

RETOS DEL OPERADOR LOGÍSTICO DE TRANSPORTE TERRESTRE ANTE LOS CONDUCTORES DE CAMIONES QUE ARRIBAN A CARTAGENA DE INDIAS Y LAS EXPECTATIVAS ECONOMICAS DEL CLIENTE

Angie Lucía Ricardo Barreto¹

RESUMEN

En este artículo se presenta una revisión al problema de una empresa colombiana dedicada a la distribución de mercancía liviana y pesada a través de vehículos de carga, se evalúa la manera como el movimiento del parque automotor afecta los costos del servicio al cliente generador y el de los conductores. De igual manera, se aborda el problema logístico de distribución de mercancías que se presenta en Colombia y se realiza un análisis discriminado en los diferentes factores de mayor impacto en el problema, tales como la rotación del parque automotor, el estado de las vías, la estructura del sector de transporte de carga. A manera de conclusión se sostiene que en su conjunto los sobrecostos logísticos generados en la movilización de la carga finalmente afectarán el precio final de los productos a transportar.

PALABRAS CLAVE

: Transporte de carga, rotación de vehículos, logística en Colombia y Cartagena.

ABSTRACT

This article presents a review of the problem of a Colombian company dedicated to the distribution of light and heavy goods through cargo vehicles, and evaluates the way in which the movement of the vehicle fleet affects the costs of service to the generating customer and the drivers. Similarly, the logistical problem of goods distribution in Colombia is addressed and an analysis is made of the different factors that have the greatest impact on the problem, such as the rotation of the vehicle fleet, the state of the roads and the structure of the freight transport sector. In conclusion, it is argued that the overall logistical cost overruns generated in the movement of cargo will ultimately affect the final price of the products to be transported.

KEYWORDS

Freight transportation, vehicle rotation, logistics in Colombia and Cartagena.

INTRODUCCIÓN

En la economía colombiana el transporte de carga terrestre juega un papel muy importante y sobresaliente, ya que este medio le permite tener los productos nacionales como internacionales al consumidor sin moverse de casa, las empresas dedicadas a la prestación de este servicio tienen el reto de lograr que el país aumente su capacidad competitiva dentro del mundo y pueda lograr finalmente una sostenibilidad económica.

¹ Estudiante del programa Administración de Empresas, Semillerista, auxiliar de investigaciones. Correo electrónico: angiel-ricardob@unilibre.edu.co

El mundo cada vez se encuentra menos distante, se ha conectado a partir de Tratados de Libre Comercio, esas uniones traen consigo grandes retos para el transporte y para los actores sociales involucrados como son el transportador y el operador logístico, ya que las regulaciones en materia comercial exigen que el servicio sea eficiente con liderazgo en costos, fluidez de la movilidad o canalización de la mercancía, seguridad y estar preparados para contingencias en su gestión; sino se tiene en cuenta lo anterior entonces se verá poco atractivo para la inversión y en materia de logística empresarial, lo que podría traer consecuencias muy complejas para las empresas que necesitan movilizar mercancías. Por esta razón, el parque automotor juega un papel principal en la sostenibilidad de las empresas prestadoras de servicio, ya que depende de la rotación y el arribo de los vehículos para su utilización y optimización de pedidos, y este a su vez puede afectar y variar los costos de intermediación y del producto final a los consumidores.

METODOLOGÍA

Este proyecto es de corte cualitativo ya que valora rasgos o características afines a la gestión logística del transporte terrestre. se hará mediante un estudio de caso y específicamente con una empresa operadora logística de transporte terrestre de la ciudad de Cartagena con servicio de transporte de carga pesada y liviana a nivel nacional.

REFERENTES RELACIONADOS CON LA LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE

Estudio relacionado con la logística en el transporte y cómo abordar procesos investigativos, se propone cuatro áreas que son decisivas para las empresas que se especializan en dicho transporte terrestre y esas son según **Arango Serna, M. D. (2017)** la gerencia, el soporte administrativo, las operaciones logísticas y las tecnologías de los procesos.

Todo lo anterior son aspectos claves que debe tener también un operador logístico de transporte, por otra parte, existe el índice de Malmquist y su

eficiencia propuesta por Torres, A. I. Z. (2019) que a su vez sugiere revisar el cambio en relación a las tecnologías empleadas en el sistema de transporte de carreteras con cargas provenientes de otros países, pero que también afectan la carga del propio país o la extranjera que llega al territorio. Los operadores logísticos de transporte terrestre entonces necesitan hacer uso adecuado de tecnologías que faciliten los procesos.

Pero para los operadores logísticos no basta el uso de las tecnologías, ya que la movilidad no sería eficiente sino hay una adecuada infraestructura terrestre como señalan Fram, T. O. B., & Licona, J. M. (2014) que la modernidad de la infraestructura vial debe ser prioridad en las administraciones del país para mejorar su competitividad para movilizar mercancías. El problema de la infraestructura es clave y aunque no está propiamente en mano del operador logístico de empresas transportadoras terrestres si los afecta; es por eso que en cuanto a solucionar los problemas a nivel de Latinoamérica y en materia de infraestructura portuaria hay un estudio hecho por Barbero, J. A., Fiadone, R., & Millán Placci, M. F. (2020) quienes señalan que:

La inversión en carreteras en los países del cono sur ha sido moderada. Solo Paraguay ha superado el 2% del PIB en inversión total, pública y privada en carreteras. Para el caso de Brasil en los nueve años que van desde 2008 a 2016, la inversión ha sido inferior al 0,8% del PIB, con los dos últimos años muy malos. Para Argentina en 2008 la inversión total en carreteras fue del 0,9% del PIB y en 2011 del 0,4% del PIB; aun con estos bajos valores, la inversión vial representó más de 2/3 de las inversiones en infraestructuras en el país en los últimos dieciocho años, pero con resultados cuestionables, especialmente entre 2003 y 2015, ya que, aunque el gasto vial se incrementó notablemente, tuvo su contrapartida en un acotado número de obras importantes y en una dudosa eficiencia social en la asignación de los recursos. (pág. 72).

A nivel latinoamericano no hay una adecuada inversión para mejorar la macrologística, por lo que hace también costosos el transporte terrestre y Alvarez Castaño, J. C. (2020) sostiene que en cuanto a los retos de los costos del transporte en Colombia a nivel global, el incremento del costo del transporte dada la infraestructura vial frena la productividad y por ende repercutirá sobre la competitividad frente a los otros países, por lo que se debe hacer uso de políticas públicas y económicas para que trascienda a los negocios a nivel global.

Pero no solo el problema persiste en las vías, también en las vías que conectan los puertos principales de Colombia, como lo señalan Posada Góez, D., Hernández Pérez, P. A., & García Gómez, A. (2020) que en Colombia más del noventa por ciento de mercancías se movilizan vía terrestre, y que durante los años 2016 hasta tres años después, es decir el año 2019 hubo insatisfacción del cubrimiento de operaciones logísticas por parte de los transportadores, el flujo de mercancías fue hacia adentro y no se estaba preparado; la prueba fue el gran registro de empresas dedicada la importación de bienes y servicios estimada en 33.228 en comparación con las empresas que iban a movilizar la mercancía propia o que estaba dentro del territorio nacional con menos de 10.862 empresas exportadoras; otro factor fue la gran depreciación de vehículos y el creciente movimiento de combustibles péticos.

En cuanto a estudios que podrían revisar la regulación del transporte se presenta uno hecho por Serrano, J. S., & Vasquez, L. E. (2020) que tienen una monografía que aborda el desarrollo histórico en materia legal del transporte y la importancia de estar regulado. Los operadores logísticos están tratando de aplicar Normas ISO de calidad para perfeccionar sus servicios de acuerdo con la suscrita autora de este artículo.

DISCUSIÓN

Mientras que algunos autores sostienen que el problema es de infraestructura, otro como Jaramillo Rendón, J. G. (2020) lo relaciona con otros aspectos como:

Los retos en la baja de costos del transporte terrestre de carga se derivan de las siguientes problemáticas: 1) Informalidad. 2) Guerra de tarifas y fletes. 3) Demora en cargues y descargues por falta de infraestructura. 4) Parque automotor obsoleto. 5) Carreteras en mal estado, restricciones en los tiempos de tránsito. 6) Falta de capacitación a conductores. 7) Inseguridad en las vías. (pág. 35)

Presenta un estudio sobre la trazabilidad en materia de operaciones en una empresa que ofrece servicios integrales de transporte terrestre, hecho por Archbold López, C., & Sánchez Muñoz, L. F. (2020) en donde sugiere estudiar rutas, más adecuadas para despachar y que sean óptimas para permanecer en el mercado, apoyados en alta tecnología de seguimiento de los automotores y su posición, revisando tiempos y movimientos, unido a las condiciones topográficas de las rutas en Colombia, haciendo un diseño y el liderazgo del tiempo, entonces infiere que la idea es la trazabilidad lo que hace que las empresas se alineen y así evitar implícitamente la informalidad.

Novoa Huamán, V. R. (2020) señala que mediante un estudio para perfeccionar la gestión de los operadores logísticos y que repercute sobre la adecuada prestación a clientes de la empresa Operador Logístico Waldan S.A.C. mediante un diagrama sinóptico se hizo un análisis de flujo actual de sus procesos y la cadena de valor que arrojó la no conformidad en la prestación del servicio debido a no tener el número exacto de vehículos para movilizar la carga, unido a fallos en la operación y escasas estrategias de atención al cliente, lo anterior se corroboró con la Técnica de Ishikawa y diagramas, al igual que la recopilación de datos empíricos que arrojó como se anotó antes fallas en el servicio, lo anterior al no tener un manual de procedimientos claro.

El transporte es tal relevante en cuanto a maniobras logísticas que no es descontextualizada la idea de acudir al offshore o extra-territorios como lo señala Boyano-Fram, T. O. (2020) como mecanismo dinamizador de la gestión por-

tuaria y le evitaría tiempo de espera a muchos camioneros. El Puerto de Santos brinda todas las garantías del transporte terrestre e incluye el transporte férreo, como lo señala Boyano Fram, T. O. (2019). Por su parte, Balza-Franco, V., Paternina-Arboleda, C., & Cardona-Arbeláez, D. (2019) señalan que las prácticas colaborativas en la cadena de suministro se han venido realizando entre proveedores, operadores logísticos, fabricantes y clientes de la industria y servicios desde hace un par de décadas, por lo que el transporte terrestre necesita revisarse desde las prácticas colaborativas también.

CONCLUSIONES

El reto de todo país es tener una infraestructura vial acorde con el crecimiento de su economía, si todo el andamiaje logístico está en óptimas condiciones, entonces podrá movilizar mejor sus mercancías por el territorio, las vías cada vez se interconectan mejor en el mundo, se sabe a partir del Índice de desempeño logístico que lo mide la Banca Mundial Índice de desempeño logístico (2018) Colombia tiene un puntaje de 2.94, el dato aunque debe estar por arriba de 4 para ser bueno, es entendible por su topografía montañosa y la demora de terminar contratos y por la negligencia en cambios de gobierno, además de los escándalos de las contrataciones.

Las empresas transportadoras entonces y con ese panorama tiene grandes retos al movilizar las mercancías, en parte por un gremio de transportadores que en ocasiones no se conecta con la logística y está por sus intereses. El orden público que a veces interviene y no permite la movilidad por paros, huelgas o manifestaciones en las principales vías como los paros indígenas, por ejemplo y que influyen en la calidad de la infraestructura para agilizar o dinamizar el flujo de mercancías.

BIBLIOGRAFÍA

Alvarez Castaño, J. C. (2020). *Impacto de los Costos de Transporte sobre el Crecimiento Económico y la Competitividad de Colombia: un análisis a partir de la metodología*

VAR (Bachelor's thesis, Escuela de Economía, Administración y Negocios. Facultad de Negocios Internacionales).

Arango Serna, M. D., Ruiz Moreno, S., Ortiz Vásquez, L. F., & Zapata Cortes, J. A. (2017). Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre. *Ingeniare. Revista chilena de ingeniería*, 25(4), 707-720.

Archbold López, C., & Sánchez Muñoz, L. F. (2020). *Estudio De Trazabilidad Operacional De Transporte En La Empresa Sistemas Logísticos Integrales De Colombia SAS* (Doctoral dissertation).

Balza-Franco, V., Paternina-Arboleda, C., & Cardona-Arbeláez, D. (2019). Prácticas Colaborativas en la Cadena de Suministro: Una Revisión Conceptual. *Saber, Ciencia y Libertad*, 14(2), 77-101.

Barbero, J. A., Fiadone, R., & Millán Placci, M. F. (2020). El transporte automotor de cargas en América Latina.

Boyano-Fram, T. O. (2020). Del offshore a la relocalización ventajas para el mejoramiento logístico en puerto y para las empresas logísticas. *Revista científica anfibios*, 3(1), 60-67.

Boyano Fram, T. O. (2019). Análisis comparativo en la logística y la sostenibilidad de los Puertos de Santos y Cartagena de Indias. *Revista ADGNOSIS*, 8(8). <https://doi.org/10.21803/adgnosis.v8i8.361>

Fram, T. O. B., & Licona, J. M. (2014). Desempeño logístico de empresas transportadoras de Cartagena. *Revista Cultural Unilibre*, (2), 100-111.

Jaramillo Rendón, J. G. (2020). Viabilidad del transporte terrestre de carga en Colombia. Monografía. Unad.

- Novoa Huamán, V. R. (2020). Aplicación del estudio del trabajo en la Empresa Operador Logística WALDAN SAC, para incrementar la productividad en los Servicios de Transporte.
- Posada Góez, D., Hernández Pérez, P. A., & García Gómez, A. (2020). Coyuntura actual en el sector transporte terrestre, en los principales puertos de Colombia (Cartagena–Buenaventura) y sus impactos en la cadena logística.
- Serrano, J. S., & Vasquez, L. E. (2020). El contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia. Trabajo de grado del Politécnico Grancolombiano
- Torres, A. I. Z. (2019). Cambio tecnológico y eficiencia logística del transporte de carga internacional a través del modelo DEA. Ensayos Revista de Economía (Ensayos Journal of Economics), 38(2), 183-204.
- World Bank. (2018). Índice de desempeño logístico. Datos tomado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>