




La asociatividad como instrumento para el fortalecimiento empresarial del transporte de carga pesada en Norte de Santander.

Associativity as a tool for strengthening heavy-duty transport businesses in Norte de Santander.

 Luis Raúl Quintero-Guio¹

¹Universidad de Pamplona, Pamplona - Colombia

Recibido: 17 de diciembre de 2024.

Aceptado: 12 de abril de 2025.

Publicado: 01 mayo de 2025.

Resumen- Este artículo de investigación propone un modelo de asociatividad como estrategia para fortalecer el sector del transporte de carga pesada en Norte de Santander, Colombia. Partiendo del reconocimiento de problemáticas como la fragmentación empresarial, la obsolescencia tecnológica y las deficiencias en infraestructura vial, se aplicó una metodología mixta, mediante encuestas a conductores y entrevistas a gerentes de empresas transportadoras. Los resultados revelaron baja apropiación del concepto de asociatividad, aunque alta percepción de su importancia, así como problemáticas comunes en temas de competitividad y seguridad vial. El modelo propuesto ASONORTRACAR incluye etapas de identificación de actores, formalización legal y consolidación organizativa. Este trabajo concluye que la asociatividad es una herramienta viable para mejorar la competitividad, sostenibilidad y eficiencia del transporte regional.

Palabras clave: asociatividad, competitividad, infraestructura vial, norte de santander, sostenibilidad, transporte de carga pesada.

Abstract— This research article proposes an associativity model as a strategy to strengthen the heavy cargo transport sector in Norte de Santander, Colombia. Based on challenges such as business fragmentation, technological obsolescence, and poor road infrastructure, a mixed-methods approach was implemented through surveys of drivers and interviews with transport company managers. Findings showed limited knowledge of associativity, yet high perception of its importance, along with common problems regarding competitiveness and road safety. The proposed model —ASONORTRACAR— includes stages of actor identification, legal formalization, and organizational consolidation. The study concludes that associativity is a viable tool to improve regional transport efficiency, sustainability, and competitiveness.

Keywords: associativity, competitiveness, road infrastructure, norte de santander, sustainability, heavy-duty transport.

*Autor para correspondencia.

Correo electrónico: lraulq@unipamplona.edu.co (Luis Raúl Quintero Guio).

La revisión por pares es responsabilidad de la Universidad de Santander.

Como citar este artículo: L. R. Quintero-Guio, “La asociatividad como instrumento para el fortalecimiento empresarial del transporte de carga pesada en Norte de Santander”, Aibi revista de investigación, administración e ingeniería, vol. 13, no. 2, pp. 01-08 2025, doi: [10.15649/2346030X.5605](https://doi.org/10.15649/2346030X.5605)

I. INTRODUCCIÓN

El transporte de carga pesada en Colombia enfrenta múltiples retos que afectan tanto su competitividad como su sostenibilidad. Entre los principales problemas se encuentran la dispersión del sector empresarial, el limitado acceso a tecnologías modernas y las dificultades para cumplir con normativas y estándares de calidad [1]. Estos factores no solo reducen la eficiencia operativa y la rentabilidad de las empresas, sino que también limitan su capacidad de aportar significativamente al desarrollo económico de las regiones [2].

A pesar de ser una actividad clave para el país responsable del transporte del 80% de las mercancías a nivel nacional, el sector arrastra problemas estructurales de larga data. Estos desafíos se vuelven aún más evidentes en zonas estratégicas como Norte de Santander [3]. Aunque esta región cuenta con una ubicación privilegiada como corredor fronterizo con Venezuela, todavía no ha logrado consolidar un sistema logístico eficiente ni una red empresarial bien articulada.

En tal sentido, se presenta entonces la asociatividad como una herramienta clave para fortalecer el trabajo colaborativo entre empresas. Según [4] afirma que “Más que una estrategia, es una forma de potenciar tanto los procesos internos como la gestión y las operaciones como los aspectos externos del negocio, incluyendo la competitividad, la imagen corporativa y la relación con los clientes”. Apostar por alianzas estratégicas puede ser clave para que las empresas se adapten mejor a su entorno y enfrenten los desafíos del mercado [5].

Vale la pena destacar que las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes) representan el 99,6% del tejido empresarial en Colombia, y son fundamentales para el crecimiento económico del país [6]. Sin embargo, estas empresas enfrentan amenazas serias, especialmente por la globalización y la apertura de mercados, que han facilitado la entrada de grandes multinacionales con recursos muy superiores [7]. Esta competencia desigual puede traducirse en una pérdida de participación de mercado para las Mipymes, y a largo plazo, incluso en su desaparición si no se fortalecen y adaptan a tiempo.

Para [8], [9], “El desarrollo de un modelo asociativo podría mejorar la competitividad del sector mediante soluciones conjuntas a problemas como el mantenimiento de vehículos, el ahorro en insumos y la capacitación de conductores”. Este modelo también busca fomentar la colaboración empresarial, superando el individualismo característico del contexto colombiano, e incentivando la formación de consorcios y asociaciones como herramienta para enfrentar desafíos estructurales [10].

Según las estadísticas, el sector de transporte de carga pesada en Colombia experimentó un crecimiento del 12,2% en 2023, movilizándolo 135.964.213 toneladas de carga. En ese mismo año, se transportaron más de 5.400 millones de galones de carga líquida, lo que representó un incremento del 11,8% respecto a 2022. Al analizar el total de operaciones de traslado —tanto de carga sólida como líquida—, se registraron 10.863.876 viajes, frente a los 10.209.153 realizados en 2022 [8], [11]. (Figura 1).

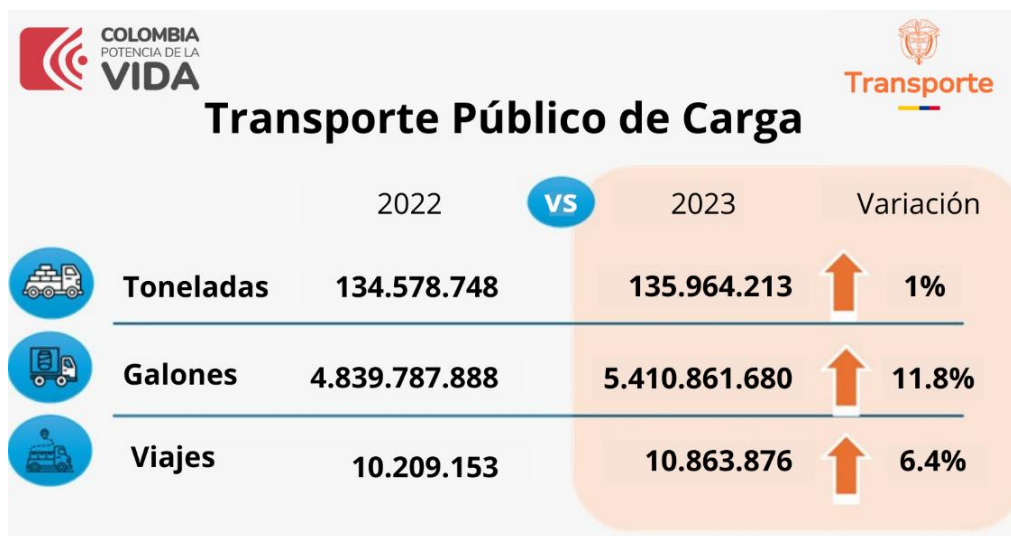


Figura 1. Operaciones de transporte de carga en Colombia 2022-2023.
Fuente: [8].

Asimismo, según los datos del Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC), las mercancías sólidas más transportadas durante 2023 en las carreteras colombianas fueron: maíz, con 6.254.677 toneladas; cementos, morteros, hormigones, preparaciones similares y materiales refractarios, con 5.482.207 toneladas; y hullas, briquetas, ovoides y combustibles sólidos similares derivados del carbón, con 4.419.773 toneladas [8], [12]; **Error! No se encuentra el origen de la referencia..** (Figura 2).

Carga que más se movió por las vías del país Toneladas

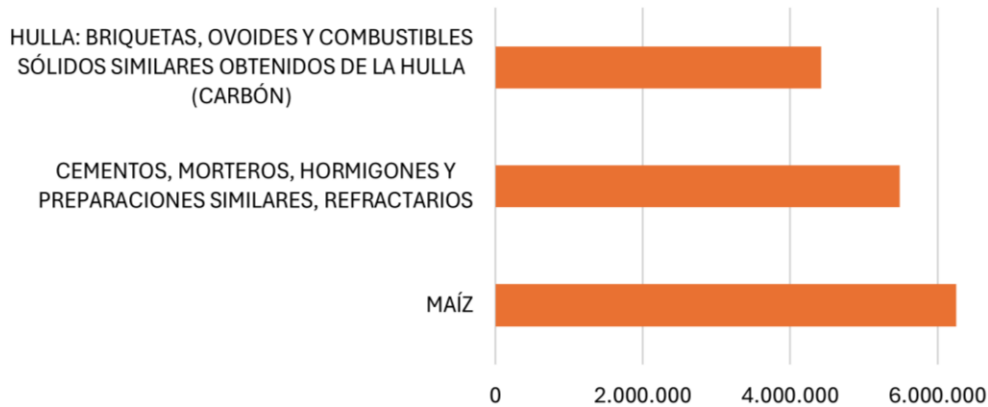


Figura 2: Movimiento de carga de mercancía Seca 2023.
Fuente: [8].

En relación con la carga líquida, los tres productos más transportados en el país fueron: petróleo crudo, con 1.740.375.489 galones; combustible para motores o gasolina, con 956.167.595 galones; y gasóleo o combustible para motores diésel o aceite mineral para calderas, con 718.058.980 galones. (Figura 3).

Carga líquida que más se movió por las vías del país - Galones

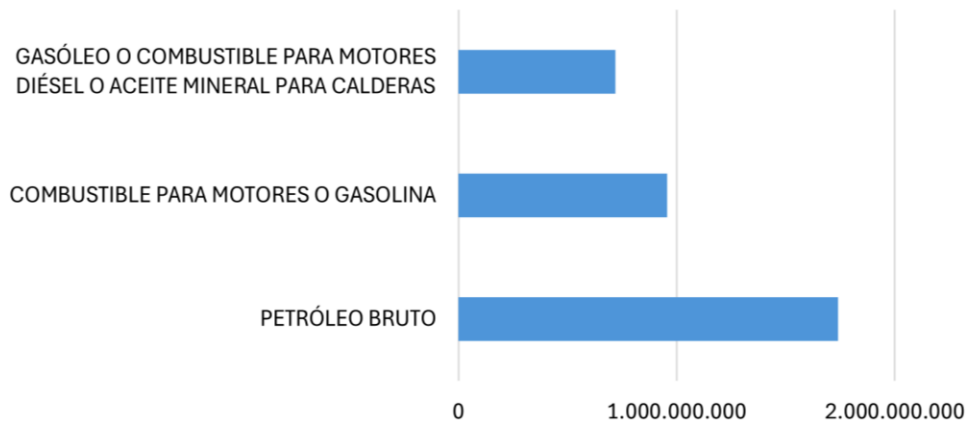


Figura 3: Movimiento de carga de mercancía Seca 2023.
Fuente: [8].

Es así, como se puede observar que el mercado de transporte de carga por carretera en Colombia se estima en 8,86 mil millones de dólares para 2024, con una proyección de alcanzar los 12,17 mil millones de dólares en 2029, lo que representa un crecimiento anual compuesto del 6,54% durante el período de 2024 a 2029. En la mayoría de los países de ingresos bajos y medianos, el transporte por carretera es el principal medio para el traslado de mercancías. En el caso de Colombia, los viajes por carretera predominan como el principal medio de transporte; además, que el crecimiento del mercado de transporte por carretera en el país está impulsado por el aumento de las exportaciones en el sector agrícola [13].

Sin embargo, la industria del transporte por carretera en Colombia es compleja y fragmentada, pues ha enfrentado desafíos significativos, como el cierre de la vía Panamericana, el paro nacional, los sobrecostos logísticos y la baja calidad de las vías; sumado al impacto económico que representa el transporte terrestre de carga, pues es un componente fundamental de la economía y la competitividad del país al representar cerca del 5% del PIB [14].

Desde luego, para los empresarios existen causas multifactoriales que afectan el sector, tales como, aspectos relacionados con la calidad y el estado de las carreteras, la eficiencia y productividad del transporte, las restricciones, las protestas sociales, la congestión vehicular y otros factores que influyen directamente en los tiempos y costos de los desplazamientos, los cuales son vistos como problemas que no tienen una solución inmediata debido al rezago en la infraestructura vial causado por la negligencia gubernamental [15].

Basado en lo anterior, cuando se presenta la postura de [16], quienes ofrecen “la asociatividad como la oportunidad de generar sinergias entre las organizaciones, permitiéndoles abordar los desafíos originados por el entorno de globalización y libre mercado”. Induce a pensar que la asociatividad posibilita que las micro, pequeñas y medianas empresas refuercen sus estructuras organizativas y funcionales. De acuerdo con lo que exponen los autores, estas mejoras están encaminadas, no solo a actuar como una barrera para la entrada de nuevos competidores, sino

La asociatividad como instrumento para el fortalecimiento empresarial del transporte de carga pesada en Norte de Santander que también sistemáticamente podrían generar oportunidades para el desarrollo, crecimiento, productividad, competitividad y sostenibilidad a lo largo del tiempo para las organizaciones; además, facilitaría la expansión, tanto a nivel nacional como internacional.

Incluir la asociatividad, como un nuevo factor en la ecuación del transporte de carga, encamina hacia un impacto en las empresas del sector de transporte de carga en Norte de Santander, esta actividad es representativa, pues ha sido durante décadas el sustento de numerosas familias y empresarios en la región [17]. Por lo tanto, no solo se focalizaría en la oportunidad de poseer un vehículo de carga, un emprendimiento que, además de generar ganancias de forma inmediata, ofrece diversas posibilidades de expansión y desarrollo comercial para sus dueños. Para [18], Existen algunos dueños que no están directamente involucrados en la operación del negocio como conductores, optan por tercerizar esta tarea con un conductor o chofer, limitándose a asumir los gastos operativos del vehículo y beneficiándose únicamente de las ganancias derivadas del servicio prestado.

A modo de casos de éxito, se muestra el estudio realizado por [19] en Trujillo, Perú, los autores indagaron sobre como trabajar juntos podría ayudar a que los pequeños productores de verduras progresaran económicamente. Para entender la funcionaba este mercado, los investigadores hicieron encuestas tanto a productores como a expertos en el área, enfocándose en las dinámicas de producción y comercialización. Los resultados fueron claros: la capacidad productiva solo se estaba utilizando en un 59,9% y los intermediarios absorbían casi la mitad de las ganancias, dejando a los productores con apenas el 50,3%. Ante este panorama, los autores propusieron un modelo de asociatividad que ofreciera una alternativa para aumentar la eficiencia, mejorar las utilidades y avanzar hacia un desarrollo económico más sostenible.

Así mismo, [20] exploraron distintos modelos asociativos con el objetivo de fortalecer la comercialización de caña de azúcar en Guayabo, Perú. Su investigación combinó métodos cuantitativos y cualitativos, a través de encuestas a los productores y entrevistas a representantes legales. Esto les permitió identificar cuál modelo asociativo se adaptaba mejor al contexto local. Parte de sus instrumentos de recolección de información incluso sirvieron como base para otras investigaciones, dada su utilidad y enfoque práctico.

En Colombia, [21] revisaron documentos sobre como la unión entre empresas podía ayudar a aprender cosas nuevas, innovar y adaptarse a las necesidades del medio. Vieron que, al formar redes o grupos de empresas, estas se hacían más fuertes, usar mejor sus recursos y ser más competitivas. Esto muestra lo importante que es hacer acuerdos con otras empresas para crecer y cambiar, algo que es muy relevante para sectores como el transporte de carga pesada.

Por otro lado, [22] mostró cómo en Bogotá las empresas pequeñas se unen para lograr cosas juntos, de qué manera se puede mejorar las capacidades empresariales y llegar a nuevos clientes. Por ejemplo, en caldas se analizaron a los pequeños comercios que hacen dulces, llamados culturalmente “Corcho”. El estudio permitió conocer que, la mayoría de esta población no había modernizado su trabajo ni vendido a otros lugares. Para solucionarlo, se creó una cooperativa en las que todos generaron una forma más segura de comercializar sus productos, al fortalecer su sistema empresarial pudieron acceder a préstamos, formalizaron sus emprendimientos y negociaron mejor con los clientes finales.

Por último, [23] evidenciaron con su análisis sobre la unión en asociatividad de las pequeñas empresas que existen unos factores determinantes que permiten alcanzar el éxito mediante los modelos asociados, los cuales abarcan el liderazgo, la experiencia, el entender y comprender el entorno cambiante, y a su vez contar con el apoyo del gobierno, todo lo anterior en una buena articulación permiten que las empresas alcancen su éxito, alcanzando niveles más altos de productividad, convirtiendo a empresas pequeñas en prosperas, competitivas y sostenibles en el tiempo. analizaron cómo funciona unirse entre empresas pequeñas, revisando lo que ya se había escrito sobre el tema.

Todo lo expuesto anteriormente sirvió como soporte para demostrar que mediante un modelo de asociatividad se puede fortalecer el sistema empresarial, sobre todo en mercados medianos y pequeños. La idea principal de este artículo es mostrar como la unión puede hacer que las empresas sean más fuertes, permitiendo su perdurabilidad, que sean eficiente y el trabajo articulado les permita responder de manera oportuna a los problemas y circunstancias que puedan surgir en el tiempo.

II. MATERIALES Y MÉTODOS

La presente investigación empleó un enfoque metodológico mixto [24], combinando métodos cualitativos y cuantitativos para ofrecer una comprensión completa del sector del transporte de carga pesada en Norte de Santander. Se optó por un diseño descriptivo y transversal, fundamentado en el paradigma positivista. La población estudiada incluyó tanto conductores como gerentes de empresas de transporte. La información se recolectó a través de encuestas semiestructuradas aplicadas a 50 conductores, seleccionados por conveniencia, y entrevistas en profundidad realizadas a los gerentes de siete empresas de transporte de carga con operaciones regionales. Estas herramientas se utilizaron para indagar en las percepciones sobre los retos del sector, las posibles mejoras, el conocimiento sobre la asociatividad y la evaluación de su pertinencia.

Para el análisis de los datos, se utilizaron matrices estratégicas como la POAM (Perfil de Oportunidades y Amenazas del Medio) y la EFE (Evaluación de los Factores Externos), con el fin de identificar los factores críticos que influyen en la competitividad del sector [25]. La información cualitativa se organizó a través de un análisis de contenido por categorías temáticas, lo que facilitó su triangulación con los resultados cuantitativos. Este diseño metodológico integral permitió la formulación de una propuesta de modelo asociativo adaptado al contexto territorial, empresarial y normativo del departamento, con el objetivo de promover la colaboración entre los actores clave del sector del transporte.

III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A continuación, se presentan los principales hallazgos obtenidos del estudio, en primer lugar y como aportes de éxito se evidencian aquellos modelos de asociatividad existentes en Colombia, en segundo momento se encuentran los principales hallazgos de las encuestas y entrevistas aplicadas a conductores y gerentes de empresas transportadoras en Norte de Santander. Estos resultados permiten identificar las percepciones, necesidades y oportunidades del sector, así como valorar el potencial de la asociatividad como estrategia de fortalecimiento empresarial.

Tabla 1: Modelos de asociatividad aplicados con éxito en Colombia.

| Modelo de Asociatividad | Descripción | Ejemplos y Resultados |
|--|---|--|
| Federación de Orgánicos de Colombia (FEDEORGÁNICOS) | Agrupación a productores, transformadores, comerciantes y exportadores de productos bio-orgánicos y ecológicos. Promueve el desarrollo sostenible mediante normas y certificaciones orgánicas, con un enfoque en prácticas amigables con el medio ambiente y homologación con la Unión Europea. | - Promoción de sistemas de producción ecológica desde los años 90. - Participación en ferias internacionales como BIOFACH. - Regulación para conversión de áreas cultivables convencionales a orgánicas. |
| Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP) | Gremio que reúne a más de 35 empresas del sector hidrocarburos. Fomenta el diálogo y la colaboración para compartir mejores prácticas, mejorar la eficiencia y contribuir a la sostenibilidad energética del país. Participa en la construcción de políticas públicas y regulación del sector. | - 56 años aportando al sostenimiento energético. - Promoción de buenas prácticas y altos estándares operativos. - Generación de conocimiento sobre el sector para diversos públicos. |
| Coopidrogas | Cooperativa solidaria fundada en 1969 por droguistas minoristas para mejorar sus márgenes de ganancia y facilitar la compra directa a laboratorios. Opera bajo principios de asociatividad y solidaridad, evolucionando constantemente para adaptarse a los cambios del entorno. | - Inicialmente operaba con recursos limitados y roles compartidos. - Actualmente, es una cooperativa consolidada que beneficia económicamente a sus asociados y fomenta la colaboración entre ellos. |
| Asociación Colombiana de Exportadores de Flores (Asocolflores) | Creada en 1973 para representar y fortalecer la competitividad de la floricultura colombiana. Promueve la sostenibilidad, la innovación y el mercadeo de las flores en mercados nacionales e internacionales, basándose en pilares como la representación gremial, la toma de decisiones informadas y el impacto positivo social y ambiental. | - Representación activa del sector a nivel nacional e internacional. - Desarrollo de estrategias innovadoras y sostenibles. - Posicionamiento exitoso de las flores colombianas en mercados internacionales. |

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 1, se puede evidenciar los modelos de asociatividad que han tenido éxito en Colombia, los cuales de acuerdo con su trayectoria han permitido que productores, comerciantes, pequeños empresarios entre otros puedan fortalecerse y alcanzar un posicionamiento exitoso, es así como FEDEORGANICOS, EL ACP, COPIDROGAS Y ASOCOLFLORES, han permitido que sus afiliados alcancen altos estándares de calidad, así como impactos positivos, desarrollos sostenibles entre otros.

Tabla 2: Percepción de los transportadores del sector.

| Tema | Descripción | Porcentaje/Resultados |
|----------------------------------|--|--------------------------------|
| Tipo de carga | Principalmente carbón y materiales de construcción | Carbón (44%), materiales (42%) |
| Satisfacción infraestructura | Alta insatisfacción con estado vial | 55% insatisfechos |
| Principales desafíos | Seguridad y condiciones de las vías | 67% y 33% respectivamente |
| Oportunidades | Mejora en infraestructura vial | 97% |
| Apoyo gubernamental esperado | Capacitación, seguridad, financiación | 75%, 19%, 6% |
| Conocimiento sobre asociatividad | Mayoría la desconoce | 94% |
| Efectividad de la asociatividad | Incertidumbre predominante | 61% no está seguro |
| Importancia percibida | Alta valoración de la asociatividad | 83% alta |

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 2 se muestra los resultados más relevantes obtenidos de las encuestas aplicadas a conductores del sector transporte de carga pesada en Norte de Santander. Se observa que el tipo de carga predominante corresponde al carbón (44%) y materiales de construcción (42%). En cuanto a la infraestructura vial, el 55% de los encuestados manifestó insatisfacción, y los principales desafíos identificados fueron la seguridad en las rutas (67%) y el mal estado de las vías (33%). La mejora en la infraestructura se percibe como la principal oportunidad (97%), mientras que el apoyo gubernamental esperado se orienta principalmente a la capacitación (75%). Además, se evidenció un desconocimiento generalizado sobre el concepto de asociatividad (94%), aunque un 83% considera que su implementación sería de gran importancia para el fortalecimiento del sector, a pesar de existir incertidumbre sobre su efectividad práctica (61%).

Tabla 3: Percepción de los empresarios con respecto al sector transporte.

| Categoría | Subcategoría | Análisis |
|--|---|---|
| Desafíos de la asociatividad | Unificación del gremio | Lograr que todo el gremio trabaje unido hacia una sola meta es un desafío clave para la implementación de modelos de asociatividad. |
| | Tarifas competitivas | Ofrecer tarifas competitivas sin competencia desleal es un desafío significativo, requiriendo un equilibrio entre precios justos y sostenibilidad económica. |
| Mejoramiento de la infraestructura vial | Condiciones viales | La infraestructura vial inadecuada impacta negativamente en las operaciones de transporte, generando la necesidad de mejoras para reducir retrasos y aumentar eficiencia. |
| | Retrasos en tiempos de entrega y recogida | Las malas condiciones de las vías causan retrasos en la entrega y recogida, afectando la satisfacción del cliente y aumentando los costos operativos. |
| Estrategias para mantenerse competitivos | Asociatividad | La asociatividad ha permitido mejorar la logística y reducir costos. La colaboración entre empresas fortalece el sector y genera beneficios mutuos. |
| | Fortalecimiento comercial | El buen trato hacia los clientes y la diversificación del portafolio son claves para fortalecer la parte comercial, mejorar la fidelidad y atraer clientes. |
| | Diversificación del portafolio | Diversificar servicios y productos, y ofrecer facilidades en tiempos de pagos y créditos, atrae y retiene clientes, estabilizando el flujo de ingresos. |
| | Modelos de asociatividad | Los modelos de asociatividad son considerados excelentes si se mantiene una competencia sana, enfocándose en mejorar la logística y generar beneficios compartidos. |

| | | |
|--|----------------------------------|--|
| Problemas territoriales y de orden público | Presencia de grupos armados | La inseguridad causada por grupos armados afecta la operatividad y seguridad, generando costos adicionales y riesgos elevados. |
| | Bloqueo con comunidades | Los bloqueos y conflictos locales interrumpen las operaciones, causando retrasos y aumentando los costos logísticos. |
| | Problemas naturales | Factores naturales como el clima y la geografía presentan desafíos constantes, afectando la infraestructura y la seguridad de las rutas. |
| | Seguridad vial | La falta de condiciones adecuadas de las vías incrementa riesgos y tiempos de transporte, impactando negativamente en la eficiencia. |
| Desafíos en la ejecución de actividades | Dureza del mercado de ventas | El mercado de ventas difícil limita las utilidades para cubrir los gastos operativos, generando presión para optimizar recursos y buscar nuevas oportunidades. |
| | Políticas regulatorias de fletes | La falta o inadecuada aplicación de políticas regulatorias afecta la operatividad y competitividad, creando incertidumbre y dificultando la planificación. |
| | Competencia desleal | Las prácticas injustas en precios y servicios dificultan el crecimiento del sector, creando un entorno desfavorable para las empresas éticas. |
| | Oferta y demanda | Las fluctuaciones en la oferta y la demanda representan un desafío que requiere adaptación rápida para mantener la competitividad. |

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 3. Se muestra el análisis desde la perspectiva de los gerentes de las empresas del sector transporte desde 5 áreas estratégicas que abarcan el sector transporte en Norte de Santander, el Primero, las empresas tienen muchas dificultades para trabajar por una economía complicada, leyes que no funcionan bien, competencia desleal y cambios constantes en lo que la gente compra y vende. Esto no le permite ser eficientes. En Segundo lugar, los problemas en el territorio y la seguridad son un riesgo enorme. Grupos armados ilegales, conflictos con la gente, el clima extremo y las carreteras dañadas no solo son peligrosos, sino que hacen todo más caro y lento. Las empresas no pueden controlar esto, por eso se necesita ayuda del gobierno.

La perspectiva de los gerentes es crucial aquí. El hecho de que reconozcan el valor de la unión empresarial y la consideren una estrategia clave indica una disposición genuina para implementar esquemas asociativos. Esto sugiere que están abiertos a superar la mentalidad individualista y ven el potencial de crear sinergias que beneficien a todas las partes. Esta mentalidad colaborativa es el primer paso para construir redes empresariales sólidas y resilientes, capaces de enfrentar los desafíos del mercado de manera conjunta y proactiva.

Cuando los gerentes deciden impulsar esquemas de trabajo asociativo, se abren importantes oportunidades para el desarrollo empresarial. Este tipo de colaboración permite aprovechar mejor los recursos disponibles, ya que las empresas pueden compartir infraestructura o personal calificado, reduciendo así sus costos operativos. También facilita el ingreso a mercados más amplios, que de forma individual serían difíciles de alcanzar, y permite ahorrar a través de compras conjuntas de insumos. Otro aspecto relevante es la mejora en la logística, ya que al coordinar rutas y procesos de almacenamiento se agilizan las entregas y se gana eficiencia. Al trabajar en conjunto, las empresas también fortalecen su posición frente a proveedores y clientes, logrando condiciones comerciales más favorables. El trabajo colectivo, además, estimula el intercambio de ideas y experiencias, lo que favorece la innovación. Finalmente, el riesgo se distribuye entre los aliados, lo que ayuda a enfrentar mejor los cambios o dificultades del mercado.

Tabla 4: Matriz EFE.

| Externos | Peso | Calificación | Puntuación Ponderada |
|---|-------------|--------------|----------------------|
| Factores Políticos y Legales | | | |
| Regulaciones Gubernamentales | 0.20 | 3 | 0.60 |
| Políticas de Infraestructura | 0.15 | 4 | 0.60 |
| Factores Económicos | | | |
| Variabilidad de Combustibles | 0.25 | 2 | 0.50 |
| Crecimiento Económico | 0.20 | 4 | 0.80 |
| Factores Socioculturales | | | |
| Cambios en el Comportamiento del Consumidor | 0.10 | 3 | 0.30 |
| Disponibilidad de Mano de Obra | 0.10 | 2 | 0.20 |
| Factores Tecnológicos | | | |
| Avances en Tecnología de Transporte | 0.10 | 4 | 0.40 |
| Innovaciones en Logística | 0.10 | 3 | 0.30 |
| Total | 1.00 | | 3.70 |

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 4. Se identifica que las políticas de infraestructura y el crecimiento económico son factores positivos que pueden beneficiar a las empresas de transporte. En el sector del transporte de carga la variabilidad en los precios del combustible y la disponibilidad de mano de obra son aspectos que pueden afectar negativamente y deben ser gestionados.

Tabla 4: Impacto matriz POAM.

| Factores | | Oportunidad | | | Amenaza | | | Impacto | | |
|--------------|--|-------------|---|---|---------|---|---|---------|---|---|
| | | A | M | B | A | M | B | A | M | B |
| Políticos | Crecimiento económico sostenido en Colombia. | | X | | | | | X | | |
| | Cambios en regulaciones fiscales que afecten el sector. | | | | | X | | | X | |
| Tecnológicos | Avances en tecnología de vehículos de carga más eficientes y ecológicos. | X | | | | | | X | | |

| | | | | | | | | | | |
|---------------------|---|---|---|---|--|---|---|---|---|--|
| | Riesgo de obsolescencia de flotas no actualizadas tecnológicamente | | | | | X | | X | | |
| Sociales/Culturales | Aumento de la conciencia ambiental, lo que puede favorecer a empresas con políticas sostenibles. | | X | | | | | | X | |
| | Escasez de mano de obra calificada en el sector. | | | | | X | | | X | |
| Ambientales | Demanda creciente de servicios de transporte eco-amigables. | | X | | | | | X | | |
| | Riesgo de desastres naturales que afecten las vías de transporte. | | | | | | X | X | | |
| Legales | Normativas que promueven la seguridad vial y el cumplimiento de estándares de calidad. | X | | | | | | X | | |
| | Cambios repentinos en regulaciones que afecten la operatividad del sector. Riesgos legales asociados a accidentes de tráfico. | | | X | | | X | X | | |

Fuente: Elaboración propia.

Según lo mostrado en la Tabla 5, el entorno político actual ofrece oportunidades importantes para el transporte de carga en Colombia, especialmente por el crecimiento económico constante del país, que fomenta la inversión y la ampliación del mercado. Sin embargo, posibles cambios en las normas fiscales podrían representar una amenaza moderada, ya que pueden aumentar los costos de operación y reducir las ganancias.

En cuanto al aspecto tecnológico, los avances en vehículos más eficientes y amigables con el medio ambiente son una gran oportunidad para que las empresas mejoren su competitividad y se alineen con las nuevas exigencias ambientales. No obstante, aquellas compañías que no modernicen sus flotas enfrentan una amenaza significativa, ya que esto podría elevar sus costos y afectar su posición en el mercado.

Desde el punto de vista social y cultural, la creciente preocupación por el medio ambiente representa una oportunidad de impacto medio. Esto impulsa a las empresas con prácticas sostenibles a ganar mayor reconocimiento entre los clientes y a ajustarse mejor a las nuevas normativas. Por el contrario, la falta de personal capacitado en el sector es una amenaza de impacto medio, ya que puede aumentar los costos de contratación y afectar la calidad del servicio.

Finalmente, en el ámbito ambiental, el interés por servicios de transporte más responsables con el entorno natural abre una oportunidad de alto impacto para diversificar la oferta y llegar a nuevos mercados. Aun así, los desastres naturales siguen siendo una amenaza importante, pues pueden interrumpir las operaciones, dañar infraestructuras clave y elevar los costos de mantenimiento.

IV. CONCLUSIONES

El estudio evidenció que cuando las empresas se unen y colaboran de manera estratégica, logran mejores resultados y fortalecen su capacidad para competir en el mercado. La asociación entre compañías se presenta como una herramienta clave para potenciar sus capacidades, ya que les permite complementarse, compartir recursos y conocimientos. En sectores como la agricultura y la tecnología, estas alianzas han sido fundamentales para impulsar la innovación y ampliar el alcance hacia nuevos clientes. En resumen, al trabajar de forma conjunta, las empresas están mejor preparadas para enfrentar desafíos y ganar relevancia dentro del mercado.

Algo súper importante para que estas uniones funcionen es que sepan cómo cambiar cuando el mundo cambia, o cuando sus miembros lo necesitan. Si son flexibles, las empresas pueden adaptarse a los cambios en el mercado, a las nuevas reglas y a las tecnologías que aparecen, como pasó con el transporte cuando empezaron a usar plataformas digitales para mejorar cómo envían las cosas. Esta capacidad de cambiar es lo que hace que estas asociaciones duren y sigan siendo útiles.

El transporte tiene sus problemas, como carreteras que no están en buen estado, que les cuesta mucho operar y que a veces no tienen acceso a la última tecnología. Todo esto hace que les sea más difícil competir y responder a lo que la gente necesita. Pero, como Norte de Santander está en un buen lugar para el comercio entre Colombia y Venezuela, hay buenas oportunidades para mejorar la infraestructura para la logística, usar más la tecnología y ser más amigables con el medio ambiente para que el sector funcione mejor.

Para solucionar estos problemas, se propone que las empresas de transporte de la región se unan y compartan cosas como equipos e infraestructura. También sería bueno que trabajaran con el gobierno y con organizaciones de otros países para conseguir dinero para tecnología y para capacitar a la gente. Y si se incluye a la comunidad en las decisiones, se asegura que los beneficios se repartan de manera justa y se ayuda a que la región crezca de forma sostenible.

V. AGRADECIMIENTO

Quiero dar las gracias de todo corazón a Dios por darnos la fuerza, la salud y la constancia para terminar este trabajo. También agradecemos muchísimo el amor incondicional, el apoyo constante y las palabras de ánimo de nuestra familia en cada paso. Su presencia fue clave para que pudiéramos lograr esto.

VI. REFERENCIAS

- [1] A. O. Garzón Posada, M. . A. Jiménez Ramírez y L. A. Gómez Campos, «Redes de colaboración empresarial para pymes: una revisión al estado del arte,» Revista Facultad De Ciencias Económicas, 30(1), 215-244, 2022, http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-68052022000100215.
- [2] J. Martínez, “Políticas públicas para la economía solidaria en Colombia: aproximación a su análisis histórico,” Revista de Ciencias Sociales, 2015, http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/50613/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- [3] L. A. León Serrano, “Economía popular y solidaria: base para el desarrollo asociativo,” Revista Espacios, vol. 40, no. 14, 2019, <https://www.revistaespacios.com/a19v40n14/a19v40n14p25.pdf>.
- [4] G. Santa, J. Hernández y H. Pabón, “La asociatividad como estrategia para mejorar la gestión: un análisis del comercio minorista,” Equidad y Desarrollo, 2019, <https://equidad.lasalle.edu.co/article/view/636/561>.
- [5] A. Jurado y H. Pacichana, “Las Mipymes en Colombia: retos y oportunidades en un entorno globalizado,” Revista de Economía y Sociedad, 2023.
- [6] M.A. Lozano, “Modelos de asociatividad: estrategias efectivas para el desarrollo de las Pymes,” Revista Ingeniería y Sociedad, 2010, http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-81602010000100014.
- [7] A. Pérez y C. Valadez, Economía Solidaria y Cooperativismo, Manual de Cooperativismo, 2019, https://www.economiasolidaria.org/wp-content/uploads/2021/08/manual_7_cooperativismo.pdf.
- [8] Ministerio de Transporte de Colombia, “En 2023 se movilizaron más de 135 millones de toneladas de carga por las vías del país,” 2023, <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11666/en-2023-se-movilizaron-mas-de-135-millones-de-toneladas-de-carga-por-las-vias-del-pais/>.
- [9] Á. . M. Botero García , J. Osorno Castañeda y L. F. Ossa Quiceno, “Caracterización del transporte carretero de carga para las exportaciones en el trayecto,” Universidad Católica de Pereira, 2012, <https://repositorio.ucp.edu.co/server/api/core/bitstreams/7908354a-652b-433d-9133-8e37b7e6cb3b/content>.
- [10] L. D. Carrero Vásquez y J. S. Olivares Ruiz, “La asociatividad como estrategia empresarial de la MiPymes,” Universidad Libre, 2023, <https://core.ac.uk/download/572375633.pdf>.
- [11] C. Santa y J. Hernández, “La asociatividad como estrategia para el fortalecimiento del transporte de carga en Norte de Santander,” Revista Gestión Empresarial, 2019.
- [12] C. . M. Rodríguez Rosas, “Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional,” Universidad del Rosario, 2013, <https://repositorio.urosario.edu.co/server/api/core/bitstreams/ef6a7ea54-6923-4132-9a6f-da4cd237c700/content>.
- [13] H. Rodríguez Nomura y P. Albuquerque Santisteban, “Modelo de asociatividad para promover el desarrollo económico de pequeños productores de hortalizas en la provincia de Trujillo,” Revista Ciencia y Tecnología, 2015, <https://revistas.unintru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/1146/1086>.
- [14] K. S. Bobadilla Alfaro y J. . M. Orrillo Carranza, “Propuesta de un modelo de asociatividad para los productores de caña de azúcar del caserío Guayabo,” Universidad Privada del Norte, 2018, <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/14805>.
- [15] A. Ospina Penagos y J. . D. Alzate Castaño, “La asociatividad como estrategia para gestionar los procesos de desarrollo empresarial,” Revistas SENA, 2018, <https://revistas.sena.edu.co/index.php/LOG/article/view/1669/1790>.
- [16] J. Vargas Bedoya, “La asociatividad como propuesta estratégica para el desarrollo microempresarial de los productores de corcho,” Universidad Militar Nueva Granada, 2016, <https://repositorio.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/15057/VargasBedoyaJulian2016.pdf>.
- [17] A. Duarte, “Factores determinantes para el éxito en modelos asociativos de pequeñas empresas,” Revista Empresa y Desarrollo, 2017.
- [18] J. Arango, “La infraestructura vial como un reto logístico en Colombia,” Blog Roldán Logistics, 2023, <https://www.roldanlogistics.com/post/proyectos-infraestructura-vial-colombia>.
- [19] G. Castellanos Bautista y M. Rivera Lozano, “Análisis de la competitividad del transporte de carga terrestre en Colombia en perspectiva con Latinoamérica,” Universidad Santo Tomás, 2023, <https://repositorio.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/51124/2023gerardocastellanos.pdf>.
- [20] X. L. Medina Paiva y J. J. Chira Motta, “La asociatividad como estrategia de mejora para el fortalecimiento de la cooperación de la Asociación Gastronómica de Arequipa,” Universidad Católica de Santa María, 2018, <https://repositorio.ucsm.edu.pe/server/api/core/bitstreams/273270d3-198f-4040-980c-14d08f61de30/content>.
- [21] L. . F. Ramírez Díaz, J. d. J. Herrera Ospina y L. . F. Londoño Franco, “El cooperativismo y la economía solidaria: génesis e historia,” Revista Cooperativismo y Desarrollo, 2016, <https://revistas.ucc.edu.co/index.php/co/article/view/1507/1614>.
- [22] R. F. Ramírez Granda, G. L. Acosta Núñez, E. J. Romero Cárdenas y . D. P. Icaza Rivera, “Asociatividad y cooperación en la base de la economía popular y solidaria,” Revista Sathiri, vol. 1, 2016, <https://revistasdigitales.upec.edu.ec/index.php/sathiri/article/view/6/6>.
- [23] C. A. Rivera Rodríguez y O. Labrador Machín, “Bases teóricas y metodológicas de la cooperación y el cooperativismo,” Revista Cooperativismo y Desarrollo, 2013, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5233964>.
- [24] N. Rodríguez, C. Pérez Muñoz y H. Cediel, “Desafíos del cooperativismo colombiano,” Universidad Cooperativa de Colombia, 2018, <https://repositorio.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/b380b9df-d9d9-484c-aca3-37f8af2cf1ec/content>.
- [25] G. C. Tejada Estrada, . J. M. Cruz Montero, . Y. C. Uribe Hernández y J. J. Ríos Herrera, “Innovación tecnológica,” Revista Redalyc, 2019, <https://www.redalyc.org/journal/290/29058864011/html/>.