

**TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN SANTA MARTA D.T.C.H:  
¿ÉXITO O FRACASO DE SUS UNIDADES PRODUCTIVAS?  
PERÍODO (2000 - 2005)**

**DIANA CAROLINA MEJÍA SÁNCHEZ  
CLAUDIA ELIANA SÁNCHEZ ÁRIAS**

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y ECONÓMICAS  
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
SANTA MARTA D.T.C.H.**

**2.007**

**TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN SANTA MARTA D.T.C.H:  
¿ÉXITO O FRACASO DE SUS UNIDADES PRODUCTIVAS?  
DURANTE EL PERÍODO (2000 - 2005)**

**DIANA CAROLINA MEJÍA SÁNCHEZ  
CLAUDIA ELIANA SÁNCHEZ ÁRIAS**

**Directora o Presidente de Tesis:  
BLANCA GONZÁLEZ PORTO**

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y ECONÓMICAS  
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

**SANTA MARTA D.T.C.H.**

**2007**

**NOTA DE ACEPTACIÓN**

---

---

---

---

---

---

---

**Firma del Jurado**

---

**Firma del Jurado**

---

**BLANCA GONZALEZ PORTO**

**Presidente de Tesis**

**Santa Marta, Marzo del 2007**

**DEDICATORIA**

A Dios por permitir culminar nuestra carrera profesional de manera satisfactoria.

A Nuestros Padres y Familiares por ser nuestra guía en el transcurrir del camino y apoyarnos en todo momento.

A Nuestros Amigos sinceros y valiosos, los cuales estuvieron allí en el transcurso del proyecto.

Diana y Claudia.

## AGRADECIMIENTOS

Las autoras expresan sus agradecimientos:

- **BLANCA GONZALES PORTO:** Docente catedrática de la Universidad del Magdalena por sus asesorías y consejos transmitidos a lo largo de la elaboración y presentación de la investigación.
- **ARTURO CHARRIS FONTANILLA Y DAVID NUMA FLORIAN:** Jurados asignados, por toda la colaboración ofrecida durante el proceso.
- A la **UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA** y al **PROGRAMA ADMINISTRACION DE EMPRESAS;** por habernos brindado la oportunidad de formarnos como profesionales íntegros y útiles para la sociedad.
- A todos los **DOCENTES;** que durante la trayectoria de nuestra vida universitaria enriquecieron con sus conocimientos nuestro saber.
- A todas las **EMPRESAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE** y a

los **PROPIETARIOS**; que nos brindaron su tiempo y colaboración al momento de realizar las entrevistas y encuestas, que ayudaron a construir la investigación.

## **CONTENIDO**

**Página**

### **INTRODUCCIÓN**

13

### **1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

15

### **2. ANTECEDENTES**

18

### **3. MARCO TEÓRICO**

23

#### **4. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL**

28

#### **5. MARCO LEGAL**

32

#### **6. JUSTIFICACIÓN**

41

#### **7. OBJETIVOS**

44

##### **7.1 OBJETIVO GENERAL**

44

##### **7.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

44

#### **8. FORMULACIÓN Y GRAFICACIÓN DE HIPÓTESIS.**

45

##### **8.1 HIPÓTESIS GENERAL**

45

##### **8.2 HIPÓTESIS NULA**

45

### **3 GRAFICACIÓN DE HIPÓTESIS**

46

### **9. DISEÑO METODOLÓGICO**

47

#### **9.1 SELECCIÓN Y MEDICIÓN DE LAS VARIABLES DE ANÁLISIS**

47

#### **9.2 DETERMINACIÓN DEL UNIVERSO GEOGRÁFICO Y TEMPORAL DE ESTUDIO**

47

#### **9.3 FORMA DE OBSERVAR LA POBLACIÓN**

48

#### **9.4 POBLACIÓN Y MUESTRA**

49

#### **9.5 TÉCNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN**

51

### **10. LIMITACIONES**

55

### **11. CAUSAS QUE INCIDEN EN EL ÉXITO O FRACASO DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE SANTA MARTA**



56

- 12. ANÁLISIS DE DEBILIDADES, OPORTUNIDADES, FORTALEZAS Y AMENAZAS QUE PRESENTAN LOS PROPIETARIOS DE MICROBUSES Y Busetas EN EL EJERCICIO DE SU ACTIVIDAD**

73

- 12.1. PCI (PERFIL DE CAPACIDAD INTERNA)**

78

- 12.2. POAM (PERFIL DE OPORTUNIDADES Y AMENAZAS EN EL MEDIO) PROPIETARIOS SECTOR TRANSPORTE**

79

- 12.3. ANALISIS DOFA HOJA DE TRABAJO**

80

- 12.4. MATRIZ DE IMPACTO DOFA – PONDERADO PROPIETARIOS SECTOR TRANSPORTE**

81

- 12.5. ANALISIS DOFA PROPIETARIOS SECTOR TRANSPORTE.**

82

- 12.6. DIAGRAMA DE VULNERABILIDAD**

84

**12.7. ESTRATEGIAS A CORTO Y LARGO PLAZO**

86

**13. EFECTOS ECONOMICOS Y SOCIALES ORIGINADOS POR LA SOBREOFERTA DE VEHICULOS, LA COMPETENCIA DESLEAL Y EL AUMENTO EN LOS COSTOS F. y V.**

88

**13.1. INCIDENCIA A PROPIETARIOS**

90

**13.2. INCIDENCIA SOCIAL**

110

**14. RELACIÓN COSTO – BENEFICIO**

117

**14.1. FLUJO DE CAJA**

120

**14.2. DIAGRAMA DE FLUJO DE CAJA**

121

**14.3. ANALISIS PERIDO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSION**

123

**14.4. TASA PROMEDIO DE RETORNO (TPR)**

123

**14.5. EVALUACIÓN MÉTODO DEL VALOR PRESENTE NETO**

124

**14.6. MÉTODO DE LA TASA INTERNA DE RETORNO “TIR”**

124

**14.7. RELACIÓN BENEFICIO COSTO (B/C)**

126

**CONCLUSION**

129

**RECOMENDACIONES**

134

**BIBLIOGRAFÍA**

137

**ANEXOS**

139

**LISTA DE TABLAS**

<b>Tabla N° 1.</b>	Variables	
		47
<b>Tabla N° 2.</b>	Parque automotor de las empresas de transporte urbano colectivo de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H.	
		50
<b>Tabla N° 3.</b>	Costo de administración que exigen las empresas por derecho a rutas	
		58
<b>Tabla N° 4.</b>	Frecuencia de conducción por parte del propietario de la unidad	
		59
<b>Tabla N° 5.</b>	Competencia con Respecto a las Empresas	
		62
<b>Tabla N° 6.</b>	Disminución de la rentabilidad del Negocio para Afiliados	
		66
<b>Tabla N° 7.</b>	Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por las empresas de transporte en la ciudad de Santa Marta.	
		69
<b>Tabla N° 8.</b>	Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos totales que Incurren en la conservación de su (s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad productiva Arroja	
		90
<b>Tabla N° 9.</b>	Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000 – 2005	
		93

**Tabla N° 10.** Factores de competencia

96

**Tabla N° 11.** Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H.

100

**Tabla N° 12.** Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos

102

**Tabla N° 13.** Aceptación de las Políticas implementadas por las empresas transportadoras de la ciudad

105

**Tabla N° 14.** Depreciación

122

**Tabla N° 15.** Valor Residual

## LISTA DE GRÁFICOS

### Pagina

**Gráfico N° 1.** Tipos de Transporte.

15

**Gráfico N° 2.** Variables Claves.

26

- Gráfico N° 3.** Costo de administración que exigen las empresas por derecho a rutas.  
58
- Gráfico N° 4.** Frecuencia de conducción por parte del propietario de la unidad. Afiliados de RODAMAR LTDA.  
59
- Gráfico N° 5.** Frecuencia de conducción por parte del propietario de la unidad. Afiliados de RODATURS LTDA.  
60
- Gráfico N° 6.** Frecuencia de conducción por parte del propietario de la unidad. Afiliados de COOTRANSMAG LTDA.  
60
- Gráfico N° 7.** Frecuencia de conducción por parte del propietario de la unidad. Afiliados TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.  
61
- Gráfico N° 8.** Competencia con Respecto a la Empresa Rodamar LTDA. – Rodaturs S.A.  
62
- Gráfico N° 9.** Competencia con Respecto a la Empresa Rodamar LTDA – Transporte Bastidas LTDA.  
63
- Gráfico N° 10.** Competencia con Respecto a la Empresa Rodamar LTDA – Cootransmag LTDA.  
63
- Gráfico N° 11.** Competencia con Respecto a las Mototaxis – Rodamar LTDA.  
64
- Gráfico N° 12.** Competencia con Respecto a los Taxis Colectivos – Rodamar LTDA.  
64
- Gráfico N° 13.** Competencia con Respecto a la ASOCOTAXOL – Rodamar LTDA.  
65
- Gráfico N° 14.** Disminución de la Rentabilidad del Negocio para Afiliados RODAMAR LTDA.  
66
- Gráfico N° 15.** Disminución de la Rentabilidad del Negocio para

Afiliados; RODATURS S.A.

67

**Gráfico N° 16.** Disminución de la Rentabilidad del Negocio para Afiliados; COOTRANSMAG LTDA.

67

**Gráfico N° 17.** Disminución de la Rentabilidad del Negocio para Afiliados; TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.

68

**Gráfico N° 18.** Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por RODAMAR LTDA.

69

**Gráfico N° 19.** Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por RODATURS S.A.

69

**Gráfico N° 20.** Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por COOTRANSMAG LTDA.

70

**Gráfico N° 21.** Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.

71

**Gráfico N° 22.** Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos totales que Incurren en la Conservación de su (s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad productiva Arroja. RODAMAR LTDA.

91

**Gráfico N° 23.** Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos totales que Incurren en la Conservación de su(s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad productiva Arroja. RODATURS S.A.

91

**Gráfico N° 24.** Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos totales que Incurren en la Conservación de su(s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad productiva Arroja COOTRANSMAG LTDA.

92

**Gráfico N° 25.** Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos totales que Incurren en la Conservación de su(s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad

productiva Arroja. TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.

92

**Gráfico N° 26.** Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000 - 2005. RODAMAR LTDA.

93

**Gráfico N° 27.** Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000 - 2005. RODATURS S.A.

94

**Gráfico N° 28.** Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000 - 2005. COOTRANSMAG LTDA.

94

**Gráfico N° 29.** Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000 - 2005. TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.

95

**Gráfico N° 30.** Factores de competencia. RODAMAR LTDA.

96

**Gráfico N° 31.** Factores de competencia. RODATURS S.A.

97

**Gráfico N° 32.** Factores de competencia. COOTRANSMAG LTDA.

97

**Gráfico N° 33.** Factores de competencia. TRANSPORTE BASTIDAS

LTDA.

98

**Gráfico N° 34.** Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. Afiliados RODAMAR LTDA.

100

**Gráfico N° 35.** Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. Afiliados RODATURS S.A.

101

**Gráfico N° 36.** Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. Afiliados COOTRANSMAG LTDA.

101

**Gráfico N° 37.** Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. Afiliados TRANSPORTE BASTIDAS



LTDA.

102

**Gráfico N° 38.** Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos. RODAMAR LTDA.

**Gráfico N° 39.** Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos. RODATURS S.A.

103

**Gráfico N° 40.** Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos. COOTRANSMAG LTDA.

104

**Gráfico N° 41.** Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos. TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.

104

**Gráfico N° 42.** Aceptación de las Políticas implementadas por las empresas transportadoras de la ciudad. RODAMAR LTDA.

105

**Gráfico N° 43.** Aceptación de las Políticas Implementadas por las empresas transportadoras de la ciudad. RODATURS S.A.

106

**Gráfico N° 44.** Aceptación de las Políticas Implementadas por las empresas transportadoras de la ciudad. COOTRANSMAG LTDA.

106

**Gráfico N° 45.** Aceptación de las Políticas Implementadas por las empresas transportadoras de la ciudad. TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.

107

**Gráfico N° 46.** Flujo de Caja.

121

## **LISTA DE ANEXOS**

### **Página**

**Anexo N° 1** Decreto Distrital 223.

140

**Anexo N° 2** Decreto Distrital 492.

142

**Anexo N° 3** Resolución 0010.

145

**Anexo N° 4** Encuesta Tipo I.

147

**Anexo N° 5** Encuesta Tipo II.

151

## **INTRODUCCIÓN**

El Transporte Público, también denominado transporte de masas, es el servicio de transporte urbano y sub. – urbano de pasajeros al que se accede mediante el pago de una tarifa fijada, llevada a cabo por medio de servicios regulares establecidos en rutas señaladas, horarios establecidos y paradas específicas.

Las grandes y pequeñas ciudades, disponen de autobuses, camiones y/o colectivos, según las diferentes denominaciones para cubrir este servicio, además de transporte ferroviario ya sea subterráneo o de superficie. **(Ver gráfico 1)**

El transporte en Colombia se ha desarrollado en función de las necesidades que la población y el aparato productivo colombiano han planteado en materia de movilización, por tanto éste es uno de los aspectos claves en el desarrollo de las naciones, pues en la medida en que personas y mercancías pueden moverse libremente y en óptimas condiciones por su territorio, así mismo se promueve el desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos.

El transporte se constituye en una cadena de producción de servicios, compuesta fundamentalmente por tres elementos:

- Usuario del servicio.
- Empresa de transporte.
- Propietario del vehículo.

Estos tres elementos se pueden relacionar directamente con los conceptos de cliente, empresa productora y equipos de producción.

El servicio público de transporte se desarrolla bajo un esquema empresarial, sujeto a la habilitación que el Estado otorga para operar a aquellas empresas interesadas en la prestación del servicio, donde los principios de autorregulación, calidad y seguridad deben ser el eje fundamental para un servicio eficiente y competitivo.

La estructura empresarial del transporte en su mayoría, no tiene claridad en la misión frente al desarrollo de la actividad y es por ello que presenta fallas en su

organización, seguridad, capacidad técnica, operativa, económica y financiera, que le impiden garantizar una adecuada prestación del servicio.

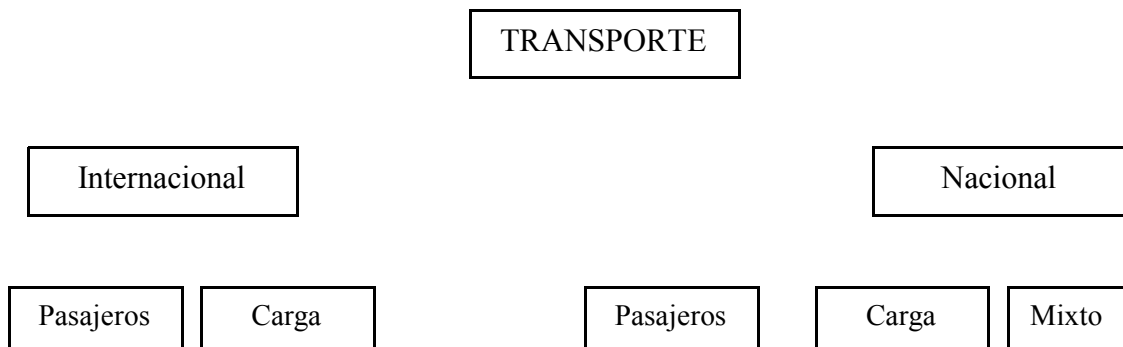
Lo anterior se refleja en una incorrecta participación del sector en la cadena logística de servicios, pues en la medida que cada uno de los integrantes tiene una visión individual de la cadena, en defensa de sus propios intereses, ocasiona conflictos en las relaciones económicas entre todos los actores.

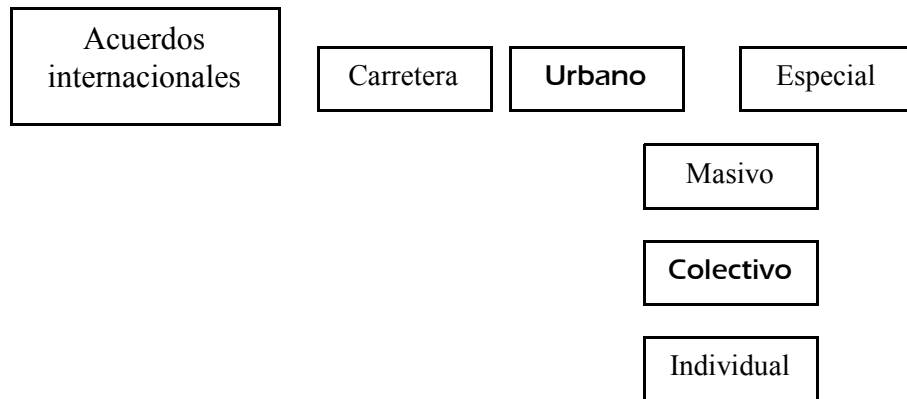
Todo lo anterior genera una deficiente prestación del servicio, pues se olvida al usuario como eje central de la actividad, el cual busca satisfacer su necesidad de transporte en las mejores condiciones y a un costo óptimo.

Los Planes de Desarrollo Nacional han centrado su atención en el desarrollo de la infraestructura vial, dejando de lado los aspectos concernientes a la prestación del servicio público, razón por la cual, constantemente los diferentes integrantes de la cadena han manifestado su inconformidad por la ausencia de políticas integrales del sector.

En síntesis, el transporte de pasajeros es un servicio básico para la población colombiana y por tal motivo debe garantizarse tanto en términos de movilidad, como de comodidad, de seguridad y accesibilidad.

### **Grafico 1. Tipos de Transporte**





## 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La **sobreoferta** actual de vehículos tipo microbús y buseta, vinculados a las 4 empresas transportadoras **RODATURS S.A., RODAMAR Ltda., TRANSPORTE BASTIDAS, Y COOTRANSMAG**, a la fecha y para el servicio público de

pasajeros es mayor la oferta de vehículos que la demanda actual de pasajeros a movilizar.

Sumado a lo anterior la **Competencia Desleal** o piratería por parte de taxis y moto – taxis prestando el servicio urbano colectivo ha invadido las rutas donde se está prestando el servicio con busetas y microbuses, afectando en gran cantidad a los pequeños transportadores puesto que la disminución en el movimiento de pasajeros diarios y por ende en la producción de sus vehículos es muy notoria.

Actualmente la forma de transporte “moto – taxi” afecta directamente a los propietarios de buses y busetas en esta ciudad, en este tipo de transporte el factor *TIEMPO* es lo primordial, pues los pasajeros llegan a su destino en un lapso menor al de buses y busetas, a pesar de que éstos cobren una tarifa mayor.

Por otra parte, el **Incremento Anual del Costo de la Administración Diaria**, en otras palabras el pago diario de la “cartulina”; corresponde a lo que cada propietario con un vehículo vinculado a una empresa transportadora cancela; éste pago diario le da derecho a utilizar como medio de trabajo la ruta que la autoridad competente (INDISTRAN) le haya aprobado a la empresa transportadora.

Además de los 3 anteriores factores, los cuales son el objeto de este estudio, los propietarios de busetas y microbuses se enfrentan a numerosos problemas:

- Utilización de créditos extra – bancarios para poder cubrir daños y reparaciones de los vehículos.
- Dolarización en la canasta de repuestos, combustibles, aceites y lubricantes.
- Falta de capacitación empresarial de los propietarios de los vehículos.
- Distribución deficiente de rutas.
- Mano de obra costosa y no calificada en lo referente a mecánicos.

Observando los innumerables problemas a los que actualmente se están enfrentando los propietarios de buses y busetas en el Distrito, surge el siguiente interrogante **¿Están arrojando éxito ó fracaso las unidades productivas del transporte Urbano Colectivo de la ciudad de Santa Marta a sus propietarios?**

## **2. ANTECEDENTES**

Con el pasar de los años el servicio de transporte urbano colectivo en la ciudad de Santa Marta se ha visto afectado por numerosos problemas de tipo administrativo y competitivo, según representantes de los propietarios de busetas



y buses de la ciudad, ésta situación los ha afectado directamente debido al deterioro económico patrimonial y de ingresos a los que éstos actualmente están enfrentados puesto que en la mayoría de los casos el patrimonio familiar invertido en vehículos para prestar el servicio urbano se ha ido deteriorando paulatinamente.

Tiempos atrás se han elaborado numerosos decretos con relación a “***El incremento incontrolado de microbuses***” sin un soporte legal para su ingreso a las capacidades de las cuatro empresas transportadoras de la ciudad.

En el año 1996 se firmó el **Decreto Distrital 223** de fecha: abril 25 del mismo año (**ver anexo 1**), por medio del cual se suspende transitoriamente el ingreso de vehículos tipo taxi, buseta y microbús al parque automotor de servicio público de transporte de pasajeros del D.T.C.H. de Santa Marta, y se dictan otras disposiciones.

Firmado por el Señor Alcalde Distrital de la época Dr. Edgardo vives Campo y que en su considerando expresa que el Distrito de Santa Marta ha tenido un razonable crecimiento numérico en vehículos tipo taxi, buseta y microbús para el transporte de pasajeros y por lo tanto:

Decretó en su artículo primero: “Suspéndase transitoriamente el ingreso por incremento de vehículos tipo taxi, buseta y microbús al parque automotor de servicio público de transporte urbano de pasajeros del D.T.C.H de Santa Marta de conformidad con el artículo 6 de la ley 105 de 1993.

En el año 1998, se firmó el **Decreto N° 492** de fecha 14 de octubre del mismo año (**ver Anexo 2**), en donde se consideraba el artículo 40 del decreto 1558 del 4 de agosto de 1998 “por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Colectivo, Metropolitano, Distrital y/o municipal de pasajeros” donde se indica claramente que el parque automotor de las empresas no puede estar por fuera de

los límites de la capacidad transportadora máxima y mínima fijadas a cada empresa, y por esto se decretó en el Artículo Primero “congelarse a partir de la fecha de publicación del Decreto el parque Automotor de la ciudad de Santa Marta en vehículos clase buseta y microbús en acuerdo a las consideraciones que expusieron en éste”.

En el año 2000 surgieron un sinnúmero de conflictos entre propietarios y las empresas transportadoras, dándose comienzo a los famosos “PAROS”, realizados con el fin de que se escucharan las peticiones de transportadores y propietarios por parte las Entidades Departamentales y las Empresas Transportadoras, entre éstos se encuentra el paro del 3 de abril del 2000 donde pararon las busetas afiliadas a la empresa “RODATURS”, por problemas internos en ésta, que obligaron a los conductores y propietarios a tomar la decisión de agruparse en cooperativa para cubrir las falencias que la empresa presta en lo que respecta a su funcionamiento.

Luego en el mes de mayo de éste mismo año, el Alcalde en ese entonces el Doctor Jaime Solano Jimeno se reunió con los representantes de las empresas transportadoras y afirmó “No habría ampliación del parque automotor” que por el contrario lo que se pretendía era optimizar la prestación del servicio.

En el año 2001 se dictaminó la Resolución 0010 de fecha 5 de enero del mismo año (**ver Anexo 3**), donde se consideró que el parque automotor para el transporte de pasajeros se ha incrementado desmedidamente, creando caos vehicular por carencia de un estudio de las necesidades reales de la ciudad, en esta resolución se resolvió “suspender de manera transitoria el ingreso por incremento de los vehículos de transporte público colectivo: buses, busetas microbuses, transporte individual tipo taxi, en todo el territorio del Distrito de Santa Marta”.

Pese a los anteriores decretos y acuerdos entre Alcalde, Representantes de las Empresas Transportadoras y propietarios, en comunicaciones dirigidas a INDISTRAN, los propietarios y/o tenedores afiliados a la asociación de transportadores del servicio urbano del distrito “ASOTRANSUR” realizaron solicitudes de verificación del cumplimiento de los anteriores decretos.

Al pasar de los años la crisis ha ido aumentando, llegando a la época de los “PAROS” provocados por otra de las amenazas para los propietarios de los vehículos de transporte urbano en la ciudad “**Las moto – taxis**”, un servicio que según éstos se agudiza día a día, debido a la poca atención del Gobierno Distrital para resolver problemas que se presentan a raíz de la competencia desleal por parte de éstas y por ésta razón es que en el año 2004 se produjo un paro de buses, busetas y taxis los quienes paralizaron sus operaciones en señal de protesta; al igual en el año 2005 el común denominador de los “PAROS” fue la competencia desleal por parte de este “nuevo sistema de transporte” en la ciudad; en el último paro realizado en el mes de octubre el alcalde José Francisco Zúñiga afirmó que: “En ésta administración se han expedido dos decretos para frenar el fenómeno. En el último se impusieron restricciones a parrilleros por el centro histórico y el registro de las cinco personas que pueden acompañar a los

motociclistas”; Medida que, según los transportadores no se cumple y por ello a pesar de varios encuentros con la Alcaldía, los integrantes de la propuesta consideraron que no habían sido suficientes las medidas tomadas y por ello realizaron éste.

Los estudios más recientes muestran que hay alrededor de 20.000 dueños para 23.000 buses, una atomización que es similar en todo Latinoamérica, salvo Brasil. Los propietarios básicamente viven de “comerse” diariamente su vehículo. *“Cualquier cálculo financiero que incluya los costos del capital, la depreciación, los costos de administración del vehículo indicarían una muy baja rentabilidad del negocio. El propietario sobrevive porque le entra una plata en efectivo a costa de sacrificar el capital”*, afirma Juan Pablo Bocarejo, un consultor con 10 años de experiencia en el tema del transporte. La consecuencia de los anteriores es que los propietarios no invierten en el mantenimiento del bus ni en prestar un mejor servicio porque no tiene excedentes suficiente. También ocurre que tras “exprimir el vehículo durante años lo cambian por uno más nuevo, que entra a utilizar el cupo del viejo, sin que esto signifique su muerte real. Lo común es que éste entre a la informalidad en manos del ayudante del bus o del chofer, lo cual explica en parte el crecimiento del parque automotor pese a estar congelados desde 1993.

Según Luís Alberto Cortés Benito en el artículo “Nueva cultura pública para el transporte de pasajeros en Santa Marta”; el sector transportador continúa en el proceso de quiebra, debido a que hay tarifas del transporte urbano, en algunos niveles del servicio que no han sido incrementadas desde hace dos años mientras que sí lo han hecho los salarios, insumos, combustibles y la “cascada” de impuestos; es una situación que reiteradamente la hemos planteado a la autoridades pero se hacen los de la “vista gorda”. Además de lo anterior existen otros males que están golpeando la economía de las empresas de transporte urbano, como es el desplazamiento a rutas secundarias, así se hace más difícil

para los transportadores urbanos de la ciudad el sostenimiento del negocio quienes se están “**comiendo el bus**” aseveró el Presidente de Fecoltran.

Según el ex – presidente de RODATURS S.A. David Guillermo Díaz Hincapié, los propietarios son los inversionistas del transporte en la ciudad, muchas veces sólo piensan en la rentabilidad de su inversión “vehículo”, y poco se comprometen con las políticas gremiales. Desde luego en las empresas hay personas valiosas que pueden aportar demasiado en la reconstrucción de la industria pero, desafortunadamente, algunos de los que quieren sobresalir entre los propietarios son los menos preparados, con ambiciones particulares y no en beneficio de la agremiación. Buscan en forma destructiva tomar el liderazgo, gastan el tiempo en peleas innecesarias ya que en la mayoría de las veces están en una cacería de brujas imaginarias. Afortunadamente, cada vez más son minoría, quedando al descubierto sus verdaderas intenciones, siendo relegados por sus propias actuaciones.

### **3. MARCO TEÓRICO**

La mejor forma de establecer la situación del sector transporte en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de la ciudad de Santa Marta y de esta manera determinar si hay un éxito o fracaso de sus unidades productivas es realizar un análisis donde se evalúe la situación actual del sector, relacionando cambios tanto internos como externos, que permitan identificar los vacíos entre el desempeño y las metas propuestas; así como oportunidades y amenazas del medio, identificando elementos que puedan ser nocivos e incluso destructivos para éste sector.

El diagnóstico estratégico incluye una auditoria del entorno, de la competencia, y un análisis de las fortalezas y debilidades internas.

Las organizaciones pueden considerarse como entidades ecológicas, es decir, vistas como organismos que tienen relaciones recíprocas con su entorno. “El medio de una organización es la fuente de sus oportunidades y amenazas.”

“En el medio en el que se mueven actualmente las empresas, un factor determinante para el éxito o fracaso es la habilidad para enfrentar el cambio; las condiciones políticas, de la estructura de mercado así como los tecnológicos, no sólo pueden tener efectos en una u otra compañía individualmente, sino que pueden generar crisis en toda una industria”

El examen del medio se subdivide en seis áreas claves:

- **Factores económicos**, los cuales están relacionados con el comportamiento de la economía, el flujo de dinero, bienes y servicios.
- **Factores políticos**, éstos se refieren al uso o asignación del poder, en relación con los gobiernos nacionales, departamentales, locales, los órganos de representación y decisión política (normas, leyes, reglamentos).

- **Factores Sociales**, son los que afectan el modo de vivir de la gente, incluso sus valores.
- **Factores Tecnológicos**, son aquellos relacionados con el desarrollo de las maquinarias, las herramientas, los procesos y los materiales.
- **Factores Competitivos**, estos están determinados por los productos, el mercado, la competencia, la calidad y el servicio.
- **Factores Geográficos**, estos factores son relativos a la ubicación, espacio, topografía, clima, plantas, animales y recursos naturales.

Factores como el Económico, Político y Social, son los más determinantes en el momento de realizar el análisis pues son los que mas tienen influencia en el sector Transporte de ésta ciudad.

El examen del medio es el primer paso para encontrar y analizar las amenazas y oportunidades presentes en el entorno de una empresa.

Serna presenta un **ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD**; en otras palabras un análisis de Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas, el cual nos ayudará a determinar si la organización está capacitada para desempeñarse en su medio.

Para las autoras es adecuado realizar éste análisis en el proyecto pues está diseñado para encontrar el mejor acoplamiento entre las tendencias del medio, las oportunidades y amenazas y las capacidades internas, fortalezas y debilidades de la empresa; además para el autor éste permitirá a la organización formular estrategias para aprovechar sus fortalezas, prevenir el efecto de sus

debilidades, utilizar a tiempo sus oportunidades y anticiparse al efecto de las amenazas.

*Hacer una auditoria externa implica la recolección y evaluación de información económica, social, cultural, demográfica, política, gubernamental, tecnológica y competitiva, con el objeto de identificar las oportunidades y amenazas claves que afronta una organización; éste autor recuerda que una auditoria externa se concentra en hechos incontrolables para una empresa, tales como aumento de la competencia, cambios en la población, entre otros; ésta auditoria puede permitir a una organización formular y ejecutar estrategias en forma efectiva, mediante la identificación y evaluación de las circunstancias que rodean las tendencias y hechos pertinentes y sobre la forma en que ellas producirán impacto sobre la empresa.*

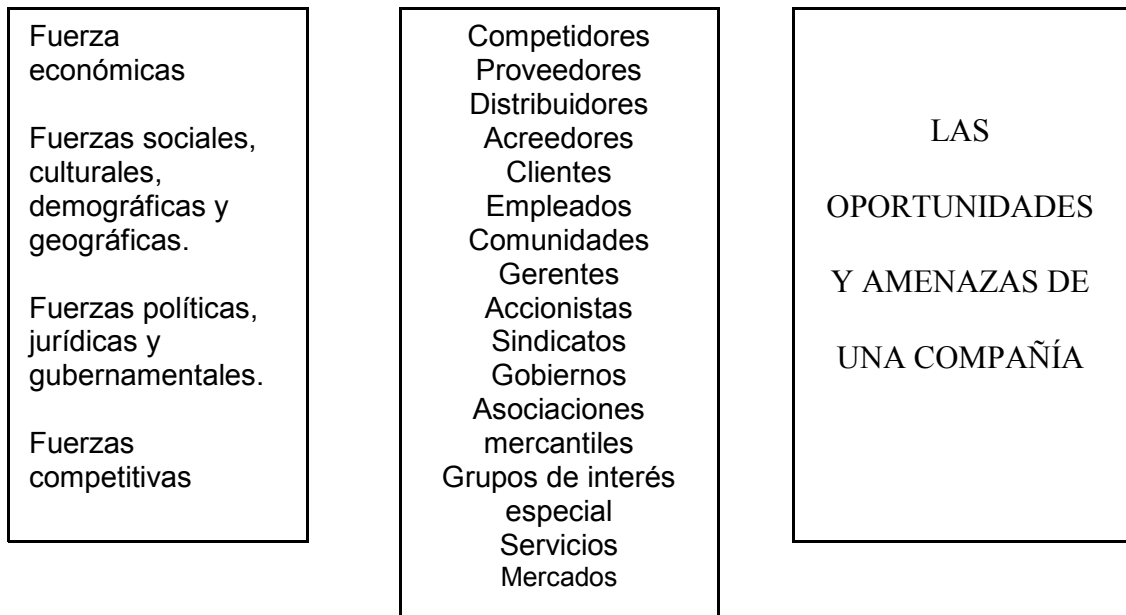
Fred presenta un marco para poder realizar una eficaz auditoria externa en nuestro estudio; por ello debemos tener en cuenta los siguientes pasos:

1. Escoger variables ambientales claves.
2. Seleccionar fuentes claves de información ambiental.
3. Predecir variables ambientales claves.
4. Construir una matriz de evaluación de factor externo.

Una auditoria externa comienza con la **selección de variables claves** en el ambiente de una organización, compañía o negocio; esta selección puede cambiar en forma amplia, de acuerdo con la situación y la industria en que se trabaja; **(Ver gráfico 2)**.

## **Gráfico 2. Variables claves**





Este estudio, necesita un análisis de fuerzas económicas, Fuerzas jurídicas, gubernamentales, políticas y Fuerzas competitivas debido a la relación de cada una de ellas con éste; lo cual ayudará a fundamentar la necesidad de realizar un estudio del entorno externo del sector transporte en la ciudad.

- **Fuerzas económicas.** Estas fuerzas se relacionan con disponibilidades de crédito, niveles de ingreso disponible, tasa de interés, tasas de inflación, tendencias del desempleo, valor del dólar en mercados mundiales, fluctuaciones en precios, tasas de impuestos, entre otros.
- **Fuerzas jurídicas, gubernamentales y políticas.** Estas fuerzas se relacionan con cambios en leyes tributarias, tarifas especiales, legislación antimonopolística, cambios gubernamentales en políticas fiscales y monetarias.

- **Fuerza competitivas.** El análisis de competidores significa identificar y evaluar las fortalezas, debilidades, capacidades, oportunidades, amenazas, objetivos, metas y estrategias de lo que consideramos competencia para nuestro negocio; la recolección y evaluación de información competitiva es esencial para realizar una auditoría externa efectiva.

Después de haber seleccionado las variables ambientales claves, el siguiente paso es **escoger fuentes claves de información ambiental**; esta información proviene de fuentes publicadas o inéditas; La información ambiental se puede obtener de forma inédita contenida en investigaciones de mercado, encuestas, discursos en reuniones de profesionales, entre otros; Las fuentes impresas de información incluyen publicaciones periódicas, diarios, informes, documentos gubernamentales, resúmenes, libros, manuales. Tan pronto se hayan seleccionado las variables ambientales cruciales y se hayan ubicado las fuentes de información; se prosigue a **predecir las variables ambientales claves**; las predicciones son presunciones cultas sobre tendencias y eventos futuros. Predecir es una actividad muy compleja, debido a la variedad de factores interrelacionados publicadas para identificar de manera efectiva las oportunidades y amenazas claves.

En el estudio se proseguirá a realizar **la matriz de evaluación de factor externo**; Ésta permitirá resumir toda la información recolectada con los pasos anteriores.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, estos autores proporcionan dos procesos los cuales en su desarrollo utilizan elementos muy parecidos; para las autoras de este proyecto éstos métodos son los más apropiados para el desarrollo de la investigación puesto que son los que se deben utilizar para que una compañía, en este caso el sector transporte, pueda establecer estrategias para mejorar en el desarrollo de su actividad, basándose en las oportunidades, amenazas del medio así con el las ventajas y desventajas del sector.

#### **4. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL**

**Autobuses:** Los sistemas de transporte por autobús utilizan vehículos de neumáticos autopropulsados que no están limitados a itinerarios fijos. Los autobuses de motor operan en rutas determinadas y con un horario regular, pero pueden circular en carriles de autobús de uso exclusivo, autopistas sin peaje, carreteras arteriales o calles locales.

**Bus.** Vehículo automotor destinado al transporte de personas y sus equipajes, con una distancia entre ejes mayores de cuatro metros.

**Busetas.** Vehículo automotor destinado al transporte de personal y sus equipajes con separación de ejes entre tres y cuatro metros.

**Cartel de la mochila:** Es el nombre vulgar que le dan los controles de las empresas de transporte para que les asignen en el recorrido rutas productivas, es decir que mueven buen flujo de pasajeros porque de no comprar la ruta, el carro es despachado a cubrir rutas malas y su recorrido da pérdida, llegando al caso de no recuperar ni siquiera lo gastado en combustible.

**Cartulina:** Es lo que comúnmente y diario cobran las empresas de transporte para dar despacho a cada vehículo u orden de salida a cumplir las rutas.

**Costos inherentes al servicio público de transporte automotor.** tradicionalmente los costos son definidos como los valores que representa el monto total de gastos y consumo real o convencionalmente invertidos, para comprar una cosa, producir una manufacturas o prestar un servicio.

Para el caso de la prestación de servicio público en transporte terrestre automotor para la ciudad de santa marta en las modalidades colectivos y taxis, los costos en

los incurren estos vehículos según criterio del ministerio de transporte se divide en tres clases:

- **Costos variables:** Son aquellos susceptibles de sufrir algún tipo de variación debido a las políticas generales del estado para con ellos como son: combustibles, lubricantes, llantas, mantenimiento, salarios y prestaciones (conductores), Servicio de estación (lavado, petrolizado, engrase).
- **Costos fijos:** Son aquellos que se mantienen estables en el corto tiempo debido a que su incremento se realiza generalmente cada año como mínimo. Componen este rubro de costos: costos de garaje, costos de administración y rodamiento, costos de impuestos y Costos de seguros.
- **Costos de capital:** Corresponde a este rubro todo el monto de la inversión al momento de la adquisición del bien (vehículo) al cual se le determinará: La recuperación del capital y la rentabilidad.

**Microbús.** Vehículo automotor destinado al transporte de personas con capacidad entre diez (10) y diecinueve (19) pasajeros y una distancia entre ejes menor de tres metros.

**Modelo (vehículo):** Año en que se construyó o se ensambló por primera vez un vehículo de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

**Pasajeros.** Persona que se transporta en un vehículo, distinta del conductor.

**Parque automotor.** Esta denotado por el total de vehículos que prestan el servicio público en la ciudad de santa marta y su jurisdicción estableciendo la clase, modelo, placa y capacidad transportadoras del vehículo dependiendo si es de servicio colectivo o individual.

**Parqueo.** Tarifa diaria que cobra la empresa de transporte para que el vehículo tenga derecho a ser parqueado en el sitio donde quedan los despachos.

**Rutas.** Recorridos legales que deben hacer los vehículos colectivos por diferentes carriles viales de la ciudad para lo cual deben tener previa autorización de la autoridad competente. En esta ruta deben cumplirse los horarios y las frecuencias de las rutas para el que servicio sea prestado en las mejores condiciones del caso a la ciudadanía.

**Transporte público.** Es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada uno de las infraestructura del sector en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica llamada tarifa, el cual se rige por principios tales como:

- **El acceso al transporte:** Es el momento y el lugar donde el usuario tiene la posibilidad de adquirir el servicio, para transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de comodidad calidad y seguridad.
- **Los usuarios:** Los cuales deben ser informados sobre los medios y modos de transporte que son ofrecidos y las formas de su utilización.
- **Las autoridades:** Deben diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo a las demandas y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
- **El carácter:** El carácter del servicio público del transporte implica, que el estado ejercerá el control, regulación y vigilancia. Condiciones necesarias para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, que según la ley 336 de 1996 establece que se constituye como

prioridad esencial especialmente cuando hace referencia a la protección de los usuarios y más aún en medios de transporte masivo.

**Tarifas de transporte.** Por definición del ministerio de transporte, la tarifa que se debe estipular para el sector transporte público masivo es la resultante de dividir el total del costo de operación de los vehículos prestadores de servicios entre el número de pasajeros movilizados por los mismos en un determinado tiempo.

**Vehículo del servicio público.** Vehículo automotor destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de un precio o flete o porte.

**Zona urbana.** Área delimitada como tal por autoridad competente.

## 5. MARCO LEGAL

La prestación del servicio público de transporte terrestre, que constitucionalmente es inherente a la finalidad social del estado, ha sido delegada por éste en los particulares. En el marco de esta delegación, ejerce una intervención en la operación a través de la regulación, control y vigilancia para asegurar una adecuada prestación en términos de calidad, seguridad y eficiencia.

Bajo el anterior precepto, las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, fijaron y unificaron los principios y criterios que se desarrollaron en el actual marco reglamentario del sector, decretos 170s de 2001 que reglamentan la prestación del servicio público de transporte terrestre en sus diferentes modalidades.

- **LEY No. 105 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 1993**

## **CAPITULO I. INTEGRACION DEL SECTOR Y DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE**

### **ARTÍCULO 1. SECTOR Y SISTEMA NACIONAL DEL TRANSPORTE.**

Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.

### **ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.**

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

#### **1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: El cual implica:**

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.



c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

## 2. DEL CARACTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

## 3. DE LA COLABORACION ENTRE ENTIDADES:

Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque

su operación se funde en criterios de coordinación, descentralización, planeación y participación.

#### 4. DE LA PARTICIPACION CIUDADANA:

Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

#### 5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:

Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

El otorgamiento de rutas se podrá realizar mediante concurso, en cuyo caso se establecerán las condiciones del mismo.

#### 6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA:

Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

#### **ARTÍCULO 6. REPOSICION DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS Y/O MIXTO.**

La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un

vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

#### **ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE REPOSICION DEL PARQUE AUTOMOTOR.**

Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, establecida en el artículo anterior.

- **LEY 336 DE 1996**

#### **CAPITULO SEGUNDO. PRINCIPIOS Y NATURALEZA.**

**ARTÍCULO 5.** El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá

realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto.

**ARTÍCULO 6.** Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional.

## **CAPITULO QUINTO. EQUIPOS**

**ARTÍCULO 22.** Toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada modo de transporte, el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo.

**ARTÍCULO 23.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.

- **DECRETO NÚMERO 170 DE 2001. (FEBRERO 5 DE 2001)**

**ARTÍCULO 4.- TRANSPORTE PÚBLICO.**

De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

**ARTÍCULO 6.- SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DE PASAJEROS:**

Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas

- **LEY 769 del 6 de AGOSTO de 2002**

**CAPITULO III. VEHÍCULOS**

**ARTÍCULO 28. CONDICIONES TÉCNICO - MECÁNICA, DE GASES Y DE OPERACIÓN.**

Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales.

**Parágrafo 1°.** Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y

calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público.

**Parágrafo 2°.** Los vehículos de servicio público, oficial, escolar, y turístico; de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible que señale un número telefónico donde pueda informarse la manera como se conduce y/o se usa el vehículo correspondiente.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiera el Ministerio de Transporte, el cual contará con un plazo no mayor de 120 días a partir de la sanción de la presente ley para su reglamentación.

## **CAPITULO V. SEGUROS Y RESPONSABILIDAD.**

### **ARTÍCULO 42. SEGUROS OBLIGATORIOS.**

Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT, se registrará por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"

- **Políticas Fijadas en los Documentos Conpes.**

En los documentos 3167 de 2002 “Política para Mejorar el Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros” y 3260 de 2003 “Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo” se fijan los lineamientos generales que orientan la participación de la Nación en la ejecución de los proyectos SITM en ciudades colombianas.

En el primer documento se analizan las causas estructurales que contribuyen al deterioro del transporte público urbano como son la fragmentación de funciones entre diferentes entidades locales, una regulación centrada en la fijación de tarifas y un deficiente vínculo de coordinación entre los sectores público y privado. Este deterioro se traduce en aspectos tales como:

- Una marcada sobreoferta de parque vehicular agravada, en muchos casos, por su antigüedad.
- Una infraestructura vial deficiente y subutilizada donde la presión por nuevas obras es insostenible e inequitativa pues en su mayor parte, está orientada a favorecer el transporte individual.
- Un bajo nivel en la calidad de los servicios de transporte público, caracterizado por una concentración de rutas en sitios específicos, una alta contaminación ambiental, una estructura empresarial inadecuada y tarifas ineficientes.

## **6. JUSTIFICACIÓN**

Debido a la importancia que el transporte urbano tiene para una ciudad como Santa Marta, cuya principal actividad económica es el Turismo, la cual exige servicios de calidad eficientes y oportunos, y por todos aquellos factores como el aumento del parque automotor destinado a la prestación del servicio de transporte urbano, la competencia desleal y los altos costos de operación, entre



otros, las autoras se han motivado por elaborar un trabajo de grado que sugiera soluciones al sector en el cual se desarrolla la investigación.

Se pretende estudiar, evaluar y analizar lo referente al éxito o fracaso de las unidades productivas del transporte urbano colectivo en la ciudad de Santa Marta D.T.C.H, lo que enmarca toda la problemática del rendimiento que tienen los propietarios.

Esta valoración evidencia un importante potencial para el desarrollo de la ciudad y dinamiza las condiciones económicas y sociales con énfasis en la generación de ingresos y mejoramiento en la calidad de vida de los propietarios de los microbuses y busetas de la ciudad.

Por medio del análisis interno se evaluarán las fortalezas y debilidades del negocio en relación con las oportunidades y amenazas que le presente el medio externo.

En cuanto al análisis externo se debe realizar un examen del medio, es decir, una auditoria externa en donde se tendrá en cuenta factores económicos, competitivos, políticos, sociales y diversas tendencias que afectan directamente al oficio.

La realización de ésta investigación es de gran utilidad para los propietarios de los vehículos del transporte público colectivo urbano del Distrito Turístico Cultural e Histórico de la ciudad de Santa Marta; debido a que el estudio tiene como finalidad proponer soluciones a los problemas existentes que podrían estar incidiendo en la disminución de la rentabilidad para las unidades productivas.

Al no realizar el proyecto, el servicio de transporte urbano en Santa Marta se vería enfrentado entre otras cosas a:

1. No contar con la información necesaria que permita tomar decisiones para superar la disminución de la rentabilidad a la que actualmente pueden estar enfrentándose.
2. Las empresas dedicadas a la prestación de este servicio al no encontrar soluciones al problema que las afecta seguirían presentando deterioro en la prestación del servicio.
3. Continuar con la escasa capacitación del personal que tiene contacto con los clientes debido a la escasez de recursos económicos lo cual, no les permite invertir en ésta capacitación.
4. Continuar enfrentados, como hasta ahora se ha dado, con la competencia desleal.
5. Contribuir con el aumento del índice de accidentabilidad en el afán de lograr los ingresos que justifique continuar en el negocio.
6. Continuar con la sobreoferta del servicio para cubrir algunas rutas mientras que otras se quedan sin este servicio.

Así mismo, como aspecto justificatorio se encuentra la necesidad de dar a conocer a los propietarios de los vehículos una relación costo – beneficio teniendo en cuenta todos los costos inherentes al servicio público del transporte automotor como lo son costos variables, costos fijos y los costos de capital; con lo cual éstos podrán determinar la rentabilidad o pérdida que están obteniendo con el desarrollo del negocio.

## **7. OBJETIVOS**

### **7.1 OBJETIVO GENERAL**

- Determinar las causas que inciden en el éxito o fracaso del servicio de transporte urbano en la ciudad de Santa Marta D.T.C.H.; con el ánimo de

describir los efectos económicos y sociales originados y que influyen negativamente en éste sector.

## **2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Realizar un análisis en el cual se determinen las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas que presentan los propietarios de microbuses y busetas en el ejercicio de su actividad.
- Identificar los efectos económicos y sociales originados por los problemas de sobreoferta de vehículos, competencia desleal y aumento en los costos fijos y variables.
- Proporcionar al propietario una relación costo – beneficio con el fin de determinar su utilidad al desarrollar su actividad.

## **8. FORMULACIÓN Y GRAFICACIÓN DE HIPÓTESIS**

### **8.1 HIPÓTESIS GENERAL.**

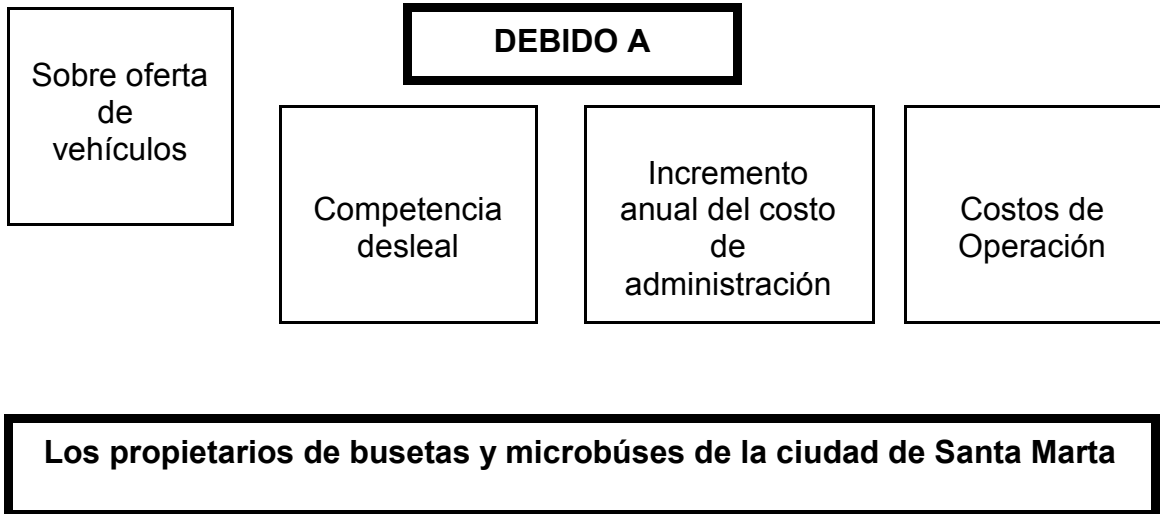
Debido a la sobre oferta de vehículos, la competencia desleal, el desmedido incremento anual del costo de la administración diaria y los costos de operación,

se disminuye la rentabilidad generada por las unidades productivas (busetas y microbuses) de transporte urbano en la ciudad de Santa Marta D.T.C.H.

## **8.2 HIPÓTESIS NULA.**

- La sobre oferta de vehículos de transporte urbano, la competencia desleal, el incremento anual del costo de la administración diaria y los costos de operación no disminuyen la rentabilidad generada por las unidades productivas (busetas y microbuses) de transporte urbano en la ciudad de Santa Marta, D.T.C.H.

## **4 GRAFICACIÓN DE HIPÓTESIS**



## 9. DISEÑO METODOLÓGICO

El estudio es de carácter Correlacional, durante el transcurso de éste se establecieron los grados de relación existentes entre las variables propuestas, determinando las causas que inciden en el éxito o fracaso del servicio de transporte urbano de la ciudad, puntualizando los principales problemas que presenta el gremio transportador y especificando las consecuencias que éstos problemas tienen en la rentabilidad del negocio.

## 9.1 SELECCIÓN Y MEDICIÓN DE LAS VARIABLES DE ANÁLISIS

**Tabla 1. Variables.**

TIPO DE VARIABLE	VARIABLE	INDICADOR
DEPENDIENTE	RENTABILIDAD	UTILIDAD NETA PATRIMONIO
INDEPENDIENTE	SOBRE OFERTA DE VEHÍCULOS	NÚMERO DE VEHÍCULOS
INDEPENDIENTE	COMPETENCIA DESLEAL	Surgimiento de “nuevas empresas” que prestan el servicio urbano de pasajeros.
INDEPENDIENTE	COSTOS	Aumento de \$ de los costos variables, costos fijos y costos de capital.

**Fuente:** las Autoras.

## 9.2 DETERMINACIÓN DEL UNIVERSO GEOGRÁFICO Y TEMPORAL DE ESTUDIO

La realización de esta investigación abarcó el periodo comprendido entre los años 2000 - 2005, el espacio de tiempo para elaborar, recopilar y analizar información y emitir resultados se estimó entre 6 – 8 meses. y concentró su interés como Población Objetivo a los propietarios de las unidades productivas

del transporte colectivo; el área donde se realizó el estudio, fue el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, departamento del Magdalena, fundada en el año 1525 por Rodrigo de Bastidas, situado al Norte del país y localizado a 11°15'18" latitud norte y 70°13'45" latitud oeste al occidente del meridiano de Greenwich, tiene una altura de 2 metros sobre el nivel del mar en un área de 2381 Km<sup>2</sup>, a una temperatura media de 28° centígrados. Limita al Norte con el Mar Caribe, al sur con el municipio de Ciénaga, al oriente con las estribaciones de la Sierra Nevada, departamentos de Guajira y Cesar y al oeste con el Mar Caribe.

Su ubicación frente al mar caribe y la profundidad y la seguridad de su bahía permite que Santa Marta sea considerada en la actualidad como uno de los puertos colombianos más importantes, cuenta con un importante Terminal marítimo por el cual se importan y exportan productos de gran importancia para la actividad comercial, tales como banano, café entre otros.

### **9.3 FORMA DE OBSERVAR LA POBLACIÓN**

La realización de las diversas actividades que abarca la recolección de los datos primarios se llevó a cabo por medio de entrevistas y la aplicación de dos tipos de encuestas; el método de asignación aplicado fue el Muestreo Aleatorio Estratificado, el cual: "implica una división de la población en grupos, denominados estratos, de tal forma que el elemento presenta una característica tan definida que solo le permite pertenecer a un único estrato. Por lo tanto, para que la división por grupos fuese efectiva, los factores de estratificación debieron guardar estrecha relación con las características que se investigaron. De esta manera se logró una mayor precisión en los resultados".



#### **9.4 POBLACIÓN Y MUESTRA.**

El servicio público de transporte urbano colectivo en la ciudad de Santa Marta es ofrecido por cuatro empresas; **RODATURS S.A.; COOTRANSMAG Ltda.; TRANSPORTE BASTIDAS Ltda. y RODAMAR Ltda.**; encargadas de afiliar a las personas propietarias de los vehículos.

Para la investigación se tomó una muestra a través del Muestreo Aleatorio estratificado, denominado también muestreo aleatorio restringido, es un método que permite una selección más eficiente que el obtenido mediante el muestreo aleatorio simple, en especial cuando la característica que se investiga es de gran variabilidad, lo cual implica un tamaño muestral relativamente grande en comparación al obtenido mediante el muestreo aleatorio estratificado.

En una muestra aleatoria estratificada la población a investigar se divide en grupos relativamente homogéneos con relación a la característica en estudio. Estos grupos se denominan estratos donde la unidad o elemento investigado presenta una característica tal, que sólo permite pertenecer a un estrato.

Es necesario entender que un estrato es una sub – población y como tal, cada uno se constituye como un dominio de estudio. Los estratos pueden o no estar compuestos del mismo número de unidades por tal razón la fracción de muestreo (f) puede variar de un estrato a otro.

Al conformar los estratos, lo primero que se debe seleccionar, siempre que sea posible, es la característica de interés principal, que guarde relación con los objetivos de la investigación, para lo cual se elaboró una distribución de frecuencias, la que a su vez se corta en un número adecuado de intervalos de tal forma que el estrato genere la mayor homogeneidad posible. Las investigaciones

de sondeo o las encuestas preliminares ayudaron no sólo a identificar las características de la población, sino que permitieron una buena estratificación.

El método de asignación proporcional: en el cual los tamaños muestrales de cada estrato tendrán un número de unidades en forma proporcional a la de los estratos poblacionales.

Para llevar a cabo el análisis, se procedió a emplear el muestreo estratificado aleatorio, de acuerdo con la información suministrada directamente por las empresas.

**Tabla N° 2. Parque Automotor de las Empresas de Transporte Urbano Colectivo de la Ciudad de Santa Marta D.T.C.H.**

<b>Empresa de Transporte</b>	<b>Número de Vehículos Afiliados</b>
Transporte Bastidas Ltda.	112
Rodatus S.A.	183
Cootransmag Ltda.	292
Rodamar Ltda.	331
<b>TOTAL</b>	<b>918</b>

**Fuente:** Encuestas realizadas a las empresas de transporte.

Se procedió a conocer el tamaño de la muestra para cada estrato:

$$W_h = N_h / N \quad w_h = n_h / n \quad \text{siendo } W_h = w_h$$

Se tomó una muestra aleatoria de 40% de la población

$$n = 0.40 * 918 = 367.2$$

$$W_1 = N_1 / N = 292 / 918 = 0.318$$

$$W_2 = N_2 / N = 112 / 918 = 0.122$$

$$W_3 = N_3 / N = 183 / 918 = 0.199$$

$$W_4 = N_4 / N = 331 / 918 = 0.360$$

$$W_n = W_1 + W_2 + W_3 + W_4 = 0.318 + 0.122 + 0.199 + 0.360 = 1$$

Para hallar la muestra se utilizaron los anteriores resultados para cada uno de los estratos.

$$n_1 = nW_1 = 367.2 * 0.318 = 116.76$$

$$n_2 = nW_2 = 367.2 * 0.122 = 44.79$$

$$n_3 = nW_3 = 367.2 * 0.199 = 73$$

$$n_4 = nW_4 = 367.2 * 0.360 = 132.19$$

De esta forma se tiene que el peso relativo de la muestra deberá ser igual de la población.

$$W_1 = n_1 / n = 116.76 / 367.2 = 0.31$$

$$W_2 = n_2 / n = 44.79 / 367.2 = 0.122$$

$$W_3 = n_3 / n = 73 / 367.2 = 0.199$$

$$W_4 = n_4 / n = 132.19 / 367.2 = 0.36$$

$$W_n = W_1 + W_2 + W_3 + W_4 = 0.31 + 0.122 + 0.199 + 0.36 = 1$$

## 9.5 TÉCNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Los datos que se necesitaron para recopilar la información se obtuvieron por medio de fuentes primarias y secundarias.

- Fuentes de información primaria: La información primaria fue suministrada gracias al instrumento de recolección de datos denominado encuesta, que para efectos de esta investigación se aplicó a los propietarios de buses y busetas de la ciudad de Santa Marta escogidos para este estudio, los interrogantes que aquí se plantearon correspondían exactamente con el propósito u objetivo de la investigación.
- Fuentes de información secundaria : La información de éste tipo corresponde a toda la información bibliográfica que existía sobre el tema de investigación tales como libros, tesis, publicaciones en Internet, artículos periodísticos, boletines, que facilitaron el desarrollo de la investigación; además decretos emanados por el Ministerio de Transporte que se relacionaban directamente con el problema tratado en ésta.

Para obtener la información sobre las variables, se aplicó a los propietarios de las unidades productivas una encuesta (**Encuesta Tipo I / Ver anexo 4**), con el fin de reunir y llevar a cabo la recopilación de la información en forma ordenada, coordinada, clara y breve; también se recopiló información de las empresas, realizando una encuesta al representante legal de cada una (**Encuesta Tipo II / Ver anexo 5**) relacionadas directamente con el tema de investigación. Así mismo, documentos, decretos oficiales, libros y artículos que facilitaron el desarrollo de la investigación.

- Encuestas: consiste en someter a un grupo de individuos a un interrogatorio invitándoles a contestar una serie de preguntas del cuestionario.

Este estudio implementó la “encuesta social” como técnica debido a que ésta utiliza un conjunto de técnicas específicas destinadas a recoger, procesar y analizar características de personas que se dan en un colectivo determinado, ésta permite recoger información sobre características Demográficas: edad, sexo, composición familiar, estado civil; Características Socio-económicas:

ocupación, ingreso, ambiente de trabajo; Conductas y Actividades: participación social, hábitos de lectura, utilización de recursos.

- **Técnicas o Procedimientos de Análisis.** Luego de la realización de la recopilación de la muestra representativa se continuó con la tabulación y el análisis de la información.

El proceso de elaboración incluyó los siguientes pasos:

- La codificación de las respuestas; clasificación y ordenamiento de la información usando un sistema de códigos numéricos para las columnas y variables con el fin de la tabulación.
- Las variables codificadas se establecieron por categorías para medir los conceptos en grupos.
- **Análisis de Datos Primarios por Encuesta.**

Los datos primarios obtenidos a través de las encuestas aplicadas a la muestra de la población fueron sometidos a análisis utilizando métodos estadísticos adecuados.

Para el estudio la información obtenida a través de este método fue de gran importancia debido a que arrojó las principales incógnitas para una pronta solución de las mismas.

El empleo de la estadística fue un instrumento muy adecuado para ordenar, estructurar, medir, comprobar y relacionar grandes cantidades numéricas que ayudaron al desarrollo de la investigación.

Las herramientas informáticas contenidas en programas de computadoras (EXCEL, SPSS) también permitieron, a través de su empleo, la ventaja de obtener los resultados requeridos con alto grado de confiabilidad.

- **Análisis de Datos Secundarios.**

El análisis de esta información se realizó luego de recopilada toda la información. Se trabajó con revistas y periódicos, artículos divulgados en publicaciones de especializadas en el tema de estudio, resúmenes de temas, definiciones, datos importantes y otros hechos que fueron de gran importancia para la investigación.

- **Diferentes Técnicas Estadísticas de Medición.**

Para analizar la información fue necesaria la aplicación de técnicas matemáticas que facilitaran la interpretación de los resultados. Se utilizaron diferentes técnicas de pruebas estadísticas como: el uso de porcentajes; que es una técnica que facilita la comparación entre dos o más series de datos. También se utilizó las estadísticas no porcentuales que tienen un gran valor analítico.

Para finalizar, la información recopilada se tradujo en conclusiones muy precisas debido a que debían tomar un carácter cognoscitivo y un nivel de abstracción y generalización. Las deducciones fueron representadas en forma escrita, tabular y gráfica, lo que facilitó la interpretación de los resultados.

## 10. LIMITACIONES

En el marco del desarrollo de éste proyecto se presentaron algunas limitaciones por cuanto el tema abordado carece de las siguientes fuentes de información disponibles en el medio:

- Limitaciones de tipo bibliográfico: Por ser ésta una problemática de tipo específico que afecta a un grupo de personas (propietarios de las unidades productivas) no se tienen textos muy al alcance del público, bien podemos ver que se debió recurrir a los diarios locales, regionales e inclusive nacionales, así como documentación radicada ante instituciones de carácter público, además fuentes que reposaban en las diferentes agremiaciones de transportadores de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H.
- Fuentes secundarias: Basadas en testimonios tanto de los transportadores como de las empresas transportadoras, pese a que se diseñarán diversos formularios aplicables a cada grupo, se tuvo la limitación basada en el hecho de un margen de error de distorsión por manipulación de la información suministrada desde la fuente de origen.
- Datos institucionales: Para este caso es notorio que las diferentes entidades de carácter público y privado son bastante herméticas ante el suministro de información, ante este caso de estudio, para esto se realizó una consulta exhaustiva en fuentes de consulta pública como periódicos, revistas, diarios oficiales, boletines, pasquines, entre otros.

## **11. CAUSAS QUE INCIDEN EN EL ÉXITO O FRACASO DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE SANTA MARTA.**

Quienes viven o visitan la ciudad de Santa Marta, se encuentran con una ciudad internacional, interesante, con grandes cambios en su infraestructura y múltiples formas de desplazamiento terrestre. Entre ellas se cuenta el transporte público colectivo (buses, busetas y microbuses), transporte público individual (taxis), un sistema de transporte ilegal y pirata Moto taxis, taxis colectivos y transporte particular.

El transporte público esta al alcance de todos y cubre el 100% de una Santa Marta hospitalaria y emprendedora, pero con unos vehículos obsoletos, inseguros, en pésimo estado de aseo, limpieza y estado mecánico y conducidos por unos chóferes que desconocen las más elementales normas de comportamiento y urbanidad, quienes por delegación de las empresas de transporte y propietarios, tienen a su cargo el peso total de la administración del sistema en las rutas, horarios, en la seguridad de los pasajeros y comodidad del vehículo.

Para establecer las causas que inciden en el éxito o fracaso del servicio del transporte urbano en la ciudad de Santa Marta se tienen en cuenta los siguientes actores que interactúan en el sector.



- **Usuario del servicio:**

Es aquel al que accede a la utilización del transporte público el cual se ve directamente afectado por los problemas económicos sociales financieros y políticos del sector.

- **Empresa de Transporte:**

En términos de la Ley, es quien legalmente tiene el permiso para prestar el Servicio Público de Transporte de pasajeros, concedido por el Estado.

La empresa de transporte es una unidad empresarial que debe contar con la capacidad de combinar los recursos humanos, físicos, financieros y de información indispensables para la prestación del servicio con altos niveles de calidad y eficiencia.

- **Propietario del vehículo:**

Es el dueño del medio de transporte y presta sus servicios a las empresas de transporte, es considerado como el que físicamente hace el movimiento de pasajeros, transportador de hecho, al servicio de una empresa de transporte.

- **Conductor del vehículo:**

Es el operador del Medio de Transporte. Los conductores de los vehículos de transporte público no reciben un salario fijo por su tarea sino que el mismo está relacionado a la cantidad de pasajeros que moviliza la unidad que él conduce durante su jornada laboral.

- **Entidades Gubernamentales:**

Las Instituciones Públicas Colombianas relacionadas con la operación del transporte urbano público colectivo.

Los problemas que enfrenta el sector transporte de la ciudad de Santa Marta, no es un tema aislado ni de repercusiones limitadas dentro de la problemática de la ciudad, dado que el transporte es un problema que incide de manera directa sobre la calidad de vida de sus habitantes, y de los actores del mismo.

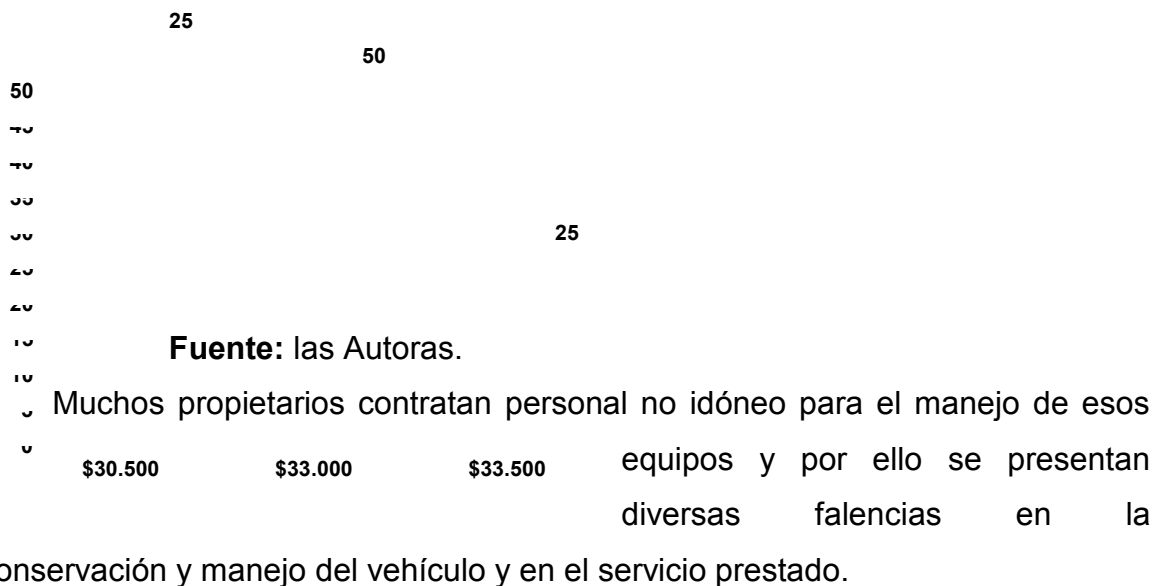
Las 4 Empresas de transporte urbano, **RODAMAR, TRASPORTE BASTIDAS, RODATURS Y COOTRANSMAG**, exclusivamente se encargan de vincular a su capacidad transportadora vehículos y así poderle cobrar al propietario o conductor del vehículo el valor de la cartulina diaria ( **Ver Tabla / Gráfico 3**) y la responsabilidad y administración del sistema, su operación y cumplimiento de rutas y trato al usuario, dejando la responsabilidad en cabeza de lo que quisieran hacer los chóferes de los carros y sus ayudantes.

**Tabla N° 3. Costo de Administración que Exigen las Empresas por Derecho a Rutas.**

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Válidos</b>	<b>\$22.500 diarios</b>	1	25,0
	<b>\$25.000 diarios</b>	2	50,0
	<b>\$28.500 diarios</b>	1	25,0
	<b>Total</b>	4	100,0

**Fuente:** las Autoras.

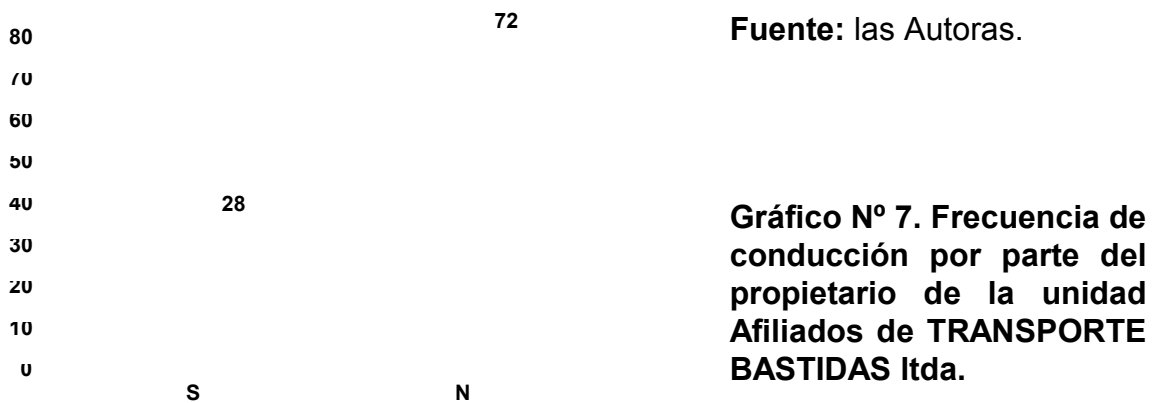
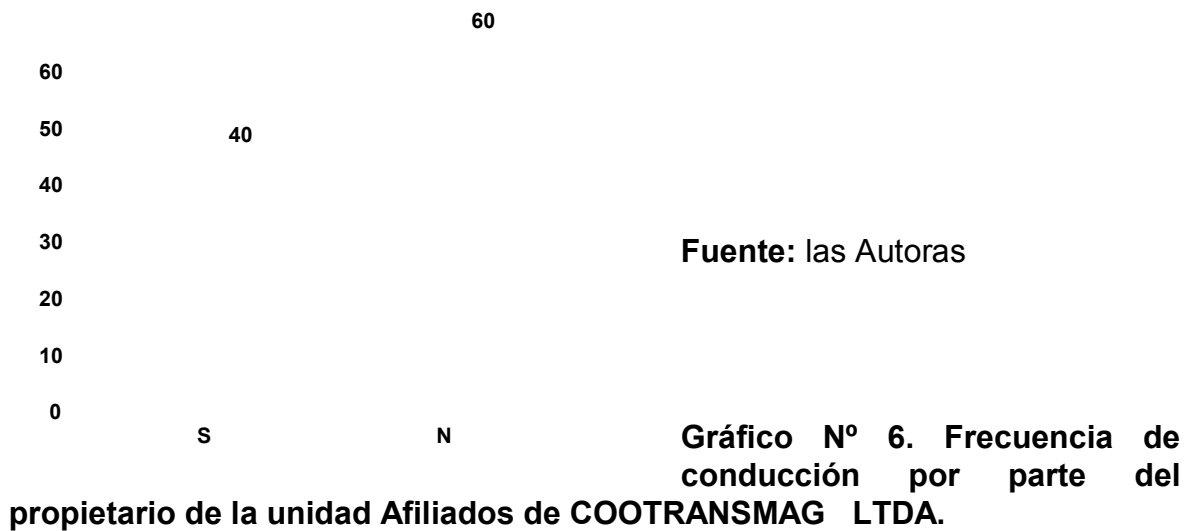
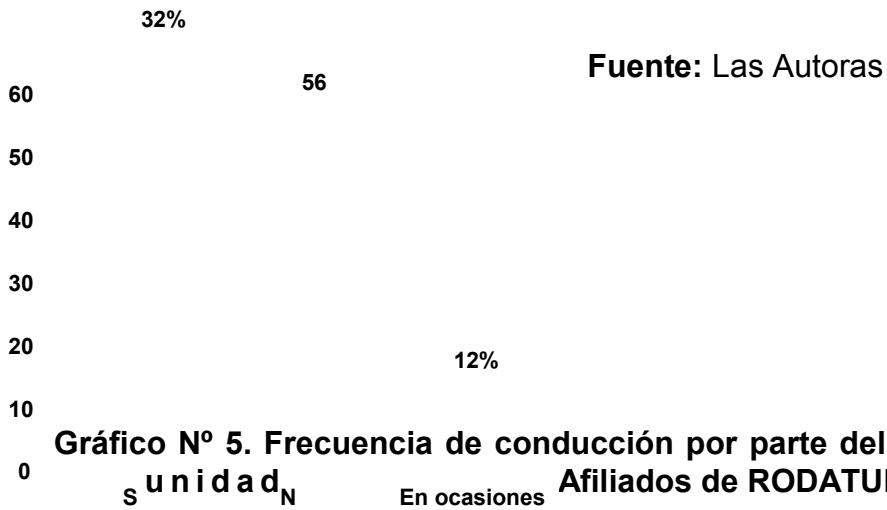
**Gráfico N° 3. Costo de Administración que Exigen las Empresas por Derecho a Rutas.**



**Tabla N° 4. Frecuencia de conducción por parte del propietario de la unidad.**

EMPRESAS	SI	%	NO	%	EN OCACIONES	%	TOTAL	%
Rodamar Ltda.	8	32	14	56	3	12	25	100
Rodatars S.A.	10	40	15	60	0	0	25	100
Cootransmag Ltda.	7	28	18	72	0	0	25	100
Transporte Bastidas Ltda.	12	48	13	52	0	0	25	100

**Gráfico N° 4. Frecuencia de conducción por parte del propietario de la unidad Afiliados de RODAMAR LTDA.**



52

51

50

49

48

48

47

46

S

N

Es importante destacar que este tipo de funcionamiento en las empresas operadoras del sistema de transporte implica que las mismas sólo tengan interés en operar cada vez más vehículos, lo cual implica sobreofertar el sistema, mientras que el mecanismo de pago a los conductores incentiva la competencia para captar pasajeros y la congestión en las calles.

Puede afirmarse que muchas de las medidas implementadas a nivel de las políticas económicas han tenido impactos no deseados o no previstos para la actividad del transporte urbano, la movilidad y el uso de las vías urbanas, como resultado del proceso de cambio de los patrones de viaje; en términos de gestión del transporte y del tránsito, las normas no han sido del todo acatadas debido al desorden y falta de autoridad de los mismos.

Frente a esta realidad, se consideran correcciones en el funcionamiento de los sistemas de transporte público, en particular, buscando una mayor eficiencia y calidad de los servicios públicos.

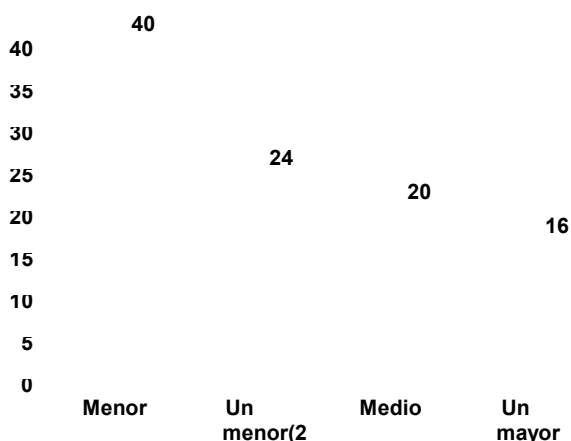
Las implicaciones sociales de los múltiples inconvenientes del sector son claros: representados en la competencia por los pasajeros entre rutas y entre unidades de la misma ruta, lo cual implica excesos de velocidad, frenadas bruscas, escasa seguridad y comodidad para los usuarios, frecuencias irregulares, entre otros efectos nocivos.

**Tabla N° 5. Competencia con Respecto a la Empresa Rodamar –Rodaturs.**

EMPRESAS	Menor	%	Un poco menor	%	Medio	%	Un poco mayor	%	Mayor	%	TOTAL	%
Rodamar Ltda - Rodaturs S.A	10	40	6	24	5	20	4	16	0	0	25	100
Rodamar S.A. -Transporte Bastidas	5	20	6	24	9	36	2	8	3	12	25	100
Rodamar -Cootransmag Ltda.	5	20	2	8	10	40	6	24	2	8	25	100
Mototaxis – rodamar	2	8	0	0	0	0	0	0	23	92	25	100
Taxis colectivos - Rodamar	1	4	2	8	2	8	8	32	12	48	25	100
Asocotaxol – Rodamar	16	64	3	12	1	4	3	12	2	8	25	100

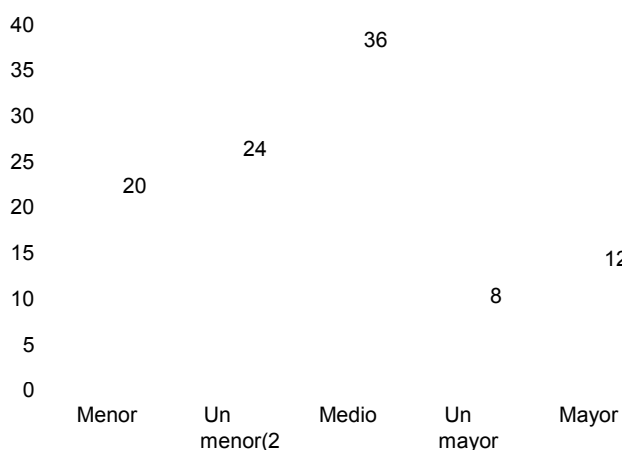
Fuente: Las Autoras

Gráfico N° 8. Competencia con Respecto a la Empresa Rodamar Ltda –Rodaturs S.A.



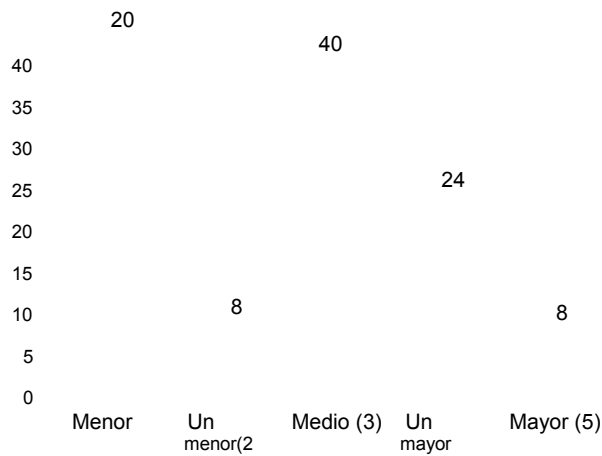
Fuente: las Autoras

Gráfico N° 9. Competencia con Respecto a la Empresa Rodamar Ltda –Transporte Bastidas Ltda.



Fuente: las Autoras

Gráfico N° 10. Competencia con Respecto a la Empresa Rodamar Ltda –Cootransmag Ltda.



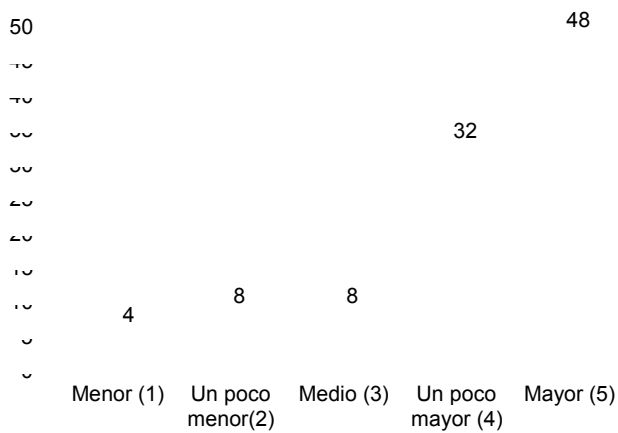
Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 11. Competencia con Respecto a las Mototaxis – Rodamar Ltda.**



Fuente: las Autoras

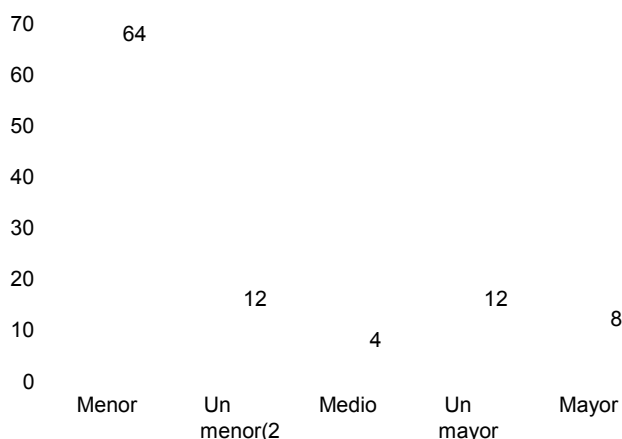
**Gráfico N° 12. Competencia con Respecto a los Taxis Colectivos – Rodamar Ltda.**



Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 13. Competencia con Respecto a la ASOCOTAXOL –**

**Rodamar Ltda.**



**Fuente:** las Autoras

Lo anterior es un ejemplo tomado de las encuestas realizadas a la empresa Rodamar Ltda., con el fin de conocer sus principales competencias

y el grado de éstas.

Por su parte, los ingresos del propietario del vehículo nuevamente dependen directamente de los pasajeros transportados por el mismo descontando el porcentaje destinado al pago de los conductores.

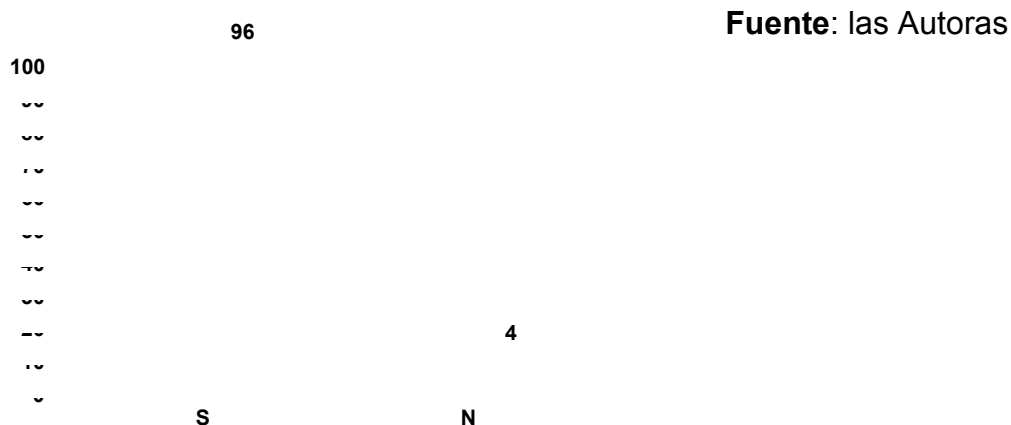
En cuanto a la propiedad, la misma se encuentra atomizada, siendo común que un propietario posea un solo vehículo. Evidentemente, los niveles tarifarios deben ser lo suficientemente elevados para permitir que conductor y propietario subsistan con una sola unidad de producción, por ello en muchas ocasiones ven disminuida su rentabilidad.

**Tabla N° 6. Disminución de la Rentabilidad del Negocio para Afiliados de las empresas Transportadoras de la ciudad de Santa Marta 2000 – 2005.**

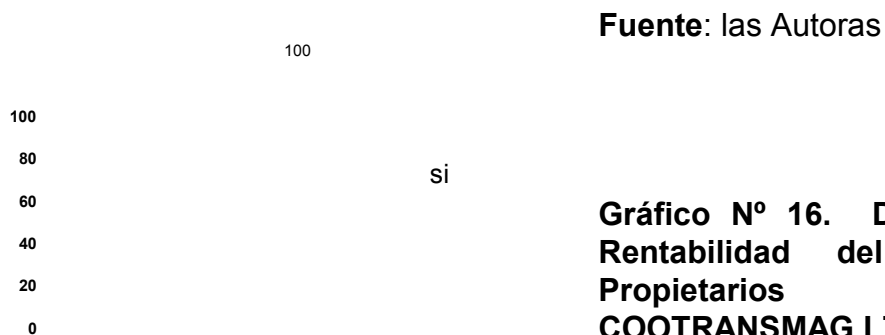
EMPRESAS	SI	%	NO	%	NO RESPONDE	%	TOTAL	%
<b>Rodamar Ltda.</b>	24	96	1	4	0	0	25	100
<b>Rodatars S.A.</b>	25	100	0	0	0	0	25	100
<b>Cootransmag Ltda.</b>	23	92	2	8	0	0	25	100
<b>Transporte Bastidas Ltda.</b>	20	80	4	16	1	4	25	100



**Gráfico N° 14. Disminución de la Rentabilidad del Negocio para Afiliados RODAMAR LTDA.**

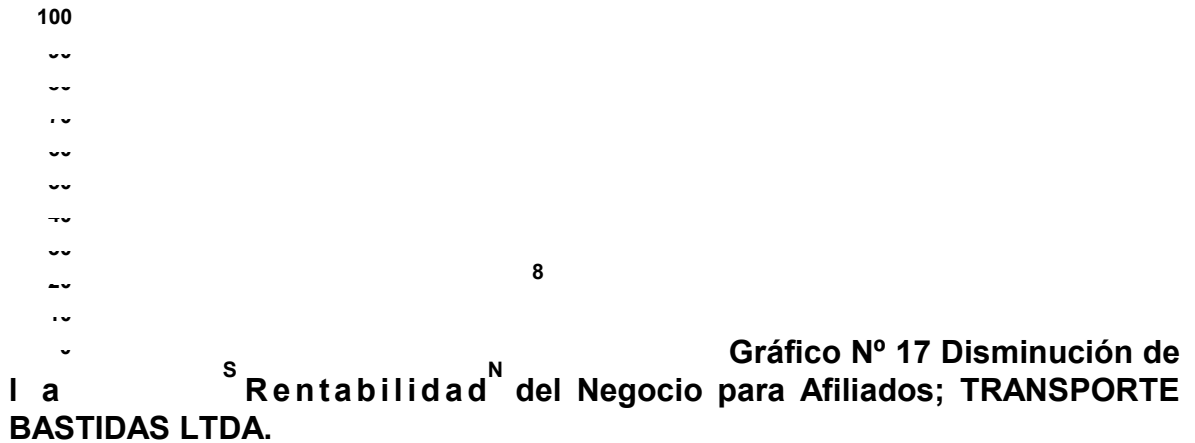


**Gráfico N° 15. Disminución de la Rentabilidad del Negocio para Afiliados; RODATURS S.A.**

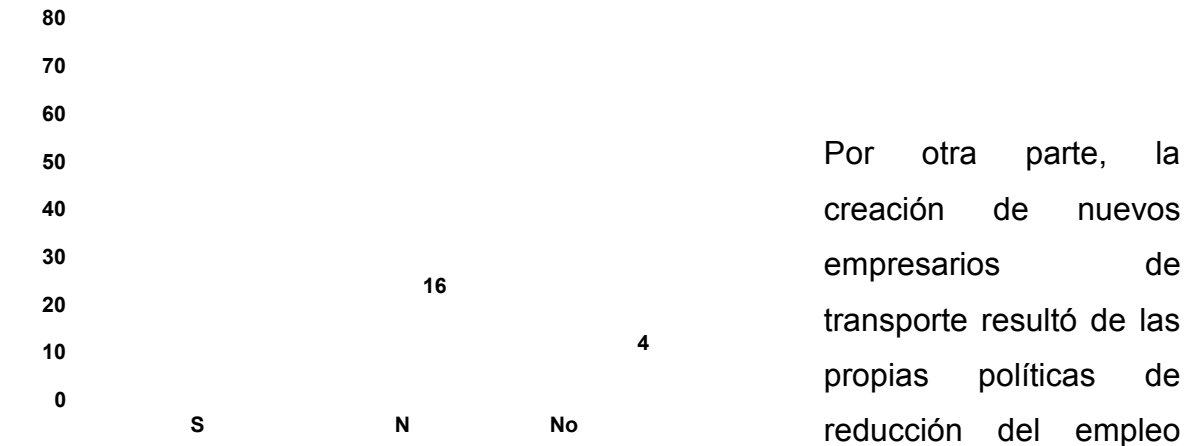


**Gráfico N° 16. Disminución de la Rentabilidad del Negocio para Propietarios 2000-2005; COOTRANSMAG LTDA.**

Fuente: las Autoras



Fuente: las Autoras



Por otra parte, la creación de nuevos empresarios de transporte resultó de las propias políticas de reducción del empleo

público y del licenciamiento consecuente de muchos funcionarios. Una franja de población desplazada de sus antiguos trabajos encontró en el transporte una actividad con suficiente desregulación como para poder ingresar, y con capacidad de sustentación laboral en el mediano plazo, lo que promovió la proliferación de propietarios de buses y microbuses, y diversos tipos de transporte informal.

La ausencia de suficientes empresas competitivas y más importante la falta de políticas públicas para ayudar a crearlas generaron una pobreza constante, un bajo crecimiento del ingreso real, y un alto desempleo; mucha gente desesperada buscó en el mototaxismo la fuente de ingresos que la economía no le ofrecía.

Parte del nacimiento del mototaxismo se puede atribuir a los motivos básicos al desempleo, a la carencia de oportunidades de trabajo y la ineficiencia en la prestación del servicio de transporte público por parte de las empresas debidamente establecidas debido que no existe una asignación óptima de rutas, el parque automotor es inadecuado, los tiempos de rutas son muy prolongados.

No obstante, el origen del mototaxismo no es una ausencia de capital, por el contrario, habían personas con capital, dispuestas a invertir en decenas de motos y contratar conductores o en prestarles a otros para que adquirieran una moto.

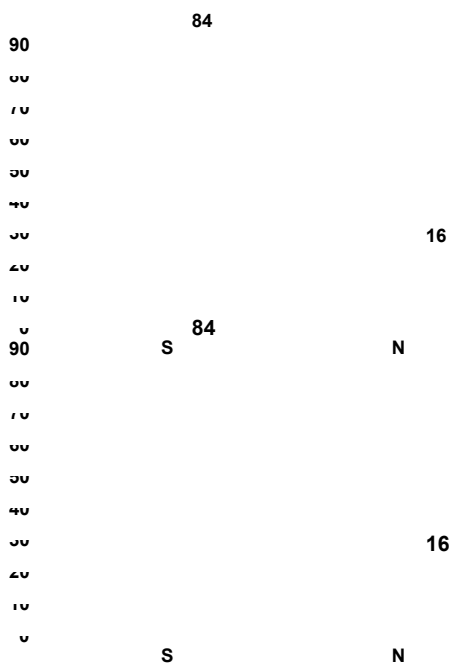
Este fenómeno se presenta debido a que las 4 empresas transportadoras de las 57 rutas que les tienen asignadas solo cumplen 22 o que son las que cubren los corredores principales, las otras 35 rutas están totalmente abandonadas, así lo puede comprobar la misma autoridad Distrital al comparar la programación de los planes de rodamiento hecho por las mismas empresas y reportados semestralmente a la misma autoridad de tránsito y compararlos con su ejecución.

**Tabla N° 7. Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por cada empresa transportadora.**

EMPRESAS	SI	%	NO	%	TOTAL	%
Rodamar Ltda.	21	84	4	16	25	100
Rodatus S.A.	21	84	4	16	25	100
Cootransmag Ltda.	22	88	3	12	25	100
Transporte Bastidas Ltda.	13	52	12	48	25	100

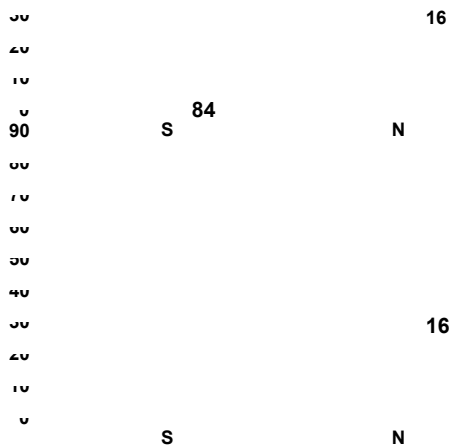
**Fuente:** Las autoras.

**Gráfico N° 18. Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por RODAMAR LTDA.**



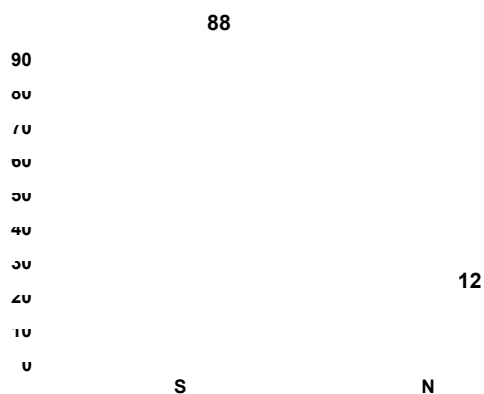
Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 19. Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por RODATURS S.A.**



Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 20. Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por COOTRANSMAG LTDA.**



Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 21. Alcance de la tarifa diaria según rutas manejadas por TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.**

	52	
52		
51		
50		
49		48
48		
47		
46	S	N

**Fuente:** las Autoras

Por otro lado, el transporte no sólo se resume al hecho de utilizar un determinado medio de transporte y pagar una tarifa, sino que los usuarios tienen una finalidad

última que es el acceder al conjunto de actividades y/o al lugar donde es requerido. Entre los aspectos económicos que influyen en el sector transporte están:

- Costos de infraestructura.
- Costos por funcionamiento.
- Costos para el usuario.
- Costos para el transportista.
- Costos Para las autoridades (aspectos fiscales, de regulación, operación, etc.).

Sumado a las anteriores problemáticas, el drástico aumento anual de la canasta de repuestos, lubricantes, combustibles y aceites, es un factor complementario de la disminución en la utilidad del propietario, debido a que este incide mensualmente en reparaciones y mantenimientos que se ven directamente afectados por las fluctuaciones económicas debido a la situación del país.

## **12. ANÁLISIS DE DEBILIDADES, OPORTUNIDADES, FORTALEZAS Y AMENAZAS QUE PRESENTAN LOS PROPIETARIOS DE MICROBUSES Y Busetas EN EL EJERCICIO DE SU ACTIVIDAD**

En la ejecución de la actividad, los propietarios se enfrentan a numerosas situaciones internas y externas propias del negocio y del medio; presentando debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas directas con su oficio, las cuales determinan el éxito o fracaso de sus unidades productivas.

La mejor manera de determinar estas situaciones es emplear un análisis DOFA (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas), el cual permite formular estrategias para aprovechar fortalezas, prevenir el efecto de sus debilidades, utilizar a tiempo sus oportunidades y anticiparse al efecto de amenazas; además de incluirse factores claves relacionados con el sector transportador en la ciudad de Santa Marta.

En el momento de realizar el análisis se elaboró una hoja de trabajo teniendo en cuenta los factores internos y externos, los cuales se identificaron en el momento de visitas, entrevistas y encuestas con el gremio; para luego seleccionar los elementos claves del estudio y comenzar con la distribución **DOFA**.

Encontrar estos elementos fue vital para la realización de la investigación puesto que se fijaron y establecieron los componentes claves del estudio y de este modo

se determinaron las ventajas de las oportunidades que se presentan y el como prevenir el efecto de las amenazas en el medio.

El primer paso realizado fue una **Auditoria Organizacional (Análisis Interno)**; donde se evaluó el desempeño del propietario con el de su competencia, realizando un estudio profundo del entorno y de la misma; para esto existe el método del **PCI (Perfil de la Capacidad Interna de la Compañía)**, donde se evalúan las fortalezas y debilidades del propietario en relación con las oportunidades y amenazas del gremio transportador.

El **PCI** realizado a los propietarios de los microbuses y busetas del sector transporte proyectó las siguientes capacidades:

#### **CAPACIDADES DIRECTIVAS:**

- Cultura ahorrativa
- Apoyo de Entidades Gubernamentales.
- Aprobación salarial por parte de los operadores de los equipos.
- Cultura monopolística.
- Conocimiento administrativo del sector.
- Seguros.

#### **CAPACIDADES TECNOLOGICAS:**

- Parque automotor

#### **CAPACIDAD DEL TALENTO HUMANO:**

- Lealtad de los propietarios al sector.
- Nivel académico del talento humano.

- Agremiaciones.

#### **CAPACIDADES COMPETITIVAS:**

- Oferta de vehículos.
- Demanda del sector del servicio de transporte público.
- Vías públicas.

#### **CAPACIDADES FINANCIERAS:**

- Impuestos.
- Rentabilidad y retorno de la inversión.
- Créditos.

En el entorno donde se desempeña el gremio transportador, el factor determinante para el éxito o fracaso, es la habilidad para enfrentar oportunamente en forma dinámica y acelerada los desafíos del cambio; en otras palabras las condiciones políticas, la estructura de mercados, políticas empresarial, entre otros.

**El examen del medio** fue el segundo paso para encontrar y analizar las amenazas y oportunidades; en ésta etapa del proceso fue necesario enumerar todos los eventos y tendencias presentes en el entorno transportador que pudieran tener relación con el gremio.

Mediante la auditoria del entorno del estudio se logró la identificación de factores económicos, políticos, sociales, tecnológicos, competitivos y geográficos; tales como:



**FACTORES ECONÓMICOS:** Relacionados con el comportamiento de la economía:

- Recuperación del fondo de reposición.
- Alza de precios de los repuestos.
- Alza en el valor de las multas.
- Falta de cultura ahorrativa.

**FACTORES POLÍTICOS:** Referentes a los órganos de representación y decisión política.

- Leyes para la competencia ilegal (Mototaxismo).
- Incremento en costos de administración.

**FACTORES SOCIALES:** Aquellos que afectan el modo de vivir de propietarios, conductores, empresa y clientes.

- Pérdida del mercado
- Alto nivel de accidentalidad.
- Desconocimiento administrativo del sector.

**FACTORES TECNOLÓGICOS:** Relacionados con los equipos de producción.

- Cambio del modelo de los vehículos a un sistema de transporte masivo.

**FACTORES COMPETITIVOS:** Determinados por la competencia, el mercado, la calidad y el servicio.

- Competencia desleal.
- Competencia entre empresas.

**FACTORES GEOGRAFICOS:** Los relativos al espacio, topografía y recursos naturales.

Las relación del **POAM (Perfil de Oportunidades y Amenazas)**; suministra a los propietarios la manera de identificar en el medio los factores que contribuyen al éxito o fracaso del negocio. Es por ello que se le da una calificación del alta, media o baja a cada factor y al impacto que éste produce.

Una vez identificados los factores se prosiguió a la selección de claves de éxito (**FCE**); donde se seleccionan los factores fundamentales para el éxito o fracaso del propietario de la unidad productiva, para ello se realizó una **Matriz de Impacto**, donde se identificó el impacto de cada fortaleza, debilidad, oportunidad o amenaza en el negocio, para luego proseguir a la realización **DOFA**, en donde se relacionaron Oportunidades, Amenazas, Fortalezas, y Debilidades, con la finalidad de convertir una amenaza en oportunidad, aprovechar una fortaleza, anticipar el efecto de una amenaza y prevenir el efecto de una debilidad, en este ejercicio aparecen estrategias, fortalezas – oportunidades (FO), fortaleza – amenaza (FA), debilidad – oportunidad (DO), y debilidad – amenaza (DA), todo esto encaminado a la formulación de estrategias.

Sumado a lo anterior en el desarrollo de la investigación, se procedió a ejecutar un **Análisis de Vulnerabilidad** con el fin de identificar puntuales de los cuales dependen los propietarios de las unidades productivas, inventariando los factores o fuerzas que puedan afectar a éstos, del mismo modo determinando el impacto y la capacidad de reacción de los dueños; de este modo formular estrategias a corto y largo plazo sobre una base más firme para concientizar a éstos sobre la importancia de una buena administración, proporcionando planes de acción que permitan el logro de sus objetivos como propietarios.

## 12.1. PCI (PERFIL DE CAPACIDAD INTERNA) PROPIETARIOS SECTOR TRANSPORTE

CAPACIDADES	FORTALEZAS			DEBILIDADES			IMPACTO		
	A	M	B	A	M	B	A	M	B
<b>DIRECTIVA</b>									
Cultura ahorrativa.				X			X		
Apoyo de entidades gubernamentales.		X						X	
Aprobación salarial por parte de los operadores de los equipos.						X			X
Cultura monopolística.					X			X	
Conocimiento administrativo del sector.				X			X		
Seguros.		X						X	
<b>TECNOLÓGICA</b>									
Parque automotor.				X			X		
<b>TALENTO HUMANO</b>									
Lealtad de los propietarios al sector.		X						X	
Nivel académico del talento humano.					X			X	
Gremios.					X			X	
<b>COMPETITIVA</b>									
Oferta de vehículos.				X			X		
Demanda del sector del servicio de transporte público.	X						X		
Vías públicas.					x			X	
<b>FINANCIERA</b>									
Acceso a capital cuando lo requiere.					X			X	
Rentabilidad y Retorno de la Inversión.					X		X		
Créditos.					X		X		
Impuestos.					X			X	

**A – Alto M – Medio B – Bajo**

**Fuente:** Las autoras

**12.2 POAM (PERFIL DE OPORTUNIDADES Y AMENAZAS EN EL MEDIO)  
PROPIETARIOS SECTOR TRANSPORTE**

FACTORES	OPORTUNIDAD			AMENAZA			IMPACTO		
	A	M	B	A	M	B	A	M	B
<b>ECONÓMICOS</b>									
Recuperación del fondo de reposición.		X					X		
Alza de precios de los repuestos.					X			X	
Alza en el valor de las multas.					X			X	
<b>POLÍTICOS</b>									
Leyes para la competencia ilegal (Mototaxismo).	X						X		
Incremento en costos de administración.					X		X		
<b>SOCIALES</b>									
Perdida del mercado.				X			X		
Alto nivel de accidentalidad.					X			X	
<b>TECNOLÓGICOS</b>									
Cambio del modelo de los vehículos a un sistema de transporte masivo.		X						X	
<b>COMPETITIVOS</b>									
Competencia desleal.				X			X		
Competencia entre empresas.				X			X		

**A – Alto M – Medio B – Bajo**

**Fuente:** Las autoras

### 12.3 ANALISIS DOFA HOJA DE TRABAJO PROPIETARIOS SECTOR TRANSPORTE

<p style="text-align: center;"><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leyes para la competencia ilegal (Mototaxismo).</li> <li>• Cambio del modelo de los vehículos a un sistema de transporte masivo.</li> <li>• Recuperación del fondo de reposición.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>AMENAZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alza de precios de los repuestos.</li> <li>• Incremento en costos de administración.</li> <li>• Competencia desleal.</li> <li>• Competencia entre empresas.</li> <li>• Alza en el valor de las multas.</li> <li>• Perdida del mercado.</li> <li>• Alto nivel de accidentalidad.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>FORTALEZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demanda del sector del servicio de transporte público.</li> <li>• Lealtad de los propietarios al sector.</li> <li>• Seguro de responsabilidad civil y SOAT.</li> <li>• Apoyo de entidades gubernamentales.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>DEBILIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de cultura ahorrativa.</li> <li>• Desconocimiento administrativo del sector.</li> <li>• Deterioro del parque automotriz.</li> <li>• Desperfecto y deterioro de las vías públicas.</li> <li>• Recurso humano poco calificado.</li> <li>• Alto costo de impuestos.</li> <li>• Sobreoferta de vehículos.</li> <li>• Dificultades financieras.</li> <li>• Poca asequibilidad a créditos.</li> <li>• Cultura monopolística.</li> <li>• Individualización del gremio.</li> <li>• Acceso a capital cuando lo requiere.</li> <li>• Descontento salarial por parte de los operadores de los equipos.</li> </ul>

**Fuente:** Las autoras

## 12.4 MATRIZ DE IMPACTO DOFA – Ponderado PROPIETARIOS SECTOR TRANSPORTE

FORTALEZAS	IMPACTO			OPORTUNIDADES	IMPACTO		
	A	M	B		A	M	B
Demanda del sector del servicio de transporte público.	X			Leyes para la competencia ilegal (Mototaxismo).	X		
Apoyo de entidades gubernamentales.		X		Recuperación del fondo de reposición.	X		
Lealtad de los propietarios al sector		X		Cambio del modelo de los vehículos a un sistema de transporte masivo		X	
Seguro de responsabilidad civil y SOAT.		X					
DEBILIDADES	IMPACTO			AMENAZAS	IMPACTO		
Falta de cultura ahorrativa	X			Perdida del mercado.	X		
Desconocimiento administrativo del sector.	X			Competencia desleal.	X		
Deterioro del parque automotriz.	X			Competencia entre empresas.	X		
Sobreoferta de vehículos.	X			Incremento en costos de administración	X		
Dificultades financieras.	X			Alza de precios de los repuestos.		X	
Poca asequibilidad a créditos.	X			Alza en el valor de las multas		X	
Alto costo de impuestos.		X		Alto nivel de accidentalidad.		X	
Cultura monopolística.		X					
Recurso humano poco calificado.		X					
Individualización del gremio.		X					
Acceso a capital cuando lo requiere.		X					

Descontento salarial por parte de los operadores de los equipos.			X				
Desperfecto y deterioro de las vías públicas.		X					

**A – Alto M – Medio B – Bajo**

**Fuente:** Las autoras

### **12.5 ANALISIS DOFA PROPIETARIOS SECTOR TRANSPORTE.**

	<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
	1. Leyes para la competencia ilegal (Mototaxismo). 2. Recuperación del fondo de reposición 3. Cambio del modelo de los vehículos a un sistema de transporte masivo.	1. Perdida del mercado. 2. Competencia desleal. 3. Competencia entre empresas. 4. Incremento en costos de administración. 5. Alza de precios de los repuestos. 6. Alza en el valor de las multas. 7. Alto nivel de accidentalidad.
<b>FORTALEZAS</b>	<b>ESTRATEGIAS FO</b>	<b>ESTRATEGIAS FA</b>
1. Demanda del sector del servicio de transporte público. 2. Apoyo de entidades gubernamentales. 3. Lealtad de los propietarios al sector	* Mejorar la relación existente entre: empresa, entes gubernamentales y propietarios. * Instaurar acciones conciliatorias con la alcaldía distrital por ser responsables del fondo	* Adquirir vehículos que presten un excelente servicio y de esto modo obtener mayor apoyo de la comunidad. * Establecer acuerdos para disminuir el costo de administración.

4. Seguros de responsabilidad civil y SOAT.	de reposición.  * Cambio del sistema de transporte masivo con infraestructura adecuada como lo establece la ley de metros.	* Lograr atención por parte del distrito en lo referente a la competencia desleal.  * Obtener convenios talleres y almacenes de repuestos y lubricantes.
<b>DEBILIDADES</b>	<b>ESTRATEGIAS DO</b>	<b>ESTRATEGIAS DA</b>
<p>1. Falta de cultura ahorrativa.</p> <p>2. Desconocimiento administrativo del sector.</p> <p>3. Deterioro del parque automotriz.</p> <p>4. Sobreoferta de vehículos</p> <p>5. Dificultades financieras.</p> <p>6. Poca asequibilidad a créditos.</p> <p>7. Alto costo de impuestos.</p> <p>8. Cultura monopolística.</p> <p>9. Recurso humano poco calificado.</p> <p>10. Individualización del gremio.</p> <p>11. Descontento salarial por parte de los operadores de los equipos.</p>	<p>* Crear conciencia de lo importante que es el mantener un monto destinado para la conservación y el mantenimiento de los vehículos.</p> <p>* Reevaluar la forma de administración.</p> <p>* Logrando la unión y formándose como gremio serían mejor atendidos por la administración pública que legisla sobre el transporte.</p> <p>* Como gremio debidamente conformado tendrían apoyo de las entidades financieras para poder modernizar la inversión por unidades vehiculares mas productivas</p>	<p>* Como gremio lograrían obtener un buen mercado externo para la venta de los vehículos actuales y reemplazarlos por nuevos de acuerdo a las exigencias de la ciudad.</p> <p>* Buscar apoyo en entidades capacitados como el SENA con el fin de profesionalizar a los operadores de los equipos</p> <p>* Establecer montos fijos para tarifas diarias teniendo en cuenta el modelo del vehículo.</p>



12. acceso a capital cuando lo requiere.		
13. Desperfecto y deterioro de las vías públicas.		

**Fuente:** Las autoras

## 12.6. DIAGRAMA DE VULNERABILIDAD

PUNTAL	AMENAZA	CONSECUENCIA	IMPACTO DE AMENAZA	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	C
Competencia	Mototaxismo y taxis colectivos	Disminución de pasajeros y rutas desiertas	10	0.9	
Sobreoferta de vehículos	Saturación del parque automotor	Disminución de la tarifa diaria	8	0.7	
Costos fijos	Incremento del costo de administración	Disminución en la utilidad neta.	9	0.8	
Costos variables	Aumento en la canasta de repuestos, combustibles, aceites y lubricantes	Disminución en la utilidad neta.	6	0.6	
Recurso Humano	Recurso humano poco calificado (propietarios y conductores)	Desconocimiento administrativo por parte de propietarios y poca capacitación a conductores	5	0.8	
PUNTAL	AMENAZA	CONSECUENCIA	IMPACTO DE AMENAZA	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	C
Capacidad financiera	Inasequibilidad a créditos	Los propietarios recurren a créditos extra – bancarios	6	0.8	
Gremios	Individualización del gremio transportador	Falta de apoyo entre propietarios	5	0.7	
Cultura Ahorrativa	No poseer montos para imprevistos y daños del vehículo.	Mal estado de los vehículos	8	0.9	
Equipos	Deterioro del	Queja de los	9	0.9	

	parque automotor	clientes			
--	---------------------	----------	--	--	--

**Grados de vulnerabilidad:**

**I** – Indefensa. **II** – En peligro. **III** – Preparada. **IV** – Vulnerable

**Fuente:** Las autoras

## **12.7. ESTRATEGIAS A CORTO Y LARGO PLAZO**

Logrando la unión de los propietarios de las 4 empresas existentes en la ciudad de Santa Marta D.T.C.H., se podrá llegar a acuerdos que mejoren la calidad de vida de éstos y la calidad de la prestación del servicio tanto para la comunidad como para el gremio transportador en general, alcanzándose beneficios como:

- Mejoramiento de la relación existente entre: Empresa, Entes gubernamentales y Propietarios.
- Mayor apoyo de la comunidad al poseer vehículos que presten un excelente servicio.
- Mayor atención por parte del distrito en lo referente a la competencia desleal.
- Convenios con talleres y almacenes de repuestos y lubricantes.
- Un buen mercado externo para la venta de los vehículos actuales y reemplazarlos por nuevos de acuerdo a las exigencias de la ciudad.
- Apoyo en entidades capacitadores como el SENA con el fin de profesionalizar a los operadores de los equipos.
- Soporte de las entidades financieras para poder modernizar la inversión por unidades vehiculares más productivas.

Teniendo en cuenta que el sector transporte se conforma por el usuario del servicio, la empresa transportadora y el propietario de las unidades productivas, éste último es de gran importancia para la óptima prestación del servicio y por ello debe concientizarse del estado actual del gremio, todo con el fin de querer mejorar su nivel de vida por medio de la adquisición de culturas administrativas, ahorrativas, de talento humano, de crédito y pago, entre otras importantes para los mismos.

El proporcionar éste tipo de herramientas gerenciales a los propietarios ayuda a que éstos posean capacidades intelectuales para el buen manejo administrativo de su negocio, suministrando pautas que conlleven al mejoramiento continuo de su actividad.

Es importante que cada propietario tenga en cuenta los anteriores ítems de amenazas y consecuencias del medio transportador con el fin de apropiarse de nuevos conocimientos que refuercen sus acciones diarias para el progreso de su labor y por ende la mejora rentable de éste.

Cada propietario en conjunto con su operador puede realizar en forma sencilla un análisis que dicte las amenazas y fortalezas de su administración, con la finalidad de aprovechar los aspectos positivos y mejorar los negativos del negocio, elaborando estrategias de fácil aplicación que solventen las necesidades que viven actualmente como propietario de las unidades productivas del sector transporte.

### **13. EFECTOS ECONOMICOS Y SOCIALES ORIGINADOS POR LA SOBREOFERTA DE VEHICULOS, LA COMPETENCIA DESLEAL Y EL AUMENTO EN LOS COSTOS FIJOS Y VARIABLES**

El transporte en Santa Marta en vez de evolucionar a medida que transcurre el tiempo, va en perjuicio de la calidad de vida de todos los integrantes del sector de manera caótica, generando elevados costos económicos y sociales a los habitantes de la ciudad, tales como la contaminación ambiental, el tiempo productivo de los ciudadanos perdido en las congestiones diarias, el elevado número de accidentes de tránsito, la agresividad en las calles, la baja rentabilidad de los propietarios del transporte y las difíciles condiciones de trabajo de los conductores, entre otros.

Durante los últimos veinte años, gran parte de las ciudades latinoamericanas han vivido un proceso relativamente permanente de crisis en sus sistemas de transporte urbano, que se ha expresado en una inestabilidad de sus servicios de transporte público formal y legalmente establecidos, en una baja de rendimiento de los sistemas, con pérdidas de clientela, en aumentos de costos y tarifas, con condiciones de congestión agravadas, y en una abundancia de automóviles particulares y de nuevas formas precarias e inseguras de transporte colectivo.

Identificando así la sobreoferta de vehículos, la competencia desleal y el aumento en los costos fijos y variables como las causas principales de las falencias que presenta el sector transporte urbano colectivo de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. y que afectan directamente a los propietarios de las unidades productivas e indirectamente a la ciudad, se pueden establecer los siguientes efectos económicos y sociales que estos originan:

### **Efectos Económicos originados por la Sobreoferta de vehículos:**

- Accidentes de Transito.
- Contaminación Auditiva.
- Contaminación Atmosférica.
- Deterioro de las Vías.
- Oferta de Trabajo.

### **Efectos originados por la Competencia Desleal:**

- Conflictos entre Mototaxis, Transportadores y empresas.
- Disminución en Ingresos.
- Rutas Desiertas.
- Accidentes Viales.
- Delincuencia.
- Trafico Vehicular.

### **Efectos originados por el aumento en los Costos Fijos, Variables y de Capital:**

- Disminución en el flujo Diario de Caja.
- Créditos Financieros.
- Descontento con las Políticas gremiales de cada Empresa.
- Compra de Repuestos de Bajo Costo.

### **1 INCIDENCIA A PROPIETARIOS:**

- **Disminución en la Producción.**

Las tres causales anteriormente mencionadas generan que en muchas ocasiones el conductor no alcance a recaudar la tarifa fijada por el propietario de las unidades productivas; por ello éste último recibe lo que el operador del equipo trabaje en el día, creándose conflictos e inconformismos entre éstos.

Los propietarios, por su parte, son junto con los conductores los verdaderos encargados de prestar el servicio. No obstante, tienen pocas herramientas a mano, en particular porque no tienen cómo controlar la sobreoferta. En la medida que las empresas han fomentado la entrada de autobuses, el número de pasajeros transportados por cada vehículo ha disminuido.

El no reunir la tarifa acordada, trae consigo que el propietario no posea fondos suficientes para reparaciones y mantenimiento del vehículo, gastos del mismo y ahorro propio, debido a que se ve reflejada la disminución del flujo de caja del negocio, pues no se sostiene el vehículo, no se ofrece un buen servicio; y la calidad de vida del propietario se ve afectada.

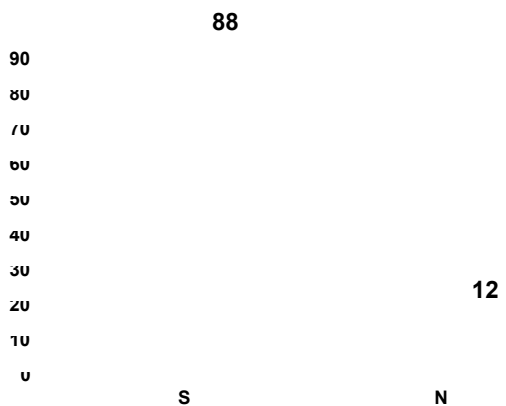
**Tabla N° 8. Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos tales que Incurren en la Conservación de su(s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad productiva Arroja.**

EMPRESAS	SI	%	NO	%	NO RESPONDE	%	TOTAL	%
Rodamar Ltda...	22	88	3	12	0	0	25	100
Rodatur S.A.	14	56	11	44	0	0	25	100
Cootransmag Ltda.	18	72	7	28	0	0	25	100
Transporte Bastidas Ltda.	14	56	10	40	1	4	25	100

Fuente: las Autoras



**Gráfico N° 22. . Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos tales que Incurren en la Conservación de su(s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad productiva Arroja. RODAMAR LTDA.**



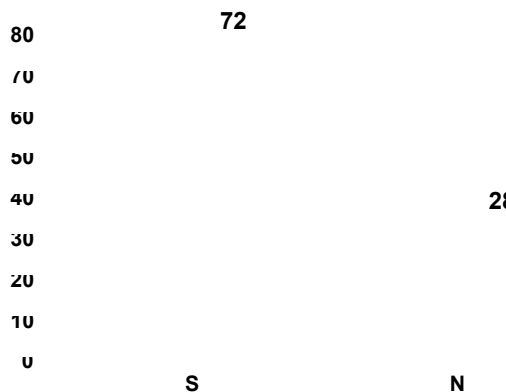
Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 23. . Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos tales que Incurren en la Conservación de su(s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad productiva Arroja. RODATURS S.A.**



Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 24. Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos tales que Incurren en la Conservación de su(s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad productiva Arroja. COOTRANSMAG LTDA.**



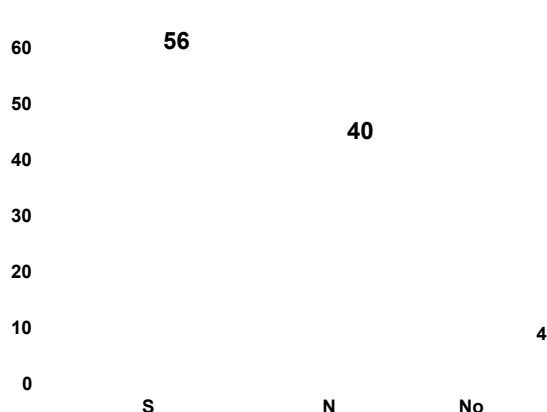
Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 25. Realidad del afiliado en cuanto a si son mayores los costos tales que Incurren en la Conservación de su(s) Vehículo(s) que las Ganancias que la unidad**

**TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.**

**productiva**

**Arroja.**



**Fuente:** las Autoras

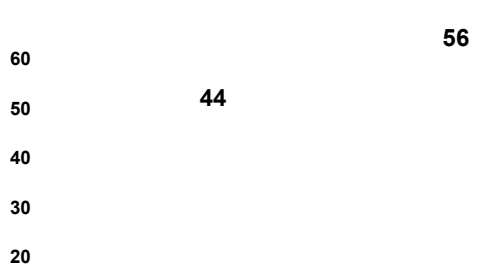
Como consecuencia el propietario recurre a solventar sus carencias económicas adquiriendo créditos financieros, sin tener capacidad de endeudamiento, con el fin de realizar mantenimientos, reparaciones, pago de multas y otros egresos que se presentan en el ejercicio de la actividad, así mismo; para cobijar gastos personales y familiares que el negocio no alcanza a cubrir, esto refleja que en esta actividad sean mayores los costos totales en que se incurre para el sostenimiento del capital invertido que las ganancias que este arroja.

**Tabla N° 9. Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000-2005.**

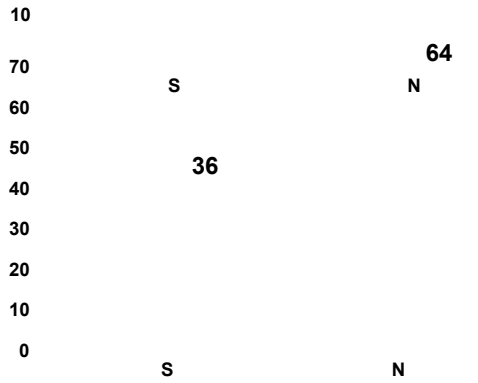
EMPRESAS	SI	%	NO	%	TOTAL	%
Rodamar Ltda.	11	44	14	56	25	100
Rodatars S.A.	9	36	16	64	25	100
Cootransmag Ltda.	12	48	13	52	25	100
Transporte Bastidas Ltda.	15	60	10	40	25	100

**Fuente:** las Autoras

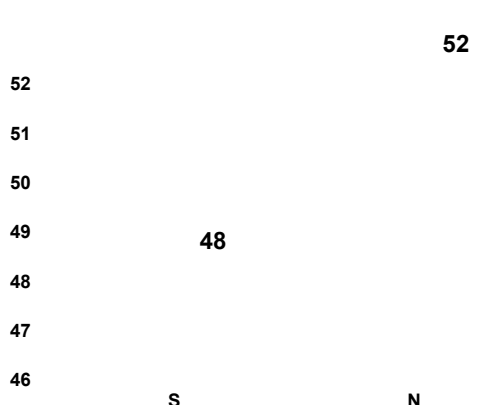
**Gráfico N° 26. Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000-2005. RODAMAR LTDA.**



**Fuente:** las Autoras  
**Gráfico N° 27. Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000-2005. RODATURS S.A.**



**Fuente:** las Autoras  
**Gráfico N° 28. Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000-2005. COOTRANSMAG LTDA.**



**Fuente:** las Autoras  
**Gráfico N° 29. Utilidad generada por la actividad del transporte urbano colectivo en Santa Marta 2000-2005. TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.**

60

Fuente: las Autoras

60  
50  
40  
30  
20  
10  
0

40

**Conflicto entre Mototaxis, Transportadores y empresas.**

Los impactos económicos del “mototaxismo” sobre el

transporte público organizado han sido negativos, ya que las personas se transportan pretendiendo satisfacer la necesidad de llegar a un destino específico en un lapso menor de tiempo, el cual, éste nuevo sistema ofrece, creando la disminución de pasajeros a movilizar y dejando sin trabajo a los transportadores.

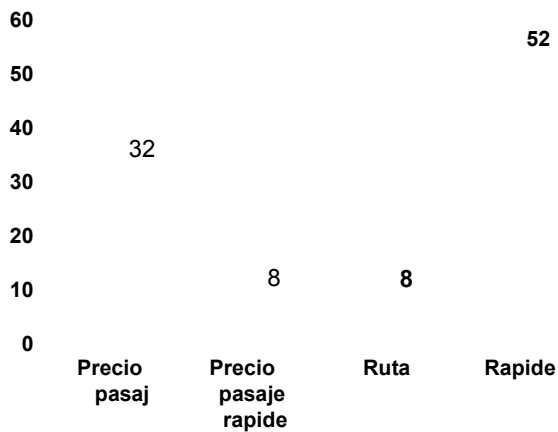
Los empresarios del transporte colectivo y los propietarios de los autobuses están divididos debido a que actualmente en el transporte colectivo cada cual hala para su lado, siendo individualistas y no llegando a acuerdos que subsanen este conflicto que requiere la participación de todos.

**Tabla N° 10. Factores de competencia.**

EMPRESAS	Precio del pasaje	%	Precio del pasaje y rapidez	%	Rutas	%	Rapidez	%	Seguridad y comodidad	%	Rutas y Rapidez	%	TOTAL	%
Rodamar Ltda.	8	32	2	8	2	8	13	52	0	0	0	0	25	100
Rodatur S.A.	8	32	0	0	7	28	10	40	0	0	0	0	25	100
Cootransmag Ltda.	8	32	0	0	8	32	8	32	0	0	1	4	25	100
Transporte Bastidas Ltda.	6	24	1	4	11	44	0	0	1	4	0	0	25	100

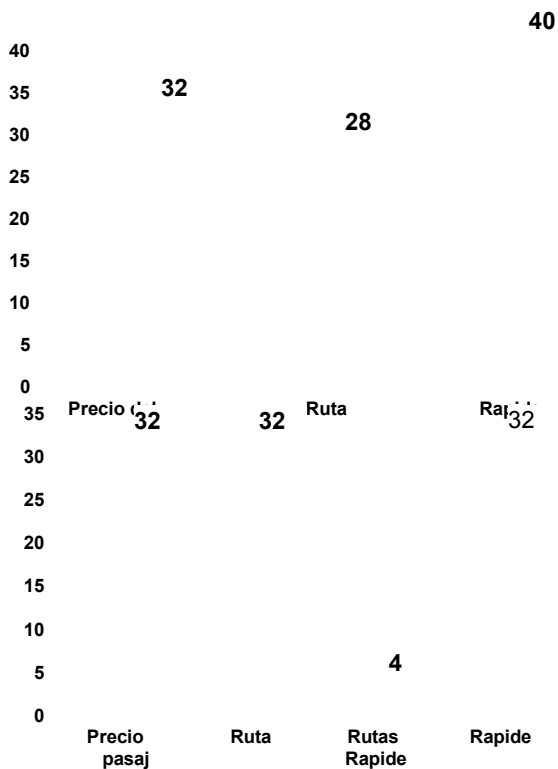
Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 30. Factores de competencia. RODAMAR LTDA.**



Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 31. Factores de competencia. RODATURS S.A.**

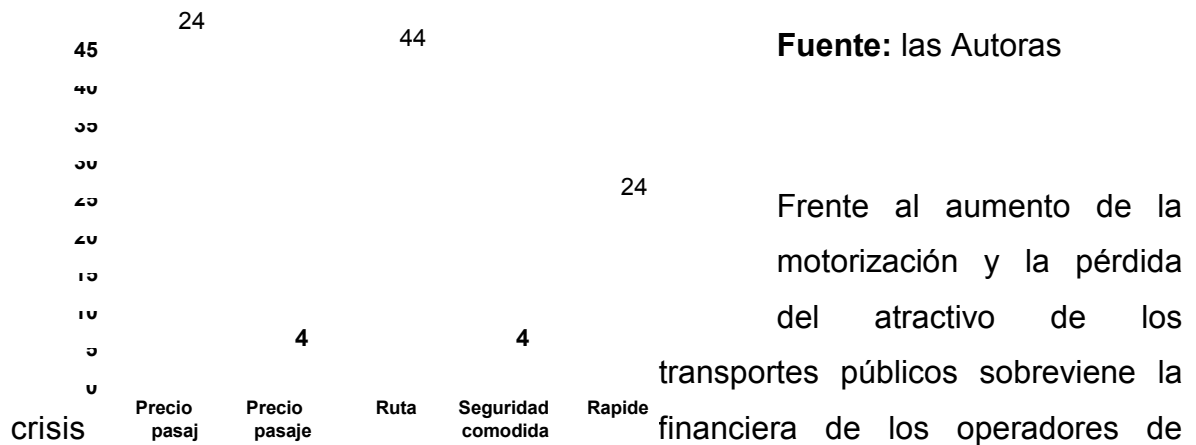


Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 32. Factores de competencia COOTRANSMAG LTDA.**

Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 33. Factores de competencia TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.**



Frente al aumento de la motorización y la pérdida del atractivo de los transportes públicos sobreviene la crisis financiera de los operadores de transporte y la caída en la calidad de los servicios prestados, la demanda de viajes, que se expresa en una reducción de las tasas de ocupación de los buses, lo que fue agravado por el crecimiento de la oferta de transporte, al ingresar nuevos operadores al servicio.

Por su parte las autoridades distritales han dictaminado una serie de decretos con relación al mototaxismo como la prohibición de la circulación de motos, restricción de acompañantes, pico y placa entre otras leyes que en la realidad no se cumplen.

Las empresas de transporte por su parte también son generadoras de eventos que afectan la cadena productiva. Entre ellos se pueden mencionar:

1. Algunas empresas no cuentan con infraestructura logística, e infraestructura administrativa, que les permita cumplir las condiciones de equipo, tiempo y conducción.
2. Algunas empresas transportadoras no cuentan con el personal capacitado para prestar un servicio de calidad.

Existe entre los diferentes elementos de la cadena productiva de transporte una situación crítica de enfrentamiento, debido a la falta de conocimiento que cada uno de ellos posee de la relación existente entre ellos y sin la cual ninguno podrá generar desarrollo social y económico, conocido como riqueza, para la sociedad en la que existen y se han soportado.

Esta situación ha afectado las relaciones laborales entre integrantes de la cadena y han obligado a la intervención del estado, para regular la relación económica entre empresas de transporte y los propietarios de los vehículos como:

### 1. Inconvenientes relacionados con el propietario y/o conductor.

El conductor y/o propietario del vehículo también es generador de problemas por algunas circunstancias entre las cuales se pueden mencionar las siguientes:

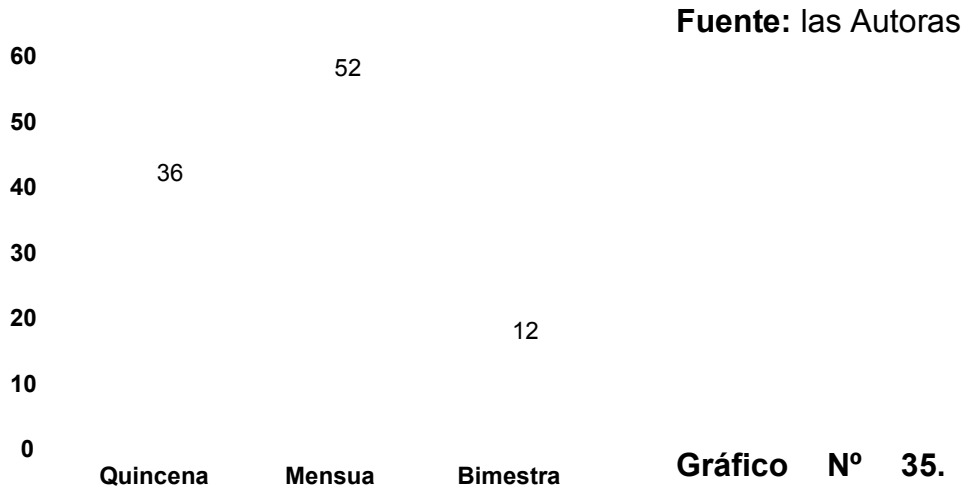
- No cuentan con la capacitación óptima para verificar las condiciones del vehículo.
- Algunos no realizan mantenimiento preventivo al equipo, ni cumplen con condiciones especiales del equipo.

**Tabla N° 11. Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H.**

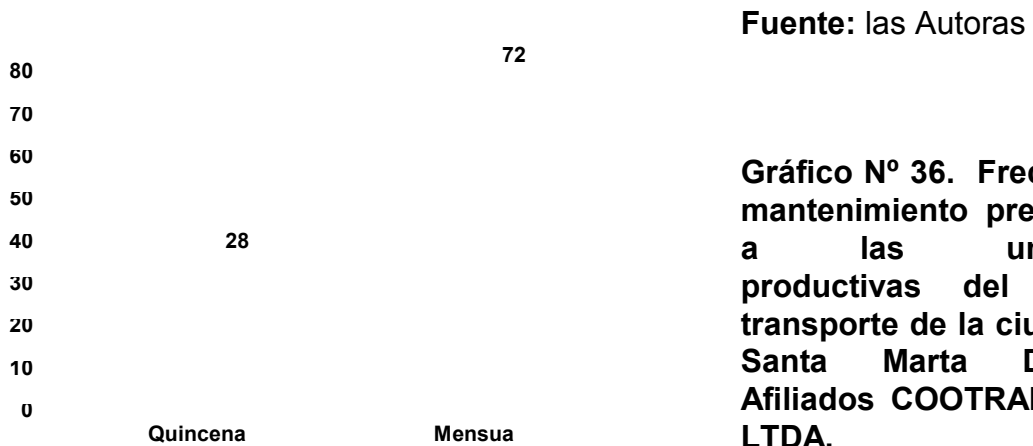
EMPRESAS	Quincenal	%	Mensual	%	Bimestral	%	TOTAL	%
Rodamar Ltda..	9	36	13	52	3	12	25	100
Rodatars S.A.	7	28	18	72	0	0	25	100
Cootransmag Ltda.	4	16	21	84	0	0	25	100
Transporte Bastidas Ltda.	13	52	12	48	0	0	25	100

**Fuente:** Las Autoras.

**Gráfico N° 34. Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. Afiliados RODAMAR LTDA.**



**Gráfico N° 35. Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. Afiliados RODATURS S.A.**



**Gráfico N° 36. Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. Afiliados COOTRANSMAG LTDA.**



16

84

Fuente: las Autoras

90  
80  
70  
60  
50  
40  
30  
20  
10  
0

**Gráfico N° 37. Frecuencia mantenimiento preventivo a las unidades productivas del sector transporte de la ciudad de Santa Marta D.T.C.H. Afiliados TRANSPORTE BASTIDAS LTDA.**

Quincena 52 Mensua

Fuente: las Autoras

52  
51  
50  
49  
48  
47  
46

48

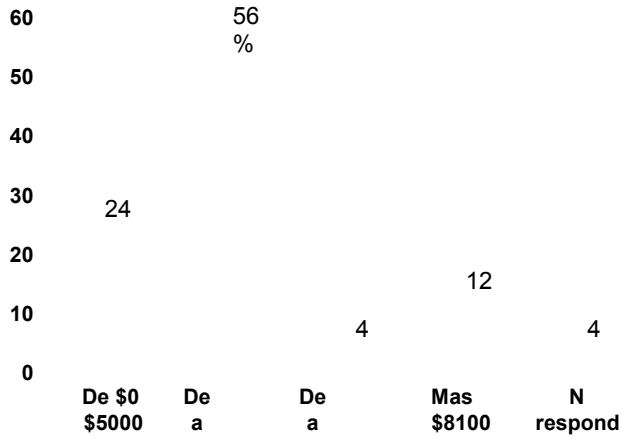
**Tabla N° 12. Asignación mensual para como fondo para reparación y mantenimiento de los vehículos.**

Quincena Mensua

EMPRESAS	De \$0 a \$50000	%	De \$50000 a \$60000	%	De \$61000 a \$70000	%	De \$71000 a \$80000	%	Mas de \$81000	%	No Responde	%	TOTAL	%
Rodamar Ltda.	6	24	14	56	1	4	0	0	3	12	1	4	25	100
Rodatus S.A.	4	16	1	4	9	36	3	12	8	32	0	0	25	100
Cootransmag Ltda.	1	4	10	40	4	16	2	8	8	32	0	0	25	100
Transporte Bastidas Ltda.	4	16	7	28	1	4	4	16	8	32	1	4	25	100

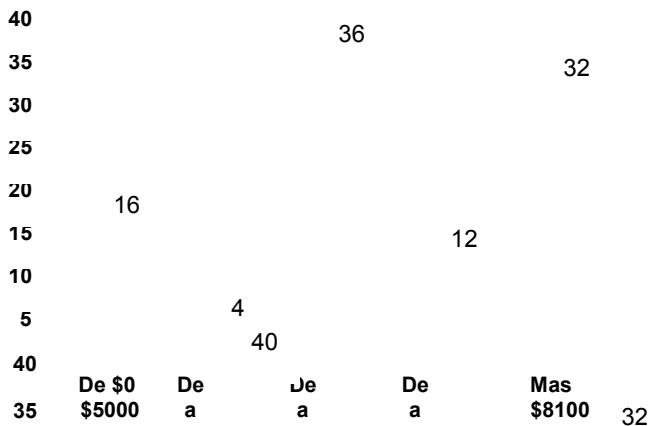
Fuente: Las Autoras.

**Gráfico N° 38. Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos. RODAMAR LTDA.**



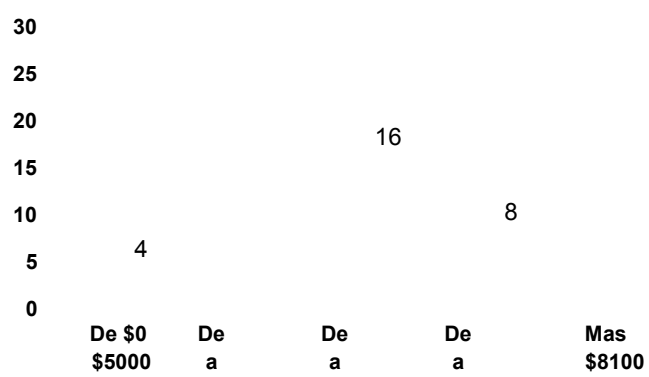
Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 39. Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos. RODATURS S.A.**



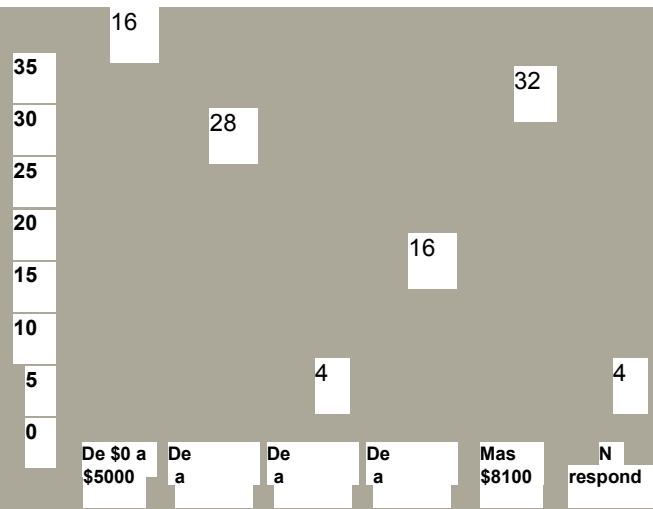
Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 40. Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos. COOTRANSMAG LTDA.**



Fuente: las Autoras

**Gráfico N° 41. Asignación mensual para fondo de reparación y mantenimiento de los vehículos. TRANSPORTES BASTIDAS LTDA.**







**Tabla N° 13. Aceptación de las Políticas Implementadas por las empresas transportadoras de la ciudad.**

<b>EMPRESAS</b>	<b>SI</b>	<b>%</b>	<b>NO</b>	<b>%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
Rodamar Ltda.	14	56	11	44	25	100
Rodatus S.A.	15	60	10	40	25	100
Cootransmao Ltda.	15	60	10	40	25	100



Se dice también del estrés del tráfico: las "horas pico" y los "trancónes", el ruido de motores y de pitos, la imprudencia y hostilidad de conductores, y la prisa o necesidad de adelantarse a otro, son sus principales generadores.

Éste se convierte en un enemigo mortal cuando se extiende en el tiempo. Para muchos, las condiciones, las presiones económicas, la sobrecarga de trabajo, el ambiente competitivo, etc., son circunstancias que se perciben inconscientemente como amenazas; esto les lleva a reaccionar a la defensiva, tornándose irritables y sufriendo consecuencias nocivas sobre todo el organismo.

- **Problemas Familiares.**

Esto es consecuencia de los problemas económicos a los que se enfrentan los propietarios, los cuales en ocasiones no pueden solventar las necesidades que esperan cubrir con la ejecución del trabajo de la(s) unidad(es) operativa(s) como gastos familiares y de subsistencia.

Debido a lo anterior, pueden ocurrir conflictos dentro del entorno familiar ya que muchas veces el dinero destinado a gastos propios del hogar, se utiliza para la reparación y el mantenimiento del equipo.

- **Endeudamiento Externo.**

En el momento de presentar dificultades económicas, el propietario se ve enfrentado a recurrir a préstamos bancarios y/o extra bancarios como consecuencia que las empresas no ofrecen apoyo en el momento de reparaciones para sus vehículos, ni en préstamos en efectivo, ni en conexión con talleres de reparación que ofrezcan crédito.



Cuando el propietario no posee vida crediticia, y el banco no aprueba dichos créditos, éste recurre a créditos extra – bancarios y de usura, los cuales manejan tasas de interés muy por encima de las legalmente establecidas para el desarrollo de ésta actividad, siendo esto el sobre – costo que tienen que asumir por el hecho de no contar con las garantías exigidas por el sistema financiero.

Sumado a lo anterior las empresas se defienden al respecto, afirmando que la no realización de préstamos en efectivo a sus accionistas (dueños de los equipos vinculados a cada una de éstas) es consecuencia de que éstos no poseen una “cultura de pago” en la adquisición de créditos y en la cancelación de los mismos.

- **Paros.**

Se entiende como paro, al cese o suspensión de todas las actividades laborales, su finalidad consiste en protestar contra las autoridades y sus políticos.

Éstos han surgido debido a la necesidad de cubrir falencias administrativas y de competencia, pero muy a pesar de ser realizados en pro de su negocio, afectan la continuidad en el trabajo de las unidades productivas.

## **13.2 INCIDENCIA SOCIAL.**

- **Accidentes de Tránsito.**

Debido a la sobreoferta de vehículos por parte de las cuatro empresas transportadoras de la ciudad y la imprudencia por parte de los mototaxistas, la ciudad se ve enfrentada diariamente a numerosos accidentes de tipo vial.

En materia de tránsito, accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

La Ley de Tránsito en su Art. 34 al establecer el concepto de infracciones de tránsito define a los accidentes cuando: dice: "Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agente de tránsito".

Existen tres factores que deben considerarse cuidadosamente ya que son necesarios para la generación de un accidente: agente, huésped y medio ambiente. El agente es el vehículo; el huésped es el usuario de las vías, conductor, peatón, pasajero; y el medio ambiente el entorno y las vías.

En el momento en que se rompe el sistema, se produce el accidente. La falla en el equilibrio del sistema puede provenir de cualquiera de los tres agentes, por lo que las medidas que se tomen para evitar accidentes, deben conducir a mejorar todos y cada uno de ellos según el grado de sus fallas.

La principal causa provocada por vehículos contiene un alto grado de factor humano: el mantenimiento preventivo y el aumento del volumen de vehículos en la ciudad; además de la desatención e inobservancia de las señales de tránsito, impericia, embriaguez, alteraciones psíquicas, deficiencias físicas, desafío a las normas, además la contaminación de gases tóxicos de los vehículos produce irritación del ánimo de los conductores, y deficiencias en el diseño vial, en la señalización, en el diseño de flujos vehiculares, entre otras.

El accidente de tránsito es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte; aquí por tanto, encontramos una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.

Desde el punto de vista social, éste constituye una falla que destruye, que mina a un país, que limita el desarrollo de las personas, que no les permite su participación activa o que definitivamente les impide seguir brindando su contingente.

- **Contaminación Auditiva.**

Santa Marta se ve afectada por el incremento de vehículos tipo moto, taxi, buses y microbuses, situación que afecta directamente a la sociedad con la denominada “contaminación auditiva”.

Pese a que se han realizado decretos con relación al congelamiento del parque automotor, éste si sigue incrementando poco a poco, lo cual genera el aumento del “ruido”.

El “ruido” se caracteriza como un sonido que produce molestia, una sensación auditiva desagradable o molesta que produce en nuestro organismo el conjunto de vibraciones molestas complejas, desordenadas, recibidas y transmitidas por el oído a las células cerebrales, o bien, puede establecerse que todo sonido inoportuno es un ruido. El ruido tiene un carácter indeseado y molesto, cualidades que hacen a las personas particularmente receptivas a él.

El ruido altera la concentración, la productividad laboral e intelectual, el descanso, y en altas dosis, produce lesiones auditivas irreparables.

La contaminación acústica se ha reconocido internacionalmente como la contaminación más común y barata de producir, además de ser un fenómeno que va en aumento inevitablemente con el gradual crecimiento de las ciudades.

Es un fenómeno espontáneo que se vincula al horario y actividad que lo produce, no deja residuos (no tiene un efecto acumulativo en el medio, pero si puede tener

un efecto acumulativo en el hombre), su cuantificación es compleja y es uno de los contaminantes que requiere menos cantidad de energía para ser producido.

- **Contaminación Atmosférica**

En las grandes ciudades del país se presentan elevados índices de contaminación atmosférica, que contribuyen a su vez a la contaminación global y perjudican la salud de la población.

Las principales causas son: acelerado crecimiento industrial; concentración de la población; *incremento del parque vehicular*; y *el alto consumo de combustibles*

La contaminación atmosférica se produce en gran medida por el consumo de combustibles derivados del petróleo. Éstos son clasificados en gasolinas, gas natural, y gasóleo, siendo los combustibles utilizados por el sector transporte y los más representativos.

Muchos transportadores se han visto en la necesidad de un ahorro en cuanto a costos de combustibles debido a sus altos incrementos anuales y por ello se han cambiado la modalidad de combustible de su vehículo, por muchas razones, cada día más personas en el mundo eligen Gas Natural Vehicular: porque es mucho más económico que otros combustibles, porque tiene ventajas técnicas respecto a otros combustibles, porque es más seguro, porque respeta el medio ambiente.

### **Aspectos Económicos.**

- Con el GNV ahorra aproximadamente el 50% con respecto a la gasolina.

- Las visitas a talleres y los cambios de repuestos y bujías disminuyen, generando ahorro para usted.
- Disminuye la periodicidad en los cambios de aceite.

### **Aspectos de Seguridad.**

- El GNV es más seguro que otros combustibles.
- El GNV es más liviano que el aire, haciendo que se disipe fácilmente en la atmósfera, caso contrario a lo que ocurre con los vapores de la gasolina.

### **Aspectos Ambientales.**

- Usando GNV disminuye en más de un 80% la contaminación por emisión de gases tóxicos y partículas nocivas.
- El GNV contribuye a evitar el efecto invernadero, porque produce menos dióxido de carbono que otros combustibles.
- El GNV produce menos dióxido de azufre que otros combustibles.

- **Deterioro de las Vías.**

Las vías son las áreas destinadas al tránsito público, vehicular o peatonal, o afectadas por él, que componen la infraestructura vial de la ciudad la cual se ve afectada por la cantidad de buses y microbuses que transitan por éstas, y que comprende: avenidas, calles, carreras, transversales, diagonales, calzadas, separadores viales, puentes vehiculares y peatonales o cualquier otra combinación de los mismos elementos que puedan extenderse entre una y otra línea de las edificaciones.

Una carretera es una vía de dominio y uso público, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Se distingue de un simple camino porque está especialmente concebida para la circulación de vehículos de transporte.

Las superficies en mal estado, mal acabadas y/o demasiado lisas generan accidentes. Existen también cruces con mala o nula visibilidad y malos diseños de vías en algunos sectores. Algunos separadores son demasiado angostos o bien y no están adecuadamente señalizados.

- **Trafico**

El tránsito vehicular (también llamado tráfico vehicular) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Se presenta debido a la cantidad de vehículos rodantes y que afectan la calidad de vida de sus habitantes.

Debido a la sobreoferta de vehículos existentes en la ciudad, en horas pico se presenta un embotellamiento considerable en sus vías, presentándose accidentes e impartición de multas por parte de policías debido a aceleración que deben realizar los conductores debido a la toma de tiempo de cada ruta por parte de los despachos.

- **Mototaxismo.**

“Los mototaxistas” no solamente se dedican a llevar pasajeros, sino que realizan otras funciones tales como, recaudar vacunas a los tenderos y comerciantes, escoltar y hacer mandados para sus jefes, vigilar e informar complementando la acción del Das y la policía, seguir a personas adversas a las políticas del gobierno.

Entre ellos la falta de cultura ciudadana para la utilización de un buen servicio de transporte, el desdén de la administración municipal para controlar el mototaxismo y la otra competencia desleal, de las busetas viejas, que cobraban más barato el pasaje

El mototaxismo tiene su origen ante todo en la forma como está estructurada la prestación del servicio de transporte público y es un problema social porque de esta actividad informal de transporte público cientos de miles de personas derivan su sustento diario.

Sin controlar, el mototaxismo podrá generar mucho “empleo” pero acabará con el transporte colectivo y aumentará significativamente la contaminación ambiental en las ciudades colombianas.

- **Delincuencia.**

Tras la competencia desleal se esconden diversos factores de tipo delincriminal como violaciones y robos por parte de personas que bajo el nombre de “mototaxistas” aprovechan para realizar estos actos, en forma criminal y de manera violenta hacia la víctima.

- **Oferta de Trabajo.**

El incremento en el parque automotor trae consigo el empleo a nuevos operadores del servicio directo e indirecto como conductores, taponeros y ayudantes que adoptan la labor como sustento para sus familias, disminuyendo las tasas de desempleo.

#### **14. RELACIÓN COSTO – BENEFICIO DE LA ACTIVIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO COLECTIVO**

El negocio de transporte público urbano colectivo de la ciudad de Santa Marta, está siendo afectado por múltiples elementos, destacándose entre ellos la ausencia de un verdadero sistema de transporte público urbano que integre al propietario de las unidades productivas, a los operadores, a las empresas, al gobierno y a la ciudadanía.

El escenario bajo el cual se desenvuelve el transporte de la ciudad en los últimos años, se refleja finalmente en una pobre calidad de vida para el propietario, lo cual se traduce en la pérdida de la capacidad económica frente a otros tipos de actividades que posee la ciudad; presentándose un detrimento en la utilidad del negocio.

La manutención del equipo integra diferentes procesos de tipo físico, legal, administrativo, los cuales se presentan de forma diaria, mensual o anual dependiendo de la necesidad y/o el requerimiento de la ley, las cuales por la naturaleza de su actividad como vehículo transportador se le deben ejecutar.

Una relación costo – beneficio anual de lo obtenido y lo incurrido en la conservación y preservación del equipo demuestra que en muchas ocasiones son mayores los costos totales en que se incurre que las ganancias que este arroja, presentándose que después de invertir en el mantenimiento del vehículo y los gastos del mismo al propietario, no le quede un monto suficiente para ahorro propio.

- **Mantenimiento Correctivo:**



Incluye conjuntos mecánicos de parte y/o de todo el vehículo, incluye la renovación de conjuntos mecánicos, de piezas y/o de todo el vehículo.

Incluye la reparación a los sistemas:

1. Sistema de motor.
2. Sistema de caja de velocidades y transmisión (diferencial).
3. Sistema de frenos y dirección.
4. Sistema eléctrico.
5. Sistema de suspensión (amortiguadores, balineras de rodamiento, resortes, bases de motor, varilla de suspensión, ejes, discos, llantas, etc).
6. Sistema de carrocería (latonería y pintura, cojinería, seguridades, chapas, vidriería en ventanas y cauchos).

- **Mantenimiento Preventivo:**

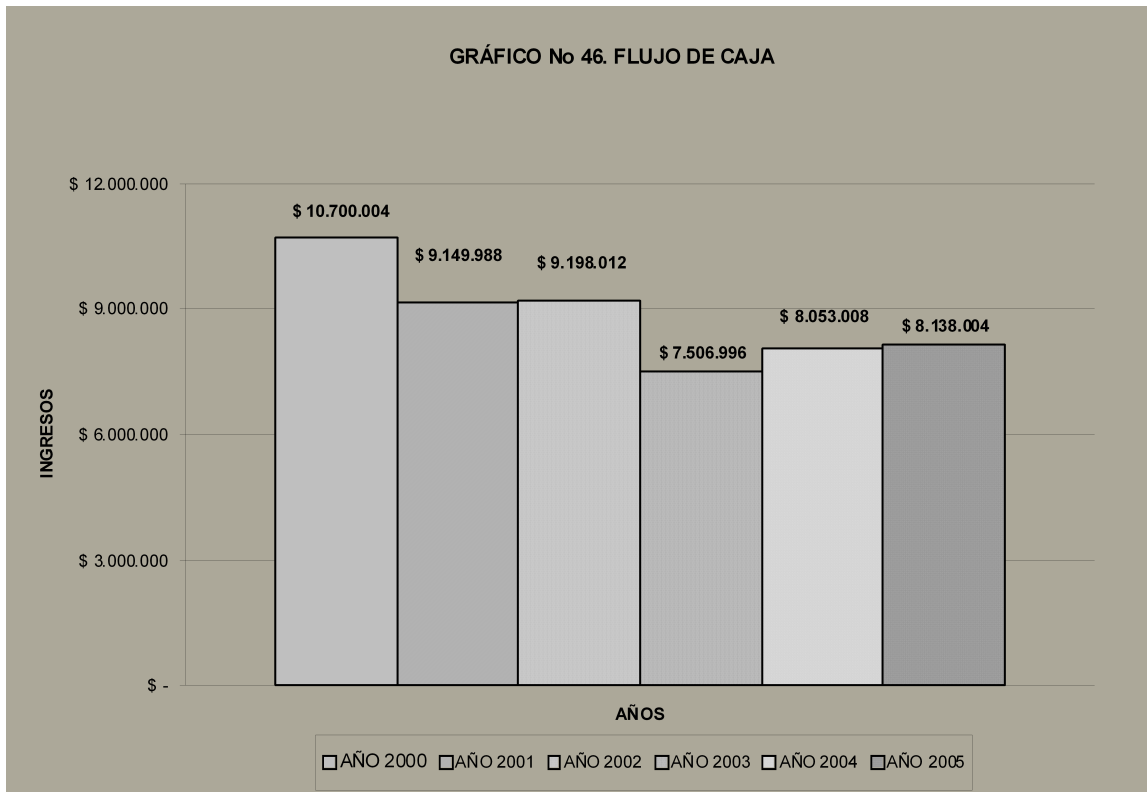
Conformado por la revisión de aceites, lubricantes, grasas, correas, lavados, petrolizado, engrase de rodamiento, pastillas, líquidos de frenos, revisión, entre otros que posee el vehículo.

Luego de la relación del mantenimiento físico se tienen en cuenta los siguientes costos económicos, administrativos y legales:

- **Imprevistos:** Es aquel monto destinado para suplir los Accidentes de Tránsito, multas, gastos extras y daños menores del vehículo.
- **Depreciación:** Disminución o pérdida del vehículo, ocasionada por el desgaste y envejecimiento, en el caso de los equipos de transporte es de 20 años.
- **Póliza de responsabilidad civil contractual:** Cubre muerte; incapacidad permanente; incapacidad temporal; gastos médicos quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 Salario mínimo mensual legal vigente por persona.
- **Póliza de responsabilidad civil extra – contractual:** Cubre muerte o lesiones a una persona; daños a bienes de terceros; muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 salario mínimo mensual legal vigente pro persona.

## 1 FLUJO DE CAJA

ITEM	AÑO 2000	AÑO 2001	AÑO 2002	AÑO 2003	AÑO 2004
<b>INGRESOS</b>					
( + )Tarifa Diaria	\$ 25.200.000	\$ 25.200.000	\$ 26.880.000	\$ 26.880.000	\$ 28.560.000
<b>COSTOS</b>					
( - ) Costos Variables					
Mantenimiento Preventivo	\$ 1.800.000	\$ 1.920.000	\$ 2.040.000	\$ 2.160.000	\$ 2.220.000
Mantenimiento Correctivo	\$ 5.400.000	\$ 5.640.000	\$ 6.000.000	\$ 6.360.000	\$ 6.600.000
Imprevistos	\$ 1.800.000	\$ 1.860.000	\$ 1.920.000	\$ 2.016.000	\$ 2.100.000
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>\$ 9.000.000</b>	<b>\$ 9.420.000</b>	<b>\$ 9.960.000</b>	<b>\$ 10.536.000</b>	<b>\$ 10.920.000</b>
( - ) Costos Fijos					
Costos de Administración Diaria (30 días)	\$ 4.320.000	\$ 5.400.000	\$ 6.480.000	\$ 7.560.000	\$ 8.280.000
Impuesto de Rodamiento (mensual)	\$ 300.000	\$ 320.004	\$ 324.996	\$ 335.004	\$ 345.000
Certificado de Medio Ambiente (mensual)	\$ 24.996	\$ 30.000	\$ 30.000	\$ 39.996	\$ 39.996
SOAT	\$ 330.000	\$ 350.004	\$ 351.996	\$ 362.004	\$ 372.000
Poliza de Seguros Contractual y Extracontractual	\$ 525.000	\$ 530.004	\$ 534.996	\$ 540.000	\$ 549.996
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>	<b>\$ 5.499.996</b>	<b>\$ 6.630.012</b>	<b>\$ 7.721.988</b>	<b>\$ 8.837.004</b>	<b>\$ 9.586.992</b>
<b>TOTAL COSTOS TOTALES</b>	<b>\$ 14.499.996</b>	<b>\$ 16.050.012</b>	<b>\$ 17.681.988</b>	<b>\$ 19.373.004</b>	<b>\$ 20.506.992</b>
<b>VALOR RESIDUAL</b>	-	-	-	-	-
<b>FLUJO DE CAJA LIBRE</b>	<b>\$ 10.700.004</b>	<b>\$ 9.149.988</b>	<b>\$ 9.198.012</b>	<b>\$ 7.506.996</b>	<b>\$ 8.053.008</b>



## 14.2 DIAGRAMA DE FLUJO DE CAJA

**\$10.700.004      \$9.149.988**

**35.000.000**

**TABLA 14. DEPRECIACIÓN VEHICULO**

AÑO	DEPRECIACIÓN ANUAL	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	DEPRECIACIÓN EN LIBROS
			\$ 35.000.000
<b>1</b>	\$ 1.750.000	\$ 1.750.000	\$ 33.250.000
<b>2</b>	\$ 1.750.000	\$ 3.500.000	\$ 31.500.000
<b>3</b>	\$ 1.750.000	\$ 5.250.000	\$ 29.750.000
<b>4</b>	\$ 1.750.000	\$ 7.000.000	\$ 28.000.000
<b>5</b>	\$ 1.750.000	\$ 8.750.000	\$ 26.250.000
<b>6</b>	\$ 1.750.000	\$ 10.500.000	\$ 24.500.000

7	\$ 1.750.000	\$ 12.250.000	\$ 22.750.000
8	\$ 1.750.000	\$ 14.000.000	\$ 21.000.000
9	\$ 1.750.000	\$ 15.750.000	\$ 19.250.000
10	\$ 1.750.000	\$ 17.500.000	\$ 17.500.000
11	\$ 1.750.000	\$ 19.250.000	\$ 15.750.000
12	\$ 1.750.000	\$ 21.000.000	\$ 14.000.000
13	\$ 1.750.000	\$ 22.750.000	\$ 12.250.000
14	\$ 1.750.000	\$ 24.500.000	\$ 10.500.000
15	\$ 1.750.000	\$ 26.250.000	\$ 8.750.000
16	\$ 1.750.000	\$ 28.000.000	\$ 7.000.000
17	\$ 1.750.000	\$ 29.750.000	\$ 5.250.000
18	\$ 1.750.000	\$ 31.500.000	\$ 3.500.000
19	\$ 1.750.000	\$ 33.250.000	\$ 1.750.000
20	\$ 1.750.000	\$ 35.000.000	\$ -

<b>VALOR COMPRA</b>		\$ 35.000.000
<b>% DEPRECIACIÓN ANUAL</b>		5%
<b>DEPRECIACIÓN ANUAL</b>		\$ 1.750.000

**TABLA 15. VALOR RESIDUAL**

<b>AÑO</b>	<b>DEPRECIACIÓN ANUAL</b>	<b>DEPRECIACIÓN ACUMULADA</b>	<b>DEPRECIACIÓN EN LIBROS</b>
			\$ 35.000.000
<b>1</b>	\$ 1.750.000	\$ 1.750.000	\$ 33.250.000
<b>2</b>	\$ 1.750.000	\$ 3.500.000	\$ 31.500.000
<b>3</b>	\$ 1.750.000	\$ 5.250.000	\$ 29.750.000
<b>4</b>	\$ 1.750.000	\$ 7.000.000	\$ 28.000.000
<b>5</b>	\$ 1.750.000	\$ 8.750.000	\$ 26.250.000
<b>6</b>	\$ 1.750.000	\$ 10.500.000	\$ 24.500.000

Tomando en cuenta que el valor del vehículo depreciado al 6to. Año es \$24,500,000, se aplica este monto como valor residual o valor de salvamento.

### **14.3. ANÁLISIS PERIODO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN (PR) “PAYBACK”**

Nos permitirá determinar el tiempo necesario para recuperar la inversión  
 Promedio de Utilidad Neta según Flujo de Caja Anual = \$7.390.180

$$\text{Payback o PR} = \frac{\text{Inversión Inicial}}{\text{Flujo de Efectivo Anual}}$$

$$\text{Payback o PR} = \frac{\$35.000.000}{\$ 12.874.335} = 2.71 \approx 3 \text{ Años}$$

Al finalizar el tercer año del proyecto, se tiene una recuperación total de la inversión inicial.

### **14.4. TASA PROMEDIO DE RETORNO (TPR)**

Nos permitirá calcular el promedio anual en términos de tasa de recuperación de la inversión inicial (tasa a la que rinde el negocio tal como lo plantea el flujo de caja)

$$\text{TPR} = \frac{\sum \text{Flujo de Efectivo/n (años)}}{\text{Inversión Inicial}} = \frac{(77.246.012/7)}{35.000.000} = 0,3153 \times 100 = 31.52\%$$

El proyecto rinde anualmente en promedio un 31.52% para el total de años en evaluación.

#### 14.5. EVALUACIÓN POR EL MÉTODO DEL VALOR PRESENTE NETO

Para evaluar un proyecto mediante esta opción, debemos tener en cuenta que si

**VPN > 0 El Proyecto Se Acepta**  
**VPN < 0 El Proyecto se Rechaza**

Este método nos permite traer a presente (año 0) los flujos de efectivo generados para cada año de modo que se tenga base de comparación con la inversión inicial.

**FE<sub>n</sub>** = Flujo de Efectivo Año (1, 2, 3 .... 6)

**n** = Tiempo en Año Estudiado

**VPN** = – Inversión Inicial +  $\sum \text{FE}_1 (1+i)^{-n}$

Tomemos como base de Análisis Una Tasa del 36%

$$\text{VPN} = - 35.000.000 + 10.700.004 (1+0,31)^{-1} + 9.149.998 (1+0,31)^{-2} + \\ 9.198.012 (1+0,31)^{-3} + 7.506.996 (1+0,31)^{-4} + 8.053.008 (1+0,31)^{-5} + \\ 8.138.004 (1+0,31)^{-6} + 24.500.000$$

$$\text{VPN} = - 35.000.000 + 48.337.960 = \mathbf{13.337.960}$$

Bajo esta tasa de aplicación, el proyecto es viable.

#### **14.6. MÉTODO DE LA TASA INTERNA DE RETORNO “TIR”**

Nos permite calcular la tasa de descuento que hace cero la VPN, con base en este resultado (tasa) podemos decidir si el proyecto es viable o no.

Si la TIR es superior a la tasa de descuento habitual para este tipo de negocio se da por aceptado el proyecto por cuanto representa rentabilidad para el propietario del mismo.

La tasa generalmente aceptada para el negocio del transporte público urbano está determinada en un 23%. (TIO Tasa Interna de Oportunidad)

Para efectos de cálculo, esta tasa se determina mediante una interpolación de tasas, es decir tomamos una VPN positiva y otra con VPN negativa y hallamos por despeje la TIR.

#### **95% TIR NEGATIVA.**

$$\text{VPN} = - 35.000.000 + 10.700.004 (1+0,95)^{-1} + 9.149.998 (1+0,95)^{-2} + \\ 9.198.012 (1+0,95)^{-3} + 7.506.996 (1+0,95)^{-4} + 8.053.008 (1+0,95)^{-5} +$$



$$8.138.004 (1+0,95)^{-6} + 24.500.000$$

$$\mathbf{VPN = - 35.000.000 + 34.586.797 = - 413.203}$$

$$\begin{array}{r} 95 \text{ -----} - 413.203 \\ i \text{ -----} \quad \quad 0 \\ 31 \text{ -----} \quad 13.337.960 \end{array}$$

$$\frac{95 - 31}{95 - i} = \frac{- 413203 - 13.337.960}{- 413.203 - 0}$$

$$\mathbf{TIR = 93.08\%}$$

Con esta tasa el proyecto es viable ya que tiene una tasa interna de retorno de la inversión inferior a las TIO esperada para el tipo de negocio.

#### **14.7. RELACIÓN BENEFICIO COSTO (B/C)**

Nos permite establecer una relación de beneficios (ingresos netos) sobre el costo inicial del proyecto.

Al establecer este indicador se tiene que:

B/C > 1 Implica que los ingresos son mayores que los egresos, entonces el  
 proyecto es aconsejable.

B/C = 1 Implica que los ingresos son iguales que los egresos, entonces el proyecto es indiferente.

B/C < 1 Implica que los ingresos son menores que los egresos, entonces el proyecto no es aconsejable.

Para establecer la anualidad del costo inicial del vehículo a una tasa TIO del 23% tenemos que:

$$A = \$35.000.000 * 23\% = \$8.050.000$$

Es decir si tenemos en cuenta el promedio de gastos totales del proyecto para cada año se tiene lo siguiente:

$$\mathbf{B/C \text{ Año1} = \$10.700.004 / 8.050.000 = 1,33}$$

$$\mathbf{B/C \text{ Año2} = \$9.149.988 / 8.050.000}$$
$$= 1,14$$

$$\mathbf{B/C \text{ Año3} = \$9.198.012 / 8.050.000}$$
$$= 1,14$$

$$\mathbf{B/C \text{ Año4} = \$7.506.996 / 8.050.000}$$
$$= 0,93$$

$$\mathbf{B/C \text{ Año5} = \$8.053.008 / 8.050.000}$$
$$= 1,00$$

$$\mathbf{B/C \text{ Año}6} = \$8.138.004 / 8.050.000 = 1,01$$

Se puede apreciar que sólo durante el periodo 2000 – 2002 de operación del proyecto fue aconsejable la ejecución del mismo, pero para el año siguiente no fue viable debido al factor competencia presentado en este, por cuanto sus egresos son superiores a los ingresos percibidos. los años siguientes (5 al 6) el proyecto fué aconsejable.

## CONCLUSION

El transporte cumple el papel de conectar e integrar funciones que se desarrollan en diferentes lugares, mediante la movilización de personas y bienes, lo que permite la especialización de actividades y los usos de suelo.

Actualmente el sector se enfrenta a diversas problemáticas de tipo económico, social y político, encontrándose entre las más relevantes y significativas la sobreoferta de vehículos, el incremento anual de costo de administración, la competencia desleal, la utilización de créditos extra – bancarios, una distribución deficiente de rutas y la falta de capacitación empresarial; aspectos que repercuten en forma directa en la ejecución de la actividad presentándose un detrimento en la utilidad del propietario, y como resultado de esto, las unidades productivas del transporte urbano colectivo de la ciudad de Santa Marta no están arrojando el éxito esperado por los propietarios de éstas.

Existiendo la modernización de nuevos operadores y unidades rodantes en la ciudad, con respecto a la calidad, seguridad y accesibilidad del servicio público colectivo de pasajeros, se vería de inmediato el cambio pues los nuevos operadores contarían con una infraestructura adecuada, con tecnología acertada, con soportes financieros estables, con visión futurista y con administración directa especializada y profesional no sólo de los vehículos sino también de sus talleres de mecánica, latonería y pintura y garajes, paraderos, estaciones de servicio, lavaderos, almacenes de repuestos y llantas, la administración, capacitación y control del 100% de los operadores de los vehículos (Conductores) y control unificado para el cumplimiento estricto de los trayectos de las rutas por parte de los conductores.

Como es bien conocido por todas las Autoridades Distritales y la Autoridad Departamental, los mismos gremios de transporte urbano de la ciudad, toda la comunidad usuaria del servicio del transporte, y los mismos propietarios de los vehículos que prestan el servicio de pasajeros urbanos colectivos y sus conductores; el sistema actual de transporte público en la ciudad de Santa Marta es un negocio rentable y que arroja *éxito* a los dueños de las unidades productivas, pero debido a la mala administración y mal manejo de los fondos diarios no se obtiene la rentabilidad real, pues luego de realizar los correspondientes análisis financieros, éstos arrojan un resultado positivo, determinando por medio de la tasa interna de retorno, el valor presente neto y relaciones de costos y beneficios un éxito en la realización de la labor, recomendándolo como negocio y demostrando su viabilidad como tal.

Estos últimos son consientes de la actual situación del gremio, pues diariamente perciben el deterioro de su unidad productiva y se enfrentan a los diversos factores internos y externos que influyen en la actividad, sin embargo, en la mayoría de los casos no toman medidas correctivas debido a su poco conocimiento administrativo del sector, conllevando a que ocurra una sobreexplotación del vehículo, sin miras a una reorganización y mejora de su negocio.

La sobreoferta de vehículos se debe fundamentalmente a la falta de verdaderas empresas de transporte, estas son básicamente organizaciones afiliadoras, que explotan las rutas y horarios que le son autorizados.

Si bien existen limitaciones a la capacidad transportadora, es decir al número de equipos autorizados, esta se fija con base en criterios y normas que sobre estiman las necesidades de equipos frente a la demanda.

Todo el componente administrado de las 4 empresas transportadoras; no cumple con los más mínimos principios de legalidad estatuidos en las leyes, decretos y

resoluciones que regulan la materia en tránsito y transporte, porque durante años sólo se han dedicado a cobrar diariamente para su propio beneficio e enriquecimiento individual unas cartulinas y dejan la operación de vehículos, el cumplimiento de sus rutas y la seguridad, movilidad y accesibilidad de los pasajeros como responsabilidad y voluntad exclusiva de los mismos propietarios, conductores y ayudantes.

Las mismas empresas transportadoras y ante las circunstancias actuales de mercado, carecen de capacidad empresarial por las siguientes razones:

- Carecen de estrategias, planeación y aspectos administrativos para unificar la operación.
- No cuentan con instrumentos idóneos que garanticen el aumento de la rentabilidad de los vehículos, porque los que aparentemente administran hoy están en condiciones poco óptimas y son un peligro latente para la seguridad de los pasajeros.
- No tienen la administración directa de los vehículos que compone su capacidad transportadora y por ello no se comprometen con la realidad física del parque automotor.
- No son capaces de aumentar la confianza entre cooperativas y sociedades anónimas y con los mismos propietarios inversionistas y sus conductores.
- Actualmente lo que existe es una separación total entre las empresas de transportes y la comunidad en general pues la primera ha ido perdiendo su credibilidad empresarial al no facilitar a sus afiliados y socios herramientas necesarias para el buen manejo y desarrollo de su negocio.
- No son generadores de un modelo de empleo confiable.

- No cuentan con los mecanismos necesarios e idóneos para disminuir los índices de inseguridad y accidentalidad.

Para finalizar, los Propietarios del equipo fracasaron económicamente y con lo único que cuentan en su activo dentro de la actividad del transporte son unos carros que ruedan en pésimo estado mecánico, con nulo mantenimiento preventivo y correctivo, guiados con chóferes que no respetan las más mínimas normas de tránsito y de cortesía y urbanidad.

Todo lo anterior planteado surgió como consecuencia de que la mayoría de estos no poseen una visión empresarial, no perciben el vehículo como su “microempresa” sino como aquel instrumento que diariamente les da para sobrevivir

Muchas veces el propietario se enfrenta a que sus egresos sean superiores a los ingresos percibidos; esto como resultado de que muchos de estos no son transportadores reales es decir, muchos ingresaron al medio luego de ser liquidados por empresas, y decidieron invertir en lo que a su parecer “era un negocio sencillo y enriquecedor” pero se encontraron para su sorpresa con un sector con numerosos obstáculos y riesgos, donde sólo los que poseen un conocimiento amplio sobre éste logran seguir adelante, es decir aquellos “verdaderos transportadores”.

Por todo lo anterior, los propietarios no poseen dinero para arreglar el vehículo y están prestando un servicio malo, inseguro, incómodo y peligroso, como consecuencia de los múltiples factores que afectan al sector; de no tomarse medidas radicales, seguirían perdiendo el tiempo en discusiones poco productivas, sin bases cognitivas sobre el tema del transporte público colectivo de la ciudad de Santa Marta y no aprovechando el negocio como labor viable, con rendimientos y con utilidades que ameritan la dedicación que éste sector trae consigo.

## **RECOMENDACIONES**



Teniendo en cuenta los múltiples factores negativos que afectan al sector transportador y enfocándose al propietario como inversionista de éste, se pueden realizar las siguientes recomendaciones, con el fin de reestructurar todas las dependencias y funciones del mismo; creando una nueva organización y posible secretaría de tránsito del Distrito de Santa Marta D.T.C.H, la cual tendría como función planear, organizar, ejecutar, informar, controlar y sancionar el parqueo en vía para mejorar la movilidad en Santa Marta, mejorando la calidad de vida de los propietarios y de la calidad de vida de la comunidad.

- La posible Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Marta, debe iniciar con acciones que involucren los gremios del transporte público colectivo que está conformado por los propietarios inversionistas, la asociación de transportadores que agremian a los propietarios de los vehículos de servicio público en general y sus conductores, con miras a la reorganización de este servicio en la ciudad.

Para ello se debe partir de problemáticas comunes como la sobreoferta, el control al servicio, capacidad de la malla vial y reestructuración de rutas, la reposición del equipo que presta el servicio colectivo de pasajeros en microbuses y busetas que están en mal estado y que no ofrece las más mínimas condiciones de seguridad y calidad.

- Replantear las condiciones técnicas, financieras y operativas del transporte colectivo en la ciudad de Santa Marta, en aras de mejorar la movilidad y mejorar el servicio a los usuarios y del mismo propietario.

- Ante la reorganización por no decir la refundación del servicio del transporte público colectivo de pasajeros, la posible secretaría de tránsito y transporte, deberá buscar solucionar de manera integral y sostenible los problemas estructurales actuales de las empresas: **RODAMAR, COOTRANSMAG, TRANSPORTE BASTIDAS y RODATURS** las cuales no

deben seguir prestando el servicio urbano colectivo con vehículos que en su mayoría no ofrecen estabilidad económica al afiliado.

Para ello la nueva secretaria de Transporte y tránsito de Santa Marta puede utilizar las siguientes **ESTRATEGIAS EN LA REORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO:**

- **Vinculación de nuevas Empresas en su Operación para el transporte urbano colectivo.** Que garanticen un mantenimiento con excelencia y con vehículos que ofrezcan seguridad, accesibilidad y comodidad al pasajero, con conductores capacitados y con vinculación laboral con la empresa de transporte urbano colectivo, y su recaudo en la inversión garantice la supervivencia del transporte urbano por muy largos años en la ciudad de Santa Marta.
- **Rutas.** Respecto a estas, rediseñarlas para las empresas con estudios de análisis de oferta y demanda de las necesidades reales de la ciudad; con el apoyo de los mismos inversionistas y afiliados a cada una de las empresas de la ciudad, con el objetivo de que éstos planteen según su consideración como propietarios y concededores del sector nuevas y mejores rutas que satisfagan tanto al usuario como a éstos en lo referente a la utilidad de su negocio.
- **Apoyo.** Brindar instrucción a los propietarios de los vehículos en lo referente a la buena administración de su negocio, en otras palabras enseñar a estos a no explotar su vehículo sino a tener un buen manejo de la tarifa diaria con miras a destinación de montos de dinero para ahorro propio, mantenimiento de éstos y reposición de los mismos en el momento que su vida útil finalice.

- **Ayudas.** Ofrecer ayudas financieras a los propietarios en el momento de realizar mantenimientos, reparaciones y reposición de vehículos, del mismo modo realizar convenios con entidades financieras con el objeto de manejar tasas de interés bajas y que faciliten la obtención de créditos por parte de éstos; disciplinando a éstos en cuanto al pago de estas, en otras palabras creando un “cultura de pago” en ellos.

Establecer contactos directos con talleres de reparación y almacenes de venta de repuestos y accesorios para vehículos con el fin de manejar precios bajos y facilidades de pago.

- **Reorganización.** Estas modificaciones serán un paso adelante hacia una movilidad inteligente con beneficios en la reducción de la sobreoferta y mediará de inmediato la mejora o compra de vehículos seguros, cómodos y accesibles al pasajero, existiendo un aumento en la calidad de vida del propietario de la unidad productiva pues al invertir en mejoras al equipo, éste se ve beneficiado a mediano plazo por ésta, recuperando la inversión y obteniendo utilidades al poseer un vehículo en óptimas condiciones.

Los más beneficiados económicamente con la inversión en mejoras y/o adquisición de nuevos vehículos serían los propietarios pues luego de ésta, estos verían mejores resultados en el momento de realizar comparaciones entre ingresos y egresos de la labor, con la disponibilidad inmediata para la reposición de ser pagados por el fondo de reposición que administran las 4 empresas de transporte urbano colectivo de pasajeros en la ciudad, debido a que no es lo mismo trabajar con un vehículo que ya haya cumplido su ciclo de vida que con uno que apenas la esta comenzando.

## **BIBLIOGRAFÍA**

CORTÉS, Luís Alberto En: Revista Nueva Ruta. El Transporte al Día” N° 5. Año 2.002; p. 14 –16

DECRETO DISTRITAL 223 ( 25, abril.,1996)

DECRETO DISTRITAL 492 ( 14, octubre.,1998)

DECRETO DISTRITAL. Resolución N° 0010 (05, enero 05.,2001)

DAVID, Fred R. La Gerencia Estratégica. 7ª Edición. Bogotá: Legis Editores S.A. 1993, p 11.

En: Acta N° 017, Consejo Distrital de Santa Marta (28, enero,.2.004).

En: Código Nacional de Tránsito, Ley 105 de 1.993. Bogota: Leyer. 1.994. 145 p.

En: Código Nacional de Tránsito, Ley 136 de 1.996. Bogotá: Editorial: Leyer. 1.997. 186 p.

En: Correspondencia recibida en INDISTRAN; dirigida al Doctor Alberto Lemus García Gerente. ( 10, enero,. 2001).

En: Directorio telefónico Santa Marta 2006.Telecom; p. 4– 6

En: Revista Semana; Sección Nación ( 13, agosto,.2001); p.32

GUIÑO DAVILA, Emma Lucia. Contabilidad 2000. p.198-199

HERNANDEZ SAMPIERI, Roberto, FERNANDEZ COLLADO, Carlos y BAPTISTA LUCIO, Pilar. Metodología de la Investigación. 3 ed. México D.F.: Mc graw Hill. 2003

[http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_de\\_Colombia](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_de_Colombia)

<http://www.mintransporte.gov.co/Servicios/Normas/home.asp>

[http://eltiempo.terra.com.co/naci/cari/2005-10-05/articulo-web-\\_nota\\_interior-2556886.html](http://eltiempo.terra.com.co/naci/cari/2005-10-05/articulo-web-_nota_interior-2556886.html)

<http://colombia.indymedia.org/news/2006/09/48589.hph>

<http://www.wikipedia.org>

<http://www.aeade.net/leydetransitotransporteterrestre>

<http://www.osso.univalle.edu.co/doc/publicac/1996>

<http://www.canama.cl/portal/301/article>

<http://www.gnc.com.co/GNV/html>

<http://www.supertransporte.gov.co>

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TECNICAS Y CERTIFICACIÓN.  
Compendio: Tesis y otros trabajos de grado. Bogotá: ICONTEC. 2004, p. 6-22.  
(NTC 1486)

MARTÍNEZ BENCARDINO, Ciro. Estadística y Muestreo. 10 ed. Bogota : Ecoe Ediciones. 2005. p. 836

MOCATE Karen y CUERVO Adriana. Evaluación Financiera de Proyecto de Inversión. p. 80-86

“No Habrá Ampliación Del Parque Automotor”. En: Diario El informador. Santa Marta (26, mayo., 2000).

Nuevo Código Nacional de Transito. Ley 769 de 2002 (Agosto 6).

Pararon las busetas de Rodaturs. En: Diario El informador. Santa Marta (4, abril., 2000);p. 4A

Paro de algunos conductores de buses y taxis en Santa Marta por incremento de mototaxis. En: [http: www.tiempo.com](http://www.tiempo.com). (5, octubre., 2005).

Paro de buses, busetas y taxis. En: Hoy diario del Magdalena. Santa Marta (13, octubre., 2004).

SERNA GÓMEZ, Humberto. Gerencia Estratégica: Planeación y Gestión - Teoría y Metodología. 5<sup>ta</sup>. Edición. Santafé de Bogotá: 3R Editores. 1997

UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA. Reglamento Memoria o Trabajo de Grado. Acuerdos 003 del 7 de Julio y 007 del 5 de Noviembre de 1999. Santa Marta. 1999.

# ANEXOS