

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

**ANÁLISIS DE LAS AGENCIAS DE CARGA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SU
INFLUENCIA EN EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
DENTRO DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

**DEICY VIVIANA MORENO MARTIN
JANICCE XIOMARA VIDAL CAÑAS**

**UNIVERSIDAD ECCI
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA COMERCIO INTERNACIONAL
BOGOTÁ, D.C.**

2017

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

**ANÁLISIS DE LAS AGENCIAS DE CARGA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SU
INFLUENCIA EN EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
DENTRO DEL COMERCIO INTERNACIONAL**

**DEICY VIVIANA MORENO MARTIN
JANNICE XIOMARA VIDAL CAÑAS**

Proyecto de Investigación como opción de grado del ciclo profesional

**CAMPO ELIAS LOPEZ RODRIGUEZ
Docente Asesor**

**UNIVERSIDAD ECCI
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL
BOGOTÁ, D.C.**

2017

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

TABLA DE CONTENIDO

1.	TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN.....	6
2.	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	7
2.1.	DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	7
2.2.	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	8
3.	OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	9
3.1.	OBJETIVO GENERAL.....	9
3.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9
4.	JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	10
4.1.	JUSTIFICACIÓN	10
4.2.	DELIMITACIÓN	13
5.	REFERENTES TEÓRICOS.....	14
5.1.	TENDENCIAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL.....	14
5.2.	PROTAGONISMO DE LAS AGENCIAS DE CARGA	18
5.3.	SERVICIO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL.....	23
5.3.1.	Clasificación	28
5.3.2.	Determinantes y variables para la prestación del servicio de transporte	34
6.	ESTRATEGIA METODOLÓGICA	39
6.1.	PROCESO MUESTRAL.....	39
6.2.	ESTRUCTURA DEL INSTRUMENTO.....	40
7.	RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	42
8.	DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.....	67
9.	ANEXOS.....	73
10.	BIBLIOGRAFÍA.....	75

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Viajes en vehículos de carga en Bogotá al día	12
Figura 2. Viajes en vehículos de carga en Cundinamarca al día	12
Figura 3. Valor US\$ por declaraciones de importación según dirección seccional	13
Figura 4. Factores de Elección del Servicio de Transporte	35
Figura 5. Tiempo de operación en el mercado	42
Figura 6. Orientación comercial	44
Figura 7. Despachos de exportación.....	45
Figura 8. Embarques de importación.....	46
Figura 9. Importancia del costo para la selección del tipo de transporte.....	47
Figura 10. Importancia del tiempo de tránsito para la selección del tipo de transporte.	49
Figura 11. Importancia de la confiabilidad para la selección del tipo de transporte.	50
Figura 12. Importancia de la capacidad para la selección del tipo de transporte	52
Figura 13. Importancia de la seguridad para la selección del tipo de transporte.....	53
Figura 14. Importancia del uso de varios tipos de transporte.....	54
Figura 15. Importancia de la naturaleza de la carga para la selección del tipo de transporte	55
Figura 16. Condicionantes para el sistema de transporte internacional.	57
Figura 17. Ventajas del transporte terrestre.....	58
Figura 18. Alianzas estratégicas	59
Figura 19. Ventajas del transporte multimodal	60
Figura 20. Exigencias a los transportistas	61
Figura 21. Ventajas del transporte aéreo	62
Figura 22. Realidad de los corredores logísticos.....	63
Figura 23. Influencia aduanera	64
Figura 24. Ventajas del transporte marítimo	65
Figura 25. Calidad del servicio.....	66

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Clasificación comparativa de los Medios de Transporte.....	29
Tabla 2. Criterios para la selección del tipo de transporte.....	32
Tabla 3. Variables para la construcción del instrumento.....	40

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

ANÁLISIS DE LAS AGENCIAS DE CARGA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DENTRO DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

2.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Un agente de carga dentro de la cadena logística de comercio exterior es un elemento clave para llevar a cabo la distribución física internacional en su totalidad, estas organizaciones deben resolver problemas tanto para los usuarios, quienes son los exportadores o importadores, como para los transportistas; así mismo es quien se encarga de resolver cualquier dificultad que tengan los usuarios respecto al transporte de la carga asignada.

Por lo mencionado anteriormente, las agencias de carga deben ofrecer a sus clientes una total asistencia para la mercancía a importar o exportar, teniendo en cuenta los procesos fiscales y aduaneros, el seguimiento de todos los documentos que soportan el envío de la carga, el aseguramiento de la misma y la recolección de la carga en el lugar convenido por las partes. Por ello, es relevante tener en cuenta que antes de seleccionar un agente de carga se deben considerar múltiples aspectos para poder definir con ellos la manera en que puedan encajar en su estrategia de transporte (DDE, s.f).

Los agentes de carga ofrecen a los clientes gran variedad de servicios logísticos de acuerdo a las necesidades que presentan, siendo relevante analizar la ubicación geográfica, las dimensiones y peso de la carga, y el tipo de mercancía que se desea importar o exportar, con el fin de brindar un excelente servicio y obtener mayor satisfacción por parte de los clientes. Se especializa en proporcionar un servicio profesional en la planeación, proyecto, coordinación, control y dirección en todas las operaciones necesarias para efectuar el traslado nacional e internacional de la carga (QuimiNet, 2009).

Se debe mencionar que el transporte dentro de la cadena logística del comercio internacional es una variable importante a tener en cuenta, pues mediante su participación se hace el traslado

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

de insumos, materias primas y productos terminados desde un punto de origen a un punto de destino, en base a esto, las mercancías pueden ser transportadas mediante aviones cargueros o comerciales, barcos cargueros ya sea para carga suelta o en contenedores, y trenes cargueros y camiones de todo tipo y tamaño, de acuerdo a la modalidad de transporte acorde a la mercancía (MBA y Educación Ejecutiva, 2014). Así, para determinar el tipo de transporte a utilizar se debe tener en cuenta entre otros elementos: la distancia entre el país de origen y destino, la oferta del transporte y el destino final del transporte.

Es por esto, que se formuló la siguiente pregunta problema para el desarrollo de esta investigación, teniendo en cuenta el grado de importancia de las agencias de carga para el movimiento de mercancías desde un punto origen al punto de destino.

2.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es la influencia de las agencias de carga en la ciudad de Bogotá D.C para el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional?

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar las agencias de carga en la ciudad de Bogotá y su influencia en el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional.

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Realizar una revisión bibliográfica de los temas principales en estudio para proporcionar una adecuada plataforma epistemológica a la investigación.
- Describir el comportamiento de las agencias de carga y su relación con el sector de los servicios de transporte.
- Proponer alternativas para el mejoramiento de la internacionalización a través del buen uso y aprovechamiento de las agencias de carga.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

4. JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. JUSTIFICACIÓN

Durante los últimos años el servicio de transporte en el mundo ha representado para las economías industrializadas un factor importante y de gran crecimiento, así mismo durante los años setenta y ochenta el transporte aéreo, marítimo y terrestre presentaron un incremento significativo, siendo el ultimo el medio de transporte que predominaba en las sociedades modernas (Analistas Económicos de Andalucía, s.f). Por tanto, el transporte constituye un elemento primordial para el crecimiento y desarrollo económico de los países, el cual supone un factor clave para las comunicaciones tanto internas como externas de un espacio geográfico, teniendo como función principal la interacción entre los consumidores, productores y fuentes de las materias primas, a fin de obtener mayor especialización productiva y variedad de productos de excelente calidad (Analistas Económicos de Andalucía, s.f).

El cambio tecnológico y el comercio están estrechamente relacionados, las innovaciones modifican los patrones de producción e intercambio a partir del surgimiento de nuevos bienes y servicios, cambios en la trazabilidad, mejoras en la productividad y la reducción de los costos vinculados al comercio (Gaya, s.f). Aunque el sistema multilateral de comercio ha promovido la adopción de “políticas comerciales liberales - promotoras de la circulación sin restricciones de bienes y servicios- que intensifican la competencia, fomentan la innovación y producen éxito” (OMC, 2015), y ha buscado promover la innovación mediante la protección de los derechos de propiedad intelectual, no ha tenido la flexibilidad y velocidad necesarias para responder de manera adecuada a los cambios tecnológicos (Gaya, s.f).

El sistema de la OMC resalta el libre comercio como un factor que genera crecimiento económico y fomento en el desarrollo. En ese sentido, contar con un comercio más fluido y estable promueve el empleo y/o reduce la pobreza. De esta manera y desde el punto de vista

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

netamente económico se evidencia la relevancia que tiene el transporte dentro del comercio internacional, con base a lo anterior y de manera generalizada, dentro del sistema de transporte se demuestran regulaciones significativas con la aplicación de aranceles y formas de protección, estos obstáculos incluyen los derechos de aduana (o aranceles) y medidas tales como las prohibiciones de las importaciones o los contingentes que restringen selectivamente las cantidades importadas (Marco Trade News, 2012).

El sistema de comercio multilateral presenta un impacto directamente sobre las condiciones que tienen las exportaciones para el ingreso a los mercados internacionales, estableciendo un grupo de normas con el fin de evitar la aplicación de medidas proteccionistas, generando así un entorno seguro y previsible (Marco Trade News, 2012).

El gobierno de Colombia desde la presidencia de Cesar Gaviria Trujillo donde se logró la apertura económica, se interesó por crear modelos que cumplan con el objetivo de promover el comercio exterior hacia todos los países, de ahí la creación de zonas francas y agencias de carga en la ciudad de Bogotá. La Zona Franca de Bogotá (ZFB) es catalogada como la mejor empresa que promueve y desarrolla soluciones integrales de comercio exterior, brindando servicios ágiles, oportunos y confiables. Durante toda su trayectoria se ha enfocado en aumentar los niveles de competitividad y esto ha conducido a que hoy en día opere y desarrolle 42 zonas francas de Colombia, teniendo una participación del 41% de la infraestructura nacional en el ámbito exportador (ANDI, 2014).

Para el 2015, Bogotá concentra el 39,79% de los operadores logísticos del país, con 756 actores comprendidos entre agencias de aduanas, agentes de carga internacional, depósitos, operador de transporte multimodal, transportadores, zonas francas, entre otros (CCB, s.f).

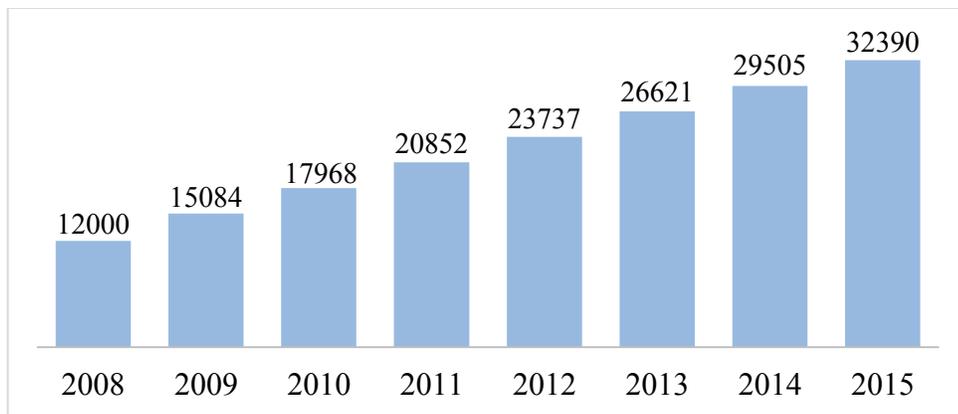
Bogotá y Cundinamarca representaron para el 2015 un movimiento de carga de aproximadamente 49.800 viajes diarios (véanse Figura 1 y 2), con 65% generado por Bogotá para salida y entrada de vehículos, en comparación con Cundinamarca con 35% de viajes para el

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

mismo periodo. Esto se refleja por la gran concentración de población en la ciudad que demanda mayor porcentaje de productos, bienes y servicios (CCB, s.f).

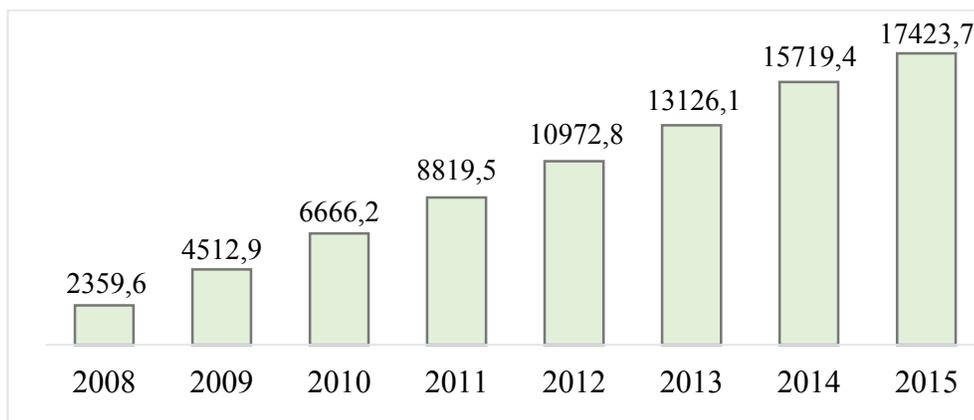
A continuación se puede evidenciar la cantidad de viajes que realizan los vehículos de carga en el día al ingresar y salir de la ciudad de Bogotá y del departamento de Cundinamarca.

Figura 1. Viajes en vehículos de carga en Bogotá al día



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Transporte, (2015)

Figura 2. Viajes en vehículos de carga en Cundinamarca al día



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Transporte, (2015)

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

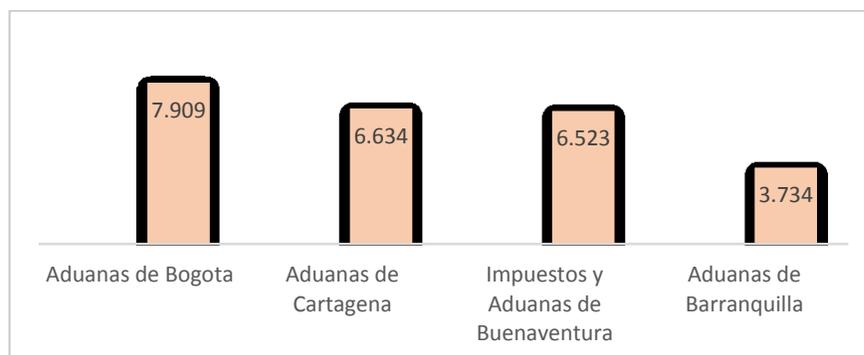
4.2. DELIMITACIÓN

La presente investigación se fundamenta en las agencias de carga de la ciudad de Bogotá, destacando el respaldo socioeconómico que involucra las actividades aduaneras en las cuales se encuentra inmersa, no solo como colaboradora en el cumplimiento de las normas legales dentro de este sector, sino también en actividades pertinentes del comercio exterior.

En la figura 3, se observa el valor de las importaciones que fueron registradas en las declaraciones entre el mes de enero y junio del 2014, se puede evidenciar que la seccional de aduanas de Bogotá presentó US\$ 7.909 millones, seguida de Cartagena con US\$ 6.634 millones, Buenaventura que atendió importaciones por US\$ 6.523 millones y Santa Marta con US\$ 3.734 millones (Lopez, Reyes y Farias, 2014).

Con base a lo anterior vale la pena resaltar que las agencias de carga en la ciudad de Bogotá en particular son de gran relevancia para el proceso logístico dentro del país y en relación del comercio internacional, las cuales encabezan las cifras de las importaciones en términos de negociación.

Figura 3. Valor US\$ por declaraciones de importación según dirección seccional



Fuente: Elaboración propia con datos de la DIAN, (2015)

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

5. REFERENTES TEÓRICOS

5.1. TENDENCIAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Torres y Salas (2015) describen que el comercio es una de las actividades que el ser humano ha desarrollado con la finalidad de suplir sus necesidades, y que por su perspectiva internacional la globalización se ha considerado un factor de gran influencia en el crecimiento y desarrollo de cada país, comienza a considerarse como uno de los principales ejes para el crecimiento y desarrollo de un país, donde se debe tener en consideración su productividad y competitividad. Así mismo, es relevante destacar que “el comercio mundial ha venido creciendo mucho más que la producción mundial en los últimos treinta años, y el mismo está articulado cada vez más en torno a las cadenas globales de valor” (Romero y Antonio, 2015, p. 191).

Las cadenas globales de valor conllevan a una nueva configuración geográfica de la producción y así mismo al incremento del comercio de bienes intermedios, donde también se da la participación de las economías centrales a través de las empresas multinacionales donde los países en desarrollo encuentran la posibilidad de desarrollar su industria de manera competitiva (Bianchi y Szpak, 2015), logrando ampliar su visión en otros mercados objetivos. En relación con lo anterior, Romero y Antonio (2015) afirman que las cadenas mundiales de suministro han provocado que sea posible la fragmentación de la producción en tareas especializadas que sean realizadas de manera competitiva en múltiples ubicaciones, como en el aumento de la transferencia de tecnologías, lo cual ha impulsado el papel de los servicios en el comercio internacional. Como resultado de todo esto, los países han podido diversificar sus perfiles exportadores, teniendo en cuenta que una parte de ese comercio es intraempresarial y la mayoría de las exportaciones proviene de grandes empresas.

Es importante tener en cuenta el concepto de internacionalización y el papel que juega en los procesos de importación y exportación de un país. Cardozo, Chavarro y Ramírez (2013) plantean

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

que la internacionalización de las empresas y en particular de las pymes, es un comportamiento que ha evolucionado con el transcurrir de los años, fundamentalmente por cambios en la estructura de las redes de comercio global y las facilidades de acceso a la información, así como por la disponibilidad de recursos logísticos y financieros más económicos que son necesarios para el desarrollo de este tipo de actividad. Hoy en día las empresas tienen la necesidad de internacionalizarse debido a las grandes oportunidades que se tienen para los negocios internacionales, así mismo han aclarado el rol que presentan en las acciones de comercio exterior y la importancia que tiene su participación en las negociaciones dentro de este ámbito (Márquez, 2015). Por lo anterior, la internacionalización de las empresas transnacionales dedicadas a la producción genera grandes beneficios para las economías que reciben sus productos, como lo puede ser el aporte de tecnológica, capital, producción de bienes necesarios para determinada industria, y gestión de plantas y empresas (Viera, 2017).

Torres y Salas (2015) expresan que la internacionalización se considera como una estrategia donde se deben tener en cuenta diferentes factores para un óptimo proceso, relacionado con el clima, la ubicación, datos geográficas y los recursos naturales con los que cuenta la empresa, así mismo factores con mayor especialización como lo son centros de investigación, especialización industrial y las capacidades tecnológicas dentro de los procesos productivos de dicha organización. En relación con las redes del comercio global, Cardozo, Chavarro, y Ramírez (2013) dicen que “para los modelos de redes la internacionalización ocurre por el establecimiento y construcción de nuevas relaciones en nuevos mercados y también por la conexión a redes existentes en otros países” (p. 48). Es por esto que la mayoría de los países busca la incorporación de sus bienes y servicios en países potenciales que les brinden a su vez beneficios en un entorno competitivo.

En el entorno globalizado en el que se encuentran los países el escenario de los negocios se puede dar a través del auge de las tecnologías, el crecimiento de la industria, automatización de los procesos, y el orden económico y social, estos aspectos son de gran exigencia para que las empresas y los gobiernos orienten sus estrategias comerciales a la internacionalización y sean

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

cada día más competitivos en el mercado (Márquez, 2015). Por otro lado, “una variable de incidencia fundamental son las políticas gubernamentales que se sigan al respecto: ellas deben minimizar los problemas y maximizar las ventajas que presenta la internacionalización de la producción para los países en desarrollo (Viera, 2017, p. 49). Bianchi y Szpak (2015) hablan que dentro de los resultados de las negociaciones multilaterales se encuentran distintos acuerdos que establecen las normas jurídicas en relación al comercio internacional. Estos acuerdos encierran las siguientes temas: aranceles aduaneros, comercio agrícola, textiles y vestido, medidas sanitarias y fitosanitarias, obstáculos técnicos al comercio, medidas en torno a inversiones, medidas de inspección previa a expedición, normas de origen, licencias de importación, subvenciones y medidas compensatorias, salvaguardias, dumping y medidas antidumping, comercio de servicios y derechos de propiedad intelectual. Con esto se pone en alto la importancia que tienen los TLC’s dentro del comercio internacional, los cuales facilitan las relaciones eliminando barreras comerciales y arancelarias entre países.

Para una buena aceptación de las empresas en los mercados internacionales se deben tener en cuenta diversos factores e índices económicos acerca de los países objetivos. Márquez (2015) expresa que en un mercado globalizado las empresas y sus sectores económicos para enfrentarse a la competencia internacional deben tener una postura adecuada frente a sus procesos de producción y preparación de estructuras, con el fin de obtener diferenciación entre las demás empresas. En el caso colombiano, los bienes primarios y manufacturas basadas en recursos naturales han representado más del 71% del valor total exportado, ganando importancia en el rubro de bienes primarios que incorporan la tecnología media y alta en sus procesos (López, López, y Montes, 2015). Así mismo, Bianchi y Szpak (2013) menciona que el comercio basado en la segmentación de la cadena de valor se especializa en “actividades” o “tareas” productivas y no en industrias. Es por esto que los países que tienen disponibilidad de mano de obra poco calificada se encuentran bajo la administración y coordinación de empresas globales, enfocándose en determinadas actividades donde se requiere gran uso de este factor.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Adicional, las economías nacionales se encuentran cada vez más reducidas, integradas por la expansión de las empresas que establecen sus procesos de producción en diferentes países (Jumilla, 2016). Posiblemente para la administración e internacionalización de empresas de conocimiento no sean claros los modelos que se utilizan para explicar un proceso de internacionalización, o por otro lado estas empresas al estar únicamente enfocadas en el mercado nacional presentan incapacidad para entender e incorporarse dentro de la dinámica del mercado en otros países (Cardozo, Chavarro y Ramírez, 2013).

Otro aspecto importante son los puertos marítimos ya que son un medio de participación dentro del comercio internacional, es por ello que estos necesitan un cambio donde se presenta una interacción con diferentes factores que participan en el comercio exterior como lo son la logística, otros medios de transporte y la producción (Sánchez y Pinto, 2015). Por otro lado, Viera (2017) expresa que el auge de internacionalización dentro de la producción genera efectos importantes ya sea sobre la estructura y el dinamismo de diversos aspectos de la economía internacional, o sobre los países sedes y receptores que operan en las empresas transnacionales. Así mismo, la interacción que se presenta entre el avance del comercio y la globalización con el cambio tecnológico, provoca una retroalimentación que puede llevar al límite la capacidad de los puertos tradicionales para expandirse (Sánchez y Pinto, 2015). De acuerdo a la importancia y la influencia que representan los puertos en el comercio exterior, se ha desarrollado y mejorado la infraestructura de estos para la optimización en las operaciones portuarias.

La necesidad de tener un espacio más amplio para mejorar y optimizar los servicios logísticos, en relación a los importadores, exportadores, buques y movimiento de diferentes tipos de cargas, se da debido a la expansión del comercio y de la actividad económica, así como también de las grandes exigencias que actualmente se tiene en el mercado (Sánchez y Pinto, 2015). Por consiguiente, según Romero y Antonio (2015) “la economía mundial muestra importantes transformaciones en los últimos años, que dan cuenta de la consolidación del proceso de globalización de la producción, como resultado de los impactos de una serie de tecnologías integracionistas” (p. 202).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Las empresas que quieren tener un reconocimiento e incorporarse en otros mercados a nivel mundial, deben tener en cuenta que los bienes que requieren de una mayor cantidad en el factor productivo más abundante, y por ende menos costoso, tendrán menores costos en la producción permitiendo que de esta manera se genere una venta a precios más bajos en los mercados internacionales (Márquez, 2015). Es importante que las naciones que se encuentran en el entorno internacional lo hagan de una manera competitiva contando con sus diversos factores productivos, pero también desarrollando ventajas competitivas dentro de las organizaciones con el fin de evidenciar la importancia macro y micro de la competitividad (Torres y Salas, 2015). En contraste, según Márquez (2015) manifiesta que todo lo relacionado con el contexto económico global, las políticas comerciales, diplomáticas y de negocios internacionales se convierten cada día siendo más competitivas, así mismo las naciones han cambiado su esquema empresarial y de negocios pasando de una política conservadora a una agresiva lucha de sobrevivencia en un mercado exigente, donde prevalecen las empresas y organizaciones que apliquen y desarrollen mejores prácticas. Es por esto actualmente los países adoptan mecanismos para hacerse más competitivos en sus mercados objetivos.

De acuerdo a lo mencionado, según López, López y Montes (2015) una característica del comercio mundial es la potencial participación en el crecimiento mundial en la medida en que este creó círculos virtuosos. Por otro lado, la política de inversión abarca disciplinas como el incremento de garantías sobre los derechos de propiedad tangible e intangible, la seguridad en el cumplimiento de los contratos y la seguridad en la utilización de los rendimientos generados de la inversión (Bianchi y Szpak, 2015).

5.2. PROTAGONISMO DE LAS AGENCIAS DE CARGA

La competitividad en los servicios aduanales permitirá en un futuro que se obtenga una integración más completa y óptima en el sector industrial, así como también el paso a nuevos mercados internacionales y la participación con economías desarrolladas, permitiendo obtener

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

mayor competitividad dentro del comercio exterior (Torres y Chávez, 2015). Según González (2015) “el surgimiento de corporaciones globales enfocadas a brindar servicios de logística integral para otras empresas, ha ayudado a reducir presión sobre los departamentos de logística de las empresas que contratan sus servicios” (p. 218).

Colombia requiere establecer propósitos firmes hacia la creación y fortalecimiento de un sistema logístico que se articule de forma estratégica, buscando la competitividad (Martínez, 2016). Sin embargo Torres y Chávez (2015) mencionan que “el paso por aduanas es un acto obligado para todos aquellos agentes que buscan participar en el comercio exterior. No obstante, el despacho aduanero y todos los actos aduaneros pueden ser procesos desalentadores para quienes incursionan en nuevos mercados” (p. 205).

Para González (2015) los operadores logísticos están en la capacidad de brindar gran variedad de servicios para una óptima cadena de distribución física internacional, en relación al transporte, agenciamiento aduanero, bodegaje, distribución de las mercancías, almacenaje, asesoramiento, implementación de sistemas logísticos, entre otras operaciones que la empresa requiera para su óptimo proceso. Martínez (2016) menciona que para comprender la actividad logística de un país es importante conocer cuáles son las principales variables de funcionamiento del comercio del mismo.

En relación con lo anterior, Martínez (2016) afirma que “la actividad logística portuaria en el comercio exterior es un elemento vital para el desarrollo comercial entre economías” (p. 31). Así mismo actualmente las Sociedades Portuarias Regionales se han ido actualizando y modernizando con el fin de facilitar toda la operación portuaria y mejorando los procesos para que las empresas importadoras y exportadoras puedan reducir sus costos de operación en sus procesos, siendo más competitivos y eficientes en el mercado (Roa, 2016). Como se ha podido evidenciar la caracterización del proceso de nacionalización de una mercancía en el territorio nacional, la gestión de la Agencia de Aduanas depende de organismos (terceros) que se salen de su control pero debe saber darle el manejo oportuno para evitar sobrecostos en tiempo y sobre

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

todo en el pago de bodegajes adicionales a los esperados para la operación (López y Acosta, 2016).

Los operadores logísticos son las empresas que soportan el transporte y manejo de la carga desde el punto de salida en origen, hasta el punto de entrega en destino. Estas empresas han venido evolucionando ajustándose a los requerimientos de los mercados globales, y están en la capacidad de brindar todos los servicios conexos con la cadena logística de manera integrada (Machado, 2015). Al respecto se debe tener en cuenta que la distribución física internacional es vital para el incremento de las exportaciones, ganar divisas, y, reducir costos en la fabricación de bienes. Así mismo, la cadena de distribución reduce costos de almacenaje, aumenta la calidad del servicio, incrementa el valor agregado de los productos generando una mayor ventaja competitiva. Por otra parte, Veliz (2016) plantea que “un operador logístico es la persona que coordina todas las actividades de dirección del flujo de los materiales y productos que necesite una empresa, desde la fuente de suministro de los materiales hasta su utilización por el consumidor final” (p. 7).

La logística tiene como objetivo principal mejorar las operaciones de comercio exterior en relación a costos, tiempo y calidad del servicio, con la finalidad de proporcionar un flujo equivalente de carga entre todos los que están inmersos en la cadena de distribución física internacional, como lo son: exportadora, importadora y prestadora del servicio (Alcívar y Sánchez, 2016). Por otro lado la incorporación de los estándares internacionales y mejores prácticas propuestas por la OMA y la OMC evidenciaron ser un factor indispensable dentro de la competitividad. Importante tener en cuenta que la integración y homogenización de todos los procesos en cada país, generan una mayor transparencia y seguridad al momento de llevar a cabo operaciones de comercio internacional (Torres y Chávez, 2015).

Aunque en general se conoce que un operador logístico crea sinergias dentro de la cadena de suministro de la empresa, este no es un elemento que se adapte por completo a todas las empresas, su implementación debe seguir un proceso riguroso de análisis sobre la estructura de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

negocio de la compañía y sus necesidades específicas en la cadena de abastecimiento (González, 2015). Desde el punto de vista de Martínez (2016) “las oportunidades que se presentan serán aprovechadas en la medida en que Colombia se convierta en un país competitivo basado en la innovación de los empresarios Colombianos” (p. 33).

Para Roa (2016) todos los nuevos mecanismos y normas de seguridad que se tienen actualmente en los puertos son de gran ayuda para tener un mayor control de lo que ingresa a las instalaciones, previniendo el ingreso de armas y realizando planes de acción frente a las amenazas presentadas tanto en el puerto como en los buques. Actualmente, el desconocer los procesos que se deben llevar a cabo al realizar una operación de importación o exportación proveniente de una tercerización, provoca que se generen altos costos y se afecte la competitividad de los productos (López y Acosta, 2016).

Teniendo en cuenta lo anterior Machado (2015) comenta que los costos logísticos especialmente los de transporte internacional son el primer obstáculo para la competitividad, pues estos superan dos o tres veces el porcentaje del valor del producto en derechos y aranceles. Para Narváez (2016) el comercio internacional de bienes se realiza principalmente por vía marítima, por ello los puertos y su infraestructura son fundamentales para que exista un movimiento mayor de carga y así mismo los costos por fletes sean menores y el sector productivo sea más competitivo. Se ha evidenciado que grandes cambios por cada gobierno y cada política estatal han ayudado y contribuido al desarrollo de nuevos centros de educación, carreteras que han unido y dinamizado el comercio interno y externo, así como también acuerdos de corte económico e internacional, tratados bilaterales que han estimulado el desarrollo de los puertos de embarque y desembarque en cada muelle, con el objetivo de fomentar el desarrollo de maquinaria y equipo en el país (Veliz, 2016).

En este sentido Alcívar y Sánchez (2016) plantean que los medios de transporte forman parte fundamental en las operaciones de la Distribución Física Internacional debido a que el tipo de transporte es elegido dependiendo la clase de mercancía y los costos que van a influir en el

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

traslado de la misma; así como los sistemas tecnológicos con los que cuenten dichos medios de transporte. García y Ordoñez (2016) afirman que “desde la llegada del medio de transporte hasta su salida del depósito temporal operan diferentes actores del comercio, quienes cumplen su rol y funciones específicas para el desarrollo efectivo del proceso de nacionalización de la carga” (p. 21).

Básicamente, las agencias de carga son la base fundamental dentro de la cadena logística del comercio; independientemente sea importación o exportación se establece la interacción entre todos sus participantes correspondientes, generando de esta forma el óptimo desarrollo en la distribución física internacional. La distribución física internacional de mercancías actualmente cumple un papel muy importante dentro del comercio internacional debido a un proceso logístico u operaciones que se deben llevar a cabo para transportar una carga, donde interactúan un comprador y vendedor los cuales están ubicados en distintos mercado internacionales (Alcívar y Sánchez, 2016).

Para García y Ordoñez (2016) si es posible lograr mantener una cadena de suministros compuesta (exportadores, importadores, despachadores de aduana, transportistas, concesionarios, empresas consolidadoras, Courier, líneas aéreas y marítimas de carga) se garantiza una cadena logística segura libre de contrabando y narcotráfico. Los transportistas han tenido la necesidad de emprender diversos mecanismos para sobrevivir en su mercado y mantener una rentabilidad, esto debido a las grandes exigencias de los clientes y el aumento en los competidores dentro del mercado (Veliz, 2016).

La logística integra toda la cadena de suministro a través de la participación de distintos países y por esto que es importante conocer las tendencias actuales y futuras en que se puede incurrir al hacer operaciones logísticas cuando se involucran actores de diferentes naciones (López y Acosta, 2016). Vale la pena resaltar que el Gobierno Nacional de Colombia actualmente en su Plan de Desarrollo 2014-2018, sigue comprometido con la inversión y mejoramiento de los principales puertos, pero no debe olvidar que aun cuenta con muchas

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

dificultades en este tema, ya que no solo es importante la compra de equipos de inspección no invasiva, pues los canales de acceso actuales son un gran limitante para el desarrollo fructuoso de los puertos pues las restricciones en los calados no permiten que entren grandes embarcaciones a sus puertos (Roa, 2016).

Importante resaltar que de acuerdo al Decreto 2685 de 1999 un agente de carga internacional es una persona jurídica inscrita ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para actuar exclusivamente en el modo de transporte marítimo, y cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad (Superintendencia de Industria y Comercio, s.f).

Así mismo una vez se expida la resolución al decreto 390 de 2016, de acuerdo al artículo 68 un agente de carga internacional es la persona jurídica autorizada para actuar en el modo de transporte marítimo y/o aéreo, cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: Coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación, desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad, cuando corresponda (Vlex Colombia, 2016).

5.3. SERVICIO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Para llevar a cabo una distribución física internacional asertiva es importante resaltar la participación que tiene el tipo de transporte internacional que se desea utilizar para movilizar la carga desde un punto de origen hasta un punto de destino, es por esto que Dorta-González (2014) expresa que el transporte es importante dentro de la cadena logística, básicamente en los procesos de aprovisionamiento y distribución; de igual forma, estos a la vez guardan estrecha relación con los procesos productivos y por esa razón, no puede aislarse el transporte de la cadena logística en general. Por otra parte Torres, Chávez y Valencia (2015) mencionan que un elemento clave de la logística del comercio internacional es el transporte que se debe utilizar

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

para hacer llegar la mercancía del almacén del exportador hasta las manos del consumidor. Por esta razón “actualmente casi todos los envíos internacionales necesitan emplear más de un tipo de transporte desde su punto de origen hasta su destino final (Torres y Rendón, 2013, p. 108).

Las oportunidades comerciales y de inversiones han sido en gran medida, el resultado de evoluciones en las infraestructuras de transporte y de innovaciones en la logística que han aprobado la movilidad y el acceso a los mercados y a recursos físicos y humanos (Fuentes, 2014); movimientos que desde la perspectiva de Torres, Chávez y Valencia (2015) se han modificado tanto las ventajas comparativas, como los precios, cadenas de suministro, logística entre otros. Estas preferencias definen la competitividad comercial de cada nación, resaltando de igual forma la integración de las redes mundiales como promotoras del comercio internacional. Es importante resaltar que “uno de los retos existentes en Colombia es el mejoramiento de las cadenas logísticas; esto puede lograrse mediante el diseño de corredores logísticos para el transporte de carga” (Jaramillo y Sarmiento, 2014, p. 36).

Para Torres y Rendón (2013) importantes desafíos del sistema de transporte se han acrecentado a causa de una mayor demanda en la técnica de las unidades, una propensión acelerada hacia el apoyo de mecanismos logísticos más flexibles poseen un aumento en requerimientos para ampliar la rentabilidad del servicio de transporte sobre grandes distancias, sin dejar a un lado los incrementos del precio del combustible y los costos de transporte. Sin embargo, “junto a su impacto positivo sobre la economía y la sociedad, los sistemas de transporte y comunicaciones también tienen efectos y externalidades negativas, tales como la congestión, la contaminación o los accidentes” (Fuentes, 2014, p. 19). En contraste, según Jaramillo y Sarmiento (2014) uno de los principales retos con los que cuenta el transporte de carga en Latinoamérica, sin duda alguna es la determinación de las variables que intervienen en la elección; en determinar si enviar una carga por carretera o por ferrocarril, teniendo en cuenta que los sistemas ferroviarios, en la mayoría de las veces no funcionan; con base a esto, los países están mejorando su infraestructura en puertos, aeropuertos y carreteras.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Por lo anterior Torres, Chávez y Valencia (2015) insisten que dentro de la logística del comercio exterior, el transporte internacional es un componente indispensable, pues este factor garantiza el traslado físico de un bien o producto desde lugar origen, hasta el mercado objetivo; logrando con ello la satisfacción en el consumidor final. Por otro lado, el transporte multimodal tiene mayor preferencia al unimodal ya que reúne las ventajas relativas de cada modo; por ejemplo, la gran capacidad para el manejo de carga y el bajo costo del transporte ferroviario con la rapidez y conectividad intercontinental del modo aéreo (Argueta, López y Iniestra, 2014).

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante hablar de los diferentes medios de transporte que son utilizados dentro del comercio internacional; Torres, Chávez, y Valencia (2015) mencionan que actualmente el transporte internacional se puede dividir en cuatro tipos principalmente: transporte marítimo, transporte aéreo, transporte carretero y transporte ferroviario. Adicionalmente se puede considerar el transporte por ductos y cables para productos específicos. En relación a esto, Martínez y García (2016) opinan que la capacidad en el transporte aéreo es un factor clave para la competitividad de Colombia, en primera instancia proporciona eficazmente la integración y conectividad dentro del territorio colombiano, aspecto que se complica relativamente un poco con otros tipos de transporte, a causa de accidentes, o las negativas características de los corredores viales con los que cuenta el país. Y como segunda medida permite la conexión con la economía mundial.

En el transporte marítimo se destaca que para que los buques de gran tamaño funcionen de manera correcta, el mercado marítimo está en la búsqueda de economías de escala que les permitan hacer más eficiente el uso de dichos buques, con el fin de hacer más económico esta tipología del transporte (Sánchez y Pinto, 2015). En contraste vale la pena resaltar que “el movimiento de productos con frecuencia se realiza combinando varios modos de transporte: carretera y ferrocarril, y transporte marítimo combinado con terrestre (ya sea carretera o ferrocarril) son las combinaciones más utilizadas” (Argueta, López y Iniestra, 2014, p. 198).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante hablar de los diferentes medios de transporte que son utilizados dentro del comercio internacional; Torres, Chávez, y Valencia (2015) mencionan que actualmente el transporte internacional se puede dividir en cuatro tipos principalmente: transporte marítimo, transporte aéreo, transporte carretero y transporte ferroviario. En complemento Mora (2016) menciona que la estructura del transporte multimodal debe contener elementos indispensables tales como: terminales internos de carga, centros de transferencia y corredores de comercio exterior que garanticen la eficiencia logística internacional a través del desarrollo de los mismos y con ello lograr beneficios tanto para el país, el transportador y a su vez el usuario.

Adicionalmente se puede considerar el transporte por ductos y cables para productos específicos. En relación a esto, Martínez y García (2016) opinan que la capacidad en el transporte aéreo es un factor clave para la competitividad de Colombia, en primera instancia proporciona eficazmente la integración y conectividad dentro del territorio colombiano, aspecto que se complica relativamente un poco con otros tipos de transporte, a causa de accidentes, o las negativas características de los corredores viales con los que cuenta el país. Y como segunda medida permite la conexión con la economía mundial.

En el transporte marítimo se destaca que para que los buques de gran tamaño funcionen de manera correcta, el mercado marítimo está en la búsqueda de economías de escala que les permitan hacer más eficiente el uso de dichos buques, con el fin de hacer más económico esta tipología del transporte (Sánchez y Pinto, 2015). En contraste vale la pena resaltar que “el movimiento de productos con frecuencia se realiza combinando varios modos de transporte: carretera y ferrocarril, y transporte marítimo combinado con terrestre (ya sea carretera o ferrocarril) son las combinaciones más utilizadas” (Argueta, López y Iniestra, 2014, p. 198).

La fabricación de gran número de bienes se ha transformado en un método multinacional, donde las diferentes etapas de producción se realizan en diferentes plantas alrededor del mundo; con base a ello diversas industrias, equipos, oportunidades comerciales, y de inversión,

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

notoriamente han sido el resultado de los procesos en la infraestructura del transporte e innovaciones dentro de la logística que han permitido la movilidad y el acceso a los mercados y a recursos físicos y humanos de transporte, las industrias de prendas de vestir o de productos alimenticios (Blyde, Volpe y Molina, 2014). Fuentes (2014) aporta que “junto a su impacto positivo sobre la economía y la sociedad, los sistemas de transporte y comunicaciones también tienen efectos y externalidades negativas, tales como la congestión, la polución o los accidentes” (p. 19).

Argueta, López y Iniestra (2014) proponen que en el transporte intermodal no solo se hace uso de varios medios de transporte sino que además existe la participación de distintos intermediarios como los son (transportistas, gobierno y empresas privadas) quienes principalmente suministran los envíos de carga desde diferentes sitios transferencia. Por ahora el transporte en general se comprende como una actividad importante para cualquier operación ya sea importación o exportación, y además se ha convertido en una variable indispensable para cumplir los niveles y exigencias de competitividad en el mercado. Existen diferentes estructuras de mercado en relación al número de agentes y poder de mercado, en el segmento de aerolíneas hay un número alto de firmas pero algunas de ellas concentran el mayor volumen de ventas en el transporte de pasajeros y de carga (Martínez y García, 2016).

Desde el punto de vista de Torres y Rendón (2013) casi todos los envíos internacionales necesitan emplear más de un tipo de transporte desde su punto de origen hasta su destino final. En contraste Blyde, Volpe y Molina (2014) establecen que variedad de oportunidades surgen para participar en actividades que usualmente se encontraban fuera de su alcance, la fragmentación internacional en las empresas de los países en vía de desarrollo es lo que posibilita las anteriores situaciones. El impacto del transporte y la logística en la economía es un contenido que ha recibido y está atrayendo una creciente atención científica, política y en distintas áreas que van desde las ciencias sociales hasta las medioambientales y la ingenierías, aumentando significativamente el número y la calidad de los congresos y publicaciones científicas sobre este tema (Fuentes, 2014).

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Con el fin de fortalecer los avances de Colombia en relación a las vías, aeropuertos, puertos y ferrocarriles, y hacerlos sostenibles en el largo plazo, el Gobierno del Presidente Santos diseñó el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015-2035. Siendo esta una apuesta para organizar de forma eficiente y estratégica el crecimiento del país a través de una red de infraestructura que logre conectar a todas las regiones, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrán para la economía nacional. Este plan busca aumentar las capacidades del país para enfrentar los retos del comercio exterior, integrar el territorio para generar mejores oportunidades para los habitantes de las regiones más alejadas y, ser una plataforma para que Colombia deje atrás décadas de atraso y crezca de manera ordenada y coherente con las necesidades del mundo actual (Plan Maestro de Transporte Intermodal. s.f).

5.3.1. Clasificación

Desde la mirada de Cánovas (2011) “hoy en día se dispone de un sistema de transporte desarrollado y competitivo con medios adaptados a las distintas necesidades, que permiten el intercambio masivo de bienes que la sociedad reclama” (p. 29). Así mismo relaciona que existen principalmente cinco medios de transporte: marítimo, aéreo, terrestre, ferroviario y multimodal.

El transporte por carretera es caracterizado por ser el único medio de transporte con la capacidad de realizar un servicio “puerta a puerta”, así mismo por su flexibilidad y versatilidad para transportar desde pequeños paquetes a volúmenes significativos de todo tipo de mercancías; por otro lado, el transporte marítimo es caracterizado por ser un medio adecuado para la transportación de grandes volúmenes de mercancías a largas distancias, aproximadamente el 90% de lo transportado a nivel mundial es a través de este medio de transporte (Cánovas, 2011).

Según Cánovas (2011) el transporte aéreo es caracterizado principalmente por su rapidez y seguridad adecuado para mercancías perecederas y con un alto valor añadido, sin embargo existen restricciones de algunas mercancías por su tamaño o naturaleza como pueden ser las mercancías peligrosas. Así mismo, menciona que el transporte ferroviario es caracterizado por la

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

posibilidad de transportar mercancías con grandes pesos o volúmenes al igual que el marítimo, adicional a esto es un transporte ecológico ya que consume poco combustible.

El transporte multimodal se caracteriza por que combina más de un medio de transporte, donde se contrata un solo operador, realizado únicamente bajo el documento de transporte multimodal. Diez, Muñoz y Marín (2016) mencionan que “el transporte intermodal consiste en la utilización de dos o más modos de transporte, uno o varios transportistas, varios documentos, un solo organizador, a lo que se le añadía que el transporte multimodal es el intermodal con un solo responsable” (p. 18). Así mismo, hace referencia a un sistema de transporte donde una sola unidad de carga, como contenedor, plataforma de carretera, caja móvil, etc., es transportada en dos o más medios de transporte para la ejecución de un contrato de transporte puerta a puerta.

Respecto al transporte aéreo es importante resaltar que “se considera la modalidad de transporte de la globalización, por ser el más rápido y efectivo para la entrega y distribución de productos perecederos y de alto valor agregado y refacciones urgentes” (Moral, 2014, p. 31). Así mismo, existen diferentes ventajas y desventajas que hacen que cada medio de transporte sea único y se ajuste a las necesidades de la carga a transportar, como se puede evidenciar a continuación.

Tabla 1. Clasificación comparativa de los Medios de Transporte

Medios de transporte	Ventajas	Desventajas
Terrestre	<p>-Versatilidad: Acceso rápido a las instalaciones de despachadores, embarcadores o destinatarios.</p> <p>-Accesibilidad: Facilidad de ingreso a cualquier destino provocando mayor porcentaje de efectividad.</p> <p>-Prontitud: Los tiempos de espera, las partidas y las llegadas de los camiones se pueden fijarse con una mayor</p>	<p>-Capacidad: Es la modalidad que ofrece menor capacidad para el traslado de la mercancía.</p> <p>-Distancias: No es una modalidad para grandes distancias y limitaciones internacionales.</p> <p>-Congestión: Pierde su ventaja de agilidad y maniobrabilidad respecto a otras formas de transporte.</p>

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

	<p>exactitud.</p> <p>-Seguridad: Se puede realizar un control y verificación más directo del estado de la carga.</p> <p>-Costos de Embalaje: Este tipo de transporte requiere menor uso de embalaje y en casos es innecesarios.</p>	<p>-Regulación: Afecta en mayor porcentaje a países en vía de desarrollo donde no se encuentra estandarizado la normatividad de circulación, uso de puentes y desarrollo de malla vial.</p>
Aéreo	<p>-Rapidez: Modalidad de transporte más rápida.</p> <p>-Competitividad: Brinda reducción en los gastos generales, principalmente en cargas a granel.</p> <p>-Documentación: Es muy sencilla y se encuentra totalmente normalizada, permitiendo simplificar los trámites que se deben realizar.</p> <p>-Cobertura: Presenta una gran cantidad de conexiones y así mismo rutas a nivel mundial para el transporte de carga.</p>	<p>-Capacidad: No es competitivo en términos de transporte, ni en volumen ni de peso.</p> <p>-Tipo de Cargas: No representa ser la mejor alternativa para transportar minerales y líquidos.</p> <p>-Costos: Representa las tasas de cobro más altas.</p> <p>-Factores externos: Se ve restringido en varias ocasiones por las condiciones climáticas, generando retrasos por mal tiempo.</p> <p>-Limitaciones: Los materiales considerados como peligrosos no pueden ser transportados bajo esta modalidad.</p>
Ferroviario	<p>-Fiabilidad: Su baja tasa de siniestralidad y su calidad de servicio hace que pueda constituir una buena alternativa para largas distancias.</p> <p>-Segmentación de Productos: Es idóneo para mercancías de poco peso y de mucho peso.</p> <p>-Servicios Rentables a Largas Distancias: Si no se supera una distancia suficiente, los tiempos no compensan con relación a otras alternativas.</p> <p>-Menos contaminación del medio ambiente: Debido a su tasa de arrastre por tonelada movida respecto a la</p>	<p>-No excesiva velocidad: Demora bastante tiempo el traslado de mercancías por este medio.</p> <p>-Necesidad de grandes inversiones: En infraestructura y en material para crear corredores más rápidos.</p> <p>-Restricciones físicas: De alturas y volúmenes.</p>

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

	energía consumida. -Posibilidad de Intermodalidad: Por cualquier medio de transporte -Trazabilidad: Seguimiento de las unidades de carga tanto en el terminal como en el recorrido del viaje.	
Marítimo	-Envíos de Grandes Masas: Ya sean gránulos, líquidos o contenedores. -Velocidad Relativa: De acuerdo al tipo de servicio y diseño del tipo de buque.	-Necesidad de infraestructura: En tierra y de servicios aduaneros que mejoren el ciclo de servicio operativo. -Menor Trazabilidad: En el seguimiento de la mercancía. -Costes Altos: Fletes de tránsito internacional.
Multimodal	-Reducción de Tiempos de Manipulación: Reducción de hasta el 70% en operaciones de carga y descarga. -Disminución de costos: La combinación y/o adecuación en el sistema de transporte. -Reducción de los controles: Obtener beneficios con la eliminación de controles aduaneros, basado en el sellado de los contenedores. -Simplicidad de la documentación: Manejar de manera efectiva solo un documento de transporte. -Disminución de plazos de transporte: Emplear el sistema idóneo de manera confiable y rápida. -Reducción del número de robo y daños: Dentro del comercio exterior, favorece la disminución en primas de seguro ligadas a la rebaja de costes totales. -Seguimiento de la mercancía: Se logra la trazabilidad de la unidad de la carga de forma sencilla.	Se debe disponer de infraestructura adecuada para hacer posible su utilización.

Fuente: Elaboración propia con información tomada de (Mira, 2001) y (Moral, 2014)

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Por otra parte, para la institución Bureau Veritas (s.f.) los criterios más relevantes para la selección del tipo de transporte son:

Tabla 2. Criterios para la selección del tipo de transporte.

CRITERIOS DE SELECCIÓN	CARACTERIZACIÓN
Coste	Se evalúa el coste que supone utilizar cada tipo de transporte en relación con el resto. Se determinan las tarifas, el coste total y la relación coste/servicio.
Tiempo en Tránsito	Tiempo total en que las mercancías en manos del transportista. También se evaluará si el transportista conoce plenamente la ruta o red para llevar las mercancías.
Confiabilidad	Se refiere a la seriedad y consistencia del servicio que ofrece cada medio de transporte.
Capacidad	Espacio que tiene el medio de transporte para llevar las mercancías.
Seguridad	Se relaciona con la idea de que las mercancías deben llegar en un buen estado al cliente final.
Utilización de Varios Tipos de Transporte	En el caso en que se utilicen varios tipos de transporte, se ha de llevar a cabo una eficiente coordinación de los mismos por parte de la empresa o del agente de transportación.
Manejo de los Productos	Para que el manejo del producto sea lo suficientemente eficiente, eficiente el producto debe encontrarse bien colocado y además es indispensable contar con los adecuados sistemas de transportación vehículos o elevadores de carga y descarga. Siempre que se diseñe el manejo de materiales, es preciso tener en cuenta las características del producto. También es necesario desarrollar, en su caso recipientes grandes, estandarizados y fáciles de manejar.

Fuente: Bureau Veritas (s.f.)

Según Moral (2014) en la modalidad de transporte terrestre, los usuarios deben exigir a los transportistas los siguientes requisitos:

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- Valor de la tarifa por unidad de carga.
- Tipo de vehículo que se empleara para el traslado de mercancías
- Clase de seguro
- Recargos por manejo adicionales
- Tiempos promedio de transito
- Condiciones de seguridad, control y seguimiento sobre la carga
- Delimitación de obligaciones y condiciones de pago.

Es importante tener en cuenta que existen “diferentes combinaciones de modos de transporte que se pueden dar en la intermodalidad” (Diez, Muñoz y Marín, 2016, p. 19) como pueden ser:

- Buque – Camión
- Buque – Ferrocarril
- Buque – Ferrocarril – Camión
- Buque – Avión
- Avión – Camión

Por otra parte, Palmés (2006) se enfoca en la función que cumple el transporte intermodal dentro de toda cadena logística la cual define como: “La utilización combinada de los diferentes modos de transporte con el fin de lograr un menor tiempo de tránsito, con un menor coste y una mayor seguridad” (p. 34).

Las principales ventajas del transporte intermodal, son:

- Reducción de los tiempos de manipulación
- Disminución de los costes de transporte
- Disminución de los plazos de transporte

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- Reducción de controles
- Simplicidad de la documentación
- Seguimiento de la mercancía
- Reducción del número de robos y daños

5.3.2. Determinantes y variables para la prestación del servicio de transporte

Desde otro enfoque, dentro del transporte internacional Zamora, y Rendón (2013) resaltan que determinantes importantes como: la relación en distancia-costos, puertos, líneas férreas y aeropuertos, la calidad, los plazos de ejecución, las carreteras, el tráfico basado en (toneladas, contenedores y mercancía en general, influyen en la prestación de este servicio y de igual forma repercuten de manera directa en la balanza comercial.

Según Tomassian, Perez y Sanchez (2010) los servicios de transporte también poseen un rol dentro del desarrollo económico de los países, pues se apoyan en redes óptimas y diseñadas para cumplir con los despachos determinados en tiempo y forma al menor costo posible de manera local, nacional o internacional, logrando así, el desplazamiento de personas, materias primas y productos finales a través de dichas cadenas logísticas.

El transporte internacional es un elemento clave en la logística del comercio exterior, puesto que es el que garantiza el desplazamiento físico del producto desde el lugar de generación del valor, hasta el mercado donde los consumidores lo adquirirán. Por lo que el estudio de las variables que determinan el papel del transporte internacional como factor de competitividad en el Comercio Exterior resulta trascendental si se busca una eficiente participación de los países y empresas en los mercados internacionales (Zamora y Rendón, 2013).

Para profundizar con mayor relevancia en las variables, elementos, determinantes y factores claves que se deben tener en cuenta para la optimización del servicio de transporte internacional,

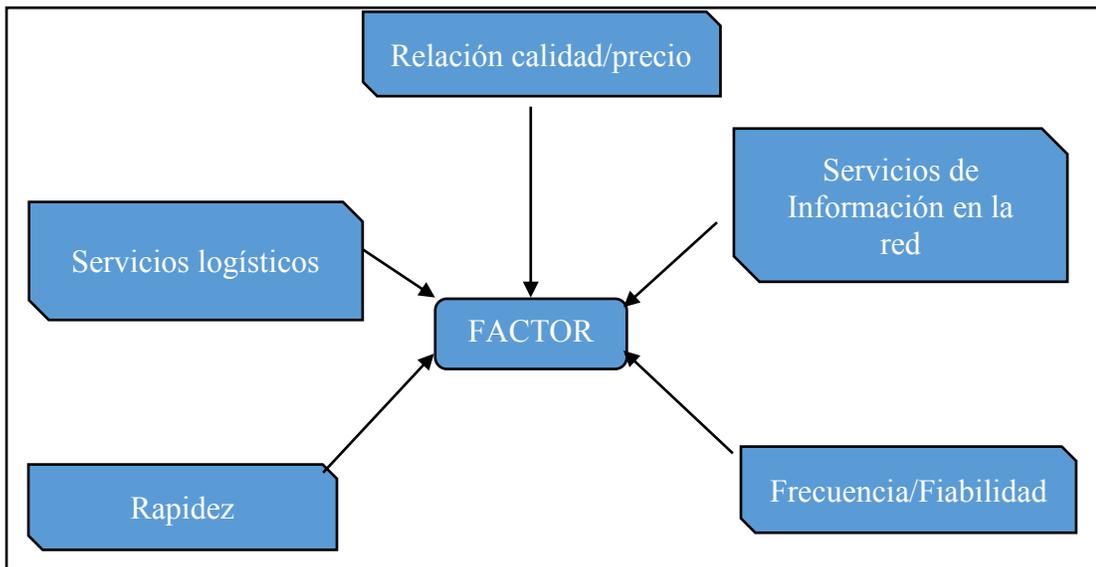
	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Mira (2001) destaca las siguientes condicionantes para la elección de un adecuado sistema de transporte:

- Circuitos de ventas
- Circuitos de la distribución de mercancías
- Volúmenes
- Tipos de expedición
- Frecuencia
- Mercancías

De igual forma para Mira (2001) se deben tener en cuenta importantes factores al momento de elegir un transporte óptimo, como:

Figura 4. Factores de Elección del Servicio de Transporte



Fuente: Elaboración propia con base en Mira (2001).

Para agilizar la elección de este servicio, se manejan características muy representativas en función del transporte internacional, como lo es la velocidad, frecuencia/servicio, regularidad,

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

capacidad, y por último la facilidad; de lo cual se puede decir que la carretera siempre será la mejor oportunidad en el servicio de transporte puerta a puerta. Ante ello, se debe tener en cuenta que de acuerdo a las exigencias del mercado global actual, la calidad del servicio de transporte debe tener aspectos como (Moral, 2014):

- Flexibilidad, rapidez y puntualidad en la entrega.
- Fiabilidad en las metas prometidas
- Seguridad e higiene en el transporte
- Cumplimiento de los condicionantes impuestos por el cliente.
- Información y control del transporte
- Costo mínimo posible

Otro aspecto importante que influye en la optimización del transporte internacional es la seguridad y para Marí, De Larrucea, y Librán (2008) este elemento “es una de las mayores preocupaciones de las empresas y las autoridades administrativas y políticas relacionadas directa o indirectamente con el sector del transporte” (p. 13).

Respecto a la especialización de las unidades de carga, Zamora y Rendón (2013) argumentan que los desafíos del sistema de transporte se han incrementado debido a una mayor demanda, es decir se evidencia una tendencia apresurada hacia el apoyo de redes logísticas más flexibles, donde el incremento de los requerimientos aumentan la rentabilidad del servicio de transporte sobre grandes distancias, minimizan los inventarios en el canal, pues están asociados a los incrementos del precio del combustible y los costos de transporte. Por otro lado Tomassian, Pérez y Sánchez (2010) recalcan que numerosos gobiernos e instituciones internacionales, le han dado la importancia al transporte y a los costos logísticos como elementos centrales de la competitividad nacional, ya sea por las fluctuaciones del precio de los combustibles o por la influencia de la crisis económica en el sector exportador de cada economía.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En la operación del transporte habitualmente se evidencian la multiplicidad de políticas y normas sectoriales que controlan y promueven las diversas maneras de operatividad, aunque sin una visión integral que genere coherencia y posibilite la regulación y fiscalización en el transporte, por esta razón, la intervención del estado es indispensable para un correcto desarrollo del sector, sea regulando cada modo de transporte, propiciando la complementariedad modal y no una competencia entre los mismos, planificando el desarrollo futuro de manera que se pueda contar con las herramientas e infraestructuras logísticas necesarias y así fortalecer el desarrollo económico en un ambiente sustentable (Tomassian, Pérez y Sánchez, 2010).

Teniendo en cuenta que según el término Incoterm negociado entre el importador y el exportador se revisa la necesidad de contratar un agente de carga internacional, la finalidad de estos términos de negociación es facilitar la conducción del comercio global identificando las posibles obligaciones de cada una de las partes y la transferencia de riesgos y responsabilidad en la entrega de la mercancía. De acuerdo a los Incoterms 2010 que entraron en vigencia el 01 de enero del 2011 existen 11 términos de negociación los cuales son: EXW (Ex Works - En Fábrica), FCA (Free Carrier - Libre Transportista), FAS (Free Alongside Ship - Libre al Costado del Buque), FOB (Free on Board - Libre a Bordo), CFR (Cost and Freight - Costo y Flete), CIF (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete), CPT (Carriage Paid To Porte - Flete Pagado Hasta), CIP (Carriage and Insurance Paid To Porte - Flete y Seguro Pagado Hasta), DAT (Delivered at Terminal - Entregada en Terminal), DAP (Delivered at Place - Entregada en Lugar asignado) DDP (Delivered Duty Paid - Entrega en Destino con Derechos Pagados) (Procomer, s.f).

Por otro lado, en términos de contratación del transporte internacional las condiciones de llenado y vaciado de los contenedores pueden ser FCL (Full Container Load) con el cual las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor por cuenta y responsabilidad de la empresa importadora o exportadora, y LCL (Less Container Load) con el cual las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor por cuenta y responsabilidad de la línea naviera efectuada en el lugar designado por ellos (DDE, s.f). Es decir, el término FCL indica que

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

toda la carga pertenece a un solo dueño, mientras que el término LCL indica que dentro del contenedor se pueden consolidar cargas de muchos dueños, así mismo, en una carga FCL se puede contratar directamente el flete con la línea naviera, mientras que en un envío LCL obligatoriamente se debe contar con el apoyo de un agente internacional de carga (Aula Comex, 2017).

Lo anterior implica contar con prácticas establecidas comercialmente diferentes ya sea por la tarifa básica de cada producto y/o la variabilidad de recargos aplicados por tráfico y cada una de las mercancías movilizadas, según Ramírez (2009) los principales recargos que conforman la estructura del flete marítimo son los siguientes: BAF (Bunker Adjustment Factor - Factor de Ajuste en los Precios del Combustible), CUC (Chasis Usage Charge - Uso de Chasis Utilizados para la Movilización de Contenedores), THC (Terminal Handling Charge - Costo de Manipulación en el Terminal de Contenedores), CAF (Currency Adjustment Factor - Factor de Ajuste Monetario) GRR (General Rate Restorage - Restauración General de Tarifas), GRI (General Rate Increase - Incremento General de Tarifas), ISPS (International Security Port Surcharge - Recargo Seguridad Internacional en puerto); los cuales se emplean sobre la tarifa básica para compensar las variaciones en los costos o en las operaciones de los buques; dichos recargos cambian según la aplicación por parte de las navieras quienes directamente dependen de los puertos en destino.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

6. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

La investigación a desarrollar fue de tipo descriptivo. Según Grajales (2000) la investigación descriptiva se enfoca en contextos actuales, donde la principal característica se basa en demostrar una interpretación correcta de los resultados arrojados, de igual forma, el estudio descriptivo incluye mecanismos de apoyo como lo son: las encuestas, de correlación, predictivos, casos, causales, de conjuntos, entre otros. Por lo tanto y de acuerdo a lo anterior, para el desarrollo del presente proyecto se llevó a cabo una investigación descriptiva, pues de esta forma se puede analizar claramente y conocer de manera profunda la influencia que tienen las agencias de carga en el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional.

El diseño de la investigación propuesto fue de tipo cuantitativo, el cual pretende generalizar los resultados encontrados en un grupo a una colectividad mayor, siendo la meta principal de los estudios cuantitativos es la construcción y la demostración de teorías (Hernández, Fernández, y Baptista, 2003). Para Polit y Torre (2000) la investigación cuantitativa, determina la correlación que existe entre las variables generales y la objetivación en los resultados, por medio de una muestra, y de esta forma se logra la conexión de la población de donde procedió dicha muestra.

6.1. PROCESO MUESTRAL

En la obtención de la muestra se empleó el muestreo probabilístico, ya que permite distinguir la probabilidad que cada unidad de análisis tiene, esta debe ser integrada a la muestra mediante la selección al azar, comprendiendo así los procedimientos de muestreo simple, estratificado, sistemático y por conglomerados (Baray, 2006).

La población de donde se obtuvo la muestra fueron las agencias de carga, las cuales se caracterizan por proveer el servicio logístico de transporte de mercancía de un lugar a otro utilizando la vía terrestre, marítima o aérea principalmente en los casos que la mercancía no sea

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

suficiente como para llenar un contenedor (UCIPFG, s.f.) ubicadas en la ciudad de Bogotá D.C. y según un reporte generado por la DIAN (2017) existen 210 empresas que cumplen con esta característica. Desde un nivel de confianza del 95%, un margen de error del 5%, y según el coeficiente de variación positiva y negativa del 50% cada una, la muestra a aplicar será de 136 encuestas.

6.2. ESTRUCTURA DEL INSTRUMENTO

El instrumento para la recolección de la información fue una encuesta (ver anexo 1) que para Repullo, Donado y Casas (2003) como técnica de investigación permite obtener y elaborar datos de modo rápido y eficaz; dicho instrumento utilizado en la investigación nace de las principales variables que relacionan las agencias de carga con la operatividad del transporte dentro del comercio internacional, las cuales se evidencian en la revisión de la literatura que se elaboró. Al respecto, las variables que se tuvieron en cuenta para la construcción y el desarrollo de la encuesta fueron los siguientes:

Tabla 3. Variables para la construcción del instrumento.

VARIABLES
Orientación comercial
Despachos de exportación
Embarques de importación
Alianzas estratégicas
Ventajas de los medios de transporte internacional
Selección de los medios de transporte internacional
Exigencias a los transportistas
Realidad de los corredores logísticos
Influencia aduanera
Condicionantes para el sistema de transporte internacional
Calidad del servicio

Fuente: Elaboración propia

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

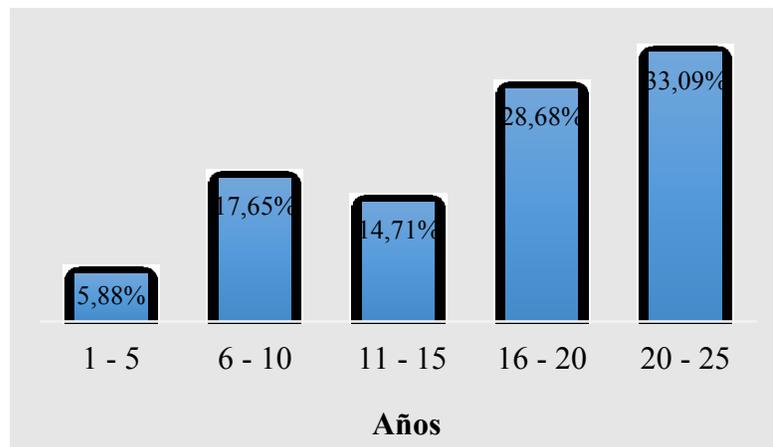
El instrumento fue validado por dos (2) expertos: uno de ellos en el área de logística y distribución física internacional; y el segundo, experto en el manejo de información estadística. Así, después de la ejecución de la propuesta metodológica se presentan los siguientes resultados.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

7. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Como aspecto fundamental del presente estudio, los resultados son un aspecto de alta relevancia dentro del proceso investigativo, puesto que se evidencia con claridad si se lograron o no los objetivos planteados. Teniendo en cuenta que existen varias formas de presentar dichos resultados, estos fueron plasmados de forma descriptiva cuantitativa, desde el análisis textual y otras herramientas estadísticas que sirvieron de apoyo para facilitar la interpretación de los mismos. A través del estudio descriptivo se pudo identificar la influencia que tienen las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C, en el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional.

Figura 5. Tiempo de operación en el mercado



Fuente: Elaboración propia

Las agencias de carga brindan sus servicios profesionales, experiencia y buen manejo de conocimientos a compañías exportadoras, personas naturales o importadores, teniendo amplio conocimiento en las regulaciones del comercio exterior para ofrecer una mejor calidad en sus servicios (Bastidas, 2016). En base a esto, es importante tener en cuenta que las empresas que

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

contratan estos servicios, buscan una cadena de logística óptima y eficaz para transportar su mercancía hasta el punto de destino sin que sufra ningún percance durante su trayectoria.

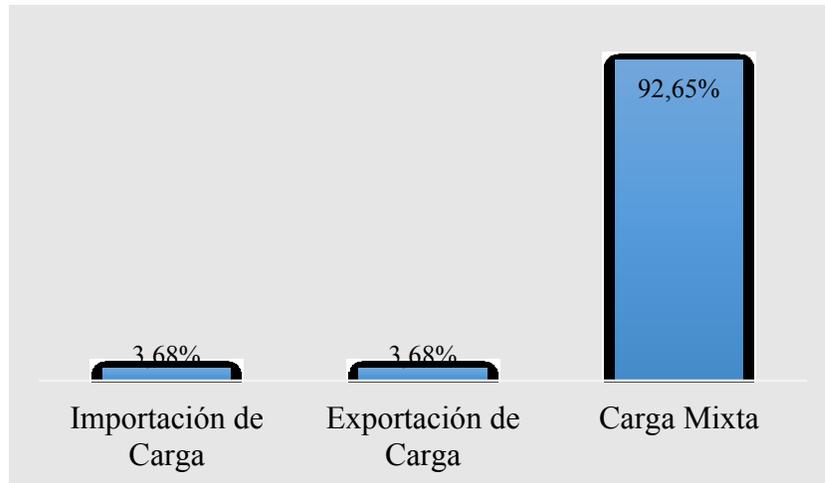
Se evidencio que el 61.77% de las agencias de carga en el mercado bogotano llevan prestando sus servicios entre los 16 a 25 años representando más de la mitad del mercado, sustentando la importancia de tener una gran trayectoria y de brindar servicios de logística integral para otras empresas, generando una reducción de presión en los departamentos logísticos de las empresas que contratan sus servicios (Gonzales, 2015). Así mismo solo un 5.88% de las agencias de carga estudiadas se encuentran prestando sus operaciones en el mercado hace 1 a 5 años.

Es por esto que las empresas enfocadas en el ámbito del comercio internacional teniendo como objetivo ampliar sus mercados, se encuentran en constante búsqueda de empresas prestadoras de servicios logísticos que les brinden mayor seguridad y confiabilidad para transportar su mercancía desde un punto de origen a un punto de destino, hoy en día las empresas buscan agencias de carga reconocidas, que tengan una gran trayectoria comercial en el mercado, presencia en diferentes países del mundo y que demuestren que tienen como clientes empresas grandes y reconocidas, generando así mayor confiabilidad.

En términos de medidas de tendencia central, las empresas encuestadas en promedio llevan 16,11 años de operación en el mercado, así mismo la desviación estándar de los años de operación de las agencias de carga se aleja del promedio en 6,14 años.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 6. Orientación comercial



Fuente: Elaboración propia

Las agencias de carga son empresas que apoyan el manejo y transporte de la carga, ya sea desde el punto de salida en origen hasta el punto de entrega en destino; de igual forma han venido evolucionando y a su vez adaptándose a cada uno de los requerimientos en los mercados globales, contando con la capacidad de brindar todos los servicios conexos a la cadena logística de manera integral (Machado, 2015). Estas empresas se encuentran enfocadas en las importaciones y exportaciones de distintos productos, como también algunas de ellas únicamente se centran en una sola de estas dos, teniendo en cuenta que va ligado a la experiencia que tengan en el mercado y en los servicios que ofrezcan a sus clientes.

Se logró identificar que las agencias de carga en un 92.65% se encuentran enfocadas en prestar servicios tanto de importación como de exportación a las empresas direccionadas hacia el comercio exterior reflejando una participación significativa en el mercado, así mismo estas empresas que tienen grandes coberturas le brindan a los clientes mayores beneficios a nivel mundial al momento de escogerlos a ellos como su agencia de carga para gestionar toda la logística de determinada mercancía. Estas empresas además de los beneficios que reciben de las agencias de carga, requieren de un excelente servicio y acompañamiento durante todo el tránsito

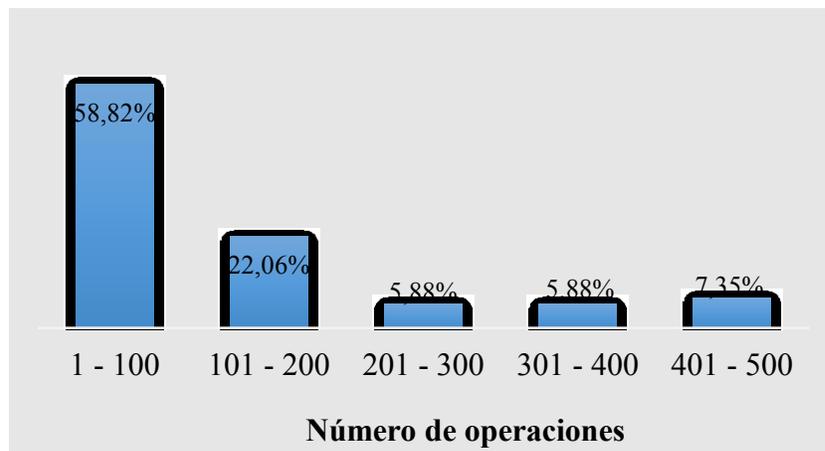
	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

de las operaciones, sin embargo es importante resaltar que una agencia de carga demasiado grande no brinda a los clientes un servicio personalizado de prioridad.

Las empresas que representan un 7.36% de las agencias de carga bogotanas siendo fuertes en una sola actividad comercial, brindan a los clientes mayor asesoría, acompañamiento e importancia con el fin de obtener satisfacción y preferencia en sus servicios, en base a esto las agencias de carga dedicadas a las operaciones de importación representan un 3.68%, al igual a las enfocadas únicamente en las operaciones de exportación.

González (2015) resalta que estas empresas también se pueden encargar del almacenaje, de los sistemas de compras, la distribución de las mercancías, implementación de sistemas logísticos, adquisición y asesoramiento, entre otras operaciones de la empresa contratante, permitiendo brindar un servicio más completo y generando mayor satisfacción. La distribución física internacional de mercancías actualmente cumple un papel muy importante dentro del comercio internacional debido a un proceso logístico u operaciones que se deben llevar a cabo para transportar una carga, donde interactúan un comprador y vendedor los cuales están ubicados en distintos mercado internacionales (Alcívar y Sánchez, 2016).

Figura 7. Despachos de exportación



Fuente: Elaboración propia

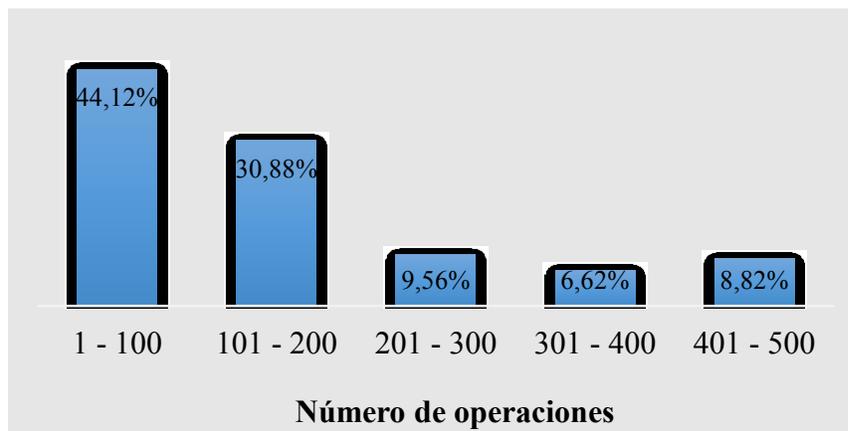
	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

De acuerdo al tamaño de la empresa y los servicios que esta ofrece varían las operaciones de comercio exterior que manejan mensualmente, así mismo se debe tener en cuenta que el ámbito internacional es muy cambiante por aspectos como: la tasa de cambio, los Tratados de Libre Comercio, las barreras arancelarias, aspectos ambientales, entre otros, que de una u otra manera provocan la variación en las negociaciones y operaciones de las empresas.

Como se evidencia en la Figura 7, las agencias de carga en su mayoría manejan un rango de despachos de exportación de 1 a 100 operaciones por mes, representando el 58.82% y un 22.06% en un rango de 101 a 200 despachos de exportación, así como también el 19.11% de estas empresas manejan entre 201 a 500 operaciones al mes, permitiendo dar a conocer la necesidad que tienen las empresas colombianas de internacionalizarse, tomando así una gran relevancia en el comercio exterior (Márquez, 2015).

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas en promedio realizan 131,38 despachos de exportación mensual, así mismo la desviación estándar se aleja del promedio en 122,78 despachos.

Figura 8. Embarques de importación



Fuente: Elaboración propia

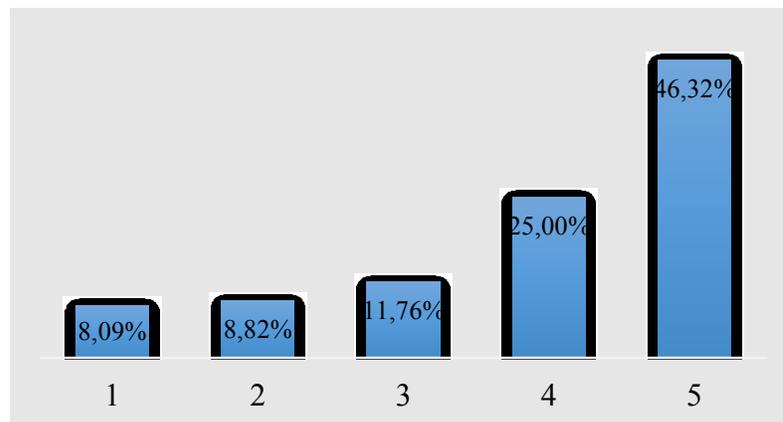
	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

De igual manera se ven reflejadas las operaciones de importación que manejan las agencias de carga, representando mayor participación en el rango de operaciones de 1 a 200 mensuales, de las cuales el 44.12% de las agencias de cargas manejan mensualmente entre 1 a 100 operaciones y un 30.88% de ellas manejan de 101 a 200; así mismo, solo un 8.82% de las agencias de carga encuestadas manejan entre 401 a 500 embarques de importación, siendo esta su mayor participación mensual.

Dando importancia a la participación de las agencias de carga en estos procesos de comercio exterior, Veliz (2016) plantea que los operadores logísticos coordinan cada una de las actividades enfocadas en el flujo de productos o materiales, los cuales determinada empresa requiere, ya sea desde el suministro de materia prima o hasta su uso por parte del consumidor final, es por esto que estas empresas tienen una gran participación en toda la distribución física internacional de cualquier tipo de mercancías y ayudan a lograr estos procesos de manera óptima y eficaz.

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas en promedio realizan 155,65 operaciones de importación mensual, así mismo la desviación estándar se aleja del promedio en 126,21 operaciones.

Figura 9. Importancia del costo para la selección del tipo de transporte



Fuente: Elaboración propia

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Torres, Chávez y Valencia (2015) argumentan que un factor indispensable dentro de la logística es definir el tipo de transporte que se debe emplear para el traslado de la mercancía desde el establecimiento del exportador, hasta el consumidor final; con base a ello, este proceso se relaciona directamente con el tipo de producto a exportar y las características que lo conforman, teniendo en cuenta que se requieren en óptimas condiciones y por lo tanto se necesitan cuidados diferentes.

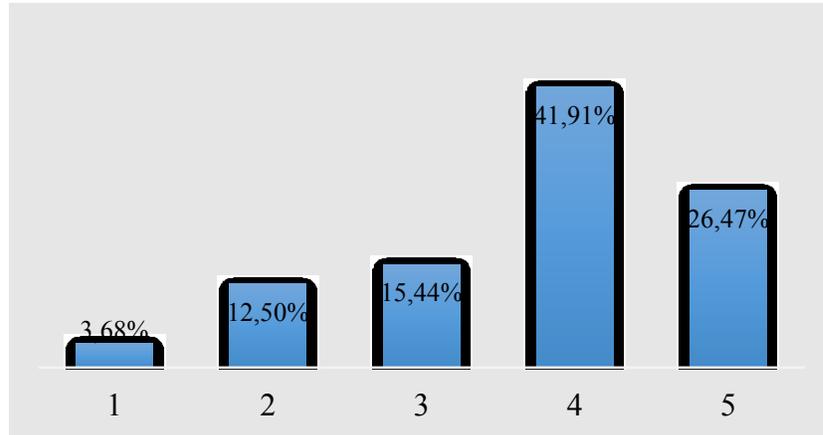
El costo representa una de las variables de mayor importancia al momento de tomar una decisión sobre la selección del medio de transporte por parte de las empresas, más del 70% de las agencias de carga en estudio le otorgan una calificación de 4 y 5 en una escala de 1 (menos importante) a 5 (muy importante), siendo estas calificaciones encontradas alta y muy alta respectivamente. En este aspecto se evalúa el coste que supone utilizar cada tipo de transporte en relación con el resto, se determinan las tarifas, el coste total y la relación coste/servicio (Bureau Veritas, s.f.).

Así mismo, Torres, Chávez y Valencia (2015) mencionan que el mundo está cada vez más globalizado, definen que las tendencias del comercio internacional actualmente se han modificado tanto en las ventajas comparativas, como los precios, cadenas de suministro, logística, entre otros. Estas preferencias definen que la competitividad comercial de cada nación, incide de igual forma en la integración de las redes mundiales como promotoras del comercio internacional.

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas consideran que el grado de importancia que tiene el costo para las empresas enfocadas en el comercio exterior al momento de seleccionar el tipo de transporte, se encuentra en una calificación promedio de 3,93 puntos, así mismo la desviación estándar en la importancia del costo se aleja del promedio en 1,29 puntos.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 10. Importancia del tiempo de tránsito para la selección del tipo de transporte.



Fuente: Elaboración propia

Las empresas buscan que los diferentes tipos de mercancías mantengan las mismas condiciones desde un punto de origen hasta el punto de destino, es decir, que llegue con la misma calidad y en excelente estado a manos de la otra parte, es por esto que de acuerdo a lo frágil o fuerte, a la composición, naturaleza, a las condiciones especiales que tengan los diferentes productos, se determina si es recomendable enviar la mercancía vía aérea, marítima, terrestre o multimodal. Aquí se evalúa el tiempo total en que las mercancías se encuentran en manos del transportista, así como también si el transportista conoce plenamente la ruta o red para llevar las mercancías hasta el punto acordado, esto con el fin de evitar contratiempos en el tránsito y afectar el servicio prestado al cliente (Bureau Veritas, s.f.).

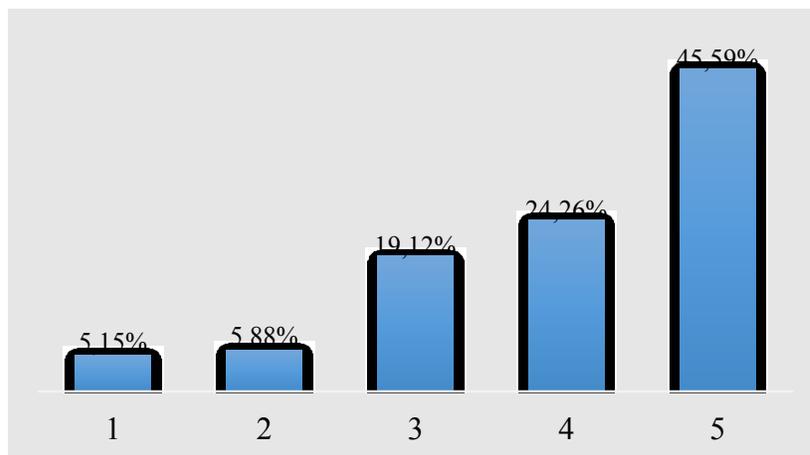
La variable del tiempo de tránsito para la selección del tipo de transporte en una escala de importancia de 1 (menos importante) a 5 (muy importante) tiene mayor relevancia en la escala de 4, representado el 41.91% para las empresas y en una escala de 5 representado por el 26.47%, se puede evidenciar que es un factor importante pero no en todos los casos, ya que varía de acuerdo al producto a exportar o importar. Dando relevancia a esto, Alcívar y Sánchez (2016) identifican que la logística tiene como objetivo principal mejorar las operaciones de comercio exterior en relación a costos, tiempo y calidad del servicio, con la finalidad de proporcionar un flujo

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

equivalente de carga en la cadena de distribución física internacional. A través de la logística se determina y coordina en forma óptima el producto correcto, el cliente correcto y el tiempo correcto.

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas consideran que el grado de importancia que tiene el tiempo de tránsito para las empresas enfocadas en el comercio exterior al momento de seleccionar el tipo de transporte, se encuentra en una calificación promedio de 3,75 puntos, así mismo la desviación estándar en la importancia del tiempo de transito se aleja del promedio en 1,09 puntos.

Figura 11. Importancia de la confiabilidad para la selección del tipo de transporte.



Fuente: Elaboración propia

Para las agencias de carga el nivel de confiabilidad que tengan con sus clientes y empresas que deseen adquirir sus servicios es un aspecto de gran importancia, teniendo en cuenta que son estas empresas quienes depositan toda su confianza en estos operadores logísticos para que su mercancía sea transportada y entregada en excelentes condiciones, normalmente las agencia de carga tienen una relación estrecha con los clientes, brindándoles disponibilidad total con el fin de que se sientan satisfechos con su gestión y sean una y muchas veces más preferidos por ellos,

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

además siempre deben estar dispuestos a escuchar sus exigencias y actuar en pro de mejorar su servicio y atención.

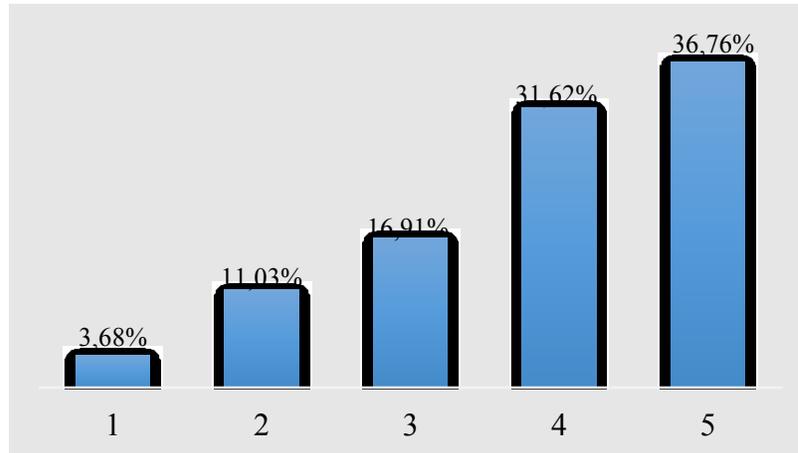
La confiabilidad con las empresas hace referencia a la seriedad y consistencia del servicio que ofrece cada medio de transporte (Bureau Veritas, s.f.), teniendo en cuenta que este entorno es muy cambiante, es importante resaltar que se debe manejar un ambiente ético y profesional entre las partes involucradas, ya que omitir información puede provocar que se pierda la confianza y preferencia por el servicio de la agencia de carga.

La confiabilidad para las agencias de carga según una escala de importancia de 1 (menos importante) a 5 (muy importante) representa un 45.59% en su máxima calificación, es decir casi un 50%, siguiéndole un 24.26% en la escala de 4 y un 19.12% en su escala de 3, lo que muestra que para la mayoría de estas empresas la confiabilidad con sus clientes es un aspecto muy importante, como para otras es algo que se debe tener en la relación pero no es algo que prime dentro del servicio. De igual forma, Veliz (2016) describe la importancia que tiene la presencia de un mayor número de competidores y clientes dentro del mercado, a su vez los transportistas han afrontado diferentes circunstancias que los han llevado a promover acciones para sobrevivir en el mercado y conservar la rentabilidad de sus empresas.

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas consideran que el grado de importancia que tiene la confiabilidad para las empresas enfocadas en el comercio exterior al momento de seleccionar el tipo de transporte, se encuentra en una calificación promedio de 3,99 puntos, así mismo la desviación estándar en la importancia de la confiabilidad se aleja del promedio en 1,16 puntos.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 12. Importancia de la capacidad para la selección del tipo de transporte



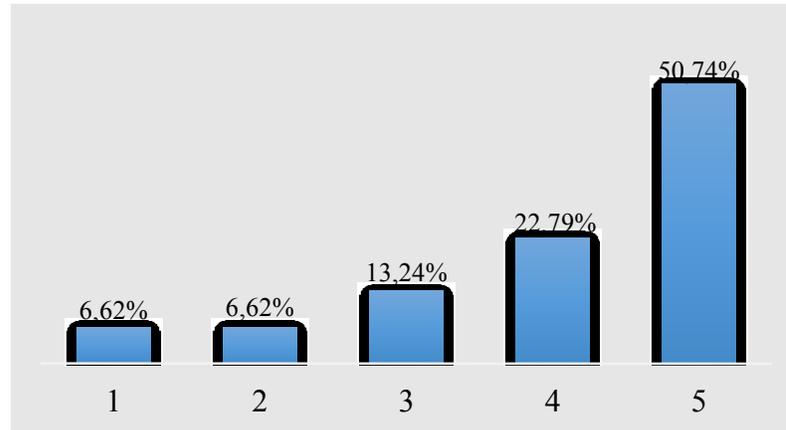
Fuente: Elaboración propia

De acuerdo al producto que se desee transportar la capacidad es importante teniendo en cuenta que el transporte a utilizar varía de acuerdo a su tamaño, dimensiones y cantidad de producto, primando siempre que se mantenga en las mejores condiciones durante todo su trayecto, ya que no todo tipo de mercancía puede ser transportado en cualquier medio. En base a lo anterior el grado de importancia de la capacidad para los clientes según una escala de importancia de 1 (menos importante) a 5 (muy importante) se encuentra en una escala de 4 y 5 representando un 68.38%, es decir que es una variable de gran importancia para las empresas y su mercancía representando más de la mitad.

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas consideran que el grado de importancia que tiene la capacidad para las empresas enfocadas en el comercio exterior al momento de seleccionar el tipo de transporte, se encuentra en una calificación promedio de 3,87 puntos, así mismo la desviación estándar en la importancia de la capacidad se aleja del promedio en 1,14 puntos.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 13. Importancia de la seguridad para la selección del tipo de transporte



Fuente: Elaboración propia

La seguridad de la mercancía es un aspecto que para los clientes es de gran importancia y que va ligada a la confiabilidad que tengan con las agencias de carga, estas empresas deben ofrecer a los clientes seguridad en todo momento de la mercancía, ya que ellos requieren que llegue a su destino como se ha estipulado en la negociación. Para Roa (2016) las medidas de seguridad actuales que perciben el control de acceso a las instalaciones, la regulación en ingreso de armas a puertos y buques, los planes de acción respecto a índices de amenaza, hasta la asignación de agentes de seguridad para cada naviera y puerto, son los aspectos idóneos que influyen de manera directa en los esquemas de seguridad para el traslado de mercancías.

Con base a lo que plantean Lopez y Acosta (2016) actualmente, la mayoría de los empresarios desconocen las técnicas que se llevan a cabo al momento de importar determinado producto; ya que al tercerizar dicho proceso se pueden generar sobrecostos elevados, lo que perturba de igual forma la competitividad de productos importados dentro del mercado. Para las empresas es preferible enviar su mercancía en un medio de transporte seguro con un costo mayor a enviarlas en un transporte más económico pero que no le es garantía de que llegue en óptimas condiciones a destino. Por ejemplo, el transporte aéreo es caracterizado principalmente por su rapidez y seguridad, adecuado para mercancías perecederas y con un alto valor añadido, sin embargo

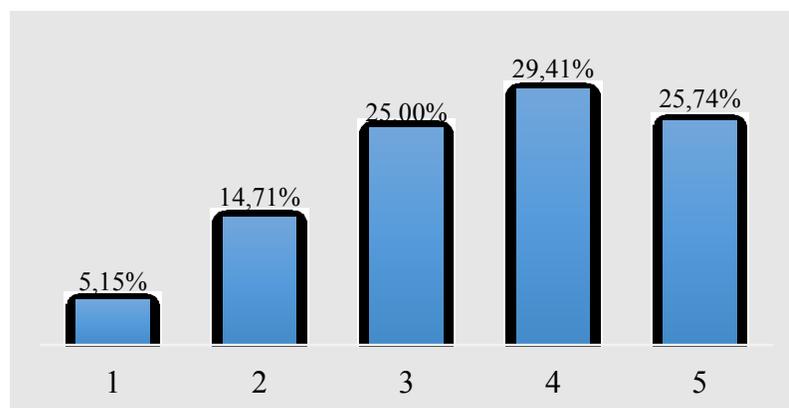
	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

existen restricciones de algunas mercancías por su tamaño o naturaleza como pueden ser las mercancías peligrosas.

Este aspecto de seguridad se relaciona con la idea de que las mercancías deben llegar en un buen estado al cliente final (Bureau Veritas, s.f.), teniendo en cuenta una escala de importancia de 1 (menos importante) a 5 (muy importante) el 50.74% lo considera un aspecto sumamente importante donde prima que la mercancía enviada llegue en perfectas condiciones a su destino, así mismo con un 22.79% representada en la escala de 4 en importancia para la seguridad de la mercancía. Por lo tanto, cabe mencionar que para Marí, De Larrucea, y Librán (2008) un aspecto importante que influye en la optimización del transporte internacional es la seguridad, siendo una de las mayores preocupaciones de las empresas y las autoridades administrativas y política relacionada directa o indirectamente con el sector del transporte.

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas consideran que el grado de importancia que tiene la seguridad para las empresas enfocadas en el comercio exterior al momento de seleccionar el tipo de transporte, se encuentra en una calificación promedio de 4,04 puntos, así mismo la desviación estándar en la importancia de la seguridad se aleja del promedio en 1,22 puntos.

Figura 14. Importancia del uso de varios tipos de transporte



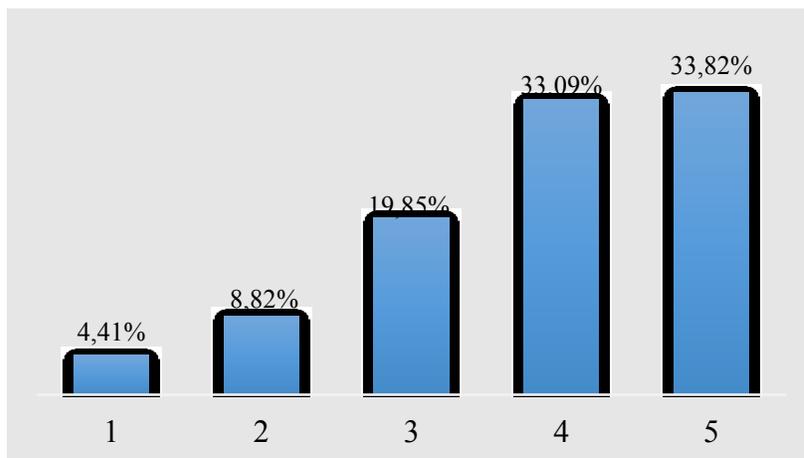
Fuente: Elaboración propia

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Utilizar varios tipos de transporte es lo que precisan Argueta, Lopez y Iniestra (2014) pues se evidencian las respectivas ventajas al hacer uso de diferentes alternativas de traslado, dentro de las principales características se puede resaltar: la gran capacidad para el manejo de carga, el bajo costo del transporte ferroviario y por último la rapidez y conectividad intercontinental del modo aéreo. Sin embargo, este aspecto se encuentra distribuido entre las escalas de importancia de 1 (menos importante) a 5 (muy importante), pudiéndose observar que no hay una calificación que prime sobre las demás de manera significativa, es decir que el uso de varios tipos de transporte en una operación de importación o exportación no es un aspecto relevante para las empresas al momento de tomar una decisión ante la agencia de carga.

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas consideran que el grado de importancia que tiene el uso de varios tipos de transporte para las empresas enfocadas en el comercio exterior al momento de seleccionar el tipo de transporte, se encuentra en una calificación promedio de 3,56 puntos, así mismo la desviación estándar en la importancia del uso de varios tipos de transporte se aleja del promedio en 1,17 puntos.

Figura 15. Importancia de la naturaleza de la carga para la selección del tipo de transporte



Fuente: Elaboración propia

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

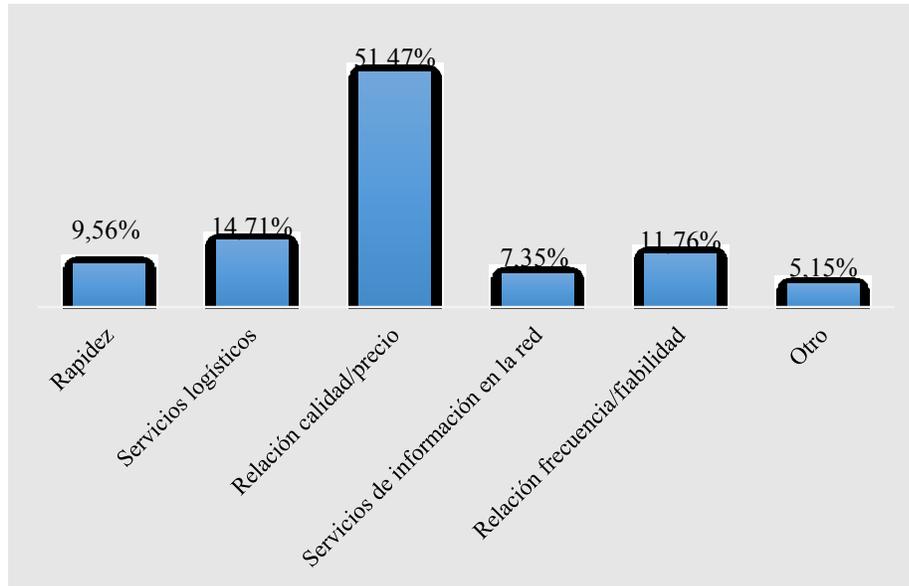
Es importante destacar que la naturaleza de la mercancía es parte fundamental de la decisión sobre el transporte a utilizar, esto debido a que se deben tener en cuenta sus características y si es necesario desarrollar, en su caso recipientes grandes, estandarizados y fáciles de manejar, con el fin de que la mercancía no sufra ningún daño en el trayecto y llegue a sus destino en las condiciones esperadas por el cliente. Respecto al transporte aéreo es importante resaltar que “se considera la modalidad de transporte de la globalización, por ser el más rápido y efectivo para la entrega y distribución de productos perecederos y de alto valor agregado y refacciones urgentes” (Moral, 2014, p. 31).

Se logró evidenciar según una escala de importancia de 1 (menos importante) a 5 (muy importante) que la naturaleza de la carga para la elección del tipo de transporte representa gran importancia en la escala de 4 a 5 con un 66.91%, esto debido a que es relevante tener en cuenta la naturaleza de la carga para tener claro si se necesita un tipo de transporte rápido o si se puede manejar con un tiempo de transito largo sin que la mercancía se vea afectada y llegue en óptimas condiciones a su destino.

En términos de medidas de tendencia central, las agencias de carga encuestadas consideran que el grado de importancia que tiene la naturaleza de la carga para las empresas enfocadas en el comercio exterior al momento de seleccionar el tipo de transporte, se encuentra en una calificación promedio de 3,83 puntos, así mismo la desviación estándar en la importancia de la naturaleza de la carga se aleja del promedio en 1,12 puntos.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 16. Condicionantes para el sistema de transporte internacional.



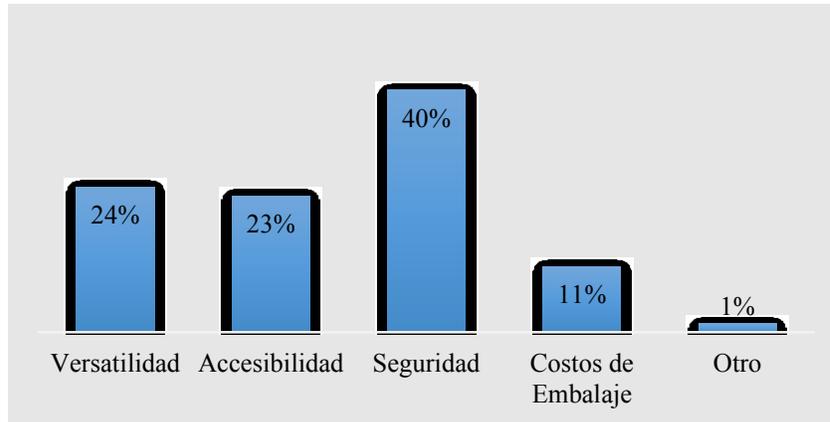
Fuente: Elaboración propia

Las empresas siempre están en constante búsqueda por servicios donde primen todos los aspectos relevantes del transporte internacional como lo son: la rapidez, los servicios logísticos, servicios de información en la red, relación frecuencia-fiabilidad y relación calidad y precio, siendo este último un aspecto de mayor importancia; como se pudo evidenciar para más del 50% de las agencias este es un condicionante de gran exigencia por parte de los clientes al momento de decidir tomar sus servicios, así mismo el segundo condicionante importante son los servicios logísticos con un 14.71%, siendo este un factor importante para brindarle a los clientes una mayor cobertura a sus necesidades.

Mira (2001) destaca algunos condicionantes para la elección de un adecuado sistema de transporte como lo son: los circuitos de ventas, circuitos de la distribución de mercancía, volúmenes, tipos de expedición, frecuencia y tipo de mercancías, teniendo en cuenta esto se podrá determinar en medio de transporte más adecuado para la mercancía a exportar o importar.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 17. Ventajas del transporte terrestre

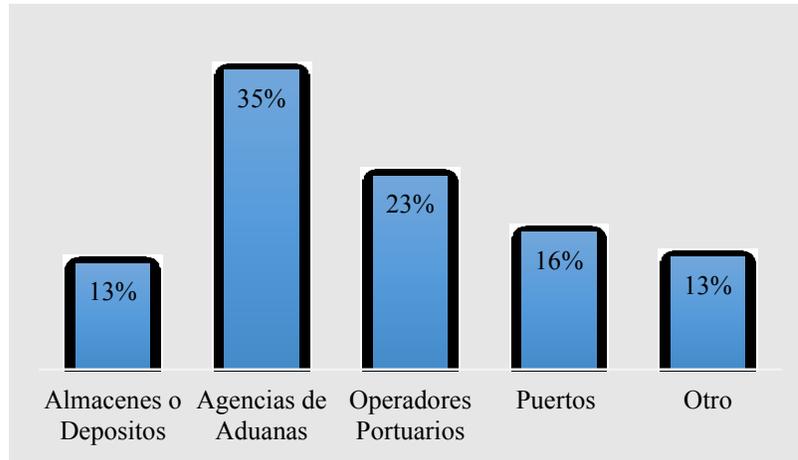


Fuente: Elaboración propia

La importancia relativa del servicio de transporte terrestre se basa en diferentes factores de desempeño tales como: versatilidad, costos de embalaje, accesibilidad y seguridad, siendo este último la ventaja con mayor influencia, es decir, que el 40% de las agencias de carga encuestadas consideran que la seguridad es un aspecto fundamental en este medio de transporte; teniendo en cuenta que es indispensable para realizar un control y verificación más directo del estado de la carga. De igual forma, el 24% de encuestados indicaron que la versatilidad es una característica indispensable en este servicio. Por lo anterior Cánovas (2011) destaca que el transporte por carretera es caracterizado por ser el único medio de transporte con la capacidad de realizar un servicio “puerta a puerta”, así mismo por su flexibilidad y versatilidad para transportar desde pequeños paquetes a volúmenes significativos de todo tipo de mercancías.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 18. Alianzas estratégicas



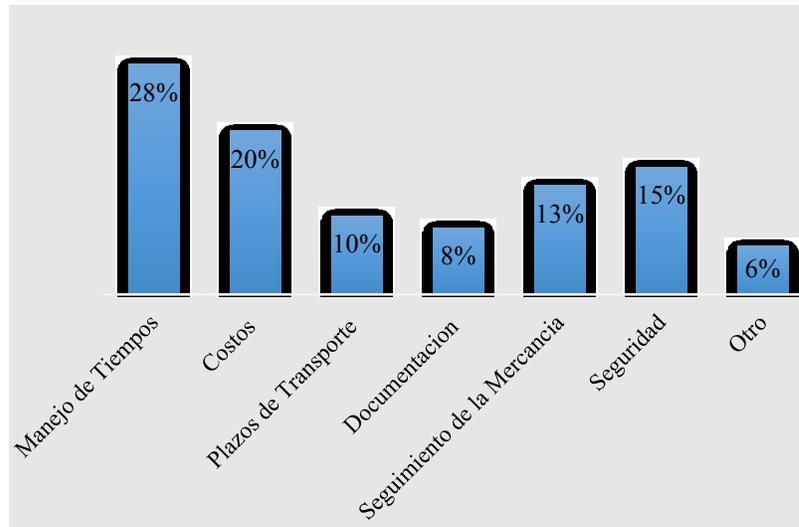
Fuente: Elaboración propia

Las alianzas estratégicas juegan un papel indispensable para el óptimo desempeño en las agencias de carga de la ciudad de Bogotá, influyendo en gran manera el mundo globalizado que cada día evoluciona más, dichas alianzas buscan un beneficio mutuo entre quienes participan, es decir integrar servicios en pro de los procesos logísticos dentro de la cadena de distribución física internacional de un bien o producto.

Se evidencia que el 35% de las empresas estudiadas determinan que las agencias de aduanas son el operador logístico con los cuales están dispuestas a realizar alianzas estratégicas de manera integral. Sin dejar a un lado el 13% de ellas que se enfocan por los almacenes o depósitos aduaneros los cuales sirven como albergue para la mercancía; de otra parte el 23% considera que los operadores portuarios conforman una alianza idónea en pro del proceso logístico, aunque los puertos sean considerados la plataforma fundamental para el flujo de mercancías, solo 16% de las agencias de carga de la ciudad de Bogotá así lo consideran, por último el otro 13% consideran importantes otros agentes que generan alianzas para optimizar, fortalecer y controlar los servicios de toda cadena logística internacional.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 19. Ventajas del transporte multimodal

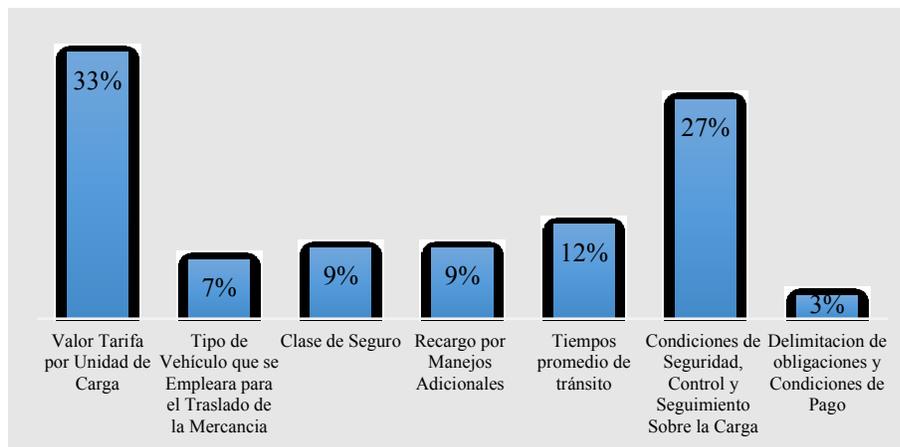


Fuente: Elaboración propia

El transporte multimodal en Colombia está regido por las normas generales del código de comercio, más directamente por los preceptos del acuerdo de Cartagena, hoy llamada Comunidad Andina de Naciones, decisiones 331 de 1993 y la Resolución 425 (Valencia, 2004). Diez, Muñoz y Marín (2016) mencionan que “el transporte intermodal consiste en la utilización de dos o más modos de transporte, uno o varios transportistas, varios documentos, un solo organizador, a lo que se le añadía que el transporte multimodal es el intermodal con un solo responsable” (p. 18). Por otro lado Argueta, Iniestra y Lopez (2014) argumentan, que el transporte multimodal tiene mayor incidencia respecto al transporte unimodal, teniendo en cuenta importantes características o ventajas con las que cuenta como por ejemplo: la gran capacidad para el manejo de carga y el bajo costo del transporte ferroviario con la rapidez y conectividad intercontinental del modo aéreo. Según las cifras que se evidencian en la figura 19, aspectos como el costo, la seguridad, el seguimiento a la mercancía, las agencias de carga las consideran ventajas relevantes; pero solo el 28% de ellas aprecian el manejo de tiempo empleado dentro de la cadena logística del comercio internacional.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 20. Exigencias a los transportistas



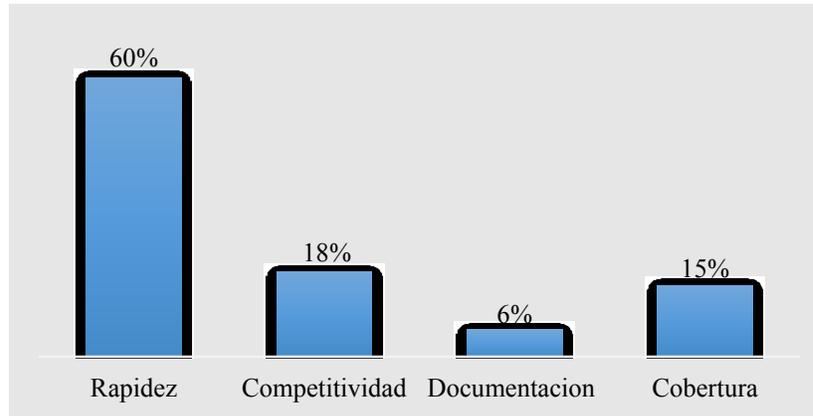
Fuente: Elaboración propia

Según Torres, Chávez y Valencia (2015) se han modificado tanto las ventajas comparativas, como los precios, cadenas de suministro, logística entre otros. Estas preferencias definen la competitividad comercial de cada nación, resaltando de igual forma la integración de las redes mundiales como promotoras del comercio internacional.

Dentro del análisis de resultados se refleja que el valor tarifa por unidad de carga es el mayor condicionante a tener en cuenta con un 33% de relevancia en las empresas indagadas, seguido de un 27% quienes se apoyan en las condiciones de seguridad y/o seguimiento sobre la carga, a su vez el tiempo promedio de tránsito el 12% de ellas optan por esta exigencia, mientras que el 7% con menor interés señalan el tipo de vehículo que se empleara para el traslado de la mercancía. Para Moral (2014) en la modalidad de transporte terrestre los usuarios deben exigir a los transportistas requisitos fundamentales para la ejecución idónea del servicio, por lo tanto el 9% eligió los recargos por manejos adicionales, igualmente un 9% prefieren la clase de seguro que brinda el transportista, lo cual con menor relevancia el 3% de las empresas se inclinan por la delimitación de las obligaciones o condiciones de pago entre usuarios y transportistas de la cadena logística. .

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 21. Ventajas del transporte aéreo

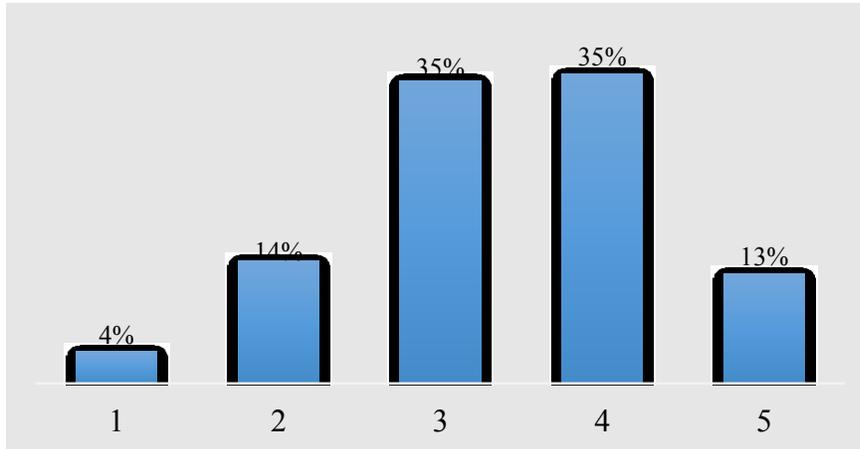


Fuente: Elaboración propia

Para Moral (2014) El transporte aéreo lo considera como la modalidad de transporte enfatizada en la globalización, por ser el más rápido y efectivo para la entrega y distribución de productos perecederos y de alto valor agregado y refacciones urgentes. Su ventaja más importante radica en la rapidez que emplea para trasladar ya sea pasajeros o cargamento de un lugar a otro; aunque esta ventaja puede considerarse a su vez una desventaja respecto a otros medios de transporte como lo es el transporte marítimo, según lo expresado por las agencias estudiadas el 60% resaltan la rapidez con la que este medio de transporte se diferencia de los demás, teniendo en cuenta que para el 40% restante prevalece la competitividad, cobertura y documentación dentro de este servicio. Martínez y García (2016) opinan que la capacidad en el transporte aéreo es un factor clave para la competitividad de Colombia, en primera instancia proporciona eficazmente la integración y conectividad dentro del territorio colombiano, aspecto que se complica relativamente un poco con otros tipos de transporte, a causa de accidentes, o las negativas características de los corredores viales con los que cuenta el país. Y como segunda medida permite la conexión con la economía mundial.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 22. Realidad de los corredores logísticos



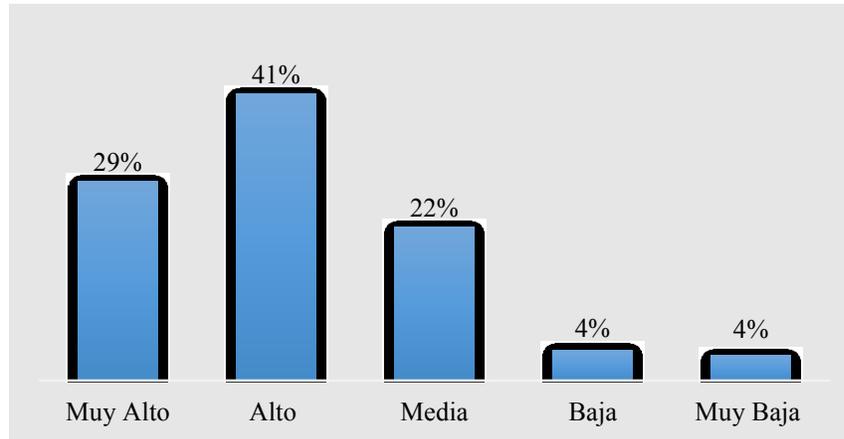
Fuente: Elaboración propia

La realidad de los corredores logísticos dentro las agencias de carga en la ciudad de Bogotá se encuentran condicionados en un rango de calificación de 3 y 4 con un índice del 35% generando un beneficio para el crecimiento productivo y con ello una mejora en pro de la competitividad nacional. Analizando dicha calificación y desde el punto de vista logístico, los corredores viales se consideran un elemento clave que reflejan un impacto efectivo tanto para empresas industriales como para comerciales, basados no solo en la eficiencia del transporte como tal sino además en la circulación de la propia mercancía, contribuyendo a dinamizar de manera eficiente la distribución física internacional. De igual forma, el 14% de las agencias de carga aprecian con 2 puntos el contexto en el que se encuentran los corredores logísticos, lo que para el 13% de ellas lo consideran en una medida de 5, por lo tanto solo el 4% de las agencias de carga en la ciudad de Bogotá estiman la calificación más baja para los corredores viales.

Es importante resaltar que “uno de los retos existentes en Colombia es el mejoramiento de las cadenas logísticas; esto puede lograrse mediante el diseño de corredores logísticos para el transporte de carga” (Jaramillo y Sarmiento, 2014, p. 36), siendo este un factor impulsor del comercio internacional.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 23. Influencia aduanera

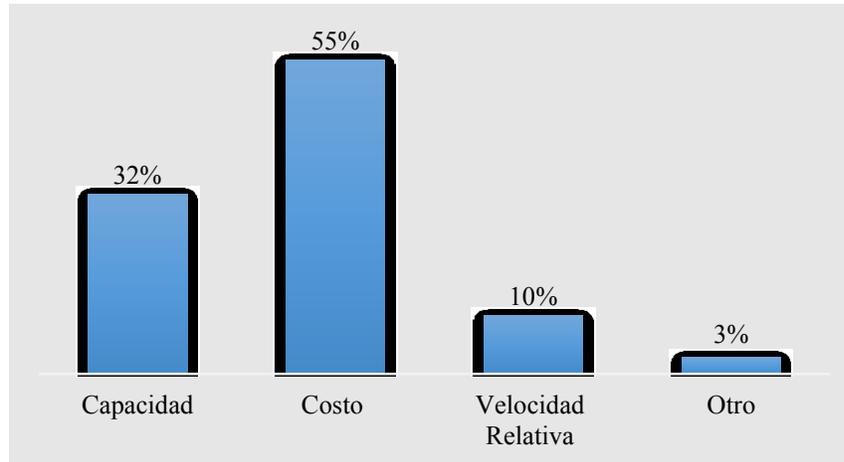


Fuente: Elaboración propia

Justificando el análisis donde las aduanas son el operador logístico con el cual las agencias de carga de la ciudad de Bogotá realizan más alianzas estratégicas, es necesario tener en cuenta que el sistema aduanero influye en comprender, conocer y determinar qué tan eficaz es la participación de las mismas dentro de los procesos de la cadena de suministros y a su vez como influyen en las operaciones de cada agencia de carga capitalina. Al indagar el interés de las agencias de carga se encontró que el 41% considera un alto nivel de importancia, mientras que el 29% las resalto en una posición muy alta, además en un término medio solo el 22% de estas consideran esta opción; de tal modo, Torres y Chávez (2015) mencionan que el paso por aduanas es un acto obligado para todos aquellos agentes que buscan participar en el comercio exterior; sin embargo el 8% de los encuestados consideran que la relación entre el sistema aduanero y las agencias de carga es baja o muy baja, es decir no es una garantía para lograr un aporte significativo a las operaciones.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 24. Ventajas del transporte marítimo



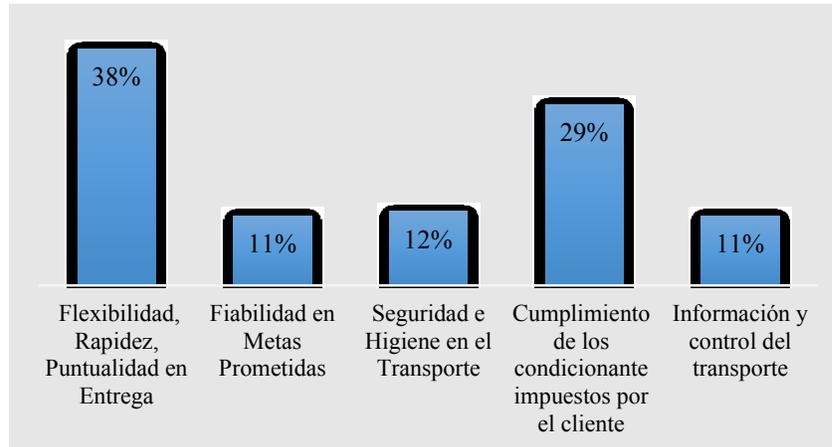
Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a la clasificación de los medios de transporte de Cánovas (2011), el transporte marítimo es caracterizado por ser un servicio adecuado para la transportación de grandes volúmenes de mercancías a largas distancias, es decir, aproximadamente el 90% de lo transportado a nivel mundial. Las agencias de carga encuestadas determinan que la ventaja más notoria del transporte marítimo es su bajo costo, con un 55% reflejado en esta variable; de igual forma el 32% considera que la capacidad que ofrece este servicio va ligada al factor monetario, pero solo el 10% supone que la velocidad relativa puede ser un aspecto negativo para el cumplimiento de entregas justo a tiempo.

Sin embargo teniendo en cuenta las ventajas al usar este tipo de transporte se debe aclarar que el servicio marítimo se emplea dependiendo el tipo de material que se traslade, resaltando a su vez características que lo convierten en la única solución cuando se necesita llevar algún producto o maquina por este medio.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

Figura 25. Calidad del servicio



Fuente: Elaboración propia.

En términos de calidad de servicio del transporte internacional, la fiabilidad, rapidez, y puntualidad en entrega de mercancías el 38% de las agencias de carga lo eligen como el principal elemento a tener en cuenta. La cadena de distribución reduce costos de almacenaje, aumenta la calidad del servicio, incrementa el valor agregado de los productos generando una mayor ventaja competitiva (Veliz, 2016). De igual forma el cumplimiento de los condicionantes impuestos por el cliente, el 29% de las organizaciones estudiadas indican que es un aspecto de gran interés; pues al tener en cuenta cada una de las solicitudes el cumplimiento oportuno de estos requerimientos incide en la satisfacción y necesidades de los usuarios, expresados directamente en la calidad del servicio ofrecido por la agencia. Por lo tanto el objetivo principal para brindar un buen servicio es realizar los procesos logísticos de manera eficaz, eficiente y efectiva.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

8. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

El desarrollo de la investigación permite conocer la influencia que tienen las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C. para el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional, pues dentro de la literatura revisada se encontraron diversos aportes de autores frente a las tendencias que ha tenido el comercio internacional a lo largo del tiempo (Torres y Salas, 2015; Romero y Antonio, 2015; Bianchi y Szpak, 2013), pues sus postulados se han enfocado hacia la importancia que tiene la productividad y la competitividad en el crecimiento y desarrollo de un país en un entorno globalizado, especializado en actividades productivas dentro de la cadena de valor. En relación al protagonismo que tienen las agencias de carga otro grupo de autores (González, 2015; Martínez, 2016; López y Acosta, 2016; Machado, 2015; Veliz, 2016; Alcívar y Sánchez, 2016) se basaron en el papel relevante que tienen estas empresas dentro de la cadena logística del comercio, en actividades relacionadas con las operaciones de transporte y manejo de la carga desde el punto de origen, hasta el punto de destino, así como también en agenciamiento aduanero, bodegaje, almacenaje, distribución de mercancías, adquisición y asesoramiento, entre otras, con el objetivo principal de mejorar las operaciones de comercio exterior en relación a costos, tiempo y calidad del servicio.

Del transporte internacional se acentúa su importancia como un elemento fundamental dentro de la logística del comercio exterior, debido a que garantiza concretamente el traslado del bien y/o producto pertinente desde el lugar de origen hasta el mercado objetivo, logrando así la satisfacción del consumidor final, teniendo en cuenta que en muchas ocasiones los envíos internacionales necesitan utilizar más de un tipo de transporte (Dorta-González, 2014; Torres, Chávez y Valencia, 2015; Jaramillo y Sarmiento, 2014).

Estos hallazgos de carácter bibliográfico encontrados en la investigación permiten evidenciar el grado de importancia que tienen las agencias de carga en el ámbito del comercio internacional y su influencia en el transporte dentro de la cadena de distribución física internacional, teniendo

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

en cuenta que los requerimientos en los mercados globales, se adaptan y concuerdan con la capacidad que tienen las agencias para brindar cada uno de los servicios ligados a la cadena logística de manera integral.

Es relevante mencionar que los costos incurridos dentro del transporte son el inconveniente más notorio para el logro de una competitividad idónea, teniendo en cuenta que dichos costos predominan entre dos o tres veces el valor del producto ya sea por aranceles o derechos aduaneros. Así mismo es importante reconocer que el comercio internacional de bienes se realiza principalmente vía a marítima y es por esto que los puertos y su infraestructura son indispensables para que exista un mayor flujo de carga, haciendo que este sector productivo sea mucho más competitivo.

El desarrollo de la estrategia metodológica fue pertinente debido a que los objetivos planteados en el desarrollo de la investigación fueron alcanzados: se analizaron las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C. y su influencia dentro del desarrollo de los servicios de transporte en el comercio internacional, a través de una revisión bibliográfica exhaustiva en relación a los temas principales de la investigación relacionados con las tendencias del comercio internacional, el protagonismo de las agencias de carga y el servicio del transporte internacional, explorando la importancia que tienen estos operadores logísticos dentro de la cadena de distribución física internacional donde prevalece la satisfacción de los clientes, lo cual es fundamentado en la literatura revisada.

Se describió el comportamiento de las agencias de carga y su relación con el sector de los servicios de transporte, teniendo como base los resultados que se encontraron en el desarrollo y aplicación del instrumento de recolección de información (encuesta), donde se evidencia la importancia que tienen aspectos como el costo, el tiempo de tránsito, la confiabilidad, la capacidad, la seguridad, el uso de varios tipos de transporte y la naturaleza de la carga dentro de la selección del transporte internacional adecuado para un envío de exportación o importación, así como también condicionantes que son requeridos por los clientes hacia las agencias de carga

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

para transportar determinada mercancía en cualquier medio de transporte, así mismo alianzas estratégicas con diferentes operadores dentro de la cadena de distribución física internacional que permite un mayor flujo de las mercancías, influencia aduanera dentro de sus operaciones, calidad del servicio prestado, entre otras; se propusieron alternativas para el mejoramiento de la internacionalización a través del buen uso y aprovechamiento de las agencias de carga por parte de las empresas importadoras y exportadoras.

Por lo anterior, el desarrollo de esta investigación permitió evidenciar la importancia que las agencias de carga de la ciudad de Bogotá D.C. tienen para obtener un mayor flujo de comercio exterior, teniendo en cuenta la gran variedad de servicios logísticos que ofrecen a las empresas importadoras o exportadoras, siendo facilitadores de los procesos logísticos dentro del comercio internacional y ofreciendo siempre las mejores opciones de transporte de acuerdo al tipo de mercancía a transportar, así mismo, el rol de las agencias de carga como protagonistas en la distribución física internacional fundamentadas en la operatividad del transporte aportan en la generación de competitividad a los mercados internacionales.

El mundo del comercio internacional sería muy diferente hoy en día si no existieran las agencias de carga internacional, ya que si las empresas de transporte internacional fueran las encargadas de comercializar sus propios servicios deberían tener instalaciones alrededor de todo el mundo, es por esto que las empresas que agencian este tipo de servicios tienen representación sobre estas empresas lo cual hace una diferencia y genera así mismo una influencia sobre el transporte internacional, adicional son de gran importancia para todo el proceso logístico ya que facilitan la operación, la consecución de espacios en los medios de transporte, facilitan la comunicación con las líneas navieras como Tampa cargo, Hamburgsud, Hapag Lloyd, etc.

En temas de costos, no es lo mismo negociar con las agencias de carga que directamente con las navieras, esto influye si el importador o exportador es relativamente esporádico en sus operaciones, es mucho más barato negociar con los agente de carga siendo estos los clientes permanentes de las empresas de transporte internacional, teniendo en cuenta que un agente de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

carga recibe tarifas preferenciales por los servicios que subcontrate mientras que una empresa que exporte por ejemplo 2 o 3 veces al año va a recibir por parte de las navieras tarifas plenas. Sabiendo esto, los costos del comercio internacional serían muy diferentes para la mayoría de los usuarios de comercio si estas agencias de carga no existieran.

Notoriamente se evidenció que los clientes optan por utilizar los servicios logísticos para el traslado de sus mercancías con compañías de intermediación aduanera; ya sea un agente de carga u operador logístico, pues en relación a costos es más económico negociar con agencias de carga los aspectos basados en el flete, tipo de contenedor, recargo por combustible, tipo de servicio, tiempo de tránsito, frecuencia, conexiones, confianza entre otros gastos; sin dejar a un lado que las tarifas de transporte de carga entre dos puntos varían en función del tipo de carga, el volumen, el modo y el equipo de transporte o unidad de carga de la empresa transportadora. Por ejemplo: Una compañía naviera puede ofrecer un servicio de USD 1.550 por un contenedor de 40 desde el puerto de embarque en Barranquilla hasta el puerto de desembarque en Houston con transbordo en el puerto de Colon de Panamá, en un tiempo de tránsito de 25 días; mientras que otra naviera a través de una agencia de carga puede ofrecer el mismo destino a un costo de USD 1.450, pero con un servicio directo y un tiempo de tránsito de 17 días. En muchos casos, el costo más alto no es sinónimo de buen servicio (ColombiaTrade, 2017).

Se debe tener en cuenta que las compañías de transporte internacional tienen diferentes variables para la liquidación de sus servicios como lo son el peso general de la carga o el peso volumen.

Los resultados permitieron deliberar las variables que influyen en las agencias de carga y los desafíos que afrontan dentro de los procesos logísticos, cuyas tendencias han aumentado debido a la progresiva demanda de intercambios comerciales internacionales, resaltando el apoyo de operadores logísticos quienes minimizan las actividades en toda la cadena de distribución física internacional de cualquier tipo de mercancías, obteniendo una estructura logística más óptima y eficaz, orientada a la apertura comercial, contexto en el cual se empeñan las agencias de carga de

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

la ciudad de Bogotá D.C. ya sea a mediano o largo plazo donde el componente competitivo les permita una mayor integración en el sector aduanero y la inserción en los mercados internacionales, dando importancia a la participación de las agencias de carga en estos procesos de comercio exterior.

De acuerdo a las empresas investigadas, las agencias de carga brindan las herramientas necesarias para influir en el desarrollo de los servicios de transporte, garantizando información a todos los actores del proceso de manera oportuna en el rendimiento de la cadena logística internacional. La relevancia de las cadenas logísticas como un instrumento idóneo en las funciones del comercio internacional, radica en enfocar el papel de las agencias de carga dentro del ámbito globalizado que se encuentran, informando y realizando evaluaciones continuas según las exigencias del mercado.

Es importante que las agencias de carga tengan alianzas o dependan de algún consorcio internacional ya que estos grandes operadores logísticos produce una reducción de costos, de tiempo y genera mejor comunicación con la agencia de aduanas, operador de transporte internacional, naviera, entre otros intermediarios que hacen parte de la operación de exportación o importación, teniendo en cuenta que todos trabajan de la mano por la satisfacción de los clientes.

En Colombia aún falta mucho por hacer respecto a los mecanismos que intervienen en los servicios de transporte, como por ejemplo las deterioradas vías terrestres con las que cuentan los transportistas, resaltando que idóneos corredores viales conllevan a una destacada competitividad, pues se demostró que existen importantes ventajas o áreas de oportunidad para retroalimentar ciertos procesos logísticos dentro de las mismas, y de esta forma influir eficientemente dentro del comercio internacional; por lo que es necesario métodos de innovación para afrontar los cambios en los mercados internacionales y así generar un equilibrio entre las agencias de carga, los servicios de transporte y el comercio internacional.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

En general se percibieron características semejantes de las agencias de carga, las cuales conceden a futuras líneas de investigación como practicas del transporte dentro del comercio, mecanismos logísticos de una agencia de carga y enfoques legales en la logística del transporte internacional; cuya finalidad sea profundizar la influencia que tiene las agencias de carga en el desarrollo de los servicios de transporte y los diferentes comportamientos que inciden dentro del comercio internacional.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

9. ANEXOS

- Encuesta

ANÁLISIS DE LAS AGENCIAS DE CARGA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DENTRO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Buen día. Somos Deicy Viviana Moreno Martin y Xiomara Vidal Cañas, estudiantes de octavo semestre de Comercio Internacional. Estamos llevando a cabo una investigación sobre las agencias de carga en la ciudad de Bogotá y su influencia en el desarrollo de los servicios de transporte dentro del comercio internacional. Su participación es voluntaria y la información suministrada por Ud. será completamente confidencial siendo esta utilizada únicamente para fines estadísticos y académicos. No existen respuestas correctas o incorrectas. Las preguntas a continuación relacionadas deben ser contestadas con una sola respuesta:

1. ¿Cuál es la orientación de la agencia de carga que representa?
 - a. Carga Importada
 - b. Carga Exportada
 - c. Carga Mixta
2. ¿Cuál es el rango de operación mensual en su actividad comercial frente a despachos de exportación?
 - a. Entre 0 – 100
 - b. Entre 101 – 200
 - c. Entre 201 – 300
 - d. Entre 301 – 400
 - e. Más de 401
3. ¿Cuál es el rango de operación mensual en su actividad frente a los embarques de importación?
 - a. Entre 0 – 100
 - b. Entre 101 – 200
 - c. Entre 201 – 300
 - d. Entre 301 – 400
 - e. Más de 401
4. ¿Cuánto tiempo llevan en el mercado?
 - a. Menos de 5 años
 - b. Entre 6 – 10 años
 - c. Entre 11 – 15 años
 - d. Entre 16 – 20 años
 - e. Más de 20 años
5. Actualmente con ¿cuál de los siguientes operadores logísticos su agencia de carga desarrolla más alianzas estratégicas?
 - a. Almacenes o depósitos
 - b. Agencias de aduanas
 - c. Operadores portuarios
 - d. Puertos
6. Dentro los elementos del transporte terrestre, ¿cuáles considera que son las principales ventajas?
 - a. Versatilidad
 - b. Accesibilidad
 - c. Seguridad
 - d. Costos de embalaje
 - e. Otro ____ Cual? _____
7. Dentro los elementos del transporte aéreo, ¿cuáles considera que son las principales ventajas?
 - a. Rapidez
 - b. Competitividad
 - c. Documentación
 - d. Cobertura
 - e. Otro ____ Cual? _____
8. Dentro los elementos del transporte marítimo, ¿cuáles considera que son las principales ventajas?
 - a. Capacidad

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- b. Costo
c. Velocidad relativa
d. Otro ___ Cual? _____
9. Dentro los elementos del transporte multimodal, ¿cuáles considera que son las principales ventajas?
- a. Manipulación de tiempos
b. Costos
c. Plazos de transporte
d. documentación
e. Seguimiento de la mercancía
f. Seguridad
g. Otro ___ Cual? _____
10. Evalué de 1 a 5 la importancia de cada uno de los siguientes criterios para la selección del tipo de transporte.
- a. Costo: 1___ 2___ 3___ 4___ 5___
b. Tiempo en tránsito: 1___ 2___ 3___ 4___ 5___
c. Confiabilidad: 1___ 2___ 3___ 4___ 5___
d. Capacidad: 1___ 2___ 3___ 4___ 5___
e. Seguridad: 1___ 2___ 3___ 4___ 5___
f. Utilización varios tipos de transporte: 1___ 2___ 3___ 4___ 5___
g. Manejo de productos: 1___ 2___ 3___ 4___ 5___
11. Para los generadores de carga, ¿Cuál es la mayor exigencia solicitada a los transportistas?
- a. Valor tarifa por unidad de carga.
b. Tipo de vehículo que se empleara para el traslado de la mercancía.
c. Clase de seguro.
d. Recargos por manejos adicionales.
e. Tiempos promedio de tránsito.
f. Condiciones de seguridad, control y seguimiento sobre la carga.
g. Delimitación de obligaciones y condiciones de pago.
12. Evalué de 1 a 5 la realidad de los corredores logísticos para las agencias de carga en la ciudad de Bogota
- 1___ 2___ 3___ 4___ 5___
13. ¿Cuál es el nivel de pertenencia que tienen las aduanas en las operaciones de su agencia?
- a. Muy alto
b. Alto
c. Media
d. Muy baja
14. ¿Cuál de los siguientes condicionantes para la elección de un adecuado sistema de transporte internacional es el más relevante para su agencia?
- a. Rapidez
b. Servicios logísticos
c. Relación calidad/precio
d. Servicios de información en la red
e. Relación frecuencia/fiabilidad
f. Otro, cuál? _____
15. En términos de calidad de servicio del transporte internacional, ¿Cuáles son los principales aspectos que tiene en cuenta su agencia?
- a. Flexibilidad, rapidez, puntualidad en entrega
b. Fiabilidad en metas prometidas
c. Seguridad e higiene en el transporte
d. Cumplimiento de los condicionantes impuestos por el cliente
e. Información y control del transporte

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

10. BIBLIOGRAFÍA

- Alcívar Cedeño, E. & Sánchez Toala, S. (2016). Análisis de la distribución física internacional y su incidencia para el comercio exterior del Ecuador periodo 2010-2014. caso: logística de la modalidad transportación terrestre (Doctoral dissertation).
- Andalucía, A. E. (2016). El transporte: importancia económica y social.
- ANDI. (2014). Zonas Francas. Camara de Usuarios de Zonas Francas.
- Argueta, C. López, M. & Iniestra, J. (2014). Un enfoque multicriterio para el diseño de una red para el transporte de embarques internacionales. *Contaduría y administración*, 59(4), 193-221.
- Aula Comex, (2017). Términos FCL y LCL En El Transporte Internacional De Mercancías.
- Baray, H. (2006). Introducción a la metodología de la investigación. Juan Carlos Martinez Coll.
- BASTIDAS VILLARROEL, M. L. (2016). Creación de consolidador y desconsolidador (Freight forwarder de carga) (Master's thesis, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas).
- Bianchi, E., & Szpak, C. (2013). Cadenas globales de producción: implicancias para el comercio internacional y su gobernanza. Brief N°87, Serie Cátedra OMC, Red LATN. Buenos Aires, mayo.
- Bianchi, E., & Szpak, C. (2015). Cadenas globales de valor, comercio internacional y actuación empresaria. *Revista Argentina de Investigación en Negocios*, 1(1), 11-27.
- Blyde, J., Volpe, C., & Molina, D. (2014). Fábricas sincronizadas: América Latina y el Caribe en la era de las cadenas globales de valor. Inter-American Development Bank.
- Bureau Veritas (s.f.). Diseñar el canal de distribución y programar itinerarios y vehículos. Centro adscrito: Universidad Camilo José Cela. www.bvcu.es
- Cánovas, A. C. (2011). Transporte internacional de mercancías. ICEX España Exportación e Inversiones.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- Cardozo, P., Chavarro, A., & Ramírez, C. (2013). La internacionalización de pymes de alta tecnología de Bogotá. Casos de estudio. Panorama, 1(3).
- CCB. (s.f). Logística en Bogota-Region. Informacion del desempeño Logistico.
- ColombiaTrade. (2016). Tarifas por Rutas. Octubre 17, 2017, de PROCOLOMBIA Recuperado de:<http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/logistica/reportes-de-transporte/maritimo/tarifas-por-rutas>
- DDE. (s.f). ¿Qué debe contener mi cotización de exportación?. Diario del Exportador.
- DDE. (s.f). Términos a tener en cuenta al contratar los servicios de Transporte Marítimo Diario del Exportador.
- DIAN. (2017). Agente de Carga Internacional. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Recuperado de: http://www.dian.gov.co/_05256ee600727e99.nsf/0/4a4baa13729dcf690525729e0061dd44?OpenDocument&Highlight=2,agentes,de,carga
- Díez, A. M., Muñoz, C. E., & Marín, J. M. (2016). Manual del transporte marítimo. Marge Books.
- Dorta-González, P. (2014). Transporte y logística internacional.
- Fuentes, D. (2014). Transporte y Logística en La economía mundial. Revista de Economía Mundial, (38), 19-22.
- García E., & Ordóñez, M. (2016). Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del puerto marítimo de Guayaquil y su incidencia en la nacionalización de mercadería bajo la modalidad de despacho anticipado (Bachelor's thesis, Guayaquil: ULVR, 2016.).
- García, L. A. M. (2016). Indicadores de la gestión logística. Ecoe Ediciones.
- Gaya, R. (s.f). El sistema multilateral de comercio y las nuevas tecnologías. Integración y comercio.
- Grajales, T. (2000). Tipos de investigación. On line)(27/03/2.000). Revisado el, 14.
- González, J. (2015). Contratación logística en Colombia: implementación de un operador logístico integral. Semestre Económico, 18(38), 215-237.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- Jaimurzina, A. (2014). El futuro de la facilitación del comercio y del transporte: consecuencias del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC).
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2003). Metodología de la investigación. La Habana: Editorial Félix Varela, 2.
- Jaramillo, P., & Sarmiento, I. (2014). Variables influyentes en la elección entre carretera y ferrocarril para carga general de comercio exterior. Ingeniería solidaria, 10(17), 29-37.
- Jumilla, M. (2016). Efectos de la globalización en las migraciones internacionales.
- López, D., López, E., & Montes, E. (2015). Colombia en el comercio mundial (1992-2012): desempeño de las exportaciones colombianas. Borradores de Economía, 885.
- Lopez, A., Reyes, P., Farias, R. (2014). Estadísticas de Carga de las importaciones y exportaciones en Colombia. DIAN.
- López, M., & Acosta, J. (2016). Visualización del proceso de nacionalización para mercancías contenerizadas en Colombia con registro o licencia de importación. Propuesta de optimización. Journal of Engineering and Technology, 5(1).
- Machado, G. (2015). Estrategias logísticas para la exportación de perecederos en Colombia (Bachelor's thesis, Universidad Militar Nueva Granada).
- Marco Trade News. (2012). La OMC y el sistema multilateral de comercio.
- Marí, R., Larrucea, J.R., Librán, A. (2008). La seguridad en los puertos. Marge Books
- Márquez, A. (2015). Tendencias de la Disciplina en Negocios Internacionales. Revista Páginas, (97), 109-121.
- Martínez, A., & García, H. (2016). Competitividad en el transporte aéreo en Colombia
- Martínez, Á. (2016). Impacto del tratado de libre comercio–tlc–en la actividad logística portuaria de Colombia: Comparación entre los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, y Buenaventura. Dictamen Libre, (17), 31-39.
- MBA y Educación Ejecutiva. (2014). La importancia del transporte en la cadena logística. Logística.
- Mira, J. (2001). Gestión del transporte. Marge Books
- Moral, L. A. (2014). Logística del transporte y distribución de carga. Ecoe Ediciones.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- Narváez, G. (2016). La concesión de la terminal portuaria de Guayaquil como modelo para competitividad del comercio exterior ecuatoriano período 2007-2015 (Master's thesis, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas).
- OMC. (2015). Introducción a la Organización Mundial del Comercio.
- QuimiNet. (2009). El agente de carga. Información y Negocios segundo a segundo.
- Palmés, R. (2006). Como usar bien los incoterms. Marge Books
- Plan Maestro de Transporte Intermodal. (s.f). PMTI
- Procomer. (s.f) Incoterms 2010. Términos Internacionales de Comercio.
- Polit, F., & Torre, G. (2000). Investigación científica en ciencias de la salud: principios y métodos.
- Ramírez, A. C. (2009). Manual de la gestión logística del transporte y distribución de mercancías. Universidad del Norte
- Repullo, J, Donado, J., & Casas, J. (2003). La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos (II). Atención primaria, 31(9), 144.
- Roa, W. (2016). Iniciativas de seguridad en contenedores una ventaja más para facilitar el comercio internacional (Bachelor's thesis, Universidad Militar Nueva Granada).
- Romero, G., & Antonio, F. (2015). El comercio internacional actual y la inserción externa de países en desarrollo: desafíos para la economía cubana. Economía y Desarrollo, 153, 190-207
- Sánchez, R., & Pinto, F. (2015). El gran desafío para los puertos: la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado.
- Sánchez, R., & Pinto, F. (2015). Nuevos escenarios del transporte marítimo Parte II: fluctuaciones del shipping y los nuevos escenarios.
- Superintendencia de Industria y Comercio. (s.f). Decreto 2685 de 1999
- Tomassian, G., Pérez, G., & Sánchez, R. (2010). Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. CEPAL.
- Torres, A., & Chávez, J. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. Contaduría y administración, 60(1), 205-228.

	GUÍA PARA PRESENTACIÓN DE ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN (SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN)		Código: IN-IN-001 Versión:01
	Proceso: Investigación	Fecha de emisión: 22-Nov-2009	Fecha de versión: 22-Nov-2009

- Torres, A., Chávez, J., & Valencia, J. (2015). Competitividad del transporte aéreo y marítimo de México en el marco del comercio exterior. *Revista Internacional Administración & Finanzas*, 8(5), 95-112.
- Torres, A., & Rendón, O. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics Finance and Administrative Science*, 18(35), 108-118.
- Torres, A. I. Z., & Rendón, O. H. P. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics Finance and Administrative Science*, 18(35), 108-118.
- Torres, C., & Salas, J. (2015). Posibilidades en el comercio internacional de la quinua: un análisis desde la perspectiva de la competitividad. *Equidad y Desarrollo*, (24), 119-137.
- UCIPFG (s.f). Los consolidadores de carga internacional. Recuperado de <http://www.ucipfg.com/Repositorio/MAF/MAF05/Semana3/ConsolidadoresdeCarga.pdf>
- Valencia, Z. M. A. (2004). Regulación de los servicios de transporte en Colombia y Comercio Internacional. DNP
- Veliz, G. (2016). Modelo de gestión para una consolidadora marítima en su proceso logístico, en la ciudad de Guayaquil (Master's thesis, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas).
- Viera, H. (2017). Análisis de la política exterior entre Ecuador y Colombia. *Revista AFESE*, 46(46).
- Vlex Colombia. (2016). Decreto número 390 de 2016, por el cual se establece la regulación aduanera.
- Zamora, y Rendón, O. H. P. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics Finance and Administrative Science*, 18(35), 108-118.