

Comercio, Logística y Transporte

- **Análisis comparativo de los costos de transporte marítimo y terrestre de las importaciones de Producto Alpina C.A.**

Bersi Palermo García

Análisis comparativo de los costos de transporte marítimo y terrestre de las importaciones de Producto Alpina C.A.

Recibido: Septiembre 2017- Aceptado Abril 2018

Bersi Palermo García¹

Resumen

Los costos de transporte han adquirido gran relevancia en el comercio, desplazando a las barreras arancelarias para la facilitación del comercio. América Latina, es una de las regiones que ha ignorado este tópico, principalmente, por ser menos visible y más difícil de medir. ALPINA Venezuela posee casa matriz en Colombia y ha importado desde sus inicios principalmente por vía terrestre. Sin embargo, no siempre la cercanía terrestre significa menores costos de transporte. Dándose oportuno comparar los costos de ambos modos de transporte para las importaciones realizadas por ALPINA y así determinar cuál representa más ahorro. En concordancia, la indagación se manejó por una tipología documental bajo un diseño bibliográfico y un nivel descriptivo, utilizando como unidades de análisis: flete, tiempo, capacidad, tipo de mercancía y condiciones jurídicas. En contexto, se concluyó que el modo de transporte terrestre es la mejor opción para 3 de los 5 indicadores estudiados, siendo las condiciones jurídicas el indicador que favorece al transporte marítimo, ya que para el tipo de mercancía ambas opciones son factibles. Asimismo, dependiendo de la particularidad de prioridades que rodee a cada transacción de compra y al ambiente logístico del trayecto, la selección del modo de transporte internacional puede alternar.

Palabras claves: Costos de transporte, transporte terrestre, transporte marítimo, importaciones, Venezuela, Colombia.

¹ Especialista en Comercio Marítimo Internacional. Mención Negocio Marítimo. Licenciado en Comercio Internacional. bersipalermo@gmail.com

Comparative analysis of marine and land transportation costs of Alpine Product Imports C.A.

Abstract

Transport costs have become highly relevant in trade, shifting tariff barriers to trade facilitation. Latin America is one of the regions that has disregarded this topic, mainly because it is less visible and more difficult to measure. ALPINA Venezuela has its headquarters in Colombia and has imported from the outset mainly by land. However, terrestrial proximity does not always mean lower transportation costs. It is opportune to compare the costs of both modes of transport for imports made by ALPINA and thus determine whether it is sea or land who represents more savings. Accordingly, the inquiry will be handled by a documentary typology under a bibliographic design and a descriptive level, using as units of analysis: freight, time, capacity, type of merchandise and legal conditions. In the context, it was concluded that the land transport mode is the best option for 3 of the 5 indicators studied, with legal conditions being the indicator that favors maritime transport, since for the type of merchandise both options are favorable. Also, depending on the particularity of priorities surrounding each purchase transaction and the logistics environment of the route, the selection of the international mode of transport can alternate.

Key Words: Costs of transport, land transport, maritime transport, imports, Venezuela, Colombia.

¿Qué son los costos de transporte?

La dificultad de autosuficiencia productiva de una nación, ha exigido que desde tiempos remotos la adquisición de diversos recursos que satisfagan las necesidades de su población, tanto en un entorno cercano como en uno lejano. Esta insuficiencia de ubicación central de recursos ha provocado que los países generen el intercambio y movimiento de bienes en distancias cortas, medianas o largas. Principalmente, porque los factores de producción esparcidos en el territorio mundial no están distribuidos equitativamente por regiones ni son semejantes, requiriendo entonces las naciones comercializar entre ellas los insumos y productos que carecen.

Ahora bien, el intercambio físico de estos bienes implica movimiento desde un punto A hasta un punto B. Esta situación, provocó que el hombre creara medios capaces de trasladar un objeto desde un origen a un destino, es decir, un mecanismo que recorra distancias, el cual denominó transporte. De este modo, al considerar la composición geográfica de la tierra, surgieron diversas invenciones de medios de transportes por tierra, agua y tiempo después por aire.

No obstante, prestar este servicio de movilización que vence la limitación de la distancia geográfica implica un desgaste de recursos, que se asocian a unos costos, tanto para la empresa de transporte como para los usuarios. Siendo, estas erogaciones dadas por los oferentes como por los demandantes, lo que se denomina como costo de transporte.

Al respecto, se entiende como costos de transporte a la sumatoria del valor de los recursos necesarios para materializar el proceso de desplazamiento de lo trasladado desde origen a destino (Quintini, Méndez y Torres, 2007). A su vez, Rodrigue y Notteboom (2013) sostienen que “los costes de transporte son una medida monetaria de lo que el proveedor de transporte debe pagar para producir servicios de transporte” (s/n). De igual modo, Sánchez y Wilmsmeier (2005) indican que “el costo del transporte es el precio del servicio, y se determina por la demanda y la oferta del mismo” (p.14).

¿Qué factores influyen en los costos de transporte?

Los costos de transporte pueden ser altos o bajos dependiendo de la situación geográfica, facilitación del comercio, infraestructura, cambios tecnológicos, competencia en el mercado, economía de escala, combustible y naturaleza, valor y peso de la carga (Organización Mundial del Comercio 2013). Es de interés para este artículo, hacer hincapié en el factor distancia, siendo

un aspecto de relevancia en los costos de transporte, en virtud a que refleja cuanto tiempo y desgaste de recursos requiere un vehículo para movilizarse de un lugar a otro. Por ende, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (boletín FAL N° 256, 2007) incorpora que “el coste aumenta con la distancia, haciéndose menos costosos aquellos destinos más próximos” (p. 3).

En contraste, el Banco Interamericano de Desarrollo (2010), establece:

La conclusión general es que la proximidad no siempre se traduce en costos de flete menores. La mayoría de los países latinoamericanos presentan tasas mayores que los países del Lejano Oriente y Europa. Eso es sorprendente, en particular cuando se consideran los países que están muy cerca de Estados Unidos, como los del Caribe. (p. 126).

Lo expuesto, refleja que tener una menor distancia entre el punto de origen y el punto de consumo necesariamente no involucra menores costos de transporte, otros factores como calidad de logística e infraestructura, competencia entre los prestadores del servicio, volumen de la carga, precio del combustible, tipo de mercancía, cambios tecnológicos, entre otros pueden mitigar el efecto de la distancia en el cálculo de los costos de transporte.

Escenarios del caso de estudio: Unimodal vs Intermodal

ALPINA Productos Alimenticios, C.A., involucra a dos países latinoamericanos, Venezuela y Colombia, naciones fronterizas que manejan una cercanía geográfica, pudiendo su comercio bilateral movilizarse por aire, tierra y agua. Entonces, surge la interrogante al ser países fronterizos, ¿cuál transporte internacional de carga es el más adecuado?

En un principio, el servicio de traslado se puede dar por los tres modos de transporte: aéreo, terrestre y acuático. Ahora, ¿cuál de estos servicios seleccionar? depende en un principio del producto, cantidad y del tiempo en que se requiera. Sin embargo, cuando se puede decidir entre dos opciones con características semejantes, como es el caso, surge la incógnita si es mejor el transporte marítimo o el transporte terrestre.

Al examinar los posibles itinerarios de estudios, se encuentra que las importaciones del caso pueden manejarse bajo dos sistemas de transporte: unimodal terrestre e intermodal (marítimo más terrestre). Si consideramos

el factor distancia como el mayor determinante en el cálculo de los costos de transporte, se halla que el recorrido por tierra (sistema unimodal) desde el punto de origen (Bogotá, Colombia) al destino (Villa de Cura, Venezuela) es menor en aproximadamente 856 km versus el sistema intermodal marítimo (Bogotá – Puerto de Cartagena, Colombia) al destino (Villa de Cura, Venezuela).

Por ende, al considerar el primer enfoque de distancia que establece mayor distancia significa mayores costos de transporte, es el sistema de transporte unimodal terrestre la mejor opción de traslado, pero al considerar el segundo enfoque de la distancia que estipula una menor distancia necesariamente no significa menores costos de transporte, entonces cabría preguntarse si realmente es el transporte terrestre (unimodal) la mejor opción para las importaciones del caso de estudio ¿habrá algún otro factor en los trayectos de estudios que desplacen el efecto de la distancia en el cálculo de los costos de transporte?

Precisamente, las anteriores interrogantes son a las que daremos respuestas en el presente artículo, para ello se requirió indagar el desenvolvimiento del transporte de carga terrestre de Colombia, en razón a que es el principal protagonista de ambos trayectos de estudio (unimodal – intermodal) (ver figura N° 1).

Figura N° 1 Sistema de transporte: Unimodal e Intermodal.



Fuente: elaboración de la autora.

¿Cómo son los costos de transporte en Colombia?

El transporte carretero colombiano, es el principal medio de movilización de carga de la nación, tanto en el interior del país para el abastecimiento local como para la llegada a puertos de las mercancías destinada a la venta internacional, considerando que gran parte de los centros de producción neogranadinos se encuentran ubicados en el centro territorial y deben ser conectado con el borde costero para expandir el comercio colombiano al mercado foráneo.

Al examinar el panorama del transporte de carga terrestre del país neogranadino se encontró que este servicio acarrea altos costos de transportes, derivados de mala infraestructura, flota de transportes envejecidas (elevados costos operativos), sistema jurídico restrictivos, geografía montañosa, principales centros de industrialización alejados de los puertos, sobreoferta de vehículos, falta de multimodalidad, entre otras razones. Por este motivo, a continuación se establecen descriptores del contexto que manejan los distintos factores que inciden en los costos de transportes terrestres de Colombia:

Tabla N° 1 Factores que inciden en los costos de transporte terrestre

| Factores | Descriptores | | |
|--------------------------------------|---|---|--|
| Situación geográfica | Relieve montañoso. | Centro de producción en el interior del país. | |
| Infraestructura | Baja calidad vial. | Red vial terciaria predominante. | Red primaria cuasi exclusiva de zona norte. |
| Economía de escala | Límite de peso máximo. | Atomización de la oferta. | Baja expansión vial. |
| Cambios Tecnológicos | Pocos peajes electrónicos. | Dificultad en Renovación del parque automotor. | Lento desarrollo en vías de 4ta generación. |
| Competencia en el mercado | Prestación del servicio informal. | | Baja multimodalidad. |
| Facilitación del comercio | Regulaciones restrictivas. | | Posición 121 Comercio transfronterizo (DB). |
| Costo del combustible | Zonas montañosas más costosas. | Baja incidencia del precio petróleo internacional en el precio local. | Costo de mayor peso en el flete. |
| Naturaleza, valor y peso de la carga | Bienes muy pesados incurrir en altos costos internos de transporte. | | Regiones alejadas con altos costos de transporte, sin ser relevante la naturaleza, valor y peso de la carga. |

Fuente: elaboración de la autora.

Cosoy (2015), indica que “enviar un contenedor desde Cartagena a Bogotá cuesta tres veces más que enviarlo desde ese puerto de Colombia a Shanghai. Y la ciudad china está 15 veces más lejos de Cartagena que la capital colombiana” (s/p). En orden de ideas, se denota que los costos de transporte carretero que maneja el país son uno de los más altos de la región latinoamericana.

Por el otro lado, se encuentra el ámbito comercial marítimo colombiano, siendo de interés para el caso de estudio, el Puerto de Cartagena, que a diferencia del transporte terrestre de carga, el servicio de transporte marítimo en Cartagena es considerado uno de los mejores de América Latina (ranking N° 5, CEPAL 2016).

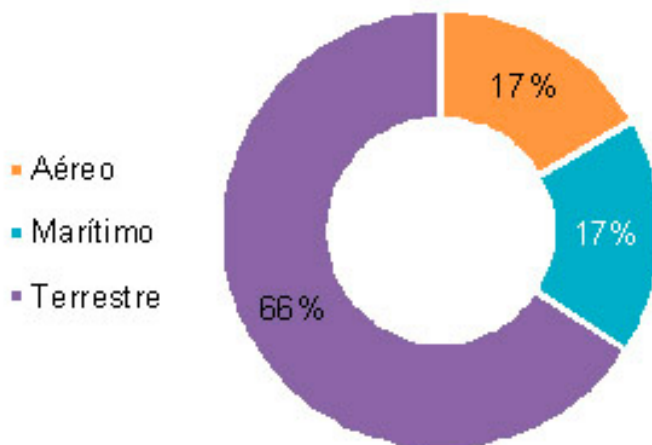
Una vez, examinado el desenvolvimiento de los servicios de traslado marítimo y terrestre de Colombia, se procede a enunciar las unidades comparativas que se cotejaron y que coadyuvaron a determinar entre ambos sistemas de transporte cual es el de menor costo para las importaciones del caso de estudio durante el período 2012 – 2016. Tales como: **flete, tiempo, capacidad, tipo de mercancía y condiciones jurídicas.**

¿Cómo son los costos de transporte para el caso de estudio?

Previo a comparar por indicador cada sistema de transporte, vale la pena conocer la empresa objeto de estudio, la empresa ALPINA Productos Alimenticios, C.A. es una filial de una multinacional, fundada en Colombia desde 1945, ALPINA Productos Alimenticios, S.A, su principal objetivo es promover estilos de vida saludables para toda la familia mediante la producción de productos procedentes de derivados lácteos. Tiene sedes en Venezuela, Ecuador y Estados Unidos.

En el caso de ALPINA Venezuela, la empresa tiene un portafolio de venta en línea de yogures líquidos, con trozos, light, firme y con cereal aunado a arequipe, mantequilla y jugo citrus punch 1850 ml. En materia de importación, solo maneja adquisiciones ocasionales de avena, leche saborizadas y quesos.

Al examinar cómo fueron las importaciones del caso de estudio, la compañía maneja en el lapso indagado un total de 182 importaciones (N° de facturas), siendo un 85,16% (155) procedente de su casa matriz, ubicada en Colombia. En la figura N° 2, se aprecia que de estas 155 facturas comerciales importadas desde este origen, un 66% equivalente a 102 compras fueron movilizadas por vía terrestre, un 17% igual a 27 facturas fueron por transporte intermodal terrestre – marítimo y 26 por el modo aéreo.

Figura N° 2: Participación porcentual de las importaciones (2012- 2016).

Fuente: Base de datos de importaciones de ALPINA Productos Alimenticios, C.A.

Sin más preámbulos, a continuación el análisis comparativo de los costos de transporte marítimo y terrestre de las importaciones de ALPINA Productos Alimenticios, C.A.:

1. Flete unimodal vs intermodal:

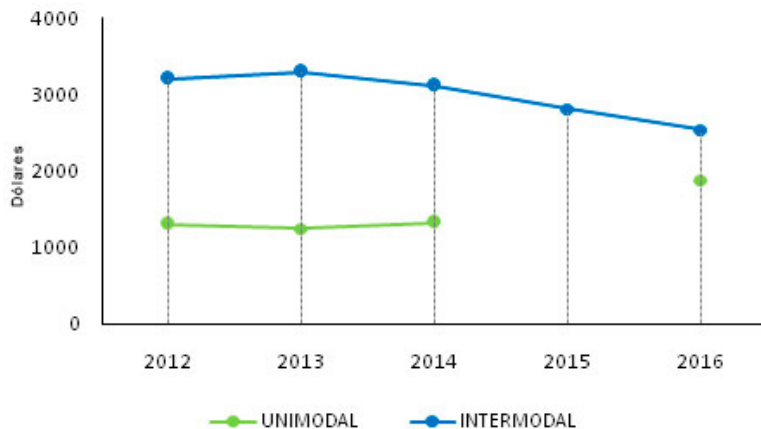
Para el indicador flete, se encontró que desde el 2012 al 2016 el transporte terrestre (escenario unimodal) resulta ser más económico que el transporte marítimo (escenario intermodal). Siendo así, una mejor opción de traslado a nivel monetario para las importaciones de la compañía, sin embargo en el 2016 la brecha entre el transporte terrestre (escenario unimodal) y transporte marítimo (escenario intermodal) logró disminuir en comparación con anteriores años (figura N° 2).

En razón, a lo anterior se maneja la hipótesis de que la ruta Bogotá – Cartagena, donde el flete terrestre es menor: 1.086,61\$ para ese año, se debe a la devaluación del peso colombiano en relación al dólar americano, mientras que para la ruta Bogotá – Cúcuta el encarecimiento del flete (1.884,08\$), posiblemente se vincule a los problemas fronterizos colombos – venezolanos que ha encarecido el costo del combustible para este trayecto.

No obstante, se debe tomar en cuenta que el costo del transporte terrestre desde Bogotá a Cúcuta y Bogotá – Cartagena, son los de referencia suministrado por SICE TAC, pudiendo ser mucho más costosos al momento de

negociar con la empresa de transporte, sobre todo al notar que los costos reales desembolsados por ALPINA vs los SICE TAC tienen una disparidad de más de 140%.

Figura N° 3: Comparativo fletes transporte terrestre vs marítimo + terrestre (%; 2012 - 2016).



Fuente: elaboración de la autora, con base a las Tarifas referenciales SICE TAC – Colombia para un contenedor de 40'.

El punto diferenciador en ambas rutas es que ALPINA Colombia, tiene mayor poder de negociación para el itinerario Bogotá – Cartagena, debido a que la compañía tiene un rol exportador frecuente hacia las Islas del Caribe, Estados Unidos, Canadá, México y Europa, pudiendo ser a término real menor la disparidad con SICE TAC. En contraposición, en términos de exportaciones en la ruta Bogotá – Cúcuta ALPINA Colombia sólo demanda transporte para este trayecto cuando realiza exportaciones hacia Venezuela teniendo un menor poder de negociación.

2. Tiempo unimodal vs intermodal:

En relación, al indicador tiempo se halló que la diferencia en tiempos entre los dos modos de transporte viene dada principalmente por el período invertido en el trayecto desde el punto de despacho hasta el punto de llegada en concordancia con los términos negociados entre las partes. Para el caso de estudio, el INCOTERMS acordado en el modo marítimo es CIF La Guaira, mientras que en el modo carretero es CIP San Antonio o Ureña.

De tal manera, en el cuerpo textual de esta investigación se estableció que cada modo de transporte tiene tiempo de tránsitos distintos, en la tabla N° 2 se incorporan los tiempos por escenario de trayecto:

Tabla N° 2 Tiempo del transporte terrestre vs transporte marítimo

| | UNIMODAL Terrestre | | INTERMODAL Terrestre + Marítimo | | Mejor opción |
|------|--|--------------------------------------|---|--|--------------|
| | Transporte interno Bogotá → Cúcuta | Aduana Cúcuta + Cruce de frontera | Transporte interno Bogotá → Cartagena | Aduana Cartagena + Tránsito La Guaira | |
| 2012 | 14 horas | 154 horas | 18 horas | 198 horas | Terrestre |
| 2013 | 14 horas | 154 horas | 18 horas | 198 horas | Terrestre |
| 2014 | 14 horas | 154 horas | 18 horas | 198 horas | Terrestre |
| 2015 | 14 horas | 154 horas | 18 horas | 198 horas | Terrestre |
| 2016 | 14 horas | 154 horas | 18 horas | 198 horas | Terrestre |

Fuente: elaboración de la autora. Escenario N° 1: 2012 –2016 (INVIAS + DoingBusiness). Escenario N° 2: 2012 – 2016 (PROCOLOMBIA + Doing Business).

En este sentido, resultó la opción terrestre ser mejor que la marítima, en un ahorro de tiempo de 48 horas, siendo la distancia el factor divergente entre el tiempo de ambas rutas.

En definitiva, en los años indagados es el transporte terrestre más ventajoso en términos de tiempo que el marítimo, en especial, porque la ubicación geográfica del proveedor internacional de la empresa objeto de estudio, se encuentra en el interior de Colombia, teniendo que viajar para tomar la opción marítima internacional unos 1.100,31km desde la fábrica hasta el puerto, en cambio de tomar sólo la opción terrestre internacional el trayecto desde la fábrica al cruce fronterizo es de aproximadamente 571,81km, surgiendo una diferencia de 528,5 km, más de la mitad del recorrido.

3. Capacidad unimodal vs intermodal:

En cuanto, al indicador capacidad va sujeta a las dimensiones del vehículo y la infraestructura por donde transita, la diferencia entre el transporte terrestre y marítimo en este tópico es bastante proporcional, un buque portacontenedor tipo panamax puede trasladar en un solo viaje aproximadamente 65.000 toneladas, mientras que una gandola o tractocamión unos 48 toneladas aproximadamente.

Tabla N° 3 Capacidad del transporte terrestre vs transporte marítimo

| | ALPINA | Unimodal | Intermodal | | Mejor opción |
|------|--------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------|
| | N° de contenedores | Transporte Terrestre N° de Viajes | Transporte Terrestre N° de Viajes | Transporte Marítimo N° de Viajes | |
| 2012 | 19 | 19 | 19 | 1* | Terrestre |
| 2013 | 4 | 4 | 4 | | Terrestre |
| 2014 | 3 | 3 | 3 | | Terrestre |
| 2015 | 5 | 5 | 5 | | Terrestre |
| 2016 | 18 | 18 | 18 | | Terrestre |

Fuente: elaboración de la autora con base a datos del caso de estudio (N° de contenedores 26,6 ton; 2012 - 2016).

En la tabla N° 3, se incorpora la cantidad de viajes que requerirían todos los contenedores importados por ALPINA por año, bajo el supuesto de que todos fueron comprados de formas paralela en el tiempo la opción marítima sería la mejor opción por poder transportar estos 49 contenedores equivalentes a 1291,89 toneladas en 1 sólo viaje.

Sin embargo, esta opción tiene dos factores en contra: primero, para movilizar el contenedor desde la planta del proveedor hasta el puerto necesariamente requiere del transporte terrestre, por consiguiente, de los 49 contenedores adquiridos en el lapso de estudio, tanto el sistema unimodal como el intermodal demandaría la misma cantidad de viajes, es decir, 49 vehículos que los movilizaran por la ruta carretera que aplique; y segundo, ALPINA Venezuela no demanda todo los contenedores al mismo tiempo, por este motivo se coloca la opción terrestre como ganadora en este indicador.

4. Tipo de mercancías unimodal vs intermodal:

En referencia, al indicador tipo de mercancía, dada por la naturaleza de la carga, en general los vehículos a utilizar son adaptados para trasladar un determinado tipo de bienes, en el caso de ALPINA ambos sistemas de transporte (unimodal terrestre e intermodal marítimo) pueden desplazar el tipo de mercancía importada en los 5 años de alcance (tabla N° 4).

Tabla N° 4 Tipo de mercancía: transporte terrestre vs transporte marítimo

| ALPINA | Escenario N° 1 Terrestre | Escenario N° 2 Terrestre + Marítimo | |
|------------------------|--------------------------|--|--------------|
| Tipo de contenedores | Habilitado | Habilitado | Mejor opción |
| Contenedor Dry Van 40´ | Si | Si | Ambas |

Fuente: elaboración de la autora con base a datos del caso de estudio (2012 - 2016).

En los 5 años de estudio, la empresa indagada importó el portafolio seco mediante contenedores dry van de 40´ con un peso aproximado de 26,6 toneladas por contenedor, pudiendo ambas opciones de viajes internacionales ser utilizadas para satisfacer la demanda de transporte bajo este tópico.




5. Condiciones jurídicas unimodal vs intermodal:

Finalmente, el indicador condiciones jurídicas, en ambos modos, la de mayor incidencia vienen dadas por el peso máximo de la carga para su tránsito desde el punto de salida hasta el punto de llegada. En la tabla N° 5 se visualiza que de las 4 normativas indagadas 3 corresponden al tonelaje de la mercancía (Enmienda Regla N° 2, Capítulo IV SOLAS, Normas COVENIN 614: 1997 $\frac{3}{4}$ Peso máximo de carga, Resolución 4100 de 2004— Peso bruto vehicular máximo).

En cuanto, a la normativa de reserva de carga (Ley de Transporte Terrestre, 2008), al sistema intermodal de transporte (terrestre + marítimo) también le afecta, debido que al momento que la carga toca territorio venezolano debe ser movilizadada hasta su destino final por vehículos carreteros venezolanos. En consecuencia, las condiciones jurídicas no es un indicador que tenga una marcada diferencia entre los dos modos de transporte comparados, en lo que se refiere al tipo de mercancía, debido a que las regulaciones más que al modo de transporte afecta es a la carga, sin ser de gran relevancia el método de viaje.

Ahora bien, para el modo terrestre en los últimos años las políticas gubernamentales del país destino de la carga (Venezuela), sí ha incidido negativamente en la libre circulación carretera de carga por el territorio compartido entre ambas naciones (Resolución 467 - Gaceta Oficial N° 40.561), encontrándose una alta inestabilidad de tránsito carretero desde agosto 2014 a la fecha, situación que limita el transporte internacional de carga terrestre por ese trayecto, siendo la opción marítima una mejor alternativa para evitar los percances fronterizos.

Tabla N° 5 Condiciones jurídicas: transporte terrestre vs transporte marítimo

| Año | Reserva de carga | Peso Bruto Verificado | Cierre de frontera | Peso máximo |
|-----------------------------|---|---|---|-----------------------------------|
| 2012 | X | | | X |
| 2013 | X | | | X |
| 2014 | X | | X | X |
| 2015 | X | | X | X |
| 2016 | X | X | X | X |
| Modo de transporte afectado |  |  |  | Terrestre + Marítimo (Contenedor) |

Fuente: elaboración de la autora.

Resumen de costos de transportes unimodal vs intermodal

De todos los planteamientos anteriores, en la tabla N° 6 se agrega un resumen final de los indicadores utilizados que permitieron comparar los sistemas de transporte internacional terrestre (unimodal) vs marítimo (intermodal), donde se incorporan los 5 años de estudio la mejor opción por año con el siguiente símbolo✓, en caso de empate se le asigna igual puntuación a ambas categoría, pero si un modo resultó desfavorable frente a otro se le asigna el caracter×.

Tabla N° 6 Resumen de indicadores costos de transporte terrestre vs transporte marítimo

| | Flete | | Tiempo | | Capacidad | | Tipo de mercancía | | Condiciones jurídicas | |
|------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-------------------|----------|-----------------------|----------|
| | Terrestre | Marítimo | Terrestre | Marítimo | Terrestre | Marítimo | Terrestre | Marítimo | Terrestre | Marítimo |
| 2012 | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2013 | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2014 | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | ✓ | × | ✓ |
| 2015 | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | ✓ | × | ✓ |
| 2016 | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | × | ✓ | ✓ | × | ✓ |

Fuente: elaboración de la autora.

Atendiendo a lo anterior, el transporte terrestre bajo el sistema unimodal, es para los 5 años de estudio, la mejor opción de traslado en el indicador flete, tiempo y capacidad. Presentando, como única desventaja de elección para el 2015 - 2016 el indicador condiciones jurídicas, dada las restricciones fronterizas que han suscitado entre el Estado venezolano y el Estado colombiano. En cuanto, al tipo de mercancía ambas opciones son aptas para trasladar los contenedores *dry van*.

En este sentido, es en 2015 - 2016 donde el transporte marítimo logra tener ventaja sobre el terrestre (unimodal), por circunstancias jurídicas, convirtiéndose en mejor opción de traslado para eso dos últimos años, a pesar de que el terrestre ofrece mejores flete, capacidad y tiempo, pero dada la incertidumbre que presenta la libre circulación fronteriza, es mejor minimizar riesgo optando por la opción marítima.

En definitiva, el factor distancia en las dos opciones de rutas que puede optar el caso de estudio sigue siendo determinante para los costos de transporte, factores como infraestructura, competencia en el mercado, costo de combustible, facilitación del comercio, entre otros, no logran mitigar el enfoque de mayor distancia igual a altos costos de transporte.

Y esto se debe, primordialmente, a que la ubicación de la planta del proveedor extranjero de ALPINA Venezuela se encuentra ubicada en el interior del territorio colombiano, teniendo que utilizar la opción marítima el transporte terrestre para aproximadamente un 50% del total recorrido aunado a que los demás factores (omitiendo la distancia) que interactúan en el nivel de los costos de transporte en Colombia encarece sus cálculos.

Conclusiones

Tomando en cuenta primero, la disparidad entre los costos referenciales y reales ALPINA Venezuela es alta (Bogotá - Cúcuta). Segundo, ALPINA Colombia es una multinacional bastante reconocida en su país con un rol exportador frecuente hacia Europa, Isla del Caribe y Norteamérica comercializado por el Puerto de Cartagena, circunstancia que le permite tener mayor poder de negociación para lograr fletes competitivos por esta ruta (Bogotá - Cartagena) y por lo tanto, se podría minimizar la disparidad de costos reales vs costos referenciales SICE TAC.

Y tercero, la situación fronteriza entre Venezuela y Colombia puede lograr normalizarse en un mediano lapso, se insta a ALPINA Venezuela previo a decidir el modo de transporte internacional a utilizar cotejar los costos de transporte de ambos escenarios de importación unimodal vs intermodal a fin de

asegurar que en los años venideros es la opción terrestre el mejor modo de traslado para sus importaciones.

En conclusión, al comparar los costos de transporte marítimo y terrestre de las importaciones de ALPINA Productos Alimenticios, C.A. se encontró que para los 5 años de estudio que el enfoque menor distancia igual menor costo de transporte se cumple, Colombia no ha logrado consolidar otros factores que influyen en los costos de transporte que pueda mitigar el efecto de la distancia en sus cálculos.

A su vez, para los últimos 2 años de estudio el factor facilitación de comercio (cruce de frontera) desplaza a la distancia en la elección de modo de transporte para el caso de estudio, la prioridad para ALPINA en virtud a los problemas fronterizo, no era ahorrarse flete o tiempo, sino tener la total seguridad de que el contenedor llegaría a su destino sin problema. En concordancia, la situación política colombo – venezolana ha incidido negativamente en el modo de transporte terrestre (unimodal).

En este orden de planteamientos, la ubicación de origen del proveedor ALPINA Colombia es desfavorable para el transporte marítimo, la localización de la planta del proveedor de origen del caso de estudio en el centro del país perjudica la competitividad del transporte marítimo (intermodal) ante el transporte terrestre (unimodal). En consecuencia, el transporte terrestre (unimodal) ofrece una mejor posibilidad de ventaja competitiva de costo que el transporte marítimo (intermodal), siempre y cuando las condiciones de las fronteras sean “normales”.

Referencias bibliográficas:

- Banco Interamericano de Desarrollo (2010) *Destrabando las arterias: El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe (Resumen Ejecutivo)* [página Web en línea] Disponible: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/228/Destrabando%20las%20Arterias%20Res%C3%BAmen%20Ejecutivo.pdf%3Bjsessionid=33A585E24E603212723C3BA82B78AF29?sequence=1> [Consulta: 2015, junio 10].
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2007) Boletín N° 256 para la Facilitación del Comercio y Transporte (FAL) *Costos de traslado: un creciente desafío al desarrollo competitivo de la región* [página Web en línea] Disponible: <http://www.cepal.org/es/publicaciones/tipo/boletin-fal> [Consulta: 2015, septiembre 07].
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) *Peso Bruto Verificado* [página Web en línea] Disponible: http://www.hamburgsud-line.com/hsdg/media/hamburgsd/documents_1/vgm_1/faq_solas_regulation_NOV15.pdf [Consulta: 2017, abril 29].
- Cosoy, Natalio (2015) *Por qué es tres veces más barato mandar un contenedor de Colombia a China que dentro de Colombia* [página Web en línea] Disponible: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/05/150425_colombia_economia_transporte_problemas_nc [Consulta: 2017, junio 07].
- Doingbusiness.org (2017) *Facilidad para hacer negocios en Colombia* [página Web en línea] Disponible: <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreconomies/colombia#trading-across-borders> [Consulta: 2017, abril 09].
- Instituto Nacional de Vías (INVIAS) (2016) *Revista Kminos Edición N°2* [página Web en línea] Disponible: <https://indd.adobe.com/view/325d278f-b521-49be-9a5e-c294dbc97df0> [Consulta: 2017, marzo 26].
- Normas de la Comisión Venezolana de Normas Industriales 614:1997 (COVENIN) *Límite de peso para vehículos de carga* [página Web en línea] Disponible: http://www.intt.gob.ve/repositorio/biblioteca/normas_tecnicas_COVENIN/transporte_de_carga/0614-1997%20Limite%20peso%20Veh.%20Carga.pdf [Consulta: 2017, abril 19].
- Quintini, César; Mendéz, Alberto y Torres, Manuel (2007) *Cuestiones del transporte N° 1*, [página Web en línea] Disponible: <http://www.acading.org.ve/info/publicaciones/libros/pubdocs/CUESTIONES%20DEL%20TRANSPORTE.pdf> [Consulta: 2015, septiembre 10].

- Organización Mundial de Comercio (2013) *Informe sobre comercio mundial 2013*, [página Web en línea] Disponible: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp.../world_trade_report13_s.pdf [Consulta: 2015, septiembre 19].
- Resolución 467 - Gaceta Oficial N° 40.561 (2014) [página Web en línea] <http://www.cavecol.org/wp-content/uploads/2014/12/GacetaOficial40561.pdf> [Consulta: 2017, mayo 01].
- Rodrigue, Jean y Notteboom, Theo (2013) *Transportcost* [página Web en línea] Disponible: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c3en.html> [Consulta: 2016, mayo 07].
- Sánchez, Ricardo y Wilmsmeier, Gordon (2005) *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina* [Libro Web en línea] Disponible: <https://books.google.co.ve/books?id=k5xco2gkfOUC&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false> [Consulta: 2016, mayo 17].