

**DM CARGA “Tu próxima carga”**

Jair Mauricio Ortiz Martínez

Doris Elisa Sepúlveda Peñaloza

**Universidad Piloto de Colombia**

**Especialización en Gerencia y Administración Financiera**

**Programa de Ingeniería Financiera**

**2022**



**DM CARGA “Tu próxima carga”**

Para Obtener el título de  
Especialista en Gerencia Administración Financiera

Jair Mauricio Ortiz Martínez

Doris Elisa Sepúlveda Peñaloza

Tutores

Cesar Orlando González González

Ferney Luengas Bayona

**Universidad Piloto de Colombia**

**2022**

**Dedicatoria**

Dedicamos el trabajo a Dios por la fortaleza y sabiduría que nos da para superar  
cada uno de los retos.

## **Agradecimientos**

Gracias a quienes siempre creyeron en nuestras habilidades y capacidades,  
gracias a los profesionales que nos dedicaron de su tiempo para transmitir su  
conocimiento en el programa

**Nota Aceptación**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Firmas de Jurados**

---

---

---

---

---

---

---

<b>Resumen</b> .....	8
<b>Introducción</b> .....	8
<b>Problema</b> .....	9
<b>Objetivo general</b> .....	13
<b>Objetivos específicos</b> .....	13
<b>Modelo de Negocio y Validación</b> .....	14
<b>Análisis del Sector y del Entorno</b> .....	16
<b>Propuesta Financiera</b> .....	18
<b>Conclusiones y Recomendaciones</b> .....	20
.....	20
<b>Bibliografía</b> .....	21
<b>Anexos</b> .....	23

## **Resumen**

Después de casi dos años de la declaratoria de pandemia, los desafíos en materia económica, política, social y tecnológica no se han hecho esperar, máxime cuando muchos países en vías de desarrollo venían arrastrando un crecimiento paulatino. Colombia siendo parte de esa variada gama de países que venían dando algunas muestras de crecimiento, aún se encontraba demasiado rezagado, sobre todo en materia tecnológica, siendo éste un importante renglón para mejorar en otros aspectos. El desarrollo de tecnologías y el apoyo a emprendimientos que estén relacionados con este segmento es vital para el país pues son actores muy importantes para contribuir en la reactivación económica pos pandemia.

Desde DM CARGA TU PRÓXIMA CARGA, tenemos la plena convicción de aportar ese grano de arena en la reactivación, generando nuevos empleos para el país y mejorando la productividad de un sector que necesita hacerlo desde el punto de vista financiero y de costos aportando al modelo de economía de escala a través de la intermediación entre generadores de carga y transportistas.

## **Introducción**

Ante los altos costos de viaje en Colombia como los de los combustibles y peajes, es indispensable la llegada al mercado de aplicaciones que ayuden a mitigar el impacto negativo que éstos generan. Una app que ayude a reducir los tiempos de espera de los transportadores, conectando los actores de un sector que mueve la economía del país y haciéndolo con facilidad, jugaría un papel determinante en este objetivo.

Según medición del transporte de carga hecha a través de la encuesta origen destino 2013 del ministerio de transporte y en informe de tiempos logísticos 2018 entregado por



el Ministerio de Transporte<sup>1</sup>, en promedio, el 30% de los viajes de los transportadores se realizan en vacío debido a dificultades para conseguir nueva carga para sus vehículos y así ejecutar su viaje de regreso a su lugar de origen, ya sea porque desde el municipio destino o sus alrededores no encuentran despachos o porque en su entorno de comunicación no les fue posible obtener una nueva carga.

Es por esto que con DM CARGA, éste sería un problema del pasado pues los generadores de carga podrán publicar sus necesidades de envío o transporte, aportando datos de lugar de generación de la carga, destino y volumen de la carga desde la app, de manera que los transportadores independientes e incluso, empresas se postulen según las características y capacidades de su camión, eligiendo destino de conveniencia y sin intermediarios a una tarifa de administración por consecución de viajes mucho menor de la que puede llegar a pagar a un tercero por contactar nuevos viajes y nueva carga.

### **Problema**

La ineficiencia en la consecución de viajes por parte de muchos transportadores ha sido la piedra en el zapato en la mejora de sus márgenes de rentabilidad. Se estima que, por cada día de espera adicional, los costos variables de viaje por concepto de alimentación y hospedaje estimados inicialmente, disminuyen en alrededor un 10% a 15% la utilidad, impactando de manera negativa en el margen de rentabilidad unitario por viaje y, si a esto le sumamos dos factores como el porcentaje promedio de viajes vacíos por camión del 30% y la baja aplicabilidad de la economía de escala como herramienta para aprovechar al máximo los volúmenes de capacidad de cada camión podemos decir que son factores que constituyen principalmente la problemática de la productividad del sector de transporte de carga.

---

<sup>1</sup> (Transporte, s.f.)

Los factores anteriormente mencionados no sólo afectan estructuralmente las utilidades de los transportadores sino también la de los generadores de carga, traemos a colación un ejemplo práctico de economía de escala ya que es una de las aristas que son el motivo de creación nuestro proyecto. Vamos a suponer que una empresa requiere enviar una carga por medio de un camión que tiene una capacidad total de 600 cajas a un costo total de flete de COP \$ 300.000. Sin embargo, la empresa generadora, sólo va a enviar 400 cajas, lo cual se traduce en un porcentaje de utilización de 67% y encareciendo su producto en 33%. La economía de escala es una herramienta análisis de costos de transporte que se basa en el aprovechamiento de los volúmenes de capacidad de los vehículos de transporte de carga<sup>2</sup>.

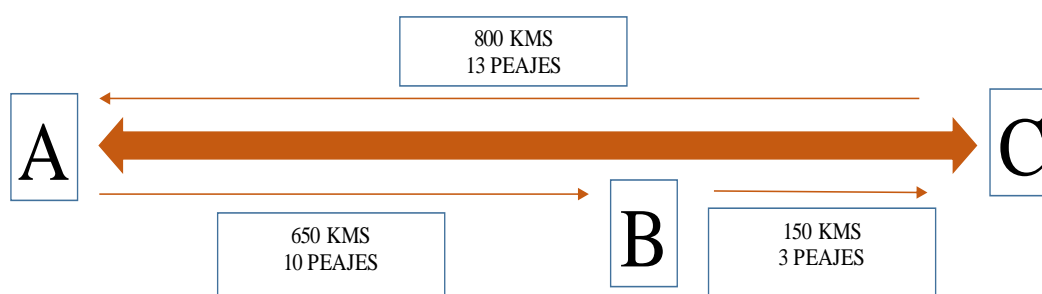
Entrando en otro de los factores que justifican la creación de nuestro proyecto, hacemos referencia a los costos de hospedaje y alimentación. En diálogo con algunos de los transportadores, nos comentan que, por cada día adicional de espera, los costos variables se pueden llegar a aumentar hasta en un 15% en lo referente a hospedaje y alimentación. Supongamos que un transportador tiene programado un viaje de ida y vuelta en un escenario de consecución de carga oportuna, se tarda 2 días incluyendo tiempos de espera y de ejecución de cargue y descargue. Hagamos la siguiente comparación si por otras situaciones el transportador no logra obtener la carga de regreso y tarda uno o hasta más días adicionales (Cuadro 1).

Clase de Gasto	Concepto	Valor Unidad	Total	Valor día adicional	% Aumento
Gastos Fijos	Peajes + Combustibles	1.030.000	1.030.000		
Hospedaje	1 noche	60.000	60.000	60.000	
Alimentación	Día 1	60.000	120.000	120.000	
	Día 2	60.000			
<b>Total</b>			<b>1.210.000</b>	<b>180.000</b>	<b>14,88%</b>

<sup>2</sup> (Silvera Escudero & Mendoza Valencia)

Fuente: Ejercicio propio tomado de entrevista con transportador.

Por otra parte, existe la posibilidad de aumentar los costos de viaje, si un transportador entra en la necesidad de desplazarse a un punto adicional o tercer punto dentro de la geografía para poder conseguir un viaje de regreso. Veremos (Cuadro 2).



Fuente: Ejercicio propio tomado de entrevista con transportador.

De acuerdo a lo anterior, el transportador inició su viaje desde el punto A hasta el punto B; punto en el cual no logró concretar viaje de regreso. Por lo tanto, se vio en la necesidad de desplazarse a un punto C, hecho que le hace incurrir en gastos adicionales, en primera medida por concepto de combustibles y segundo y no menos importante, los peajes. En cuanto a los peajes, es pertinente decir que son un concepto que se ha convertido en los últimos años en el talón de Aquiles del transporte terrestre pues impacta significativamente en los gastos de viaje. Supongamos que para un camión de hasta 10 toneladas, un peaje promedio le cuesta COP \$ 35.000. En el caso del cuadro No. 2, el transportador tuvo que incurrir en 6 peajes adicionales de los que hubiera incurrido si se habría regresado desde el punto B, lo que le representaría un total de COP \$ 210.000 sin contar con el gasto adicional por combustible cuya participación dentro de la estructura de costos del sector transporte ocupa el grueso del listado después de los peajes. En un segundo supuesto, esta vez el del combustible. Nos damos a la tarea de decir que el viaje adicional realizado al punto C, equivale a una distancia de

300 kilómetros, lo que en combustible puede llegar a representar alrededor de COP \$ 90.000. Así las cosas, si a los gastos fijos de viaje inicialmente calculados, el transportador paga un adicional de COP \$300.000 partiendo del supuesto que los gastos presupuestados para tal fin y distancia es de COP \$ 1.210.000, el transportador tendría un incremento en sus costos del 25%, lo que encarecería su operación<sup>3</sup>.

Por lo anterior, desde DM CARGA consideramos que existen varios factores a los cuales, las partes a quienes va dirigida nuestra iniciativa pueden centrar sus esfuerzos por mejorar la productividad y efectividad de sus desplazamientos y así generar valor en sus actividades de negocio, reduciendo costos y optimizando utilidades de manera que no se vean en la necesidad de reducir gastos en otros aspectos tales como gastos de personal o reducción de márgenes propios de rentabilidad o llevar estos costos inevitables hacia el consumidor final generando cierto aumento en los porcentajes de inflación reflejados en los costos de los alimentos y/o productos de primera necesidad y es de esta manera por la cual desde DM CARGA “Tu próxima Carga”, ratificamos nuestro deseo de aportar nuestro grano de arena en las actividades de un sector que es determinante para la economía nacional y así influir positivamente en los precios de manera que sirva de alivio para el sector transporte y que a gran escala se vea reflejado en los precios al consumidor.

A continuación, damos una breve muestra de nuestro logo, cuya imagen va acorde con las actividades realizadas en el sector con el fin de generar confianza a través de una imagen fresca que llegue a la memoria del usuario transportador y generador de carga.

---

<sup>3</sup> Fuente propia tomada del libro Costos logísticos del transporte terrestre de carga en Colombia.



Fuente: Propia.

### **Objetivo general**

Aportar en la optimización de utilidades del sector transporte y generadores de carga aumentando la productividad de sus viajes y aportando en la reducción de costos.

### **Objetivos específicos**

- Conectar agentes generadores de carga con transportadores.
- Apoyar la gestión de consecución de mayor número de viajes.
- Facilitar el ambiente de aplicación de la economía de escala en agentes generadores de carga.

## **Modelo de Negocio y Validación**

DM CARGA “Tu próxima carga” es un proyecto que va dirigido a usuarios generadores y transportadores prestadores del servicio de transporte de carga, es por esto que nuestra propuesta de valor es operar en la intermediación de tales actores buscando generar beneficios, aumentando la productividad de los volúmenes de trabajo y la efectividad en la consecución de carga a través de una plataforma tecnológica, mejorando así sus márgenes de rentabilidad optimizando sus utilidades.

Nuestros socios clave están conformados por entidades de apoyo al sector como federaciones de transporte de carga, asociaciones de empresas y camioneros, agremiaciones del transporte terrestre, instituciones como la ANDI y empresas usuarias de producción masiva como FEDEARROZ y FEDECAFÉ.

Las actividades clave que estamos desarrollando actualmente están enfocadas en la conexión de los actores principales del negocio por medio de un soporte tecnológico y logístico promocionado con herramientas de Marketing en redes sociales y páginas web de instituciones y sitios de interés. Desde DM CARGA, se propende por el fortalecimiento de la ciberseguridad al manejar bases de datos de cada uno de los usuarios generando una relación de confianza en nuestro segmento de clientes que como muy bien ya los dimos a conocer anteriormente, son aquellos transportadores independientes dueños y empleados de vehículos, empresas generadoras de carga proveedoras de materias primas de la industria de alimentos, bebidas, agroindustrial y plásticos.

Los canales de venta que empleamos para llegar al mercado y generar ingresos constan de asesorías personalizadas con expertos asesores conocedores de las necesidades de la

operación del transporte de carga, personas capaces de desarrollar campañas a través de vallas publicitarias que permitan una mejor visualización de la marca en puntos estratégicos y por supuesto que realicen visitas de campo en sitios y ciudades donde el transporte de carga es el protagonista económico como en capitales, puertos y regiones de enlace con zonas apartadas.

La estructura de costos de DM CARGA está compuesta por una serie de costos fijos desglosados entre operacionales y administrativos tales como los pagos a personal, arrendamientos, mantenimiento de infraestructura tecnológica, licencias, inclusión de pasarelas de pago y gastos de publicidad. En cuanto a costos variables, tenemos dentro de nuestra estructura, los incurridos por temas de lanzamiento de ofertas por rangos de ventas y pólizas de seguro exprés adquiridas de acuerdo al volumen de viajes contratados.

Los costos incurridos por DM CARGA, nos permiten obtener ingresos por concepto de comisiones que dependen del número de kilómetros que contenga cada viaje, a mayor número de kilómetros que desde nuestra aplicación se logren contratar para el transporte de carga, mejores ingresos se percibirán por ello. En otros conceptos de ingresos, también se encuentran los obtenidos por descargas y derechos de uso. Esta fuente tendrá sostenimiento por suscripciones anuales a precios muy bajos que nos permitan mantener y garantizar los ingresos provenientes por comisiones. También tenemos, los ingresos por publicidad en ventas de vehículos del segmento de carga pesada, intermedia y liviana y aquellos obtenidos como plataforma para que las empresas aseguradoras promocionen sus productos de seguros todo riesgo y SOAT dirigidos a transportadores usuarios cuya adquisición de estos productos la realizarán por medio de pasarelas de pago establecidas en nuestro portal web y desde la aplicación.

**Se anexa modelo CANVAS, anexo 1.**

### **Análisis del Sector y del Entorno**

Tal como lo hemos manifestado a través del presente documento, el sector al que va dirigida nuestra iniciativa es el sector transporte, especialmente el sector de transporte de carga terrestre, cuya importancia es muy relevante al ser un sector vital para la economía del país pues por medio de este sector se mueven las mercancías a nivel nacional. Este sector encierra una participación dentro del sector transporte de alrededor del 80%, superando ampliamente a otros medios de transporte como el aéreo, fluvial y férreo.

En los últimos 10 años, el PIB del sector transporte ha venido creciendo a excepción del año 2020, año en el que inicia la pandemia y en el que hubo confinamiento y restricciones a la movilidad. Sin embargo, a pesar de ese crecimiento, las tasas han sido bajas en comparación con el crecimiento experimentado por la economía en general pues es un sector que crece por debajo de lo que crece la economía, situación que se torna favorable para DM CARGA al ofrecer una oportunidad de establecerse y fortalecerse dentro de éste sector como una alternativa para la mejora de los volúmenes de viaje aumentando ingresos y optimizando costos. No obstante, existen en la actualidad otras aplicaciones que ya están adelantando algunas labores similares dentro del sector y que brindan soporte a transportadores y empresas generadores de carga, entre ellas podemos ver plataformas tecnológicas como el Grupo Mueve y GoCargo que conectan, administran y monitorean carga.

En contexto con las fortalezas, oportunidades y amenazas que rodean nuestra iniciativa, es pertinente analizar la matriz PESTEL, de la cual se hace énfasis en distintos factores



que rodean el marco político, económico, social, tecnológico, ambiental y legal. Los cambios de gobierno pueden constituir una oportunidad dadas las condiciones globales actuales, en donde es una necesidad favorecer la creación de nuevos emprendimientos en la rama tecnológica, pero al mismo tiempo nace la preocupación si un nuevo gobierno favorecería la llegada de empresas ya conformadas y consolidadas que tengan que ver con el mismo tipo de negocio por lo que en lo político existen muchas incógnitas por resolver al igual que en el ámbito económico, donde sabemos que ante el mar de incertidumbre que se viene apoderando de la actual situación mundial, nos plantea un panorama muy complejo pero que en un escenario de normalidad pueden haber muchas oportunidades de crecimiento ante procesos de reactivación económica y apertura de mercados y sistemas de producción teniendo en cuenta que venimos de una estrepitosa caída producto de la pandemia ocasionada por el SARS-CoV2.

En lo tecnológico, vale resaltar que es donde más hay oportunidades de mejora al poder tener acceso a personal capacitado y poder ofrecer cada día un mejor producto.

Adicionalmente, es pertinente hablar de la inversión en nuevas tecnologías que permitan la ampliación de la cobertura en internet y datos, aunque en la actualidad aún estemos rezagados en este aspecto.

Por otra parte, los inconvenientes en materia ambiental que desde luego hace que los desafíos en esta materia aumenten hace que sea un factor incontrolable ya que el cambio climático genera todo tipo de situaciones inesperadas como bloqueos de vías por motivo de derrumbes o inundaciones. La oportunidad en este campo se puede visualizar en el largo plazo ante la llegada de camiones con nueva tecnología y que en su función promoverá un cambio para bien de las condiciones climáticas actuales.

En lo referente al aspecto social, nuestra oportunidad se centra en capacidad de permear en las intenciones de uso de la aplicación por parte de la comunidad usuaria, generar incentivos para su uso y captar su aceptación es la clave de nuestro éxito. En el marco legal, en el cual se desarrolla nuestro proyecto encontramos que puede haber riesgo de patente, riesgo de reclamaciones.

**Se anexa matriz PESTEL. Anexo 2.**

### **Propuesta Financiera**

Para la puesta en marcha de nuestro proyecto, es necesario contar con una inversión inicial de COP \$ 458.000.000, en el que se incluye un préstamo bancario por COP \$ 150.000.000 para un total neto a invertir por parte de los accionistas de COP \$ 308.000.000, el cual constituye una participación dentro de la estructura financiera de la empresa del 67% y dando como resultado un costo de capital del 26,94% tomando como referencia una tasa para el accionista de 35% y una tasa neta después de impuestos del 10,40% EA.

La inversión inicial cubrirá necesidades de capital de trabajo y compra de activos fijos para operar en oficina y que están compuestos por equipos de cómputo, como computadores, impresoras y equipo para procesamiento de datos por valor de COP \$ 55.418.000; muebles y enseres, escritorios, sillas y archivador por valor de \$6.280.000; una adquisición en desarrollo tecnológico inicial a costo consultado en el portal web cuánto cuesta mi app por valor de \$ 80.000.000, la cual incluye desarrollo con pasarela de pagos y disponibilidad de visualización en 2 idiomas y unos gastos preoperativos por concepto de adecuaciones y estudios de mercado por \$ 15 y \$ 20 millones respectivamente.

Los costos totales mensuales comprendidos por gastos de personal, mantenimiento de infraestructura tecnológica, servicios públicos, gastos de publicidad, arrendamientos y comisiones entre otros es de \$ 70.526.201 para un total de costos en el primer año de COP \$662.000.000, creciendo en los años subsiguientes según el IPC y generando un margen operacional de 29,58% en el primer año.

Los ingresos se obtendrán a partir de una proyección total de descargas en un escenario realista anual de 6800, que representan a igual número de camiones de distintas categorías, con un promedio de viajes por camión al mes de 6 viajes a un promedio de 360 kilómetros por viaje, arrojando un total de ponderado de 13.294.000 kilómetros recorridos por este número de camiones al año, para un promedio mensual de 1.107.833 kilómetros al mes (Cuadro 3).

Tipo de Ingreso	Tipo de Camion	No. Camiones	Promedio de viajes / Mes	Recorrido Promedio Viaje	Kilometros recorridos / Año	% Participacion
Administracion y control de carga por viaje contratado	0-8 Ton	3.400	5	250 KM	4.250.000	32%
	9-16 Ton	2.040	6	350 KM	4.284.000	32%
	16-34 Ton	1.360	7	500 KM	4.760.000	36%
		<b>6.800</b>			<b>13.294.000</b>	<b>1.107.833</b>

Posteriormente, y con el fin de aterrizar dichos datos informativos en cifras, estimamos que bajo un escenario realista vamos a efectuar un cobro de \$71 por kilómetro recorrido al mes por el total de camiones ( $71 * 1107833 = 78.398.333$ ).

En otros conceptos, obtendremos ingresos por descargas de aplicación a un promedio mensual de \$ 1.700.000 y por publicidad, un promedio mensual de \$ 1.333.000, generando un flujo de caja operativo anual superavitario a partir del segundo año a un valor promedio de \$ 252 millones. La proyección de crecimiento anual en ventas corresponde a un promedio estimado en un escenario realista de 5,1% anual.

La evaluación realizada al proyecto nos arroja una tasa interna de retorno de 42% superior a la tasa interna de oportunidad del 35%, una rentabilidad del activo en el primer año de 35% hasta el 45% en el quinto año y una relación beneficio costo de 1,35 que nos muestra un retorno de inversión de 4,12 años.

### **Conclusiones y Recomendaciones**

Una vez realizados los anteriores análisis de las proyecciones financieras de nuestra iniciativa, concluimos que DM CARGA “Tu próxima carga”, es un proyecto que nace de la necesidad de mejorar las condiciones económicas de los transportadores en general siendo éste un proyecto definido, que desea transformar la operación logística del transporte de carga a través de una aplicación fácil de manejar, intuitiva, con herramientas para visualizar el trabajo en curso y recibir pagos en línea por trabajos realizados y la facilidad para el transportador de realizar compras de seguros para sus vehículos en línea desde la aplicación. Por tal motivo, es imprescindible decir que DM CARGA tiene claro un horizonte de acuerdo a unas estimaciones muy conservadoras de percepción de crecimiento económico, además de favorecer los intereses de un gremio y sector específico como el sector transporte de carga se le suma la importancia que tiene en el alivio de los precios que el sector productor puede transmitir al consumidor aplicando la economía de escala y al mejorar la productividad y efectividad de los desplazamientos de las cargas en territorio nacional puede contribuir al mejoramiento de los índices de inflación.

Es recomendable expresar a las distintas entidades relacionadas con el gremio transportador que emprendan acciones que faciliten un ambiente financiero óptimo para quienes están inmersos en la actividad del transporte de carga en Colombia, tales acciones pueden ir encaminadas a gestionar ante el poder público normas que sirvan para el jalonamiento de la economía a través de este sector como es el caso de la tarifa en peajes, alivio en precios de combustibles y ante todo la aplicación expedita de la tabla de fletes con tarifas justas que favorezcan la operación.

### **Bibliografía**

- Andemos.org. (s.f.). <https://www.andemos.org/index.php/2022/01/02/diciembre-2021-cerroccon-mas-de-250-000-vehiculos-nuevos/>. Obtenido de Andemos.org.
- Fiduprevisora. (s.f.). <https://www.fiduprevisora.com.co/wp-content/uploads/2019/11/ANEXO-13-Estudio-de-Sector-y-de-Mercado-Transporte-Terrestre-7x24.pdf>. Obtenido de <https://www.fiduprevisora.com.co/wp-content/uploads/2019/11/ANEXO-13-Estudio-de-Sector-y-de-Mercado-Transporte-Terrestre-7x24.pdf>.
- Semana, Revista. (s.f.). <https://www.semana.com/economia/empresas/articulo/transporte-de-carga-este-es-el-panorama-de-un-sector-clave-en-la-reactivacion-economica/202100/>. Obtenido de <https://www.semana.com/economia/empresas/articulo/transporte-de-carga-este-es-el-panorama-de-un-sector-clave-en-la-reactivacion-economica/202100/>.
- Silvera Escudero, R. E., & Mendoza Valencia, D. P. (s.f.). [https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/11404/4125/7/costos\\_logist\\_tmp\\_ri.pdf](https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/11404/4125/7/costos_logist_tmp_ri.pdf).

Obtenido de

[https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/11404/4125/7/costos\\_logist\\_tmp\\_ri.pdf](https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/11404/4125/7/costos_logist_tmp_ri.pdf).

Solunion. (s.f.). <https://www.solunion.co/blog/evaluacion-y-perspectivas-del-sector-transporte-en-2021/>. Obtenido de <https://www.solunion.co/blog/evaluacion-y-perspectivas-del-sector-transporte-en-2021/>.

Transporte, M. d. (s.f.). <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>.

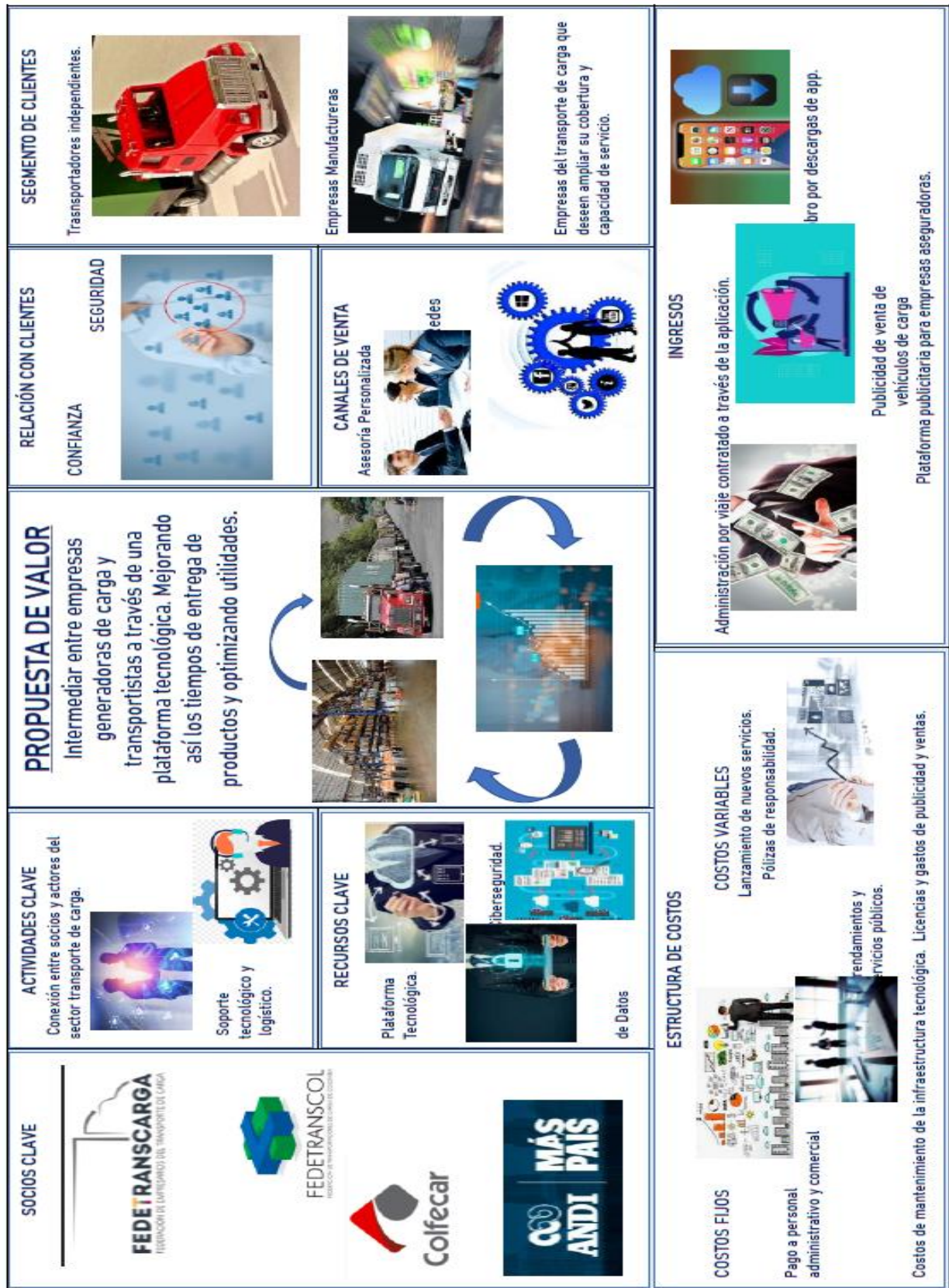
Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>.

Transporte, M. d. (s.f.).








[https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/2648/observatorio\\_de\\_transporte\\_de\\_carga\\_por\\_carretera/descargar.php?id=4040](https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/2648/observatorio_de_transporte_de_carga_por_carretera/descargar.php?id=4040).

Anexos

Anexo 1. Modelo CANVAS.



## Anexo 2. Matriz PESTEL

ANÁLISIS PESTEL DM CARGA					
FACTORES EXTERNOS			ASUNTO	OPORTUNIDAD	AMENAZA
P	POLITICO		Cambio de Gobierno	Implementación de políticas en pro del desarrollo tecnológico.	Discontinuidad a políticas adelantadas al momento.
				Apoyo al sector transporte	Apertura de convenios internacionales con desarrollos de similar aplicación
					Restricción a las iniciativas en el sector
					Cambios en las políticas de transporte de carga terrestre y priorización del modo férreo.
			Politica Fiscal		Aumento de la carga impositiva
				Creación de nuevos impuestos	
				Aumento de tasas al combustible y peajes.	
E	ECONÓMICO		PIB	Aumento en la producción Nacional y mundial que dinamice los traslados mercancías.	
			Reactivación económica	Incentivos al sector productor.	
			Pandemias		Afectación por restricciones en el aparato productivo a nivel mundial
			Competencia		Empresas establecidas con mayor experiencia
					Llegada de nuevos grandes inversionistas
		Financiación	Lineas de credito a empresarios y emprendedores del sector industrial exportador		
S	SOCIAL		Población	Aceptación por parte de los transportadores.	Paros y/o movilizaciones
			Educación		Dominio de redes sociales y tecnología de telefonos inteligentes de la población usuaria.
				Apertura a la educación en desarrollo y programación.	
T	TECNOLÓGICO		Conectividad		Baja cobertura de internet y datos en carreteras nacionales
				Implementación de infraestructura tecnológica	
			Búsquedas	Inteligencia Artificial	
			Desarrollo	Desarrollo y mejoramiento de herramientas para manejo de bases de datos	
			Familiarización del sistema Fintech		
E	ECOLÓGICO / AMBIENTAL		Desastres		Bloqueos por derrumbes que disminuyen el uso de la aplicación.
			Huella de Carbono	Desplazamientos más efectivos de la flota de transporte de carga.	Consumo de energía por uso de tecnología.
			Llegada al país de nueva flota de camiones eléctricos al servicio de carga		
L	LEGAL		Regulación	Tabla de Fletes	
				implementa el marco normativo para el desarrollo del sector de Tecnologías de la información y comunicaciones"	
			Aseguramiento		Déficit de distintas figuras en Pólizas "Express" que se acomoden a la medida del servicio prestado.
			Licencias		Otorgamiento de licencias para explotar.
			Laboral		Protección al trabajador directo y contratista
			Propiedad Intelectual	Derechos de uso para divulgación de la aplicación.	Políticas de proteccion poco estrictas
	Leyes de Empredimiento	Ley 2069 de 2020 "Por el cual se pretende dar un impulso al emprendimiento en Colombia"			