

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA EN EL SECTOR
LOGÍSTICO DEDICADA AL ALMACENAMIENTO, (MAQUILA, TRANSPORTE Y
CROSS DOCKING) DE PRODUCTO TERMINADO POP, PARA DISTRIBUIRLOS EN
BOGOTA Y SUS ALREDEDORES

CARLOS EDUADO ARDILLA
EDISSON ANDRES LOPEZ

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA
FACULTAD DE POSGRADOS

BOGOTÀ, junio de 2018

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA EN EL SECTOR
LOGÍSTICO DEDICADA AL ALMACENAMIENTO, (MAQUILA, TRANSPORTE Y
CROSS DOCKING) DE PRODUCTO TERMINADO POP, PARA DISTRIBUIRLOS EN
BOGOTA Y SUS ALREDEDORES

Autores:

CARLOS EDUADO ARDILLA

EDISSON ANDRES LOPEZ

Tutor investigativo:

Dra. Patricia Hernández B.

Trabajo de grado para obtener el titulo de especialistas en Gerencia y mercadeo

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTUDAD DE POSGRADOS

BOGOTÀ, junio de 2018

TABLA DE CONTENIDO

1.TÍTULO.....	
2. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN.....	
3. SUBLÍNEA DE INVESTIGACIÓN.....	
4. ANTECEDENTES.....	
5. JUSTIFICACION DEL PROBLEMA.....	
6. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	
6.1 PREGUNTA PROBLEMA.....	
7. HIPÓTESIS	
8.OBJETIVOS GENERAL DE LA INVESTIGACION.....	
9. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	
10. MARCOS REFERENCIALES.....	
10.1 MARCO TEÓRICO.....	
10.2 MARCO HISTÓRICO.....	
10.3 MARCO JURÍDICO	
10.4 REQUISITO LEGAL.....	

10.5 MARCO CONCEPTUAL

11 DISEÑO METODOLÓGICO.....

12.

13. ANALISIS FINANCIERO.....

14. ANALISIS DOFA

15. CONCLUSIONES.....

16. BIBLIOGRAFÍA.....

1. TITULO:

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA EN EL SECTOR LOGÍSTICO DEDICADA AL ALMACENAMIENTO, (MAQUILA, TRANSPORTE Y CROSS DOCKING) DE PRODUCTO TERMINADO POP, PARA DISTRIBUIRLOS EN BOGOTA Y SUS ALREDEDORES.

2. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Negocios internacionales y comercio justo. La razón por la que se enmarca la realización del presente trabajo dentro de esta línea de investigación es porque se establece la creación de una empresa en logística en la capital del país como una importante alternativa para el mejoramiento de la competitividad de las empresas dedicadas al almacenamiento, transporte y distribución de producto terminado.

Claramente, los avances en el nivel competitivo de las empresas le van a permitir a los países involucrarse de manera activa en el proceso de globalización actual bajo una economía justa, igualitaria, democrática y que propenda por el desarrollo en la calidad de vida de las personas tal como lo indica el planteamiento de la línea de investigación de negocios internacionales y comercio justo.

3. SUBLÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Competitividad empresarial.

4. ANTECEDENTES

La historia del hombre y los avances mismos que el desarrollo humano conlleva enmarcan el inicio del proceso logístico en las épocas de guerra, como es bien sabido la estrategia de cada uno de los bandos debe enfocarse en su supervivencia y en establecer superioridad sobre el contrario, este proceso humano de igual manera se fundamenta en el deseo y la necesidad del hombre de obtener beneficios sobre sus semejantes. En el presente trabajo se analiza esta situación desde el papel de la empresa actual para la cual los escenarios y las estrategias han cambiado pero el fin último de competitividad y de ganar posicionamiento se mantiene vigente junto con el establecimiento de estrategias.

La logística ha adquirido gran importancia en el ámbito empresarial al presentarse como una herramienta que le permite a la organización ser competitiva y mejorar su propuesta de valor frente al consumidor final. Como lo indica (Servera, 2010) en su trabajo sobre la conceptualización y evolución de la logística, la globalización de la economía y la consiguiente apertura de nuevos mercados distanciados geográficamente fueron cambiando la percepción de la función logística hacia nuevas dimensiones, en las que permitía ciertas ventajas competitivas basadas en la reducción de los tiempos de entrega o en la optimización de costos con la reducción en los niveles de inventario y la optimización de entregas en el tiempo y las cantidades requeridas por el consumidor final.

En Colombia, para poder incursionar en mercados internacionales y para generar que el nivel de inversión extranjera aumente en miras del desarrollo del país, hace falta modernizar la infraestructura logística e invertir en el mejoramiento de las carreteras dado que es notable el deterioro y la falta de cuidado sobre las mismas, de igual manera es de suma importancia

modernizar la infraestructura tanto en vías férreas, puertos marítimos y aeropuertos a fin de estar al nivel de otros países cuyo índice de competitividad es más alto, lo cual además se verá reflejado en la disminución de los costos asociados al transporte de producto terminado y almacenamiento del mismo.

La ENL establece dos tipos de empresas relacionadas con dicho sector; los usuarios de servicios logísticos (USL) que son aquellas empresas que hacen uso de recursos y servicios logísticos pertenecientes a diversos sectores de actividad económica y los prestadores de servicios logísticos (PSL) que son aquellas empresas que prestan o integran la prestación de servicios de distribución, almacenamiento y distribución de acuerdo a las necesidades de cada cliente. Dentro de las encuestas realizadas se determinó que el 50% de empresas industriales y generadoras de servicios logísticos se encontraban en Bogotá y Medellín.

La creación de una empresa a nivel logístico en el país, con sede en su capital, resulta de suma importancia teniendo en cuenta que se presenta como una herramienta para dinamizar el mercado actual y facilitar los procesos de almacenamiento y distribución de productos terminados. En Colombia la creación de una empresa se determina con base en las diferentes características y beneficios que podrían ofrecer al mercado laboral junto con el número de empleados y de salarios mínimos lo cual establece el tipo de sociedad y el tamaño de la empresa.

Una de las facilidades con la que cuenta el país para la creación de empresas en el sector logístico que se desenvuelvan en la cadena almacenamiento y distribución de producto terminado son las zonas francas que de acuerdo con la Ley 1004/2005, reglamentada a través del Decreto 383/2007, se estipula que son áreas geográficamente delimitadas dentro del territorio nacional, en donde se desarrollan actividades industriales de bienes y de servicios o actividades comerciales, bajo una

normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior. Durante la crisis de 1997 se dio inicio a Zona Franca Bogotá (ZFB) la cual para el 2016 registraba una alta tasa de participación y crecimiento en el mercado presentándose como una alternativa de inclusión para empresas tanto de origen nacional como extranjero.

5. JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.

En Colombia, la encuesta nacional de logística¹ publicada en 2015 establece 20 principales operadores logísticos tanto extranjeros como nacionales que han introducido nuevos servicios de logística de reversa y servicios de consultoría, de igual la ENL estableció que en el país existen factores relacionados tanto con la gestión empresarial y aduanera que generan dificultades para la operación logística. La ENL (Salamanca, 2015) determina que en los últimos años las empresas logísticas que operaban en Bogotá se han trasladado a la región Caribe debido a la facilidad para acceder a los puertos marítimos y de esta manera ahorrarse tiempos dentro del proceso logístico, el desarrollo de la presente investigación es importante ya que se hará la revisión de los diferentes incentivos y beneficios que se ofrecen en la capital del país para estas empresas como medida para reactivar la presencia de estas empresas en Bogotá.

El aporte que busca dejar la presente investigación para el funcionamiento de la empresa colombiana y la forma en la cual implementan las fases del proceso logístico a través del presente trabajo se fundamenta en el beneficio que trae a nuestro país el incursionar en las fases de almacenamiento y distribución de producto terminado de una manera efectiva, lo cual le permita satisfacer las necesidades de los clientes y obtener competitividad frente a las demás empresas presentes en el sector.

Esta investigación es necesaria para determinar la estructura adecuada sobre la cual una empresa debería enfocar su funcionamiento logístico en Trade Marketing, que hace referencia a todos las estrategias aplicables para transformar el punto de venta haciéndolo más atrayente para el cliente, dado que como lo indica Arce (2010) las fases del proceso logístico de almacenamiento y distribución de los materiales que garanticen la disponibilidad del producto en el momento en el cual es requerido por el mercado pueden verse reflejadas en un impacto positivo para la organización al generar una alta rotación de producto y la fidelización del cliente al punto de venta dado que va a tener la seguridad que allí puede encontrar lo que necesita en las cantidades y con la calidad requeridas.

El desarrollo del presente anteproyecto junto con la realización de un estudio financiero nos permitirá establecer una proyección de inversión inicial y un determinado de ventas que nos facilite determinar si verdaderamente es factible o no la creación de una empresa en el sector logístico en Bogotá dedicada al almacenamiento, maquila, transporte y Cross docking de producto terminado. La distribución se realizara en Bogotá y sus alrededores los productos son de material POP, que quiere de decir promocional y publicitario,

6. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Dados los procesos de apertura económica y en el auge del proceso de globalización por el que los países están atravesando la empresa se ve en la obligación constante de desarrollar e implementar estrategias de posicionamiento y reconocimiento frente a la competencia. La Logística juega un papel fundamental dentro del proceso actual de la globalización porque establece los requerimientos generales bajo los cuales la gestión empresarial, mediante el desarrollo de procesos innovadores que implementen nuevas tecnologías, va a mejorar los

procesos de transporte, producción y aprovisionamiento de materiales como materias primas, insumos y herramientas

La presente investigación pretende mostrar la Factibilidad de crear una empresa logística de producto terminado en la ciudad de Bogotá, teniendo en cuenta que la distribución del producto se convierte en un problema para las compañías ya que este proceso no es su Core de negocio, es decir que dentro del proceso logístico la fase de distribución del producto no es la que tiene mayor importancia, tener presente que los costos y los gastos de funcionamiento de nuestra empresa logística.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.

¿Es factible la creación de una empresa en el sector logístico dedicada al almacenamiento (maquila, transporte y Cross docking) de producto terminado POP, para la distribución en la ciudad de Bogotá y sus alrededores?

7. HIPÓTESIS

En Bogotá es necesaria la creación de una empresa en el sector logístico dedicada a temas de almacenamiento para la distribución en Bogotá y sus alrededores, de productos terminados POP; ofreciendo tres aspectos de la logística, como son: maquila, transporte y cross docking.

8. OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

Evaluar la factibilidad de la creación de una empresa de logística dedicada al almacenamiento (maquila, transporte y cross docking) de productos terminados POP, para la distribución en Bogotá y sus alrededores

9. OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA INVESTIGACIÓN

- Diagnosticar el mercado, para la factibilidad de la creación de la empresa en estudio.
Sesión 3
- Establecer un estudio técnico de distribución eficiente que garantice la factibilidad del negocio. Sesión 4
- Determinar mediante un estudio financiero una inversión inicial y proyección de ventas para el desarrollo del proyecto. Sesión 5
- Sesión 6 conclusiones y recomendaciones y presentación en Power Point.

10. MARCOS REFERENCIALES

10.1 MARCO TEÓRICO

El Banco Mundial en su programa *Doing Business* se encarga de establecer una medición de los parámetros que regulan la actividad empresarial a nivel regional y nacional en 190 economías comparando las normas que regulan las actividades de pequeñas y medianas empresas durante su ciclo de vida. Adicionalmente en *Doing Business* proporciona en sus estudios datos sobre la facilidad de crear negocios entre ciudades y en comparación con otros países. (Grupo Banco Mundial, 2017)

Tal como se indica en la página del Banco Mundial sobre el proyecto *Doing Business* los indicadores presentados y analizados miden la regulación empresarial y la protección de los derechos de propiedad, así como sus efectos sobre las empresas, especialmente las nacionales de pequeño y mediano tamaño. De acuerdo con el estudio realizado en junio de 2017, que clasifica

las economías de 1 a 190 con relación a su facilidad para hacer negocios Colombia se encuentra en la posición 59 después de Perú, Chile y México a nivel de América Latina siendo Nueva Zelanda el país que ocupa la primera posición.

A nivel nacional este estudio analiza 23 ciudades siendo Manizales, Ibagué y Bogotá las que ocupan las primeras posiciones, lo cual indicaría que es más fácil hacer negocios en estas zonas.

A nivel regional el estudio se encarga de comparar 4 indicadores relacionados con la facilidad para crear empresa, el manejo de permisos de construcción, el registro de propiedades y el pago de impuestos. Con relación a la apertura de un negocio, tema principal para la realización del presente trabajo, Bogotá se encuentra en el puesto número 3 a nivel nacional con 8 procedimientos como requisito principal y un promedio de 11 días para completar el proceso. (Grupo Banco Mundial, 2017)

10.2 MARCO HISTÓRICO

A nivel mundial la implementación de la logística remonta su importancia en la vocación militar y en los escenarios de guerra que se han vivido con el pasar de los tiempos de los cuales se resalta la capacidad de los hombres para transportar armamento y equipos junto con la de almacenar las raciones de alimentos de la mejor manera hasta el momento en el que tuvieran que enfrentarse al bando enemigo lo cual podía implicar varios días en campos de batalla en condiciones poco óptimas. De igual manera, el proceso de análisis de las fortalezas y debilidades del contrario fue de suma importancia en tiempos de guerra ya que sobre los mismos se fundamentaba la formulación de estrategias que en el ámbito logístico también tienen gran importancia.

Como lo indica Servera (2010) la Segunda Guerra Mundial marca un hito en la evolución de la función logística en el ámbito empresarial dado que durante este periodo de tiempo se hace notoria su importancia como herramienta para potencializar mercados existentes y aproximarse a otros que se encuentren distanciados geográficamente al evaluar las estrategias desarrolladas por cada bando para llegar al oponente, de igual manera el alto despliegue de hombres y armamentos llevados a cabo por Estados Unidos despiertan en las organizaciones el interés por un flujo efectivo de materiales mediante el cual se reduzcan costos de operación..

En la antigüedad el proceso de producción implicaba que no siempre las personas encontrarán lo que querían o necesitaban fácilmente, como lo indica (Ballou, 2004), esta situación se veía reflejada en la baja disponibilidad de alimentos y otras mercancías útiles que fueran necesarias para la supervivencia diaria. Entre otras circunstancias, las épocas del año y el lugar donde se encontraban las personas eran factores que determinaban la accesibilidad a los productos dado que en ciertas épocas del año era mayor la oferta y como resultado los niveles de consumo por persona incrementaban, sin embargo, como para este momento no se habían desarrollado técnicas de almacenamiento ni de transporte las personas estaban limitadas al consumo de productos en base a la capacidad individual de movilizarlos.

Sin embargo con el paso del tiempo este escenario fue cambiando y trayendo consigo mayores beneficios para la población los cuales lograron verse reflejados en el sector empresarial ya que, como lo indica (Aparicio Cabrera, 2014), entre los años 1948 y 1971 la producción industrial mundial alcanzó niveles muy altos inclusive mayores que el nivel poblacional, de esta manera los grandes avances que se experimentaron durante este periodo de tiempo se vieron reflejados en

mejoras para la calidad de vida y del bienestar material de las personas en gran parte gracias a la disponibilidad de capital junto con el aumento salarial derivado de la escases de mano de obra.

Una empresa en el sector logístico que enmarque su razón social en el desarrollo de procesos de Cross docking, maquila y que proporcione facilidades en el país en temas de almacenamiento y transporte, para lo cual es esencial contar con vías de fácil acceso y que conecten de manera óptima las regiones apartadas del país, puede llegar a ser un aliado imprescindible para las empresas nacionales y locales al permitirles disminuir los tiempos de inventario y conectando de manera eficiente el punto de venta con el consumidor final.

10.3 MARCO JURÍDICO:

Además, se ha podido observar que la legislación o su aplicación también ha respondido a los tiempos de cambio y por ende se deberá tener un adecuado enfoque en las mismas, pues habrá que ir adaptando las operaciones a las nuevas realidades del mercado que se puedan presentar; En este contexto es esperable que un marco orientativo de las claves jurídicas a tener en cuenta sea una oportunidad para nuestra investigación que es mejorar su estrategia competitiva futura. En esta dirección, esta investigación, es aportar pautas jurídicas relacionadas a temas tales como legislación laboral, encuadramientos necesarios, contratación efectiva de terceros y transporte, coberturas de seguros, administración de riesgos, contratos comerciales operativos y también analiza la relación de la función logística con los distintos cuerpos jurídicos y sus contingencias, para el buen funcionamiento y operacionalidad de la empresa.

Procesos regularmente o habitualmente, ofertados y solicitados que se presentan en una empresa logística

- recolección de materiales

- centros de consolidación

- manejo de embalajes

- devolución de proveedores

- optimización de carga en los vehículos

Control de aprovechamiento de la capacidad de los vehículos

- almacenamiento

- preparación de pedidos

- controles cíclicos de inventarios

- repacking

- ruteo y optimización de vehículos

- distribución a nivel nacional y regional

Todos los servicios mencionados necesitan de transporte, almacenamiento, contratación de mano de obra, seguros, instalaciones y equipamiento pero también tener una orden de compra o un contrato de operaciones. Se ha observado que cada vez más los Operadores Logísticos deben de estar en condiciones de ofrecer a sus clientes un servicio “Taylor Made” es decir tener la capacidad para diseñar una solución a la medida de las necesidades del cliente y que la misma sea innovadora

y superadora, buscando siempre un valor agregado pero también debemos mencionar que estos servicios deben ser prestados dentro de un determinado marco jurídico que los haga defendibles en el tiempo para todas las piezas del acuerdo o contrato.

Cada una de esas actividades, y muchas otras semejantes, tiene una regulación legal específica, creadas de manera autónoma unas de las otras. Pero en nuestra actividad, esas tareas no son independientes, sino que son sólo un eslabón de una larga cadena de actividades coordinadas que, entre todas, conforman el flujo sin interrupciones. Más similar a una cadena de producción que a un cúmulo de actividades consecutivas independientes. Vemos entonces que existe un desfase entre, las normas que regulan cada una de las actividades de la logística tomadas de manera independiente unas de las otras, y la actividad logística, formada por un cúmulo de actividades distintas integradas, cuyo producto es más que la suma de sus componentes.

La gran cantidad de regímenes jurídicos que son aplicables simultáneamente a una operación logística. El correcto encuadramiento legal del negocio, hará que asumamos la menor cantidad de obligaciones posibles, los mayores derechos posibles, y sobre todo, que las incertidumbres e imponderables tiendan a cero. Layout 1 2/12/13 Page 29 Se trata de lograr las mayores certezas posibles.

Con el paso del tiempo, el campo de aplicación de la logística se ha ampliado en diversas áreas funcionales de la organización proporcionándole una estructura organizada que garantice un servicio más eficaz, capaz de satisfacer las necesidades de los clientes y adicional a eso enmarcado en procesos social y ambientalmente responsables dado que facilita la provisión y distribución de elementos físicos y funcionales con la capacidad de generar valor agregado a las empresas y de favorecer la imagen de la empresa frente al consumidor final.

En efecto, permite su adaptación a casi cualquier sector económico. Su utilidad, reside fundamentalmente en proporcionar la posibilidad de aplicar técnicas de gestión a más de una empresa de manera simultánea. No obstante, su operatividad, no ha sido adoptada por la gran mayoría de las empresas colombianas o Extranjeras, debido principalmente a la “aparente” dificultad y costo de la instrumentación de este tipo de sistemas. En la práctica, es común que las empresas extranjeras o de gran envergadura de países desarrollados, sean las pioneras en desarrollar esta clase de mecanismos de articulación logística. Sin embargo, ello no significa que la pequeña y mediana empresa no pueda acceder a su instrumentación. Es más, parece factible que, aprovechando el surgimiento de los “conglomerados industriales”, la cadena de logística tiene mayores posibilidades. Esta situación, parece ser una oportunidad muy importante para los empresarios de países como Colombia, para buscar la integración con empresas, nacionales o extranjeras, por medio de relaciones de colaboración y alianzas estratégicas, sin necesidad de llegar a la fusión.

En sí, la participación de las empresas colombianas que conforman redes logísticas o cadenas de suministro, se podrían catalogar como una respuesta a la apertura comercial, mediante la estructuración de los nuevos sistemas de articulación logística de la producción, en la que, el aumento de la intensidad competitiva y la tasa de innovación, entre otros aspectos, son motivos más que suficientes para pensar en una mayor integración empresarial. Por tanto, la estrategia de los empresarios colombianos, no debe dejar pasar por alto, la oportunidad de insertarse en cadenas de suministro o red de empresas, con la finalidad de obtener ventajas competitivas sustentables.

Se da en un ambiente de colaboración, muy necesario, por un lado, para el desarrollo e integración de las actividades, y por el otro, para homogeneizar el conjunto de intereses de cada uno de los participantes.

Alta competitividad:

La apertura comercial mundial, dio paso al crecimiento de la competitividad internacional. En un ambiente dinámico y globalizado, compete por mantenerse en el mercado por medio de la integración empresarial.

Integración empresarial:

Es la unión de los procesos claves de las diferentes entidades o unidad negocios que conforman toda la parte logística. La integración empresarial no implica que, todas las actividades y procesos de una empresa tengan necesariamente que integrarse con los de su contraparte comercial.

Empresa ampliada (interdependencia):

La integración empresarial ha dado paso a una empresa extendida (unión de proveedores y clientes a la empresa), extendiendo la interdependencia a partir de una mayor apertura de sus fronteras, realizando alianzas estratégicas y reduciendo el número de proveedores.

Reducción de la incertidumbre de la demanda

En una ambiente tan dinámico, cambiante y competitivo, la logística busca reducir el nivel de incertidumbre de la demanda, por medio de una evaluación de las necesidades reales de los clientes

o consumidores, vistos como parte del enlace. Con el fin de satisfacer sus requerimientos al menor costo y tiempo.

Evolución del enfoque en la producción:

En el sistema tradicional de producción, la fabricación en masa fue perdiendo fuerza ante los nuevos paradigmas que exigía la competitividad, dando paso a sistemas de producción flexibles y con una mayor gama de productos disponibles para los consumidores y Factores clave en la cadena de almacenamiento

Muchos son los factores que contribuyen con el buen desempeño de almacenamiento, pero solo algunos son clave para el éxito de la misma. A saber, relaciones de colaboración, logística y transporte, sistema de medición, tecnología de comunicación e información, y la estrategia empleada.

Transporte:

El almacenamiento, generalmente está integrado por empresas que se encuentran localizadas en distintos escenarios, que están integradas, física y comercialmente por el transporte. El diseño de la cadena (ubicación y número de instalaciones), dependerá en gran medida del sistema distribución, capacidad de las instalaciones, y por supuesto, de los costos de transporte. Particularmente, desde el origen de la materia prima hasta el consumidor, al transporte en distintas modalidades tecnológicas y de gestión. Paralelamente al crecimiento eminente y consolidado de la cadena de suministro, se han desarrollado extraordinarios sistemas de cadenas de transporte de alto nivel.

Tecnología de comunicación e información:

Los sistemas de información y tecnologías utilizadas para su instrumentación, han experimentado un desarrollo a tasas de crecimiento muy importantes. Esto ha permitido, que las empresas dispongan de mejor y más rápida información para la toma de decisiones. Es un rasgo más del ambiente que envuelve a las empresas que tratan de instrumentar relaciones de colaboración.

10.3.1 REQUISITO LEGAL

Los requisitos establecidos en el Decreto 91 de 1998 emanado del Ministerio de Transporte, “por medio del cual se establecen normas para la habilitación y la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor”. Para constituir la empresa de transporte, por ende, se deberán seguir los lineamientos planteados en dicha norma, y se requerirá la habilitación por parte de la autoridad competente, es decir, por las siguientes entidades de acuerdo con el artículo 5 de la mencionada norma, como quiera que esta actividad se encuentra intervenida por el estado en virtud de los riesgos que implica: "ARTÍCULO 5o. La habilitación para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor, se expedirá por las siguientes autoridades: a) Por el Ministerio de Transporte -Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor, de acuerdo con la distribución interna de competencias sobre el particular, cuando la actividad transportadora se desarrolle en el radio de acción nacional.

1 Estatutos de constitución

2 Registro único tributario

3 Registro Mercantil

4 Registro único empresarial

5 Declaración de renta formato

6 Declaración mensual de retenciones en la fuente

7 Declaración bimestral de impuesto sobre las ventas

8 Resolución de facturación DIAN

9 Balance general

10 Estado de resultados

11 Registro de libros contables ante la cámara de comercio de Bogotá

12 Revisoría Fiscal

13 Sayco y Acinpro

14 Cuerpo oficial de bomberos

15 Secretaría Distrital de salud Curso de manipulación de alimentos

16 Secretaria Distrital de ambiente Registro de avisos

17 Superintendencia de industria y Comercio

18 Reglamento Interno de trabajo

19 Reglamento de Higiene y seguridad industrial

10.4 MARCO CONCEPTUAL:

Finalmente, una característica más que domina el marco conceptual logístico, es el relacionado a la creación de estrategias. Una empresa, no se consolida si antes no ha definido su estrategia. Es decir, a partir del diseño estructural de las empresas (definición de “socios”) y del reconocimiento de las fuerzas que afectan su competitividad, Las estrategias, generalmente se plantean por empresa, o ésta con sus enlaces más próximos (proveedores y clientes de primer nivel).

11. DISEÑO METODOLÓGICO

El desarrollo del presente trabajo se basa en un análisis cualitativo que nos permita corroborar la pregunta de investigación basándonos en la revisión documental sobre empresas del sector logístico en el país y las ventajas que ofrece la ciudad de Bogotá para la creación de una empresa dentro de este sector observaremos que cambios, que mercados son los más rentables y competitivos para nuestra investigación.

11.1 Metodología del proyecto: exploratorio

- Es fundamental conocer cuántos productos se tienen en el almacén, cuanta cantidad de materias primas, cuanto se entrega, en cuanto tiempo se hacen las entregas y cuanto se va a vender, de esta forma se puede hacerse tangible el costo y se puede empezar a investigar en planes de mejor desarrollo.
- La logística no se debe limitar solo a la gestión de almacenaje y transporte del producto, debe ser un arma estratégica para desarrollar ventajas competitivas.

- El diseño y la implementación de sistemas logísticos asegura a la empresa a alcanzar los niveles de producción y servicios que demanda el cliente.
- La integración y la coordinación de los sistemas logísticos con la estrategia global de la empresa es una necesidad vital para éxito.

12. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

12.1 Diagnóstico del Mercado

Esta sesión se desarrollará el diagnostico de mercado del proyecto de empresa en logística que tiene como propósito identificar la viabilidad del negocio en el tiempo, es decir estratégicamente mostrando el corto, mediano y largo plazo del desarrollo gerencial del mercado.

13.

Generar eficiencias de un de un modelo integrado

- Ahorros en almacenamiento por uso adecuado de la posición
- Superar una efectividad de la operación del 98%
- Disminuimos destrucciones anuales mediante informes en línea
- Logramos una rotación de inventarios de acuerdo a la necesidad del cliente

Integramos procesos para lograr una correcta implementación de iniciativas de comunicación que generan impacto de marca y rotación de producto en los puntos de compra.

- Configurar el servicio de outsourcing, garantizando la actividad operacional de la cadena de suministro de nuestros clientes.
- Implementación del sistema de mejoramiento continuo, para asegurar la satisfacción de la cadena de suministro.
- Integración de los sistemas tecnológicos del cliente con los propios de la empresa, para el monitoreo en tiempo real en campo, generando confiabilidad en los procesos de la cadena de suministro.

El ideal es tener mas de 10.000 posiciones instaladas en bodega

Tener mas de 80.000 item o skus en inventario

Administración de inventario de la parte técnica:

- Semaforización de material
- Fechas de vencimiento del material
- Estado del material
- Ultimo despacho de material
- Alertas de estado de material
- Cíclicos
- Inventarios edad de rotación
- Informes del estado del material

Transporte :

- Diferentes modalidades de transporte de acuerdo a las necesidades del cliente y la actividad.
- Urbano: flotas dedicadas en la sabana de Bogotá.
- Paqueteo: aliados estratégicos que cumplen nuestros protocolos de servicios.
- Consolidado: operaciones de volumen de un cliente o varios clientes compatibles.
- Expreso: servicio fuera de lead time de punto a punto.

Maquilas: acondicionamiento de materiales, armado de paquetes, tapado de código de barras

Nuestros clientes potenciales:

NUESTROS CLIENTES



DIAGEO

14.ANALISIS FINANCIERO

RUBRO	TOTAL ACUMULADO PRESUPUESTO 2018
INGRESOS ALMACENAMIENTO	\$ 5.092.603.444
COSTO FIJO ARRENDAMIENTO ESTANTERÍA	\$ 366.432.888
COSTO FIJO ARRENDAMIENTO MONTACARGAS	\$ 210.622.961
COSTO ARRENDAMIENTO BODEGAS	\$ 1.868.599.893
COSTO NOMINA OPERATIVA	\$ 1.202.077.340
COSTO NOMINA INVENTARIOS	\$ 98.913.231
HORAS EXTRAS	\$ 22.848.407
COSTO INSUMOS LOGISTICOS	\$ 166.649.560
SEGUROS	\$ 33.766.464
SISTEMAS	\$ 21.945.700
GASTOS DE VIAJE	\$ 44.000.000
PROVISION BONIFICACION	\$ 12.020.773
MANTENIMIENTO DE INMUEBLES	\$ 33.705.000
COMUNICACIONES	\$ 19.647.200
TRASLADO DE BODEGA	\$ -
COSTO DIRECTO DE ALMACENAMIENTO	\$ 10.440.000
TOTAL COSTOS ALMACENAMIENTO	\$ 4.111.669.418

INGRESOS TRANSPORTE	\$ 9.239.581.427
COSTO NOMINA TRANSPORTES	\$ 95.597.983
COSTO VARIABLE TRANSPORTE	\$ 6.098.123.742
TRASLADOS BODEGA	\$ 6.600.117
HORAS EXTRAS	\$ 7.550.000
COSTO TRANSPORTES LOGISTICA	\$ 30.332.250
TOTAL COSTOS TRANSPORTE	\$ 6.238.204.091
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN TRANSPORTES	\$ 3.001.377.336
ÍNDICE DE CONTRIBUCIÓN TRANSPORTES	\$ 0

INGRESOS ESTRUCTURAS CLIENTES	\$ 177.789.471
COSTO NOMINA ESTRUCTURAS	\$ 126.050.430
TOTAL COSTO ESTRUCTURAS	\$ 126.050.430
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN ESTRUCTURA	\$ 51.739.041
ÍNDICE DE CONTRIBUCIÓN ESTRUCTURA	\$ 0
INGRESOS SERVICIOS COLATERALES	\$ 918.261.577
COSTO VARIABLE COLATERALES	\$ 394.852.478
TOTAL COSTOS COLATERALES	\$ 394.852.478
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN COLATERAL	\$ 523.409.099
ÍNDICE DE CONTRIBUCIÓN COLATERAL	\$ 1
TOTAL INGRESOS 2018	\$ 15.428.235.919
TOTAL COSTOS 2018	\$ 10.870.776.417
MARGEN DE CONTRIBUCIÓN TOTAL	\$ 4.557.459.502
ÍNDICE DE CONTRIBUCIÓN TOTAL	29,54%

GASTOS FINANCIERO	\$ 174.200.212
IMPUESTOS INDUSTRIA Y COMERCIO	\$ 149.036.759
OTROS IMPUESTOS	\$ 4.200.000
4*1000	\$ 61.712.944
TOTAL GASTOS FINANCIEROS	\$ 389.149.914
UTILIDAD ESPERADA A.I	\$ 2.151.251.048
PROVISIÓN DE IMPUESTOS O IMPUESTO DE	\$ 946.550.461
UTILIDAD NETA ESPERADA	\$ 1.204.700.587

GASTOS FIJOS	TOTAL ACUMULADO PRESUPUESTO 2018
COSTO NOMINA ADMINISTRATIVO	\$ 973.671.804
HORAS EXTRA	\$ -
BONIFICACION PRIMA ANGUEDAD	\$ 1.444.126
SISTEMAS	\$ 193.839.874
COMUNICACIONES	\$ 36.538.888
SERVICIOS ADMINISTRATIVOS	\$ 335.762.138
PAPELERÍA	\$ 14.400.000
DEPRECIACIÓN	\$ 87.953.261
SERVICIOS PÚBLICOS	\$ 66.288.086
OTROS	\$ 25.384.438
IMPRESIONES Y FOTOCOPIAS	\$ 22.836.054
PROVISIÓN BONIFICACIÓN	\$ 17.815.003
ASEO Y VIGILANCIA	\$ 33.871.912
HONORARIOS	\$ 13.500.000
GASTOS DE VIAJE	\$ 52.597.016
CONVENCION LOGISTICA/CAPACITACIONES	\$ 11.300.000
INSUMOS DE ASEO Y CAFETERÍA	\$ 15.207.360
MANTENIMIENTO DE MUEBLES	\$ 38.181.073
TAXIS Y BUSES	\$ 5.723.753
CASINO Y RESTAURANTE	\$ 23.216.630
CORREO	\$ 3.990.672
EXAMENES MEDICOS	\$ 3.518.451
DOTACIÓN DE PERSONAL	\$ 40.018.000
IMPREVISTOS	\$ -
TOTAL	\$ 2.017.058.539

14. ANALISIS FODA

En el Análisis FODA (gehis, 2016) (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) se evalúan las principales amenazas y oportunidades que los productos podrían enfrentar y ayuda a la Gerencia a anticipar sucesos positivos o negativos importantes que podrían afectar a la empresa y sus estrategias.

El análisis FODA es una herramienta que permite conformar un cuadro de la situación actual de la empresa u organización, permitiendo de esta manera obtener un diagnóstico preciso que permita en función de ello tomar decisiones acordes con los objetivos y políticas formulados.

El término FODA es una sigla conformada por las primeras letras de las palabras Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas. De entre estas cuatro variables, tanto las fortalezas como las debilidades son internas de la organización, por lo que es posible actuar directamente sobre ellas. En cambio, las oportunidades y las amenazas son externas, por lo que en general resulta muy difícil poder modificarlas.

- Fortalezas: son las capacidades especiales con que cuenta la empresa, y por lo que cuenta con una posición privilegiada frente a la competencia. Recursos que se controlan, capacidades y habilidades que se poseen, y actividades que se desarrollan positivamente.
- Oportunidades: son aquellos factores que resultan positivos, favorables, explotables, que se deben descubrir en el entorno en el que actúa la empresa, y que permiten obtener ventajas competitivas.
- Debilidades: son aquellos factores que provocan una posición desfavorable frente a la competencia. Recursos de los que se carece, habilidades que no se poseen, actividades que no se desarrollan positivamente, etc.
- Amenazas: son aquellas situaciones que provienen del entorno y que pueden llegar a atentar incluso contra la permanencia de la organización.

Fortalezas

F1: Diferenciación con las empresas del medio.

F2: Personal capacitado y con experiencia.

F4: Reconocimiento de su imagen corporativa.

Debilidades:

D1: Escasa publicidad y promoción.

D2: Falta de planificación.

D3: Falta de un área de RRHH que atienda las necesidades de la organización.

D4: Alta rotación del personal.

Oportunidades:

O1: Crecimiento del mercado.

O2: Globalización (apertura de los mercados)

O3: Avances tecnológicos.

Amenazas:

A1: Inestabilidad de las políticas de sector.

A2: Variaciones en las tarifas por parte de los proveedores terrestres.

A3: Ingreso de filiales de multinacionales.

A4: Riesgo de incumplimiento de pago.

En función de lo expuesto con anterioridad se procede a enumerar una serie de estrategias posibles para explotar al máximo la capacidad de la organización para desempeñarse en el entorno que le corresponde actuar.

Estrategia FO:

FO-1: Aprovechar la especialización que tiene la empresa en logística POP para acaparar la mayor proporción del crecimiento que se está dando en el mercado.

FO-2: Aprovechar el trato personalizado para atraer a los clientes y obtener una gran proporción de los clientes nuevos que surgen a partir del crecimiento.

FO-3: Aprovechar la diferenciación que ofrece la empresa para captar la mayor proporción del mercado en crecimiento.

FO-4: Aprovechar la imagen corporativa explotándola como medio para aumentar la participación en mayor medida que los competidores.

Estrategias FA:

FA-1: Oponer la especialización que posee la empresa en material POP para hacer frente al ingreso de nuevas sucursales y/o filiales de empresas multinacionales al país.

FA-2: Oponer la diferencia que presenta la empresa para realizar negociaciones con las empresas de transporte terrestre ante las variaciones de las tarifas.

Estrategias DO:

DO-1: Incrementar la publicidad y promoción para aprovechar el crecimiento del mercado y atraer parte del mismo.

DO-2: Utilizar los avances tecnológicos para aumentar la planificación de la empresa.

DO-3: Incrementar la comunicación con clientes a través de los avances tecnológicos. Por ejemplo, actualizar la página web agregando un link de track and trace para que los clientes puedan rastrear sus cargas online.

Estrategias DA:

DA-1: Incrementar la planificación dentro de la empresa para hacer frente a la inestabilidad política que presenta el país.

DA-2: Desarrollar escenarios de planificación para anticipar el ingreso de nuevas empresas en el país.

Estas estrategias enunciadas son posibles caminos a seguir que se deberán tener en cuenta al momento de definir las estrategias de la empresa bajo análisis.

10.1.2 MEFE Y MEFI

Se debe asignar un peso relativo a cada factor, de 0.0 (sin importancia) a 1.0 (muy importante), de tal manera que la suma de todos los pesos asignados a los factores sea igual a 1.0.

Debes asignar una clasificación entre 1 y 2 a cada una de las debilidades y entre 3 y 4 a las fortalezas, esto te indicará si el factor representa

Multiplica 2*3 se multiplica el peso de cada factor por su calificación correspondiente para determinar una calificación ponderada para cada variable.

Suma las calificaciones ponderadas de cada variable para determinar el total ponderado de la empresa entera.

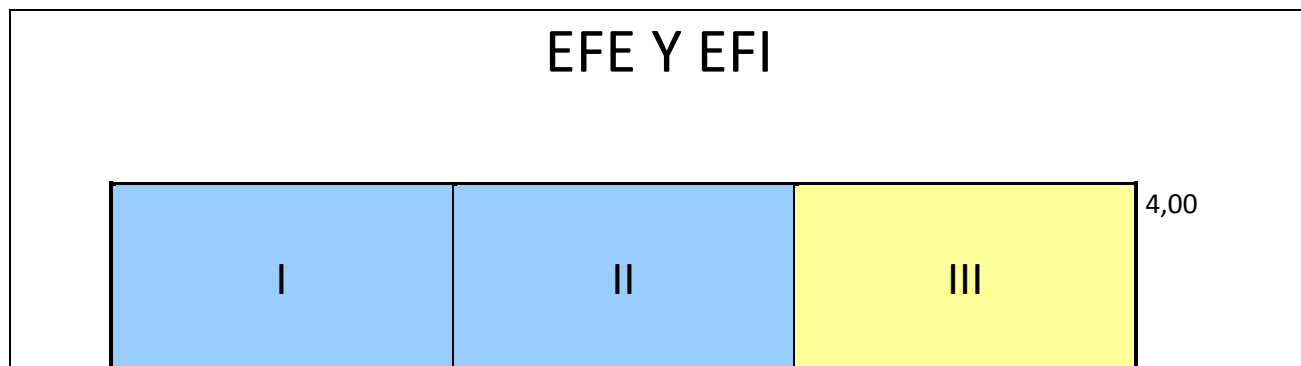
Sea cual fuere la cantidad de factores que se incluyen en una matriz EFI, el total ponderado puede ir de un mínimo de 1.0 a un máximo de 4.0, siendo la calificación promedio de 2.5.

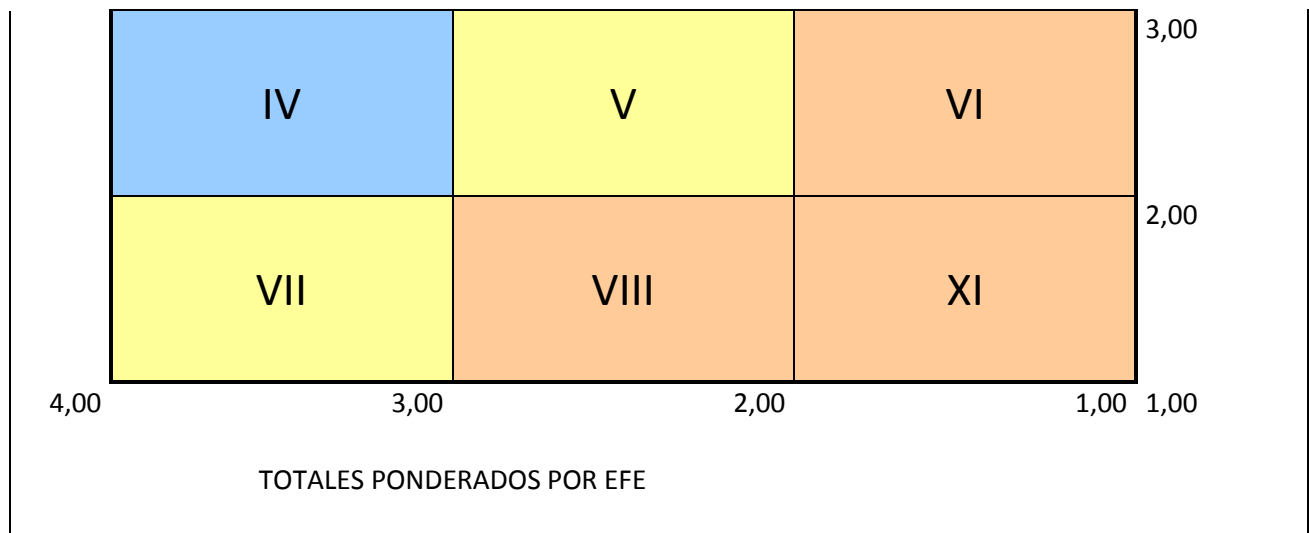
Cuando un factor interno clave es una fuerza y al mismo tiempo una debilidad, el factor debe ser incluido dos veces en la matriz EFI y a cada uno se le debe asignar tanto un peso como una calificación.

MATRIZ EFI			
FORTALEZAS			
factor crítico de éxito	peso	clasificación	puntuación
personal calificado	0,7	3	0,21
buen servicio de atención al cliente	0,10	4	0,40
buenos canales de distribución	0,08	4	0,32
buen situación financiera	0,15	4	0,60
motivación del personal	0,05	3	0,15
subtotal FORTALEZAS			1,68
MATRIZ EFE			
OPORTUNIDADES			
factor crítico de éxito	peso	clasificación	puntuación
las necesidades de capacitación	0,10	1 3	0,030
posibilidad de innovación en el personal	0,10	1 3	0,030
No utilizar internet como estrategia	0,10	1 4	0,040
problemas logísticos de la competencia	0,09	4	0,36
posibilidad de solicitar ayudas públicas	0,10	4	0,40
subtotal DEBILIDADES			0,79
TOTAL			2,38
incremento de ventas por internet	0,05	- 3	0,15
subtotal OPORTUNIDADES			1,61
AMENAZAS			
crisis económica	0,15	2	0,3
aumento de la competencia	0,11	2	0,22
descenso de la demanda	0,09	2	0,18
empresas logísticas con bajos precios	0,12	1	0,12
aumento de precio de la gasolina entre otros	0,09	1	0,09
subtotal AMENAZAS			0,91
TOTAL			2,52

INTERPRETACION DE LAS MATRICES

A continuación, como resultado del diagnóstico realizado, resumimos la matriz estratégica de resultado.





para tomar decisiones estratégicas tengamos en cuenta lo siguiente:

- * Si la esfera se encuentra en los cuadrantes I, II o IV: **Crece y construir.**
- * Si la esfera se encuentra en los cuadrantes III, V o VI: **Retener y mantener.**
- * Si la esfera se encuentra en los cuadrantes VII, VIII o IX: **Cosechar o desinvertir.**

Tanto en el eje X (EFE), como en el eje Y (EFY):

- Los valores de 1,0 a 1,99 representan una posición interna débil.
- Una puntuación de 2,0 a 2,99 se considera la media.
- Unos resultados entre de 3,0 a 4,0 representan una posición fuerte.

15. CONCLUSIONES:

- TEÓRICA

Si bien es cierto aún tenemos que desarrollar bastantes estrategias para la operación logística debido a la geografía colombiana “en especial las carreteras” esto teniendo en

cuenta que países latinoamericanos de la mitad de la extensión territorial de Colombia se encuentran por encima de nosotros aumentando la economía y optimizando las operaciones logísticas e importaciones y exportaciones.

- PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Cuando pensamos en una empresa de logística que se especializa al almacenamiento (maquila, transporte y Cross docking) de producto terminado POP, para la distribución en la ciudad de Bogotá y sus alrededores estamos atendiendo una necesidad del mercado específica, la cual necesita de una atención personalizada y un servicio exclusivo para este sector.

- HIPÓTESIS

- La creación de la empresa en el sector logístico dedicada a temas de almacenamiento para la distribución en Bogotá y sus alrededores, de productos terminados POP; que ofrece tres aspectos de la logística, como maquila, transporte y cross docking será una idea innovadora y alternativa para muchas empresas que necesitan una empresa con este perfil para atender un mercado específico y las necesidades de los mismo.

- OBJETIVOS

- Teniendo en cuenta el diagnóstico del mercado se identifica que es viable la creación del mercado en zonas aledañas a la ciudad capital ya que atendería un mercado específico el cual necesita de una atención directa.

- Nuestro estudio técnico estableció que cumpliendo con los estándares de calidad y tiempo en los establecidos para la entrega y despacho de mercancía se garantizara la distribución eficiente y factibilidad del negocio
- Con el análisis del estudio financiero pudimos concluir que la inversión inicial para poder iniciar con la empresa de logística y transporte supliría las necesidades primarias cumpliendo con el objetivo principal de la empresa.

16. BIBLIOGRAFIA

Aparicio Cabrera, A. (2014). Historia Económica Mundial 1950–1990. *ScienceDirect*.

Ballou, R. H. (2004). *Logística: administración de la cadena de suministro*. Pearson educación .

gehisys. (2016). *HERRAMIENTAS PARA EL ANALISIS DEL CONTEXTO*. BOGOTA: CALIDAD ADR.

Grupo Banco Mundial. (2017). Recuperado el 28 de enero de 2018, de <http://espanol.doingbusiness.org/about-us>

Grupo Banco Mundial. (2017). Recuperado el 28 de enero de 2018, de <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/colombia/sub/bogot%C3%A1#starting-a-business>

Salamanca, C. (2015). *Encuesta nacional de logística*. Recuperado el 07 de Enero de 2017, de <https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/Documents/Encuesta%20Nacional%20Log%C3%ADstica%202015%20%E2%80%93%20Libro%20de%20resultados.pdf>

Servera, D. (Mayo de 2010). *Redalyc.com*. Recuperado el 23 de Octubre de 2017, de <http://www.redalyc.org/html/818/81819024018/>

<http://repository.lasalle.edu.co/bitstream/handle/10185/17179/T11.12%20C817d.pdf?sequence=1>

<https://www.forbes.com.mx/tips-para-tener-un-proceso-de-logistica-exitoso/>

Aparicio Cabrera, A. (2014). Historia Económica Mundial 1950–1990. *ScienceDirect*.

Ballou, R. H. (2004). *Logística: administración de la cadena de suministro*. Pearson educación .

gehis. (2016). *HERRAMIENTAS PARA EL ANALISIS DEL CONTEXTO*. BOGOTA: CALIDAD ADR.

Grupo Banco Mundial. (2017). Recuperado el 28 de enero de 2018, de
<http://espanol.doingbusiness.org/about-us>

Grupo Banco Mundial. (2017). Recuperado el 28 de enero de 2018, de
<http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/colombia/sub/bogota#starting-a-business>

Salamanca, C. (2015). *Encuesta nacional de logística*. Recuperado el 07 de Enero de 2017, de
<https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/Documents/Encuesta%20Nacional%20Log%C3%ADstica%202015%20%E2%80%93%20Libro%20de%20resultados.pdf>

Servera, D. (Mayo de 2010). *Redalyc.com*. Recuperado el 23 de Octubre de 2017, de
<http://www.redalyc.org/html/818/81819024018/>

