



TÍTULO DEL TRABAJO DE GRADO
ESTRATEGIAS DE MEJORAMIENTO EN EMPRESAS DE TRANSPORTE DE
CARGA EN LA CIUDAD DE BUCARAMANGA Y SU ÁREA METROPOLITANA

SEMINARIO

AUTORES

YEINER SMITH SILVA FORERO COD. 1101020251
YESSICA MARÍA SIERRA BAHAMÓN COD. 1098809683
JUAN SEBASTIÁN RODRÍGUEZ MEDINA COD. 1095952155

UNIDADES TECNOLÓGICAS DE SANTANDER
FACULTAD CIENCIAS SOCIOECONÓMICAS Y EMPRESARIAL
TECNOLOGÍA DE GESTIÓN AGROINDUSTRIAL
TECNOLOGÍA EN CONTADURÍA FINANCIERA
BUCARAMANGA
FECHA DE PRESENTACIÓN: 24-11-2019



TÍTULO DEL TRABAJO DE GRADO
ESTRATEGIAS DE MEJORAMIENTO EN EMPRESAS DE TRANSPORTE DE
CARGA EN LA CIUDAD DE BUCARAMANGA Y SU ÁREA METROPOLITANA

SEMINARIO

AUTORES

YEINER SMITH SILVA FORERO COD. 1101020251
YESSICA MARÍA SIERRA BAHAMÓN COD. 1098809683
JUAN SEBASTIÁN RODRÍGUEZ MEDINA COD. 1095952155

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE
TECNÓLOGOS EN GESTIÓN AGROINDUSTRIAL
TECNÓLOGO EN CONTADURÍA PÚBLICA

DIRECTOR

EMILCE GELVES RAMÍREZ

GRUPO DE INVESTIGACIÓN –

UNIDADES TECNOLÓGICAS DE SANTANDER
FACULTAD CIENCIAS SOCIOECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
TECNOLOGÍA DE GESTIÓN AGROINDUSTRIAL
TECNOLOGÍA EN CONTADURÍA PÚBLICA
BUCARAMANGA
FECHA DE PRESENTACIÓN: 24-11-2019

Nota de Aceptación

Firma del jurado

Firma del Jurado

DEDICATORIA

En este trabajo va dedicado a mi madre y a todas aquellas personas que me ayudaron a culminar éxito este seminario satisfactoriamente.

Sebastián

A mis Padres por haberme apoyado desde un principio y formado como la persona que soy actualmente; muchos de mis logros se los quiero dedicar a ustedes ya que me formaron con reglas, privilegios y libertades, pero donde al final de cuenta me motivaron constantemente para alcanzar todos mis anhelos

Yeiner

AGRADECIMIENTOS

Agradecimiento a la profesora Emilce Gelves Ramírez, docente del seminario la cual nos brindó su apoyo de principio a fin.

Agradecimiento a mis compañeros de grupo porque gracias a ellos se pudo sacar adelante este trabajo sin ningún inconveniente

TABLA DE CONTENIDO

<u>1.</u>	<u>DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN</u>	<u>11</u>
1.1.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	11
1.2.	JUSTIFICACIÓN.....	12
1.3.	OBJETIVOS	13
1.3.1.	OBJETIVO GENERAL	13
1.3.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	13
1.4	ESTADO DEL ARTE / ANTECEDENTES.....	15
<u>2.</u>	<u>MARCOS REFERENCIALES</u>	<u>17</u>
<u>3.</u>	<u>DESARROLLO DEL TRABAJO DE GRADO</u>	<u>27</u>
3.1.	TIPO DE INVESTIGACIÓN	27
3.2.	MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	28
3.3.	FUENTES DE INFORMACIÓN.....	28
<u>4.</u>	<u>RESULTADOS</u>	<u>35</u>
<u>5.</u>	<u>CONCLUSIONES</u>	<u>54</u>
<u>6.</u>	<u>RECOMENDACIONES</u>	<u>55</u>
<u>7.</u>	<u>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</u>	<u>56</u>

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Característica del encuestado	37
Figura 2 Permanencia en la actividad.....	38
Figura 3 Ubicación de le empresa transportadora	39
Figura 4 Personal que opera en la empresa	40
Figura 5. Destino principal de la carga	41
Figura 6. Medio de transporte para la carga	42
Figura 7. Frecuencia del servicio	43
Figura 8 Importancia de la actividad en Bucaramanga y AMB	44
Figura 9 Oferta y demanda de empresas en la región	45
Figura 10. Importancia de la actividad en la economía local	46
Figura 11. Situaciones que afectan la actividad	48
Figura 12 Entidades de apoyo a la actividad	49

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Ficha técnica del estudio	36
Tabla 2 Estrategias propuestas para el mejoramiento de la actividad transportadora.....	51

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo de este trabajo fue analizar el diseño de estrategias de mejoramiento en las empresas transportadoras de carga de Bucaramanga y área metropolitana, tomando como estudio 45 empresas registradas oficialmente donde se buscaba hacer una caracterización general en relación a la actividad transportadora y de esta manera buscar la(s) estrategia(s) que permita su mejoramiento en Bucaramanga y área metropolitana.

La metodología que se llevó a cabo estuvo distribuida en tres etapas: en una se buscaba hacer un análisis del sector mediante un instrumento que se diseñó para obtener dicha información; la segunda buscaba identificar todas las estrategias que podrían implementarse en el mejoramiento de la actividad y por último definir una(s) de esas estrategias mencionadas anteriormente.

Los resultados obtenidos fueron: en la primera fase donde se evaluaron 12 características, arrojó como resultado que hay unos aspectos que se deben trabajar para fortalecer y mejorar las actividades relacionadas al transporte de carga y a partir de allí se formularon unas estrategias que se pueden gestionar y obtener un buen resultado.

Las conclusiones de este trabajo fueron que se dió cumplimiento a los tres objetivos planteados y que cada una de ellas pretende que se dé continuidad al estudio para lograr un impacto en el desarrollo de la actividad.

PALABRAS CLAVE. Terrestre, carga, requisitos, estrategias, mejoramiento

INTRODUCCIÓN

Este trabajo es relevante porque permite conocer sobre la actividad de transporte de carga en Bucaramanga y área metropolitana que mediante la aplicación de un instrumento para la identificación y definición de estrategias para el mejoramiento de esta actividad que permita que no existan causas de fracaso en este tipo de empresas en la ciudad. Este estudio se aplicó a 45 empresas de transporte de carga, dando como resultado aspectos que afectan la actividad tales como: y las estrategias que pueden desarrollarse y que contribuyan a que la actividad sea más organizada, mas planificada, eficiente y que el personal que labora allí mejora su competencia en la actividad. De igual forma considerar la opción de crear una red de apoyo con la participación del estado, universidad, entidades financieras. Por otro lado recurrir a las instituciones de educación superior para apoyarse en el tema de capacitación técnica y especializada que en primera instancia puede ser muy útil para el mejoramiento de la actividad.

1. DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En Colombia, el servicio de transporte de carga está reglamentado según Decreto No 173 de febrero 05 de 2001. Santander junto al eje cafetero, Cundinamarca y Tolima, genera el 30% de transporte de carga y moviliza 8.8 millones de toneladas (Duque-Escobar, 2008). Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta reportan siete (7), dos (2), y uno (1) empresas de transporte de carga (Empresite, 2019). El transporte de carga en Bucaramanga y su área metropolitana, es una actividad económica representativa tanto a nivel de empresas formalizadas como de informales. Es por éste último aspecto mencionado que surgen las señales de fracaso en empresas de transporte de carga, como en muchas de las mipymes identificadas en Bucaramanga y su área metropolitana, debido a algunas características tales como: alto componente familiar, falta de formalidad en las actividades diarias, falta de liquidez, su organización, estructura y procedimiento de gestión, no invierte en investigación, falta de conocimiento en legislación (Pinzón Serrano, 2016).

El sector de transporte ha enfrentado una crisis importante en los últimos años y por eso más de 200 empresas han entrado en ley de reorganización. Algunas compañías han logrado mantenerse en el mercado porque han sido constantes, diversifican su portafolio de servicios, acompañado eso de una administración liviana. Respecto de este último aspecto, es necesario mantener al límite los costos y lograr los mayores ‘ahorros’ administrativos. **Esa tarea ha**

sido necesaria, pues el sector tiene unos costos fijos elevados y que se afectan de manera importante cuando, por ejemplo, suben los precios de los combustibles. Si persisten todas estas características mencionadas anteriormente y con este proyecto se busca tener claramente esas señales para diseñar estrategias encaminadas a mitigar dicha problemática.

Es por esto que surge la siguiente pregunta problema: **¿De qué forma puede mejorarse el funcionamiento de las empresas de transporte de carga de Bucaramanga y área metropolitana?**

1.2. JUSTIFICACIÓN

Para lograr hacer un mejoramiento en las empresas de transporte de carga se debe iniciar un diagnóstico general que permita identificar las particularidades de este tipo de empresas enfocadas hacia temas de reorganización, implementación de tecnologías, capacitación y seguimiento en la operación.

Al lograr que estas empresas se reorganicen, se puede detectar un mejoramiento ya que al establecer indicadores que permitan de una forma cualitativa y cuantitativa tener mayor control, se facilita detectar sobre lo que no funcione bien para luego actuar. Dentro de las acciones a tomar se puede considerar: que involucren aspectos tecnológicos que generen un

valor agregado a la actividad mediante el uso de dispositivos que faciliten la logística de la mercancía que se deba transportar, que tengan una planeación estratégica, que establezcan un sistema de gestión, mayor capacitación en temas relacionados a la logísticas y aspectos legales y normativos, entre otros.

Con la implementación de una o algunas de las estrategias puede alejarse la posibilidad de fracaso y por el contrario serán empresas más estables que contribuyan de manera representativa a la economía de la ciudad y su área de influencia, así como para el Departamento de Santander. Para las UTS además de alimentar la línea de investigación del grupo al que se encuentra adscrito este proyecto, representa el valor agregado que tienen nuestros estudiantes ante la resolución de problemáticas reales aportando propuestas prácticas e innovadoras a desarrollar en la ciudad y área de influencia, permitiendo que su formación integral se refleje y contribuya a la sociedad.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. OBJETIVO GENERAL

- Formular estrategias de mejoramiento en empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana para mitigar las señales de fracaso.

1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar aspectos de la operación de las empresas de transporte de la ciudad de Bucaramanga y área metropolitana para la identificación y formulación de estrategias de mejoramiento.
- Identificar todas las posibles estrategias que pueden desarrollarse para mejorar la operación de las empresas de transporte de carga y documentarlas mediante un plan de acción.
- Definir una estrategia(s) dirigida(s) a empresas de transporte de carga que permita tener un mejoramiento organizacional y de esta manera mitigar la probabilidad de fracaso.

1.4 ESTADO DEL ARTE / ANTECEDENTES

En cuanto al transporte de carga se han venido desarrollando investigaciones a nivel internacional y nacional, dentro de los cuales se destacan algunas investigaciones representativas desarrollados en los últimos cinco años. Dentro de las investigaciones encontradas están las siguientes: se encontró la investigación titulada: “Diseño de un plan estratégico para mejorar el servicio de transporte de carga de la empresa Translogal, Guayaquil, que tuvo como propósito que mediante un plan estratégico, mejorar el servicio de transporte de carga de la empresa Translogal (Rojas Mendoza, 2018); la investigación titulada “Análisis de la gestión competitiva de las medianas empresa familiares del sector transporte y almacenamiento del área metropolitana de Bucaramanga”, que tuvo como objetivo, formular estrategias de mejoramiento competitivo para las *medianas empresas familiares del sector transporte y almacenamiento en el AMB*, tomando como estudio 15 empresas, que corresponden al 44% de las 34 empresas registradas en la Cámara de Comercio de Bucaramanga sobre un total de 718 que conciernen a los ochos sectores económicos, siguiendo un proceso metodológico y deductivo, debido a que se partió de fuentes teóricas que lograron comprender el estudio de este sector; la investigación titulada : “La importancia de los sistemas de rastreo en los procesos de transporte logístico de alimentos percederos

para las importaciones y exportaciones”, realizada en Colombia en 2018, que aborda una profundización y precisión a la hora de transportar un producto perecedero de un país a otro, pues esta operación requiere de una especial protección, por eso es importante que las empresas cuenten con un sistema de rastreo satelital que les ayude a mantener un adecuado control de las mercancías, de tal manera que se analice todos los procesos de seguridad logística y se garantice una adecuada calidad en el servicio, pero sobretodo que el producto esté en el tiempo y en el lugar correcto, para lograr que el cliente final esté satisfecho; la investigación titulada: “Análisis de contrato de fletamento y su influencia en el transporte de carga de gran volumen”, que tuvo como objetivo general el analizar los aspectos de legalidad del contrato de fletamento, genera beneficios o perjuicios en el transporte de carga de gran volumen y agilizar el sistema comercial de las empresas importadoras/exportadoras. De lo cual al presentar desconocimiento de este tipo de documento legal que genera la garantía de que la mercancía llegará en el tiempo planificado y sin alteración alguna (González Orrala, 2017); la investigación titulada: “Modelo de Gestión de Negocio para empresas de transporte de carga pesada tipo tráileres del Cantón Cuenca”, por medio de la metodología Canvas, valiéndose de la aplicación de encuestas a 66 transportistas, con el fin de conocer si la rentabilidad del negocio mejora con la generación de dicho modelo (Mogrovejo Cárdenas, 2015); la investigación titulada: “Estudio y aplicación de los modelos de transporte de carga urbano: generación, atracción y distribución de transporte de carga en la ciudad de Bogotá, éste trabajo investigativo estudia el estado del arte de los modelos de transporte de carga a nivel urbano que se han desarrollado y aplicado internacionalmente en sus componentes de

Generación, Atracción y Distribución; La investigación titulada: Estado de las mipyme en

el área metropolitana de Bucaramanga como estrategia de desarrollo regional, tuvo como objetivo diagnosticar el estado de las MiPyMEs como estrategia para el desarrollo socio – económico del área metropolitana de Bucaramanga. (Pinzón Serrano, 2016)

2. MARCOS REFERENCIALES

2.1 MARCO TEÓRICO.

El sector transporte juega un papel importante en la consolidación de los procesos de globalización y de competitividad en Colombia. La globalización de las economías es una realidad que exige de los países un esfuerzo para optimizar sus procesos productivos, siendo la disponibilidad y accesibilidad de los bienes una condición necesaria para lograr una mayor competitividad en el contexto internacional. Teniendo en cuenta que una de las principales estrategias de internacionalización del gobierno nacional ha sido la firma de acuerdos comerciales con diferentes regiones y países del mundo. Se ha hecho un análisis y caracterización de los distintos modos de transporte de carga en Colombia para entender de esta forma cual es la situación actual de los mismos, encontrar los principales obstáculos que se presentan en el transporte de carga en Colombia y de igual manera establecer posibles soluciones a estos problemas que retrasan de forma sustancial el desarrollo de nuestro país.

Teniendo en cuenta estos problemas de la situación actual del transporte de carga en Colombia he llegado a la conclusión que se requiere que los objetivos de las políticas del gobierno nacional sean la facilitación del transporte y el comercio, la eficiencia en función de los costos y de los servicios de transporte, la seguridad de la cadena de suministro, y la inversión en infraestructura vial, y que estas se combinen en un marco de política global y estratégico que permita ofrecer a la economía nacional las condiciones adecuadas para aumentar la competitividad en los mercados internacionales. Razón por la cual la infraestructura y los servicios de logística en el sector de transporte de carga deben ser eficientes, rentables, confiables y sostenibles. Lo cual permitiría una mayor facilidad para la entrada de nuevos productos a nuestro país reduciendo tiempos y costos finales. (Rodríguez Rosas, 2013)

En la actualidad el panorama del transporte de carga en Colombia, según el diario el Espectador, hace alusión a que las diferencias entre transportadores, empresas y gobierno no se han resuelto a pesar de los esfuerzos en las últimas décadas. informalidad, exceso de regulación, sobreoferta vehicular y altos costos, los principales problemas. De acuerdo con el informe de vehículos de la ANDI y Fenalco, el 90 % de la carga en Colombia (210 millones de toneladas) se mueve por carretera, lo que convierte a esta actividad en el pilar de la logística del país; es decir, los procesos relacionados con el transporte y la gestión de bienes desde el punto de origen hasta el lugar de consumo. Sin embargo, las condiciones bajo las cuales se desarrolla la actividad han significado un importante retraso en términos de competitividad y prestación óptima del servicio, a tal punto que el país se ubica en la posición 58 entre 160 países en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial. La más reciente

Encuesta Nacional Logística (ENL), elaborada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), muestra que las ineficiencias son tan altas que han generado sobrecostos en la logística de hasta tres puntos porcentuales por encima del promedio de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

De los componentes de ese costo, el segundo más elevado corresponde al transporte (35,2 %), no solo por las largas distancias y condiciones geográficas naturales, sino porque los actores que hacen parte de la cadena no han logrado trabajar bajo un esquema que los beneficie a todos por igual. Bajo el modelo actual, las empresas generadoras de carga, es decir, las que entregan la mercancía a los transportadores, no pueden contactar por su cuenta a un conductor, sino que deben hacer el contrato por medio de una transportadora. Se estima que en el país operan como intermediarias unas 1.700 compañías, las cuales subcontratan a los camioneros como independientes. Menos de la mitad (48 %) de las empresas dedicadas a actividades de transporte cuenta con flota propia, según la encuesta del DNP.

Las cifras oficiales dan cuenta de que más del 80 % de los tractocamiones están en manos de pequeños propietarios. Esta figura es reciente, pues en el pasado los camioneros debían estar afiliados a las empresas transportadoras, como ocurre en la actualidad con los taxis, por ejemplo. La Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga (Asecarga) propuso retomar ese modelo como una medida para reducir la informalidad. Los gremios de camioneros, como la Asociación de Transportadores de Carga (ATC), han denunciado las condiciones bajo las cuales trabajan los conductores: sin cobertura de seguridad social, bajo

extensas jornadas de conducción, con largas horas de espera para hacer cargue o descargue y sin acceso a infraestructura de servicios para parquear, hospedarse, descansar o alimentarse durante estos periodos.

Un exfuncionario del Ministerio de Transporte que pidió reserva de su nombre aseguró que los camioneros, el último eslabón de la cadena logística, “se quedaron congelados en un modelo proteccionista y un mercado cerrado, debido a su capacidad para negociar”. La cifra de camiones con más de veinte años de antigüedad (referencia de vida útil) la calculan al menos dos entidades públicas y cinco gremios basados en los mismos registros, pero aun así no logran ponerse de acuerdo.

El Ministerio de Transporte dice que son 30.000, Colfecar habla de 61.500. En total, el parque automotor se compone de más de 370.000 vehículos de carga. Desde diciembre de 2003, con la expedición de una resolución (10500) del Ministerio de Transporte, se determinó que el ingreso de nuevos vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga se podía hacer únicamente por reposición; es decir, que se debía destruir un camión hasta convertirlo íntegramente en chatarra para que otro ocupara su lugar. Muchos se han opuesto a esta forma de proteccionismo en una economía abierta, pero la presión aumentó desde que a esa lista se sumaron la OCDE y el gobierno de Estados Unidos (tradicional fabricante de camiones). El país norteamericano le puso un ultimátum a Colombia por considerar que esta medida va en contra del libre comercio, porque termina siendo una restricción a las importaciones.

Los gremios del sector del transporte han advertido que quitar la medida tendría un alto impacto en la economía nacional y también en la de las familias que viven de un negocio que de por sí no deja altas rentabilidades. Además, desincentivaría la chatarrización, pues un camión nuevo doble troque puede llegar a costar \$400 millones y sin un ingreso mensual adecuado es imposible asumir la carga crediticia durante los seis años que se difiere la inversión. “El negocio no está para invertir”, dijo un dirigente gremial que pidió apoyo del Gobierno. Entidades como el DNP han resaltado que la avanzada edad del parque automotor de carga contribuye al desbalance entre la oferta y demanda de transporte, ahí la urgencia de diseñar un modelo acorde con la realidad del sector.

El Ministerio de Transporte anunció que comenzará a regir una nueva política de chatarrización, que otorga ayudas adicionales, subsidios y exención de impuestos. Un cálculo de Asecarga detalla que el costo final se compone de casi veinte conceptos, donde los de mayor peso son los variables y, dentro de estos, los combustibles (33,13 %). Sin embargo, un importante porcentaje (11,52 %) se queda en comisiones y prestaciones. Los camioneros exigen un anticipo de 60 % que termina siendo financiado por la transportadora, pues el generador de carga no lo reconoce de la misma forma. El presidente de la Federación de Empresarios del Transporte de Carga (Fedetranscarga), Henry Cárdenas, denunció que los generadores de carga están pagando a sesenta días. “Eso afecta mucho a las empresas, sobre todo a las pequeñas, que tienen que pagar impuestos, contratos y sanciones injustas que les imponen todos los entes del Gobierno”. Y no es una percepción, la Encuesta Nacional

Logística demostró que los servicios de transporte y distribución se pagan, en promedio, un mes después de prestarse, aunque en algunos casos, como empresas medianas o actividades mineras, se puede extender a dos meses. Si bien la tercerización de servicios logísticos es recurrente entre las empresas, especialmente para transporte, la ENL de Planeación Nacional revela que el 22,4 % de las empresas cuentan con su propia flota de camiones, la mayoría de ellas en los sectores de comercio y minería. El promedio de ellas utiliza estos camiones para recorridos urbanos (60,5 %); pero si se analizan solo las grandes empresas con flota propia, la mitad de los recorridos son nacionales. Al respecto Henry Cárdenas denunció que los generadores están volviendo a una práctica de los años 90: montar su propia empresa de transporte, a su parecer, porque de esa forma no están obligados a cumplir con las tarifas de referencia establecidas en el Sistema de Información para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), que se creó para impedir que se pague por debajo de los costos eficientes. (Delgado Gómez, 2019)

2.2 MARCO LEGAL.

- **Decreto 173 de 2001**, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.
- **Resolución 10500 de 2003**, Por el cual se regula el ingreso de vehículos al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

- **Decreto 1047 de 2014**, en este reglamentan algunos aspectos del servicio de transporte para su operatividad y se dictan otras disposiciones
- **Decreto 348 de 2015**, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones.

2.3 MARCO CONCEPTUAL.

2.3.1 Transporte de carga

El servicio de transporte de carga cumple la función de transportar de un lugar a otro una determinada mercadería. Este servicio forma parte de toda una cadena logística, la cual se encarga de colocar uno o varios productos en el momento y lugar de destino indicado.

El transporte de carga forma parte de la cadena de distribución, ya que cumple con el transporte de los productos a un determinado costo (el cual es conocido como flete). Este traslado se realiza desde el punto de partida hacia el destino final de la mercadería, sin

embargo, la carga durante este trayecto pasará por lugares de embarque, almacenaje y desembarque.

El servicio de transporte de carga, conocido por muchos como el servicio de distribución, logística, gestión de distribución, entre otros; es una pieza importante en el proceso económico de un país, debido a que va a incrementar o disminuir la eficiencia del servicio de transporte de carga en el mercado y este resultado se reflejará en el nivel de competitividad y el buen servicio que las empresas de transporte de carga ofrezcan al público.

Algo que hay que destacar del servicio de transporte de carga, es que los envíos que realizan no son unidireccionales. Esto quiere decir que no siempre los envíos se van a realizar de productor (punto de partida de envío) a cliente (destino final), también se pueden dar en sentido inverso de consumidor final a productor.

Por otro lado, en el Perú el servicio de transporte de carga forma parte del sector privado, donde se rige por reglas establecidas por el Estado con la finalidad del buen desempeño de dicha actividad. Por ende, este servicio se encuentra vinculado a todas las actividades económicas que se genera dentro de la misma nación, por lo cual existe una estrecha relación entre el dinamismo de la economía con la cantidad de viajes y el volumen de la carga. Sin duda, el buen funcionamiento en conjunto de todos estos factores generará que el servicio de transporte de carga favorezca en el incremento o disminuya la economía de un país.

Las vías de traslado que el servicio de transporte de carga emplea es determinada por los factores como la distancia, el tamaño de la sección vial y la regulación urbana, este último según la zona a la que pertenezca.

Finalmente, el servicio de transporte de carga es un servicio que se brinda a nivel nacional trasladando mercadería importada y exportada que van desde un determinado puerto hacia el aeropuerto, por ende, el transporte de carga no solo se puede tratar con políticas del transporte urbano, sino que además intervienen otros factores debido a que es un servicio que se da a nivel nacional trasladando mercancía como importaciones y exportaciones que van desde un determinado puerto hacia el aeropuerto, lo cual va a generar un incremento en la economía general del país y el incremento en las importaciones y exportaciones, lo cual finalmente es positivo para el país y la ciudad en particular. Tomado de <https://transportedecargadepits.wordpress.com/2011/09/29/definicion-del-servicio-de-transporte-de-carga/>

2.3.2 Actividad transportadora. De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

2.3.3 Manifiesto de carga. Es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional.

2.3.4 Registro Nacional de Transporte de Carga. Es el conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga que circulan en el territorio nacional.

2.3.5 Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga: Es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada.

2.3.6 Vehículo de Carga. Vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

2.4 MARCO HISTÓRICO.

El transporte es un elemento relevante en el desarrollo de los países y, en este sentido, las inversiones que se hagan en infraestructura soportarán el crecimiento económico de los mismos. En Colombia, la evolución de la infraestructura comenzó a principios del siglo XX con la construcción de las primeras carreteras en la década de 1930. Años atrás se estaban

haciendo enormes esfuerzos por construir diferentes ferrocarriles con el apoyo de empresas extranjeras, que finalmente consumieron todos los recursos de la Nación, sin quedar las cuantías necesarias para mantenimiento. El transporte férreo llegó a mover el 33% de las mercancías a nivel nacional, pero problemas de una alta carga laboral, pensional y una enorme accidentalidad, terminaron llevando el sistema al abismo. Hoy en día el transporte en Colombia se hace principalmente por carretera, teniendo que sortear una topografía agreste, lo cual hace que el traslado de mercancía al interior del país sea en muchos casos más costoso que desde los puertos hasta ciudades al otro extremo del planeta. Problemas como el alto costo de los combustibles, el estado de las vías, la edad del parque automotor y las distancias desde los principales centros productivos hasta los puertos, hacen que las empresas pierdan competitividad en el entorno globalizado de hoy, haciendo necesaria la inversión en infraestructura en el país. (Gómez Palacio, 2016)

3. DESARROLLO DEL TRABAJO DE GRADO

3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Con base en el objetivo general de esta investigación “**Estrategias de mejoramiento en empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana**”, la metodología seleccionada para la recolección de informaciones de carácter descriptivo, que se ocupa de la descripción de las características que identifican los

diferentes elementos y componentes y su interrelación. Esta misma plantea como objetivo central Formular estrategias de mejoramiento en empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana para mitigar las señales de fracaso.

3.2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

El método a emplear en esta investigación será el **inductivo y de tipo cualitativo** que se basa en la obtención de conclusiones a partir de la observación de hechos. La observación y análisis permiten extraer conclusiones más o menos verdaderas, pero **no permite establecer generalizaciones** o predicciones. De esta manera con base a lo que se observe en esta situación se podrá generar una conclusión particularmente para el caso del mejoramiento en las empresas de transporte de carga.

3.3. FUENTES DE INFORMACIÓN

3.2.1 Fuentes secundarias

Dentro de las fuentes secundarias a utilizar en esta investigación se tendrán en cuenta: artículos, libros, trabajos de grado, documentos técnicos, informes, páginas web, bases de datos institucionales.

3.2.2 Fuentes primarias

Dentro de las fuentes primarias a utilizar en esta investigación se utilizará la aplicación de un instrumento que se aplicará directamente a las empresas transportadoras de carga.

3.2.3 Etapas de la investigación

Etapa 1: Análisis de la actividad transportadora. En esta etapa se diseñará un instrumento para realizar el Análisis de la operación de las empresas de transporte de la ciudad de Bucaramanga y área metropolitana de Bucaramanga para el diseño de estrategias de mejoramiento de la actividad. Este instrumento se aplicará a 45 empresas transportadoras oficiales que se ubicaran en la base de datos de la cámara de comercio y constará de 12 preguntas con preguntas cerradas que estarán divididas en dos secciones; la primera solicitará información de la empresa/transportador y la segunda se centrará específicamente en el desarrollo de la actividad.

INSTRUMENTO

El siguiente instrumento se diseñó para aplicar a empresas transportadoras de carga y transportadores independientes. Consta de dos partes:

I. INFORMACIÓN DE LA EMPRESA/TRANSPORTADOR

1. Se encuentra vinculado a una:

- a. Empresa de transporte de carga nacional/internacional
- b. Transporte independiente

2. ¿Hace cuánto lleva en la actividad?

- a. Menos de un año
- b. Entre 1 a 5 años
- c. Entre 5 a 10 años
- d. Más de 10 años

3. La empresa ó transportador está radicado en:

- a. Bucaramanga
- b. Girón
- c. Floridablanca
- d. Piedecuesta

3. ¿Cuántos trabajadores tiene la empresa?

- a. Menos de 5
- b. Entre 5 a 10
- c. Entre 10 a 50
- d. Más de 50

II. INFORMACIÓN ACTIVIDAD TRANSPORTADORA

4. Destino principal de la carga

- a. Nacional
- b. Internacional
- c. Regional

5. Medio de transporte usado para la carga

- a. Aéreo
- b. Terrestre
- c. Otro, cual _____

6. ¿Con qué frecuencia hacen envío de carga a otros destinos?

- a. Diaria
- b. Entre 2 a 5 veces por semana
- c. Quincenal
- d. Mensual

7. ¿Considera importante la actividad de transporte de carga en Bucaramanga y

AMB

- a. Si
- b. No

8. Considera la cantidad de empresas/transportadores de carga que suministren

el servicio en Bucaramanga y AMB son:

- a. Deficientes
- b. Suficientes

9. ¿Considera que la actividad aporta a la economía local?

- a. Si
- b. No

10. ¿Cuál es la situación que considera que más afecta la actividad transportadora

de carga?

- a. Transporte ilegal
- b. Impuestos y otros cargos
- c. Red vial
- d. Otro, cual_____

11. ¿Qué entidad le interesaría que le apoyara en el fortalecimiento de su actividad

económica?

- a. Estado
- b. Universidad

c. Entidades financieras

d. Otro, cuál?

Etapa 2: Identificación de estrategias. En esta etapa se identificarán todas las posibles estrategias que pueden desarrollarse para mejorar la operación de las empresas de transporte de carga y documentarlas mostrando los beneficios y los actores involucrados en la actividad económica, basados en los resultados del instrumento aplicado en la etapa 1.

Etapa 3: Definición de estrategias. En esta etapa se definirá una estrategia dirigida a empresas de transporte de carga que permita tener un mejoramiento organizacional y de esta manera mitigar la probabilidad de fracaso, de acuerdo al análisis de resultados del instrumento aplicado.

3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

3.3.1 Población

Para este estudio se tomará 45 muestras de Empresas y transportadores de carga ubicadas en Bucaramanga y área metropolitana con base a información suministrada por la Cámara de Comercio de Bucaramanga.

3.4.2 Muestra

Para seleccionar la muestra se utilizó la técnica de muestreo intencional dirigido que “consisten una muestra representativa del universo dado que cumple con algún requisito previo, útil para obtener los datos que son objeto de investigación (Bonilla, 1998). Se tomaron 45 empresas para muestrear del objeto de estudio.

Este muestreo se discriminó por medio de varios requisitos que se deberían cumplir:

- Empresas de transporte que incluya dentro de su actividad económica carga terrestre
- Empresas de carga originarias de Bucaramanga y AMB
- Empresas de carga nacional e internacional que opera en Bucaramanga y AMB

4. RESULTADOS

Etapa 1: Análisis de la actividad transportadora.

Para el análisis de causas sobre el funcionamiento de las empresas transportadoras de carga, se diseñó un instrumento que se dividió en dos partes:

La primera parte buscaba obtener información sobre la empresa o el transportador encuestado. Dentro de la información que se quería conocer estaba caracterizar si era una empresa o un transportador independiente, antigüedad, ubicación en Bucaramanga y AMB, número de empleados según aplicara.

En la segunda parte, se centró más en la actividad transportadora donde se indagaba sobre el destino principal de la carga, medio de transporte usado, frecuencia del envío de la carga, importancia de la actividad, relación de la actividad con la economía local, aspectos que afectan la actividad en general.

Tabla 1 Ficha técnica del estudio

Nombre del proyecto de investigación	Estrategias de mejoramiento en empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana (AMB)
Población	Empresas transportadoras de carga de Bucaramanga y área Metropolitana
Objetivo del estudio	Formular estrategias de mejoramiento en empresas de transporte de carga en la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana para mitigar las señales de fracaso.
Tamaño de la muestra	45 empresas de transporte de carga de Bucaramanga y AMB
Método de recolección de la muestra	Aplicación de instrumento en empresas de transporte de carga en forma presencial
Diseño encuesta	Yeiner Smith Silva Forero, Yessica María Sierra Bahamón, Juan Sebastián Rodríguez Medina
Aplicación encuesta	Yeiner Smith Silva Forero, Yessica María Sierra Bahamón, Juan Sebastián Rodríguez Medina
Cantidad de preguntas	12
Tipo de preguntas	Cerrada
Fecha de aplicación	Octubre-Noviembre 2019

Fuente: Elaboración propia

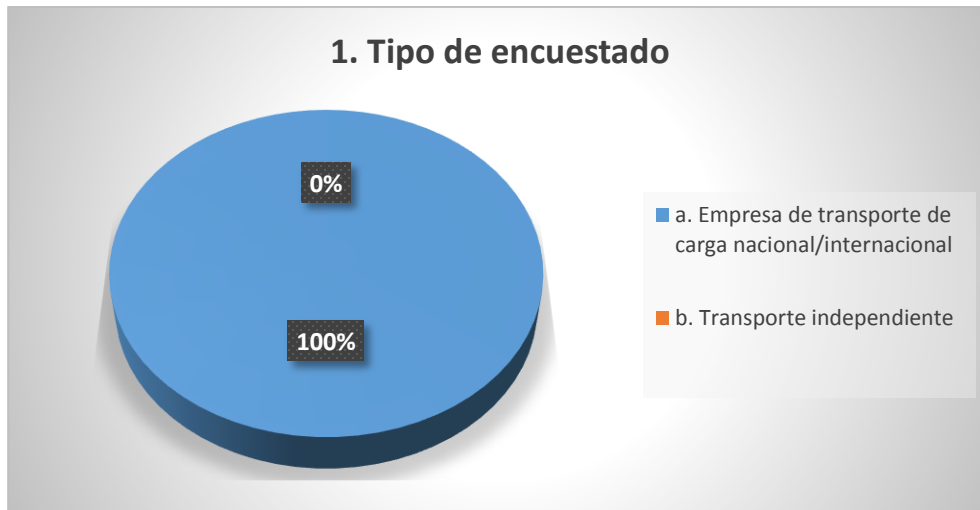
Para la obtención de resultados, se aplicó el instrumento a 45 empresas o transportadores.

Los resultados obtenidos fueron:

I. INFORMACIÓN DE LA EMPRESA/TRANSPORTADOR

- **Tipo de encuestado**

Figura 1 Característica del encuestado

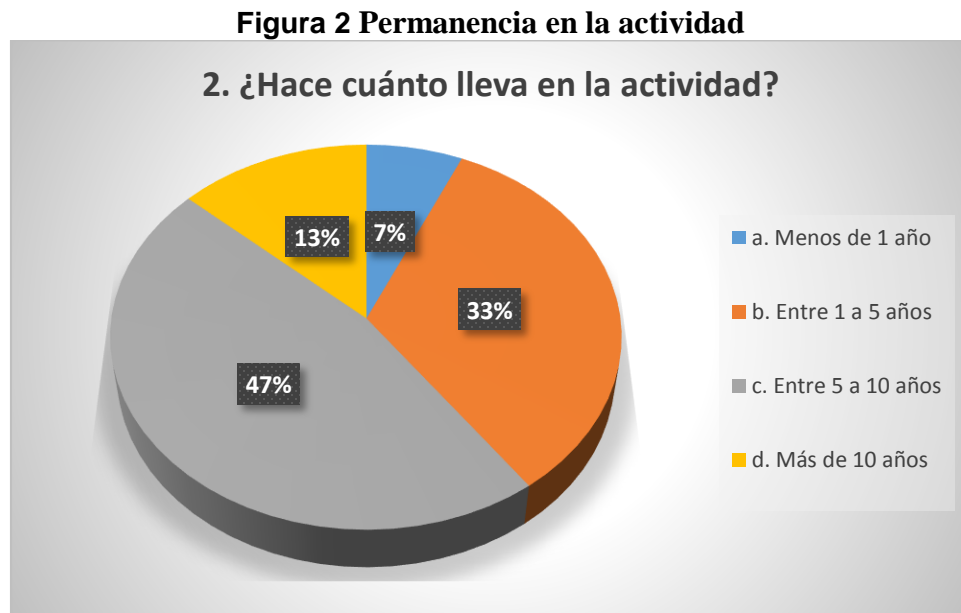


Fuente: Elaboración propia

Análisis. El 100% de los encuestados representa empresas de transporte de carga nacional y no se encontraron transportadores independientes para aplicarles la encuesta, lo que significa que pese a los factores externos que pueden afectar la actividad, hay un número considerable de empresas en Bucaramanga y área metropolitana dedicada a la actividad de

transporte de carga que se encuentra formalizada como empresa de transporte de carga nacional/internacional.

2. ¿Hace cuánto lleva en la actividad?

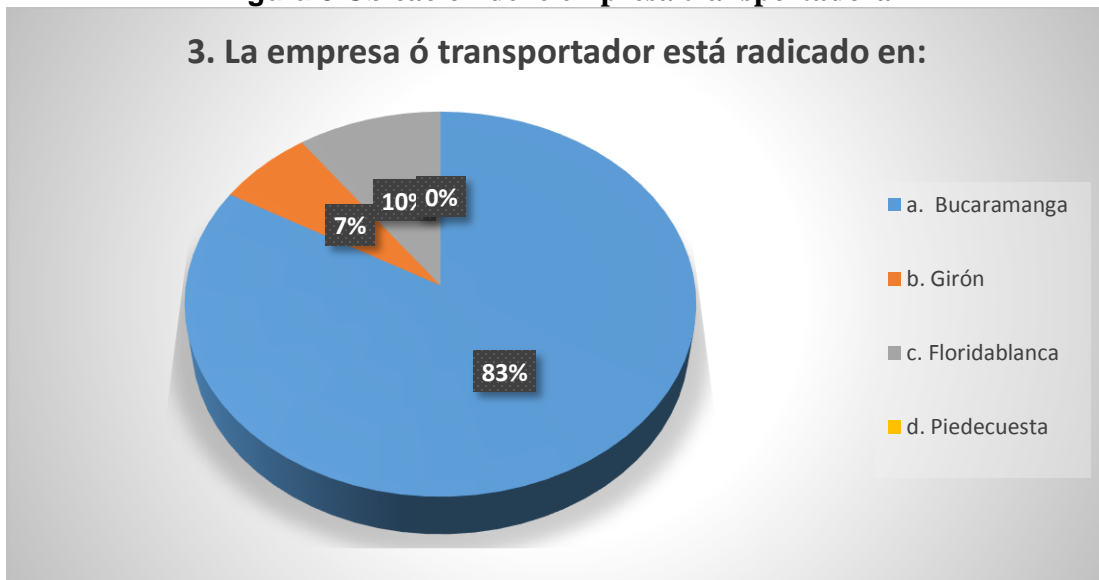


Fuente: Elaboración propia

Análisis. El 47% de los encuestados llevan entre 5 a 10 años y el 33% entre 1 a 5 años en la actividad transportadora lo que significa que ha habido un crecimiento importante en esta actividad en relación a las empresas que llevan más de 10 años. En el último año se registra un 7% que lleva en la actividad. Con la implementación de estrategias para fortalecer el sector se puede mejorar este indicador.

3. La empresa ó transportador está radicado en:

Figura 3 Ubicación de le empresa transportadora

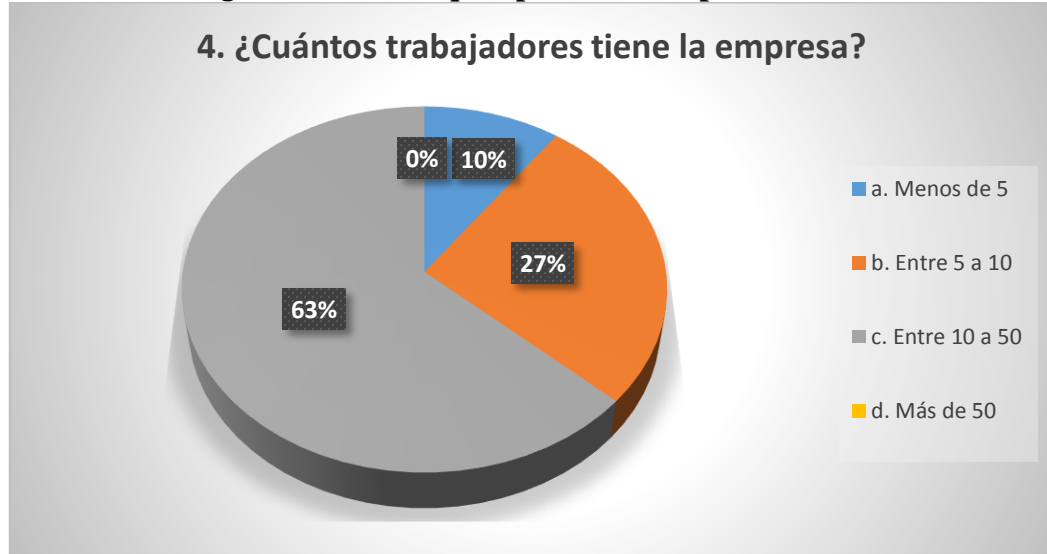


Fuente: Elaboración propia

Análisis. El 83 % de las empresas encuestadas se encuentra ubicado en Bucaramanga; en segundo lugar, con el 10% se ubica en Floridablanca; el 7% se ubica en Girón. No se encontraron empresas de transporte de carga ubicadas en el municipio de Piedecuesta. Estos resultados indican que la actividad está centralizada principalmente en la capital del departamento, siendo eje fundamental para la logística dentro del departamento y fuera de él.

4. ¿Cuántos trabajadores tiene la empresa?

Figura 4 Personal que opera en la empresa



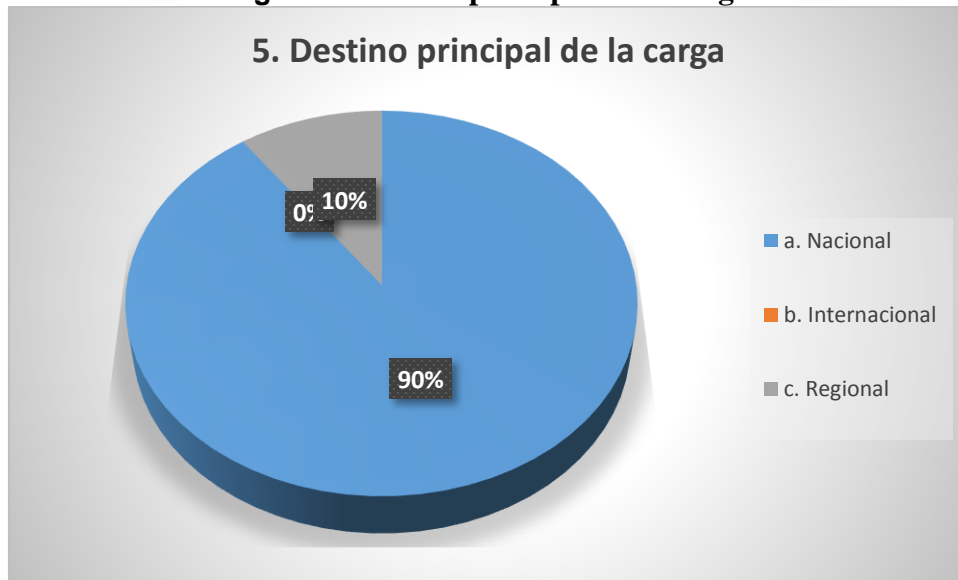
Fuente: Elaboración propia

Análisis. El 63% de los encuestados tienen 10-50 trabajadores; el 27% tiene entre 5-10 empleados; el 10% tiene menos de 5 empleados. No se encontró una empresa con más de 50 trabajadores lo que indica que se debe fortalecer este tipo de empresas para que se mejore la contratación y se aumente el número de trabajadores en las empresas.

II. INFORMACIÓN ACTIVIDAD TRANSPORTADORA

5. Destino principal de la carga

Figura 5. Destino principal de la carga

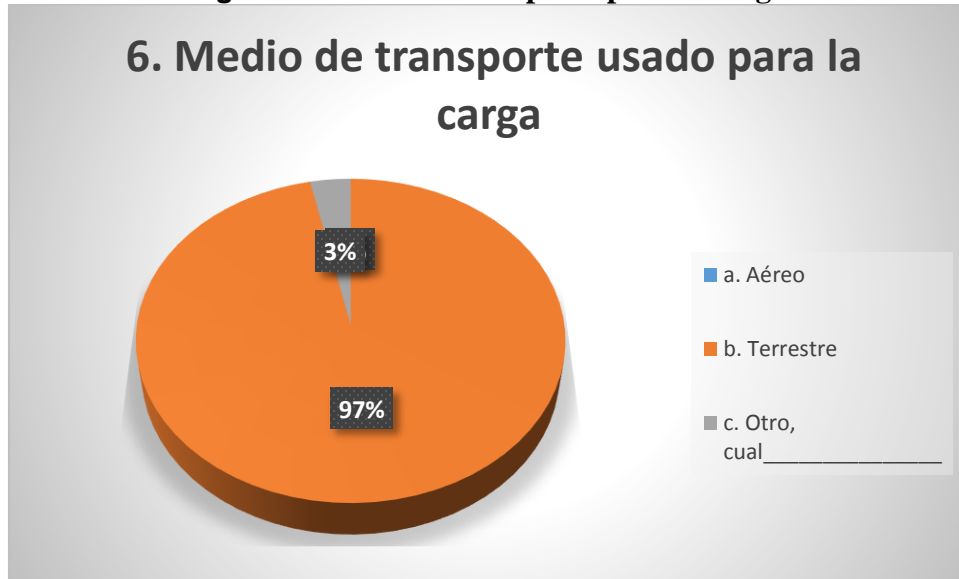


Fuente: Elaboración propia

Análisis. El destino principal de la carga en primer lugar es nacional con el 90% y el 10% es de destino regional. No se encontró empresa con destino internacional directo, aspecto el cual se debe fortalecer para tener más facilidad para envío de carga internacional.

6. Medio de transporte usado para la carga

Figura 6. Medio de transporte para la carga

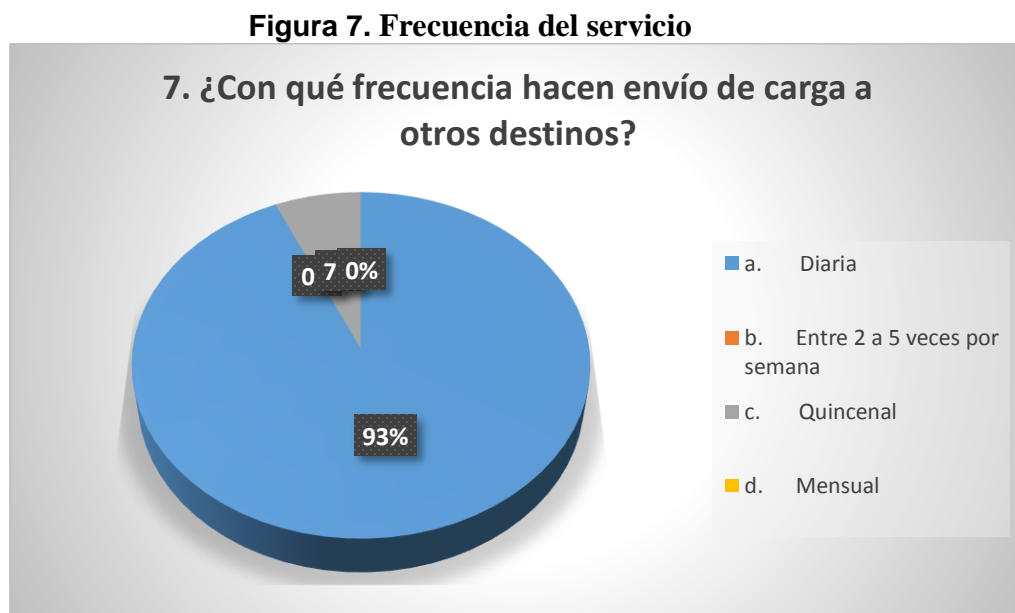


Fuente: Elaboración propia

Análisis. En cuanto al medio de transporte, el más usado es el terrestre con un 97% en primer lugar, le sigue otro como naviera con el 3%. En Colombia el 96% de la carga se moviliza por carretera, descuidando otros sectores de desarrollo. A lo largo de la historia, las carreteras han servido de puente entre diferentes regiones y a medida que han evolucionado, se ha logrado aumentar el peso transportado y optimizar la potencia requerida. Básicamente, el principio que opera en el transporte sobre ruedas consiste en vencer la fuerza de fricción más la componente del peso según la inclinación de la vía. La evolución del transporte por este medio ha pasado desde la tracción animal hasta el motor

de combustión interna, pasando por la máquina de vapor, y las carreteras tienen una importancia fundamental en todos los rincones del planeta (Gallego, 2003, p. 13). No se reportaron empresas transportadoras de carga por medio aéreo. Este es un aspecto que se debe fortalecer ya que, aunque puede implicar un alto costo esta logística, pero hay una demanda en cuanto al servicio que debe ser cubierta.

7. ¿Con qué frecuencia hacen envío de carga a otros destinos?



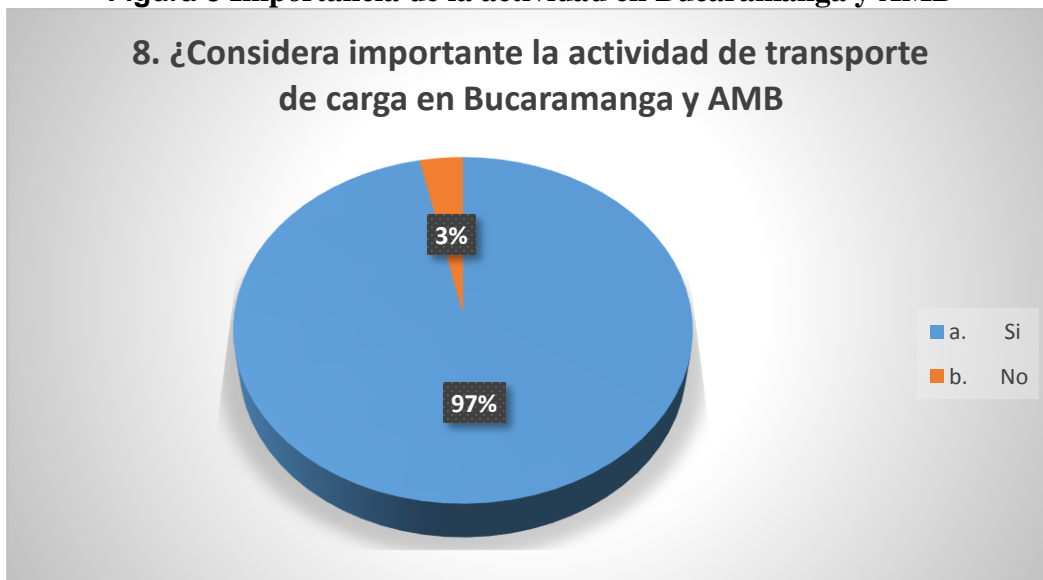
Fuente: Elaboración propia

Análisis. Los encuestados manifestaron en primer lugar que la frecuencia es diaria con un 93%, en segundo lugar, es quincenal con el 6.66%. No se encontraron transportadores

formales que transporten entre 2 a 5 veces por semana ni mensual. Esto significa que hay un buen flujo de mercancías que se mueve diariamente desde Bucaramanga, permitiendo cubrir el mercado en casi su totalidad.

8. ¿Considera importante la actividad de transporte de carga en Bucaramanga y AMB?

Figura 8 Importancia de la actividad en Bucaramanga y AMB



Fuente: Elaboración propia

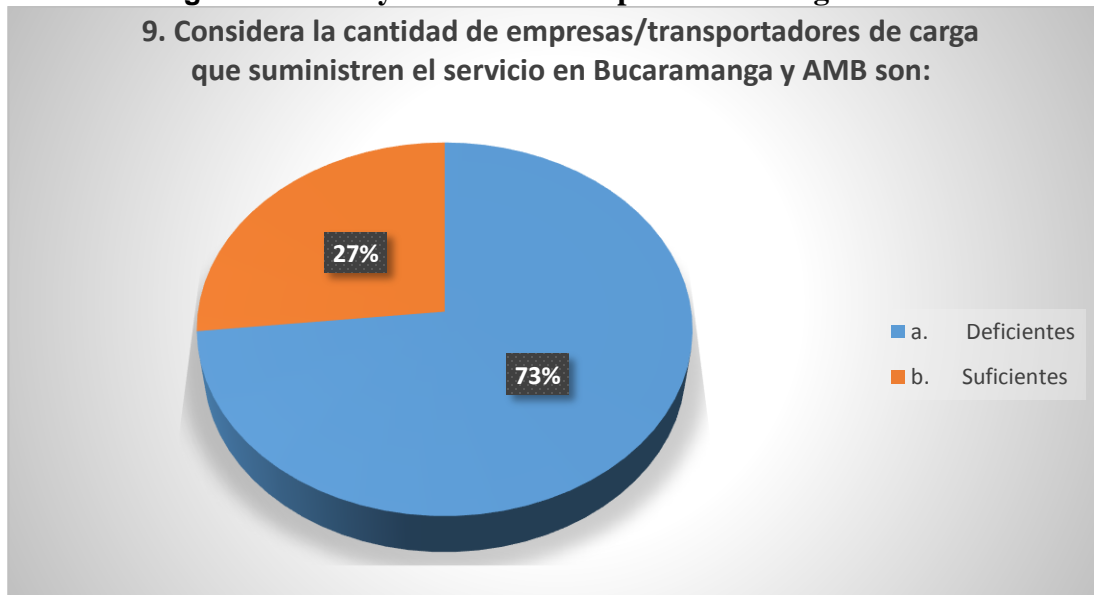
Análisis. Los encuestados manifestaron que si es importante la actividad de transporte de carga en Bucaramanga y AMB con un 97% y que no lo es el 3%. Esto significa que hay mucha potencialidad para seguir fortaleciendo la actividad y alcanzar mejores

indicadores. En el campo del transporte, la infraestructura comprende elementos físicos y móviles para que exista la conectividad física como vías terrestres, fluviales, marítimas, aéreas, sistemas portuarios y sistemas especiales (Gallego, 2003)

9. Considera la cantidad de empresas/transportadores de carga que suministren el servicio en Bucaramanga y AMB son:

Figura 9 Oferta y demanda de empresas en la región

9. Considera la cantidad de empresas/transportadores de carga que suministren el servicio en Bucaramanga y AMB son:



Fuente: Elaboración propia

Análisis. El 73 % de los encuestados manifestaron que son deficientes y el 27% manifestó que son suficientes. Esto indica que la probabilidad de crecimiento en el número de

empresas formales de transporte de carga es positiva porque aún hay segmentos del mercado que se deben cubrir.

10. ¿Considera que la actividad aporta a la economía local?

Figura 10. Importancia de la actividad en la economía local



Fuente: Elaboración propia

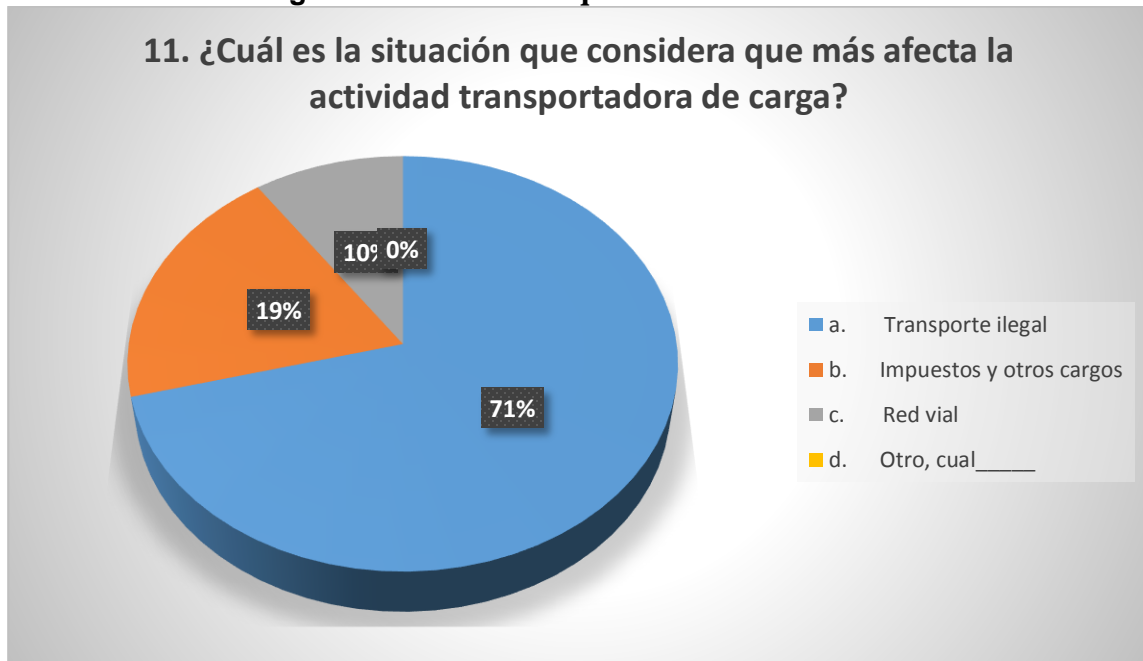
Análisis. El 77 % de los encuestados manifestaron que la actividad si le aporta a la economía local y el 23% opinó lo contrario. Esto significa que al igual que otras actividades económicas, se considera ésta como importante en el crecimiento económico de Bucaramanga y área metropolitana. Según estudios de Cárdenas, citado

en Cárdenas, Gaviria y Meléndez, un incremento en el 1% en el stock de carreteras está asociado a un aumento del 0,42% en el PIB (Cárdenas, Gaviria, & Meléndez, 2006).

El transporte, según el país, toma importancia en el crecimiento económico al permitir la creación de economías de escala, conectando los sitios estratégicos en donde se concentran las industrias. Cuando la demanda se cubre en una zona y se agota, habrá otras zonas que demandarán los bienes o servicios de la primera y ésta también requerirá insumos que no se producen en ella y, por lo tanto, el transporte une dos centros productivos para satisfacer sus necesidades, creando las condiciones para el crecimiento económico. En el transporte de mercancías inciden tanto el costo del traslado (flete) como el tiempo necesario para hacerlo y, en este aspecto, incide la infraestructura existente: si es deficiente, los costos serán altos y atentarán contra la rentabilidad de quien produce, ya que estará sujeto a que sus clientes estén dispuestos a pagar por el bien y el flete (Sanabria, 2008).

11. ¿Cuál es la situación que considera que más afecta la actividad transportadora de carga?

Figura 11. Situaciones que afectan la actividad

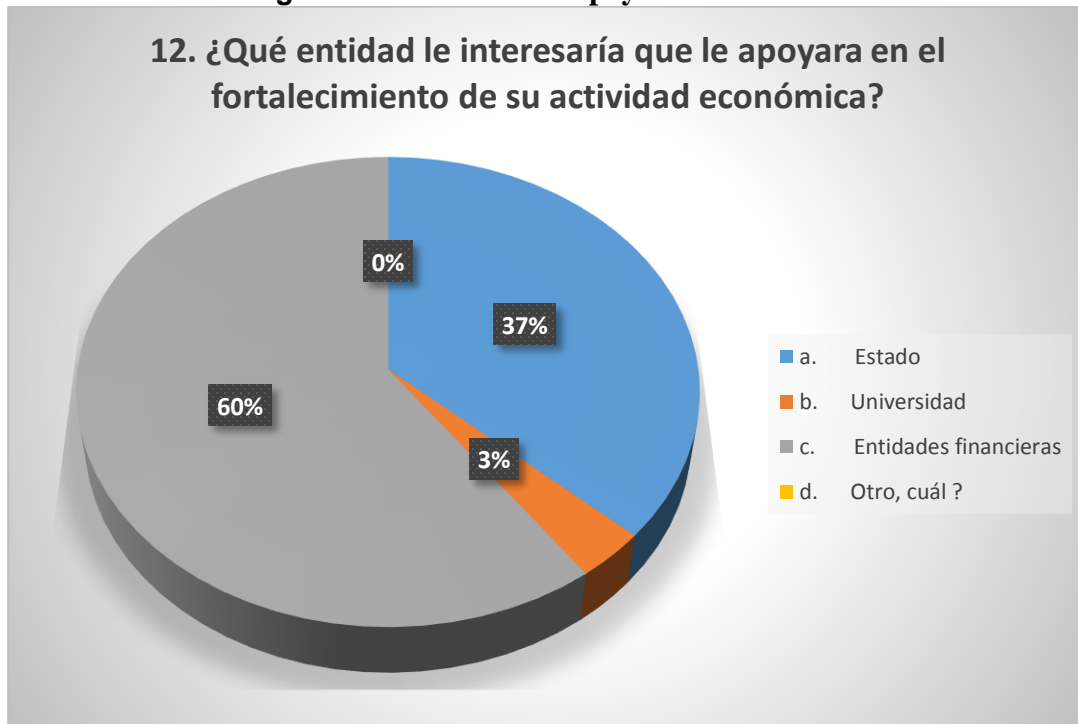


Fuente: Elaboración propia

Análisis. En primer lugar, se respondió con un 71 % el transporte ilegal, en segundo lugar, con un 19 % que los impuestos y otros cargos, y en tercer lugar con un 10% por la red vial del país. En la investigación no se encontró otra situación que afecte la actividad, pero igualmente no se descartan otras razones que pueden ser detectadas en otras investigaciones.

12. ¿Qué entidad le interesaría que le apoyara en el fortalecimiento de su actividad económica?

Figura 12 Entidades de apoyo a la actividad



Fuente: Elaboración propia

Análisis. El 60% le interesa apoyo de las entidades financieras que faciliten el tema de préstamos y servicios adicionales que pueden mejorar la infraestructura, aumentar el número de empleados, implementar tecnología tales como software, sistemas de monitoreo, entre otros.

Adicionalmente se indago (entrevistas) sobre aspectos administrativos en relación a si contaban con misión, visión, políticas, objetivos, organigrama, manuales, planes,

procedimientos, instructivos y en general todos los elementos que pueden soportar el

desempeño de la organización. En segundo lugar, esperan apoyo del estado con políticas y leyes que favorezcan más al transportador de carga, pero lo que más esperan las empresas del estado es el mejoramiento de la red vial y de esta manera puedan obtener mayores beneficios. En cuanto capacitación, se indagó si reciben capacitaciones por parte de la empresa y en qué temas y la mayoría manifestó que no son capacitados, en algunos casos expresaron que las únicas capacitaciones recibidas son las de la ARL en temas de seguridad y salud en el trabajo. Dentro de los temas en los que más les gustaría obtener capacitación, es en cuanto a sistemas de calidad, manejo de software y dispositivos tecnológicos relacionados con la actividad. En general este instrumento y las entrevistas realizadas en las empresas transportadoras permitió detectar los siguientes aspectos:

- Falta de planeación estratégica
- Falta de organigrama
- Falta de un sistema de gestión de calidad
- Falta de capacitación técnica y especializada
- Falta Mejoramiento de la infraestructura vehicular
- Falta red de apoyo para el gremio
- Falta de garantías para los transportadores

Etapla 2: Identificación de estrategias. En esta etapa se identificaron todas las posibles estrategias que pueden desarrollarse para mejorar la operación de las empresas de transporte de carga y documentarlas mostrando los beneficios y los actores involucrados en la actividad económica, basados en los resultados del instrumento aplicado en la etapa 1.

Tabla 2 Estrategias propuestas para el mejoramiento de la actividad transportadora

ASPECTO A MEJORAR	ESTRATEGIA
Informalidad de la actividad	Caracterizar y cuantificar los trabajadores independientes e informales de Bucaramanga y área metropolitana
Falta de planificación estratégica	Elaborar o actualizar la misión, visión, políticas, objetivos, metas de las empresas que aún no cuentan con una planeación estratégica indispensable para una operación eficaz.
Falta de organigrama	Realizar el organigrama de la empresa que permita tener

<p>Falta de capacitación técnica y especializada</p>	<p>Capacitación en temas que permitan mejorar el desempeño de la actividad en cuanto a temas técnicos, uso de tecnologías, entre otros para mejorar la competencia del talento humano.</p>
<p>Infraestructura incipiente y poca empleabilidad</p>	<p>Apoyo de entidades financieras</p>
<p>Falta de asociatividad y no existe una red de actores que permita fortalecer la actividad</p>	<p>Formalización de red de apoyo</p>

Fuente: Elaboración propia

Etapas 3: Definición de estrategias. En esta etapa se definirá una estrategia dirigida a empresas de transporte de carga que permita tener un mejoramiento organizacional y de esta manera mitigar la probabilidad de fracaso, de acuerdo al análisis de resultados del instrumento aplicado.

Para la elección de las estrategias se consultó a las empresas donde se aplicó el instrumento y en lo que más hicieron énfasis es en la capacitación técnica y especializada y la formalización de una red

de apoyo. Estas dos estrategias deberán ser abordadas con profundidad en un próximo estudio para de esta manera evaluar su efectividad y medir el impacto dentro de la actividad transportadora.

5. CONCLUSIONES

Se concluye que este trabajo dió cumplimiento a los tres objetivos planteados ya que en cuanto al primer objetivo se analizaron algunos aspectos de la operación de las empresas de transporte de la ciudad de Bucaramanga y área metropolitana para la identificación y formulación de estrategias de mejoramiento. Dentro de este objetivo se diseñó y aplicó un instrumento que nos permitió un acercamiento y mayor conocimiento de esta actividad en la ciudad de Bucaramanga y área metropolitana.

Se concluye que se identificaron algunas de las posibles estrategias que pueden desarrollarse para mejorar la operación de las empresas de transporte de carga y documentarlas mediante un plan de acción. De acuerdo a la literatura, la aplicación del instrumento y las entrevistas realizadas en las empresas transportadoras se obtuvo un listado de aspectos a fortalecer y junto a la estrategia de mejoramiento.

Se concluye que al tener identificados los aspectos a fortalecer, se definieron dos estrategias dirigida(s) a empresas de transporte de carga que permita tener un mejoramiento organizacional y de esta manera mitigar la probabilidad de fracaso tales como capacitación técnica y especializada para ser más competitivo en cuanto al personal que labora en estas empresas así como la conformación y formalización de una red de apoyo que ayude a resolver muchas de las situaciones detectadas en la actividad.

6. RECOMENDACIONES

- Darle continuidad a este estudio, ampliando la gama en cuanto a estrategias para fortalecer el sector.
- Buscar aliados estratégicos como las universidades e instituciones de educación superior para brindar capacitaciones en temas relacionados a logística
- Realizar caracterización a transportadores informales para determinar información más precisa para estudios posteriores
- Buscar los actores necesarios para formar la red de apoyo que ayude a mejorar la actividad transportadora.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Delgado Gómez, P. (05 de Mayo de 2019). *El Espectador*. Obtenido de Espectador: <https://www.elespectador.com/economia/la-reestructuracion-que-necesita-el-transporte-de-carga-articulo-853987>
- Duque-Escobar, G. (Septiembre de 2008). <http://bdigital.unal.edu.co/1673/1/gonzaloduqueescobar.20083.pdf>. Obtenido de <http://bdigital.unal.edu.co/1673/1/gonzaloduqueescobar.20083.pdf>: <http://bdigital.unal.edu.co/1673/1/gonzaloduqueescobar.20083.pdf>
- Empresite. (27 de 09 de 2019). <https://empresite.eleconomistaamerica.co/TRANSPORTES-CARGA-FLOREZ-SAS.html>. Obtenido de <https://empresite.eleconomistaamerica.co/TRANSPORTES-CARGA-FLOREZ-SAS.html>: <https://empresite.eleconomistaamerica.co/TRANSPORTES-CARGA-FLOREZ-SAS.html>
- Gómez Palacio, A. (2016). *Repositorio EAFIT*. Obtenido de Repositorio EAFIT: https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/9526/Alfredo_G%C3%B3mezPalacio_2016.pdf?sequence=2
- González Orrala, G. E. (Enero de 2017). *Repositorio Universidad de Guayaquil*. Obtenido de Repositorio Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/23600/1/ANALISIS%20DEL%20CONT-RATO%20DE%20FLETAMENTO%20Y%20SU%20INFLUENCIA%20EN%20EL%20TRANSPORTE%20DE%20CARGA%20DE%20GRAN%20VOLUMEN.pdf>
<https://transportedecargadepits.wordpress.com/2011/09/29/definicion-del-servicio-de-transporte-de-carga/>. (s.f.). Obtenido de <https://transportedecargadepits.wordpress.com/2011/09/29/definicion-del-servicio-de-transporte-de-carga/>: <https://transportedecargadepits.wordpress.com/2011/09/29/definicion-del-servicio-de-transporte-de-carga/>
- Mogrovejo Cárdenas, J. (2015). *Repositorio institucional Universidad del Azuay*. Obtenido de Repositorio institucional Universidad del Azuay: <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/4828>
- Pinzón Serrano, H. (2016). *Estado de las mipyme en el área metropolitana de Bucaramanga*. Bucaramanga.
- Rodríguez Rosas, C. M. (07 de Julio de 2013). *Universidad del Rosario*. Obtenido de Universidad del Rosario: <https://repository.urosario.edu.co/handle/10336/4537>
- Rojas Mendoza, J. M. (2018). *Repositorio Institucional Universidad de Guayaquil*. Obtenido de Repositorio Institucional Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/33578>