciudad. Adicionalmente, la situación es compleja, ya que más de mitad de las vías de Bogotá están en mal estado. La situación de la ciudad de Bogotá, no es muy diferentes de las otras ciudades de nuestro país Colombia, aunque no se logra cuantificar y lograr datos exactos y disponibles para poder analizar las otras ciudades con la capital.

La importancia del transporte de carga por carretera es indiscutible, ya que es muy importante tanto para la movilización interna de carga, como para la movilización del comercio exterior colombiano. La logística de transporte de carga, es importante optimizarla, ya que el uso de recursos y la reducción de gastos, puede mejorar la situación del costo del transporte que puede facilitar el movimiento de carga en las carreteras. Hay muchos estudios donde destacan el impacto que tiene los costos logísticos, en la competitividad. En este momento, encontramos que un flete Buenaventura, Bogotá es más costoso que traer una mercancía desde China hasta el puerto de Buenaventura. Colombia tiene una tendencia negativa y un retraso en la infraestructura de transporte, lo que impide una logística eficiente y productiva.

Como lo informamos inicialmente, se realizará un análisis comparativo entre la logística de transporte de carga entre Bogotá, Colombia; México D.F, (México) y Madrid, (España).

La enunciación efectiva de habilidades para la mejora de desempeño de un sistema se encuentran ligados a la calidad del proceso de la información, en la medida en que la construcción de tales cursos de acción sea oportuno con las capacidades y los elementos de contexto que lo restringen y se conciben esencialmente como fronteras del mismo. Con esto se busca analizar las variables que han determinado el desempeño de las empresas que forman parte de la cadena de transporte de carga en la ciudad de Bogotá. El análisis estructural es una herramienta que se utiliza para el análisis del transporte, ya que se describe el comportamiento de la cadena gracias a un estudio que integra los factores externos e internos constitutivos que definen el comportamiento.

El modelo de transporte de carga terrestre debe ser creado en aras de mejorar las condiciones de desempeño de quienes directa e indirectamente responden por dicha actividad. La importancia de asemejar escenarios sobre los cuales puedan suponer otros espacios de interacción entre las empresas y el resto de sectores vinculados a ellas, significa la posibilidad de salir un paso a la realidad que está sometida la actividad. Las economías entre los diferentes componentes de la cadena de transporte, agencias de aduanas, agencias de carga, empresas de transporte y propietarios de vehículos, cuentan con elementos que por su naturaleza juegan un papel esencial en la elaboración de relaciones armónicas, los costos que se crean para la prestación del servicio, los fletes y las tarifas en escenarios de negociación entre agentes, empresas de transporte y empresas propietarias de vehículos respectivamente y la ventaja que cada uno de los integrantes de la cadena logística aspira a ganar de la actividad económica que está realizando.

Cuando se habla de infraestructura de transporte, este puede ser tratado desde múltiples perspectivas y para un amplio número de subsectores derivados de él, (Pérez, 2005. [7]). La actividad del transporte de carga es importante que afiance el contenido para diseñar criterios de eficacia, que hagan parte de una agenda intacta de trabajo sobre la cual pueda prevalecer el contenido puntual sobre el que hasta ahora en Colombia se extiende la discusión de este espacio.

En el caso particular de la movilidad de carga por carretera, la oportunidad no se puede lograr si no se cuenta con las vías necesarias y de calidad y capacidad adecuada, (Pérez, 2005. [8]). Principalmente tres tipos de agentes participan en el transporte de carga por carretera: generadores de carga, empresas de transporte y transportadores. El generador de carga es una empresa o empresario de otro sector que produce la mercancía apta de ser trasladada de un lugar a otro. La empresa o empresario utiliza los servicios de una transportadora, cuya actividad no se restringe al traslado de la mercancía, pues implica también la seguridad de la carga, la coordinación de su recepción, y entrega, y casualmente, la realización de trámites de aduana para la importación o exportación. En general, las empresas de transporte los vehículos no son propios, sino que contratan los servicios de transportistas a los que pagan unos fletes para transportar la mercancía que les ha sido entregada por los generadores de carga.

En contraste con el sistema de transporte en México se localiza en un proceso de cambio estructural, motivado por el comienzo de la inversión privada de actividades tradicionalmente manejadas por empresas y organismos de la administración pública. La capacidad en su interior y con otras modalidades de transporte exige la modernización del servicio.

El sistema de transporte en México se encuentra en un proceso de cambio estructural, motivado por la apertura a la inversión privada de actividades tradicionalmente operadas por organismos estatales; La competencia en su interior y con otros modos de transporte exige la modernización del servicio, (Consejo de normalización y certificación de competencia laboral. Análisis económico y laboral del sector transporte, 2000 [9]).

El cambio estructural que se ha hablado en el sector de transporte en México, inicia en los años de 1992, con los acuerdos de tratado de libre comercio (TLC) con relación a las aperturas de fronteras al servicio de autotransporte de carga. Posteriormente en 1994, se generaron reglamentos operativos sobre el peso y dimensiones de vehículos de carga en el sistema carretero del país. En este mismo año, la apertura a la inversión privada en la operación de instalaciones y terminales portuarias. En el año de 1995, la apertura a la inversión privada en la operación de sistema ferroviario. También, a la apertura a la inversión privada en la administración y operación de aeropuertos. Todo esto genero mayor participación de mercancías de comercio exterior en el sistema de transporte del país; por otro lado la urgencia por disminuir los niveles de contaminación ambiental en el tránsito de vehículos de autotransporte de zonas urbanas.

La necesidad de actualizar el transporte y la escasez de recursos para inversión en el sector público, ajusta la tendencia hacia la privatización de la operación de servicio. La rentabilidad en la operación es la variable fundamental para afianzar inversión privada en las operaciones e infraestructura de transporte.

Las personas que desean conducir los vehículos de transporte de carga con operaciones en la ciudad de México distrito federal, operan con licencia tipo B. No existen centros de capacitación para estas modalidades de transporte. En la ciudad de México no existe licencia especial para conductores de vehículos de carga dentro de la zona urbana.

Mientras que en México encontramos estas situaciones particulares, anteriormente informadas, en España encontramos que el transporte por carretera tiene gran capacidad de acierto, al llegar a cualquier punto por escondido que sea. En este aspecto el ferrocarril está mucho más restringido, ya que no pueden construirse vías que lleguen a todos los puntos que se requieran, pero en cambio siempre hay carreteras que si lo hacen.

Dando una mirada a los costos del transporte, trasportar mercancía entre Sevilla y Tbilisi en un vehículo articulado tendría un costo aproximado de 6.000 Euros, (Ruiz Rodriguez, José. 13 pág. 2006 [10]). Debido a la capacidad restringidas de carga de camiones, a partir de ciertas distancias los costos unitarios de transporte por kilogramo o por metro cubico son muy elevados. Por el momento, el sector del transporte por carretera desempeña un papel irremplazable pero es muy vulnerable y frágil mirándolo económicamente. Los costos son muy elevados, ya que el combustible y el tema prestacional alcanzan a superar el 30% del costo total de operación (Ruiz Rodriguez, José. 2006 [11]).

En España, encontramos clases de transporte por carretera, ya que hay diferentes clasificaciones que según sea el criterio, se pueden dividir en según su naturaleza (Público o privado), según se objetivo (De viajeros, de mercancías o mixto), según el ámbito (Urbanos, Interiores, Internacionales, Ordinarios, o especiales), según su función (Regulares y discrecionales) y por ultimo según por la carga (Carga completa, Carga fraccionada).

Así como en Colombia, que los vehículos de carga tienen capacidades para el transporte por carretera, en España vemos la misma similitud. Las dimensiones máximas de los vehículos, incluida su carga, así como el peso máximo que pueden tener, viene limitados por las normativas institucionales, que cada país establece dentro de un marco que anticipadamente ha fijado la Unión Europea mediante juntas y acuerdos. Si un vehículo de carga pesada excede estos límites que ya están estandarizados, tendrá que circular al amparo de una autorización especial.

Encontramos que en España, el transporte consume el 40% del total de la energía, casi la misma cantidad que en el sector industrial. Esta obedece casi en exclusiva de productos derivados del petróleo y se concentra en el transporte por carretera, que constituye el 79% del consumo de energía. De esta cantidad cerca de la mitad la consumen los vehículos industriales (Ruiz Rodríguez, José.2006 [12]).

De acuerdo a los convenios establecidos con la Unión Europea, se están reemplazando las restricciones cuantitativas o cupos para acceder al mercado del transporte por otros criterios cualitativos, al exigir al empresario un conocimiento mínima en aspectos que le aquejaran en el desarrollo de su profesión.

Objetivo Principal

Analizar de manera comparativa la logística de transporte de carga en Colombia, ciudad de Bogotá, teniendo en cuenta su contexto y ubicación en la periferia territorial.

Objetivos Secundarios

- Analizar y evaluar las características y condiciones de la ciudad de Bogotá como centro económico del país.
- Comparar de manera paralela, la logística de transporte de carga utilizada en México y Madrid.

Plantear una alternativa que construya y genere un cambio positivo en la logística de transporte de carga al interior de Bogotá.

METODOLOGÍA A EMPLEAR

Fuentes Primarias:

Cuantitativo: Encuesta de percepción de la movilidad en Bogotá: aplicada a conductores/dueños de vehículos de transporte de carga, al igual que encuestas a con agentes activos que experimenten la problemática de la logística de transporte de carga. Ejemplo: Rápido Humadea. / Red Cargo.

Se toma la muestra a los conductores/dueños de vehículos de carga, debido a que factores importantes en la cadena de logística del transporte. Como se puede evidenciar en el tema del marco teórico, encontramos que los generadores de carga e importadores subcontratan a empresas de transporte y ellos a su vez, subcontratan dueños de los vehículos para que les presenten el servicio de transporte de carga a nivel nacional y local. Los conductores/dueños de vehículos de carga, día a día observan y están muy cerca de todas las problemáticas que se poseen ya que tienen a la mano los sitios críticos como son los puertos y ciudades a las que llegan y salen las mercancías. Los conductores/dueños son fuente de información ya que están trabajando diariamente en el área de transporte por lo que ellos pueden identificar mejor el tema de la crisis que tiene Colombia en el tema de la logística de transporte de carga en el país.

Adicionalmente, los agentes generadores de carga y transportadores tienen la responsabilidad de manejar las mercancías de los dueños de la carga (importadores-exportadores); por lo que también son fuente de información ya que tienen a la mano las experiencias del manejo de la logística de transporte de carga.

Por medio de encuestas personales por interceptación, se realizó la evaluación de concepto, de acuerdo al tema evaluado, se exploraron las variables conceptuales, niveles de percepción.

Se realizaron 10 encuestas personales por interceptación, con una duración máxima de 15 minutos cada una.

Fuentes secundarias: Datos estadísticos de Proexport. Ministerio de Transporte. Secretaria Movilidad. Consejo Distrital de Bogotá. POT. Megaproyectos. Secretaria Movilidad Mexico D.F.

Por medio de estas fuentes, se conseguirá los datos estadísticos, con los que se lograrán enmarcar en el contexto la logística de transporte de carga. Adicionalmente, se podrá obtener información sobre las medidas futuras, proyectos a mediano y largo plazo del gobierno distrital y nacional, así como la perspectiva de las personas que a diario trabajan y conocen del gremio. Esto permitirá conocer el grado de simetría entre los actores y la probabilidad de mejora.

PERSPECTIVA DE INVESTIGACIÓN.

Se utiliza una perspectiva de investigación cuantitativa, para que el objeto de análisis pueda por medio de número, identificar la realidad de la situación que existen e identificar la problemática generada.

Hipótesis: Las medidas contempladas por el gobierno nacional, para el manejo de la logística de carga terrestre no son las más eficientes.

Para poder *cuantificar*, se maneja el método de encuesta aplicada a conductores/dueños de vehículos y agentes de carga para que por medio de esta herramienta, podamos saber la percepción de la situación de la logística de transporte de carga a nivel nacional y más exactamente, en la ciudad de Bogotá.

Se utiliza un tipo de estudio *Explicativa*, ya que se desea dar respuesta al tema de la logística de transporte de carga; si es asertiva las medidas que decreta el alto gobierno para la movilización de vehículos a nivel nacional y local con en la ciudad de Bogotá con las diferentes restricciones viales.

¿Que se desea analizar? La percepción en el análisis de la logística de transporte de carga en la ciudad de Bogotá.

¿A quién se quiere encuestar? Se toma la muestra a los conductores/dueños de vehículos de carga, debido a que factores importantes en la cadena de logística del transporte. Los conductores/dueños de vehículos de carga, día a día observan y están muy cerca de todas las problemáticas que se poseen ya que tienen a la mano los sitios críticos como son los puertos y ciudades a las que llegan y salen las mercancías. Los conductores/dueños son fuente de información ya que están trabajando diariamente en el área de transporte por lo que ellos pueden identificar mejor el tema de la crisis que tiene Colombia en el tema de la logística de transporte de carga en el país.

En este caso el *muestreo* consistió en interceptar y encuestar una de cada k personas que pasaran por un determinado lugar y que cumplieran con las características que definen el universo en estudio. La “tasa de intercepción k” se definió con base en las características de afluencia de público del punto de intercepción y el perfil del encuestado buscado. Con este tipo de muestreo se pudo concluir acerca del grupo de personas encuestadas, pero no acerca de la población que posee sus características de clasificación. Este tipo de muestreo no acepta la aplicación de fórmulas estadísticas que permitan inferir conclusiones del universo a partir de los resultados de la muestra. No se puede hacer referencia a conceptos como confiabilidad o margen de error de los resultados del estudio.

METODO DE INVESTIGACION.

ENCUESTA: ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ

Elaboró:

Edwin Ramírez

DATOS DEL ENTREVISTADO (Llenar al final de la encuesta)

Nombre del entrevistado: _____ Número telefónico _____
 Dirección: _____ Barrio: _____
 Fecha (D/M/A): _____ Hora Inicio (militar): _____ Hora Fin (militar): _____
 E-MAIL: _____

INTRODUCCIÓN

Buenos días / tardes. Mi nombre es Edwin Ramírez y estoy haciendo una encuesta **para un estudio** de percepción en el análisis de la logística de transporte de carga en la ciudad de Bogotá. Le agradecería si me ayuda a contestar unas preguntas que le tomarán aproximadamente 15 minutos de su tiempo. Toda la información que me proporcione es confidencial y se utiliza únicamente para fines estadísticos.

FILTROS

F1. Género del encuestado. (Registrar, No preguntar)

a. Masculino	1	b. Femenino	2
--------------	---	-------------	---

F2. ¿Cuál es su edad actual? (Espontánea, única respuesta)

Años	NS/NR 999 (Termine)
------	---------------------

ENCUESTADOR: Anote el rango correspondiente

a. Menos de 18 años	1
b. Entre 18 y 23 años	2
c. Entre 24 y 29 años	3
d. Entre 30 y 35 años	4
e. Entre 36 y 41 años	5
f. Entre 42 y 47 años	6
g. Entre 48 y 53 años	7
h. Entre 54 y 60 años	8

P1. Usted, en un promedio de 30 días (mes), cuantos viajes realiza en la ciudad de Bogotá? (Espontánea, única respuesta)

Viajes:	NS/NR 999 (Termine)
---------	---------------------

ENCUESTADOR: Anote el rango correspondiente

a. Menos de 2	1	b. Entre 2 y 3	2
c. Entre 3 y 4	3	d. Más de 5	4

P2. Para usted, cuando realiza urbanos en la ciudad de Bogotá, las restricciones de movilidad generadas por políticas por parte de la alcaldía, lo afecta en su movilidad? (Espontánea, única respuesta)

a. Siempre	1
b. Casi siempre	2
c. Nunca	3

P3. ¿Qué tipo de vehículo tiene usted? (Inducida, única respuesta)

a. Carry	1
b. Turbo	2
c. Patineta	3
d. Tractomula	4

P4. ¿A usted le gusta transportar mercancía en la ciudad de Bogotá?

a. Si	1	b.NO	2	NS/NR 999	(Termine)
-------	---	------	---	-----------	-----------

P5.

¿Cuándo usted está realizando un servicio de transporte en Bogotá, los tiempos en la ejecución son los presupuestados?, (*Espontánea, única respuesta*)

a. Si	1	b.NO	2
-------	---	------	---

P6. Usted creería que la Alcaldía se debería preocupar por la implementación de buenas políticas de movilidad en la ciudad de Bogotá?

a. Si	1	b.NO	2
-------	---	------	---

PERCEPCIÓN EN TEMA AMBIENTAL

P7. ¿Usted considera que su vehículo no debería tener restricciones de movilidad en la ciudad de Bogotá? (*Espontánea, única respuesta*)

a. Si	1	b. NO	2	NS/NR 999	(Termine)
-------	---	-------	---	-----------	-----------

P8. ¿Qué

medidas toma usted para ayudar a la movilidad de la ciudad? (*Espontánea, Múltiple respuesta*)

a. No transitar en horarios no permitidos	1	b. Coordinar con el cliente para descargar en la noche	3
c. No transitar por sectores prohibidos en la ciudad	2	d. NS/NR (<i>No leer</i>)	999

GRACIAS POR SU COLABORACION!!

Justificación de las preguntas /Análisis de las preguntas.

P1. Justificación: Con el número de viajes, se quiere identificar si los conductores/dueños de vehículos de carga su centro de trabajo es la ciudad de Bogotá o en su defecto, en otras ciudades; esto para poder identificar y poder preguntarles sobre el tema de la situación de la logística de carga en la ciudad.

Análisis: Con esta pregunta se pudo identificar que de las 10 personas encuestadas, ninguna de los encuestados labora en la ciudad de Bogotá, ya que su centro de operación o los viajes realizados son a los puertos con destino final las diferentes ciudades como Medellín, Cali o Bogotá. Cuando operan en la ciudad de Bogotá, es porque tienen carga de mercancía en exportación.

P2. J – Se desea conocer, la facilidad que tienen los conductores para la movilización en la ciudad de Bogotá, teniendo en cuenta las necesidades de los clientes.

A – De acuerdo a los análisis y las respuestas de los encuestados, nos informan que las restricciones vehiculares para carga pesada no son eficientes ya que el volumen de

carga que entra a la ciudad de Bogotá, genera demoras en las entregas de mercancía, generando sobre costos de transporte y tiempos muertos.

P3. J- Se desea conocer, que vehículos tiene el conductor/dueño ya que la restricciones vehiculares aplican solamente para vehículos que tengan capacidad de carga después de las 8TON (Sencillo – Mini mulas – Tractomulas).

A – Se evidencia que la mayoría de los conductores/propietarios encuestados tienen vehículo mini mula, por lo que su centro de operación son los puertos hacia el interior del país.

P4. J - Se realiza la pregunta, para identificar la percepción que tiene el conductor/dueño del vehículo de carga de la situación de movilidad en Bogotá.

A – Se determina que los conductores/dueños de vehículos el 80% no desea operar en la ciudad de Bogotá, ya que los costos de operación son mayores y los tiempos de espera (Stand by) no ayudan para un ingreso mayor.

P5. J – Se desea conocer, que percepción tienen los conductores/dueños de vehículos con los tiempos de las operaciones.

A – Se evidencia claramente que uno de los factores para que los conductores no tengan operación en Bogotá son los tiempos. El 100% de los encuestados informan que los tiempos presupuestados no se cumplen generados por retrasos de los clientes y aún más, los retrasos de la movilidad en Bogotá.

P6. J – Se desea conocer, la percepción que tiene los conductores/dueños de las políticas decretadas por el gobierno y alcaldía de Bogotá con respecto a las nuevas normas de movilidad implementadas en los últimos tiempos.

A – El 100% de los encuestados informan que el gobierno y alcaldía de Bogotá se debería preocupar más por la crisis en la movilidad en la ciudad e Bogotá. Los decretos que hay en este momento de movilidad para vehículo de carga pesado no están sirviendo ya que la demanda de vehículos sigue siendo mayor a la malla vial que hay en este momento.

P7. J - Se desea conocer, si los conductores/dueños de vehículos tienen la responsabilidad social y ambiental que ayude a la movilidad de la ciudad.

A – Se evidencia que el 100% de los encuestados tienen la necesidad de optimizar su trabajo y aumentar el ingreso, por lo que las restricciones y buenas políticas de movilidad deben ser generadas para poder mejorar la situación en Bogotá.

P8. J – Se desea conocer, si los conductores/dueños de vehículos respetan las normas de movilidad.

A – El 100% de los encuestados informan que respetan y cumplen las restricciones de movilidad por 2 factores; 1. Al transitar en horario no permitido, pueden generar multas. 2. Saben de la situación de la movilidad de la ciudad, por lo que ayudan a contribuir no transitando en los horarios no permitidos.

RESULTADOS Y ANALISIS.

Mediante los resultados obtenidos, a través del método de la encuesta, pudimos evidenciar que el sector del transporte de carga, más exactamente, en los conductores, que el tema de movilidad en la ciudades en general, pero más exactamente en la ciudad de Bogotá, donde se centralizan toda las exportaciones ya que es donde sale y llega el volumen de mercancía en las importaciones y exportaciones se evidencia la crisis normativa en la que se encuentran. La encuesta ayudo a mirar un poco más la problemática que hay, y aún más, que el gobierno y las alcaldías no atacan de raíz la problemática, si no se encargan con baños de agua tibia implementar medidas como el pico y placa ambiental, restricciones vehiculares para carga pesada y restricciones/prohibiciones para transitar en sectores de la ciudad. Encontramos que el problema de la logística de carga es a nivel nacional, ya que los altos ejecutivos de la rama judicial no garantiza el buen manejo para este sector por lo que no hay inversión del presupuesto nacional. Durante mucho tiempo, Colombia en el tema de la logística de transporte de carga se encuentra en los últimos puestos, generando que el emprendimiento de muchas empresas se vayan a flote ya que el factor transporte es muy importante para la cadena de abastecimiento de la operación.

Con frecuencia, las personas que estudian y revisan a profundidad el tema de las carreteras nacionales toman como indicador la infraestructura, sin tener en cuenta que este patrón no centra la situación actual ya que hay diferencias en la calidad de la infraestructura pues no tienen en cuenta indicadores de calidad como el estado de las vías, el material con que se hicieron las mismas, es decir la calidad del pavimento y el número de carriles. Adicionalmente, se puede concluir que el choque de trenes entre los políticos de las regiones y el gobierno central no genera y no da la oportunidad de un crecimiento vial, para poder salir de esa crisis que tenemos desde varias décadas. Las carreteras que están en el territorio nacional, son simples caminos locales y regionales por lo que no dan un desarrollo del país en términos económicos. En el marco teórico, nos llevó a revisar varias hipótesis que sirvieron para delimitar el alcance de la investigación. Una de ellas es que las mejoras en el transporte nos pueden llevar a una economía de escala, las cuales se pueden evaluar comparando las expansión de las vías principales y el auge del crecimiento de las grande empresas en las diferentes ciudades principales del país.

En general, el país manifiesta un atraso representativo en la infraestructura de transporte. En Colombia, el nivel de utilización de las carreteras se ha incrementado desde la década de los 80, sin embargo, esto sigue siendo bajo comparo con ciudades como México (centroamerica) y Madrid (Europa). Para poder suplir un poco la crisis en la calidad se propone la generación de un sistema de doble calzadas, desde la salida de las principales ciudades hacia los puerto más importantes como CARTAGENA – BUENAVENTURA – SANTA MARTA Y BARRANQUILLA.

En nuestro análisis, pudimos evidenciar mediante los comentarios de los conductores/dueños de vehículos que las políticas implementadas por el gobierno y la

alcaldía de Bogotá, no son las adecuadas. Al escucharlos, encontramos que realmente al gremio de transporte de carga no lo tienen dentro de sus prioridades; por el contrario, día a día les ponen más trabas a su operación. Hay muchos factores de evolución, para poder sacar al país de esta crisis en la que se encuentran; para muchos conductores; la chatarrización de vehículos, el pago de fletes, el aumento de la gasolina, y el aumento de los peajes son alguno de los temas para poner en la mesa del gobierno. En los últimos años, se han evidenciado más de 5 paros camiones, ya que el gobierno no respeta las negociaciones y pisotea a los gremios de transporte carga.

Hay que tener en cuenta que la flota vehicular en Colombia está compuesto por 193.568 vehículos en todo el país y en Bogotá ingresan 21.630 vehículos de carga que transportan productos; la mitad de esta flota de transporte tienen más de 20 años de uso y muchos de ellos son habilitados para ser repotenciados. Los proyectos una vez más son idealistas ya que por ejemplo el Plan Maestro de Movilidad de Carga en Bogotá, dice que al momento de la llegada de vehículos pesados con las tractomula que tienen capacidad de transportar 30 toneladas de peso tenga que utilizar seis vehículos pequeños para transportar y distribuir la carga en Bogotá, lo cual, según los conductores/ dueños de vehículos, genera grandes sobrecostos, los cuales se trasladan a los ciudadanos que adquieren los productos.

La mayoría de los conductores encuestados, sus empresas son miembros de la Colfecar (Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera), y como resultados encontramos que al analizar los decretos, en el cual se les han fijado los lineamientos establecidos para la función del tránsito de vehículos, muchas de las medidas tomadas por la política distrital no benefician el sector empresarial. Al igual que los decretos locales, encontramos que los decretos nacionales siguen por el mismo camino.

CONCLUSIONES.

El impacto del tema de la infraestructura de transporte de carga en el desarrollo económico ha sido objeto de las nuevas teorías del desarrollo durante el último tiempo, es por eso que este estudio se ha hecho el esfuerzo por recuperar, validar y conocer un poco más las cifras del transporte de carga hasta niveles de detalle adecuados para un buen análisis de investigación.

Centralizando la situación en Bogotá, y viendo análisis de evaluación encontramos que el crecimiento de la ciudad está asociado con la construcción de las infraestructuras de transporte. Para muchos intelectuales, es urgente hacer inversiones en el transporte para que la ciudad pueda crecer; pero otros pensadores investigadores ven que la ciudad al aumentar su crecimiento demanda una mayor inversión en transporte y lo que se debe hacer es que esforzarse por eliminar cuellos de botella generados por el mismo crecimiento de Bogotá.

En sí, el análisis del impacto del transporte sobre el desarrollo económico evidencia que se ha trabajado a media marcha ya que los esfuerzos que se hicieron durante varios periodos para ampliar la red vial influyeron en el ritmo del crecimiento económico. En este artículo, se intentó mostrar los análisis de los investigadores en el enriquecimiento cuando se toma en cuenta el desarrollo de la infraestructura de transportes.

A nivel local, se propone un nuevo esquema de plan de orden territorial, para que la malla vial sea eficiente en la movilidad de la ciudad. Hay que tener en cuenta que la solución a los problemas de vías se encuentra en un proceso de mejoramiento de la infraestructura, ya que el objetivo del gobierno es destinar inversión a las mejoras de las obras de mejoramiento y mantenimiento para la conservación de la malla vial; también proyectan la ampliación de la sección transversal, en especial en lo que tiene que ver con el ancho de los carriles; adicionalmente, proyectan la construcción de variantes en las ciudades principales como MEDELLIN - CALI – BOGOTA, ya que por los volúmenes de carga se requieren.

Es necesario que el gobierno y alcaldía de Bogotá se sienten y evalúen el tema políticas de movilidad para poder mitigar mejor el problema que se tiene para el desplazamiento de vehículos pesados, ya que las restricciones vehiculares no son suficientes para dar fin a la crisis de movilidad en la ciudad.

Se recomienda para trabajos futuros, hacer el esfuerzo para ingresar a las organizaciones públicas nacionales para determinar aún más el tema de las proyecciones y mejoras que tienen para la logística de transporte de carga a nivel nacional, y hacer el esfuerzo de ingresar a las organizaciones de la alcaldía de Bogotá, para poder conocer más a fondo los proyectos e ideas que tienen para mejorar la movilidad en Bogotá y en su defecto, la logística de transporte de carga,

REFERENCIAS

1. Departamento Nacional de Planeación Consultado el 04 de Octubre de 2014. (2010).
2. Pachón, Álvaro. Ramírez, María Teresa, La infraestructura de transporte en Colombia Durante el siglo XX, Fondo de cultura Económica. Colombia(2006)
3. DIAGNOSTICO DEL SECTOR TRANSPORTE 2008. Consultado el 4 de Octubre de 2014.
4. Revista de LOGÍSTICA. 2104
5. J.O Melo, 1987
6. Ministerio de Transporte. Consultado el 8 de Octubre de 2014.
7. Cordera, R y Tello, C. México, la disputa por la nación: las opciones del desarrollo nacional, México: Siglo XXI. (1981).
8. Ruiz Rodríguez, José Manuel. Un manual con todos los conocimientos que necesita el profesional del transporte por carretera. 224 págs.
9. Mira Domenech, Andrés. Claves y perspectivas de los servicios de los operadores logísticos. 160 págs.
10. Presencia Santandreu, José. Como alcanzar procesos logísticos eficientes mediante la gestión de la calidad total. 160 págs.
11. Hirsch, J. (2001). Estado Nacional de competencia: Estado, Sistema de Estados y Democracia. México: UNAM
12. Mira Galiana, Jaime. Introducción a la gestión de la cadena de transporte. 160 págs.
13. Montero, Luis. Manual didáctico con los conceptos básicos de la logística y la intermodalidad en el transporte de mercancías. 160 págs.
14. Acevedo, Jorge; Molina, Gloria; Moncayo, Victor y Pachón Alvaro. Estudio sobre la intervención del Estado bajo el esquema de regulación económica en las operaciones del transporte en Colombia. Vol 1y2. 1988
15. Secretaría del Medio Ambiente D.F y UNAM, 2006
16. Ospina, Luis. Industria y protección en Colombia. Editorial Lealón. 1955
17. Orduz, Alfonso. Nueve años de política ferroviaria. Editorial Guadalupe. 1989.
18. Ocampo, Jose A. Historia Económica de Colombia. Editores, Fedesarrollo. 1994.
19. Numpaque, Cielo y Rodriguez, Ligia. 1996. Evolución y comportamiento del gasto público en Colombia. Num 45..
20. CEOE. Confederación española de organizaciones empresariales. 2013
21. Arias de Greiff, Gustavo. (1989). La mula de hierro, Carlos Valencia Editores, Bogotá.
22. Banco de la República (1962). Atlas de la Economía, tercera entrega. Fuentes de energía – Recursos mineros y forestales – Sistema de Comunicaciones, Departamento de investigaciones económicas. Bogotá
23. Banco mundial Bank operations in Colombia. An evaluations (Informe Willouhhby), programming & Budgeting Departament Operations Evaluation Division, Washington, Banco Mundial. (1972).
24. Barco, Virgilio (1960). Memorias de Obras publicas. Bogotá, Ministerio de Obras publicas y transporte.
25. Bateman, Alfredo La ingeniería, las obras públicas y el transporte en Colombia, en Historia Extensa de Colombia. Vol 21. Bogotá, Ediciones Lerner . (1986).

26. Betancourt, Belisario y Zuluaga, Conrado. El tren y sus agentes. Los ferrocarriles de Colombia, Bogotá, El navegante Editorial. (1995).
27. Contreras, Víctor (1962). Financiación pública del transporte, carreras nacionales en Colombia, Monografía 12. Tesis de grado, Bogotá. Universidad de los Andes.
28. Cuervo, Luis M. y Jaramillo, Samuel La configuración del espacio regional en Colombia. Bogotá. Uniandes. (1987).
29. Alchian, A. Demsetz H. " Production, Information and Economic Organization" American Economic Review 62. Pp 777-795. (1972).
30. Chías, L (Comp). El transporte metropolitano hoy (pp. 110-184). México: UNAM-CH-PUEC. . (1995)
31. Cordera, R y Tello, C. (1981). México, la disputa por la nación: las opciones del desarrollo nacional, México: Siglo XXI.
32. Corredores Multimodales SCT. (2005). Las Rutas de la Competitividad. P. 55.
33. Mendoza, J. (2003). Obstáculos al comercio en el TLCAN: el caso del transporte de carga. Revista Comercio Exterior, 12 (53), pp. 14-19.
34. México (1995). Secretaría de Transportes y Vialidad 1995-2000. Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000. México: La secretaría.
35. Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal-Instituto de Ingeniería UNAM. (2006). Estudio Integral Metropolitano de Transporte de Carga y Medio Ambiente para el Valle de México.
36. Empresa puertos de Colombia (1988). Diagnósticos de la función control en puerto de Colombia, Bogotá. Oficinas de planeación.
37. Eslava, Marcela y Lozano, Eleonora (1999, abril). El transporte terrestre de carga en Colombia.
38. DIAN. Boletín de Comercio Exterior, Dirección de impuestos y aduanas nacionales.
39. Garcés, Bernardo Memorias del ministerio de obras públicas. Bogotá. Ministerio de obras públicas.
40. Hommes, Rudolf; Montenegro, Armando y Roda, Pablo (1994). Una apertura hacia el futuro. Bogotá.
41. Londoño, Juan (1995). Distribución del ingreso y desarrollo económico. Bogotá, Tercer mundo.
42. Latorre, Emilio (1986). Transporte y crecimiento regional en Colombia. Bogotá, Cider.
43. Vickers, John y Yarrow, George (1991). Un análisis económico de la privatización. México, D.F.