

PERSPECTIVAS TEÓRICAS SOBRE COMERCIO DE SERVICIOS SECTOR TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

RESUMEN

Ante la carencia de información acerca del comercio de servicios sector transporte y logística, se desarrolla este documento con el objetivo de presentar un marco teórico-conceptual con diferentes apreciaciones existentes que servirán como delimitante para el análisis de las exportaciones de servicios por emprendedores, empresas o instituciones públicas; a través de una metodología cualitativa con enfoque descriptivo-explicativo, prescriptivo y prospectivo se esboza la revisión de teorías, conceptos y modelos relacionados con tres aspectos: innovación, comercio, actores y procesos. Los aportes y limitaciones surgen como resultado del análisis que dinamizan la diversidad de conocimiento, concluyendo con una herramienta de soporte para el sector representada en la tabla comparativa de las perspectivas teóricas.

Palabras claves: comercio de servicios, innovación, perspectivas teóricas, transporte, logística.

THEORETICAL PERSPECTIVES ON TRADE IN SERVICES TRANSPORT AND LOGISTICS

ABSTRACT

In the absence of information on trade in services transport and logistics sector, this document is developed with the aim of presenting a theoretical-conceptual framework with different existing assessments that will serve as a delimiter for the analysis of services exports by entrepreneurs, companies or public institutions; Through a qualitative methodology with a descriptive-explanatory, prescriptive and prospective approach, the revision of theories, concepts and models related to three aspects is outlined: innovation, commerce, actors and processes. Contributions and limitations arise as a result of the analysis that energize the diversity of knowledge, concluding with a support tool for the sector represented in the comparative table of the theoretical perspectives.

Keywords: Trade in services, innovation, theoretical perspectives, transport, logistics.

INTRODUCCIÓN

El comercio de servicios sector transporte y logística presenta enflaquecimientos teóricos al momento de definir perspectivas que describen este ámbito, situación que ocasiona carencias de convergencia teóricas que sustentan este fenómeno. Este documento tiene como objeto presentar el marco teórico-conceptual sobre el comercio de servicios sector transporte y logística, compara diferentes aproximaciones y limitaciones que servirán de apoyo para el análisis de las exportaciones de servicios de emprendedores, empresas o instituciones de carácter público. Otro objetivo de esta investigación es comparar enfoques teóricos y comercio de servicios sector transporte y logística, se esboza aportes, limitaciones y su convergencia, como punto de partida para las exportaciones de servicios. Existen teorizaciones que pretenden manifestar alguna relación sobre el comercio de servicios, este documento intenta agrupar teorías con relación a tres perspectivas conectoras: innovación, comercio, actores y procesos, cabe recalcar que no se pretende individualizar en un modelo único, sino tomar conceptos de diversos autores que permitan enriquecer conclusiones y resultados. (Segovia Philip & González Tamayo, 2014)

El comercio internacional a través de las exportaciones e importaciones son actividades económicas y de negocios con mayor crecimiento en el mundo, según la Organización Mundial de Comercio – OMC (2015) informa que en las últimas dos décadas el comercio internacional de servicios se ha transformado en uno de los segmentos más dinámicos del mercado, con un desarrollo exponencial en relación a la compraventa de mercancías. Los países en desarrollo y aquellas economías en transición han ejecutado un protagonismo que incrementa de un cuarto a un tercio la participación de las exportaciones mundiales (OMC, 2015) siendo el transporte un elemento clave, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - Cepal (2001). En el marco teórico enunciado se exhibe, en primer lugar, el comercio de servicios sector transporte y logística desde una perspectiva innovadora, abarca teorías que representan la importación económica de la innovación, basada en decisiones creativas que promuevan conexiones, asociaciones, alianzas, articulaciones en distintas formas: Bilkey y Tesar, Cavusgil, Reid, Czinkota, Schumpeter. En segundo lugar, el comercio de servicios sector transporte y logística desde una perspectiva de modelo o patrones empresariales, concibe acciones y políticas económicas de las empresas, aportes que promueven a los negocios y mercados basada en producción, competitividad y metas: Adam Smith, David Ricardo, John Stuart Mill, Vandermerwe y Rada, la OMC, Staffan Linder, Kindle Berger, Hymer.

En tercer lugar, el comercio de servicios sector transporte y logística desde una perspectiva de actores y procesos, desarrollan nuevas ideas que centran formas y métodos basado en un desarrollo sistemático, lógico de actores y complementos de empresas e instituciones gubernamentales: Johansson y Mattson, Ellis P., Chen H. e Y. Huang; Park y Bae; Prasad, Knight y Cavusgil, CEPAL, European Comité of Minister of

Transport – ECMT, Council of Logistics Management – CLM, Duque Escobar, Schiller Bruun, y Kenworthy, Rus, Campos y Nombela.

Preparada la descripción de cada aspecto teórico, se hace un análisis de los aportes y limitaciones al comercio de servicios sector transporte y logística, al final se presenta tabla de las tres perspectivas.

MARCO TEÓRICO

En el siguiente apartado Se presentan diferentes teorías o modelos que se relacionan al comercio de servicios sector transporte y logística teniendo relación desde las perspectivas de innovación, comercio, actores y procesos. La información expuesta muestra su principal aporte en temas como la innovación en los negocios, servicios e innovación en el comercio internacional, el comercio internacional de servicios, comercio transfronterizo, exportación de servicios, negocios internacionales, negocio global, logística comercial global, corredores interoceánicos, distribución física y la economía del transporte con el fin de entender de manera detallada el origen de esta actividad.

El comercio de servicios sector transporte y logística desde la perspectiva de la innovación

El modelo de innovación empresarial

Para los autores como Bilkey y Tesar (1977), Cavusgil (1980), Reid (1981), Czinkota (1982) concuerdan que el modelo de innovación empresarial consiste en asimilar la decisión de una empresa en incrementar el compromiso de implementar la innovación en un sentido amplio, siendo las decisiones creativas, innovadoras y deliberadas como determinísticas para asegurar el éxito en el mercado, acogéndose a los límites que la empresa en su ámbito interno y el mismo mercado impone. El mayor obstáculo es la incertidumbre con la cual los directivos internos se enfrentan al momento de tomar estas decisiones trascendentales.

Este modelo se caracteriza por el carácter acumulativo de las decisiones que son tomadas en el proceso de innovar la empresa y siempre se encuentran condicionadas por las decisiones que se han tomado en el pasado y que a su vez influyen en el futuro; las etapas fijadas para este modelo por los autores son las siguientes: 1. Mercado doméstico, 2. Preexportadora; 3. Exportadora experimental; 4. Exportadora activa; 5. Exportadora comprometida. (Bilkey & Tesar, 1977) (Cavusgil , 1980) (Reid , 1981) (Czinkota , 1982)

Desarrollo económico: innovación y determinismo tecnológico

Shumpeter (1939) analizó la importancia económica de la innovación, en su definición se destaca la directa relación entre innovación e invento sin embargo no estrictamente es el mismo concepto. Las innovaciones requieren el desarrollo de un invento institucionalizado sea este un producto o servicios basados en nuevos métodos de producción (Olaya Dávila , 2008).

La innovación también se ha definido como la conversión de ideas en procesos, servicios o productos que tienen un nivel de éxito elevado en el mercado, éstas ideas pueden desarrollarse en el ámbito tecnológico,

comercial u organizativo. Por esta razón se crea una brecha distintiva entre innovación tecnológicas y no tecnológicas, la primera implica productos, procesos nuevos, servicios mejorados en base a la tecnología; la segunda consiste en nuevas formas de gestión de la empresa, formas organizativas, nuevas tendencias o nuevos comportamientos en el mercado (Martínez Montenegro, 2018) (Hernández , 2002).

El comercio de servicios sector transporte y logística desde la perspectiva del comercio

Teoría clásica del comercio internacional

Según los autores Cardozo, Chavarro y Ramírez (2016) La teoría clásica del comercio internacional promulga que los países tienden a especializar su producción de bienes y servicios en los cuales tengan los menores costos, de este modo el comercio internacional nace como consecuencia de la especialización y división del trabajo de manera internacional, lo que abre caminos hacia el dirigir los recursos a aquellos usos más productivos en cada uno de los países en donde se lleva a cabo estas operaciones, es así que un país produce y exporta aquellos productos más eficientes solo importaría aquellos productos en donde no se ha alcanzado la eficiencia en la producción. (Cardozo , Chavarro, & Ramírez , Dialnet, 2016:4)

Cardozo, Chavarro y Ramírez (2016) citando a Charles, W. (2004) menciona como uno de los pioneros de la teoría clásica del comercio internacional a Adam Smith quien aportó al nacimiento y desarrollo de esta concepción teórica a través de la explicación basada en la teoría de la ventaja absoluta, enfatizando en la importancia de identificar los recursos escasos, obteniendo como consecuencia la necesidad de establecer un sistema de distribución uniforme. De esta manera los países tendrían que producir productos a través de los recursos abundantes localmente y siendo destinados a la exportación, logrando importar solo aquellos recursos escasos (Smith, 1776); encontrando una explicación lógica del por qué los países con una mano de obra barata exportan bienes intensivos en trabajo hacia países más intensos en capital y viceversa. (W. L. Hill, 2004).

El modelo Uppsala – escuela nórdica

Según Jahonson y Wiedersheim (1975) precursores de esta teoría apunta que este modelo muestra que la empresa aumentará gradualmente los recursos comprometidos en un país en cuanto vaya adquiriendo mayor experiencia dentro de las actividades que realizan en el mercado, y que la actividad en el exterior se llevará acabo después de una serie de etapas sucesivas que representarán un grado cada vez mayor de implicación en sus operaciones llevadas a cabo en el mercado exterior. El modelo se describe como un número mayor o menor de etapas de desarrollo, pero mediante una visión general puede resumirse en las siguientes: 1. Actividades esporádicas de exportación; 2. Exportaciones a través de representaciones independientes; 3. Establecimiento de una sucursal en el país extranjero; 4. Creación de unidades productivas en el país extranjero. (Johanson & Wiedersheim, 1975)

En cada etapa ocurre un grado mayor de compromiso y utilización de recursos a nivel internacional de la empresa en el mercado, de la misma manera aumenta de manera gradual la experiencia y flujo de información que tiene la empresa acerca del mercado internacional, implicando además la aplicación de un modo de entrada cada vez más sofisticado.

Servitización

Según Rojas, Bejarano y Marín (2016) cita a varios autores que han participado en el concepto de Servitización, determinando que las empresas y organizaciones viven una época de experimentación dentro de un proceso que Vandermerwe y Rada (1988) denominan servitización, la cual posee una estrategia que se basa en la diferenciación de servicios y según Romero Amado (2014) apunta a que este panorama se dé por una situación que obedecerá a un proceso de desindustrialización, dado por el crecimiento económico, la innovación tecnológica y la demanda de servicios en los que el acceso al beneficio es mucho más importante que la propiedad del producto (Vandermerwe & Rada , 1988) (Romero , 2014).

Gebauer, Gustafsson, y Witell, (2011) Una estrategia que las empresas emplean para competir dentro del mercado, asegurar su sostenibilidad y éxito está construida a través de la diferenciación en los servicios como oferta central y donde los clientes visualizan a la empresa como proveedora de servicios, en otras palabras es una estrategia desarrollada a través de la ventaja competitiva que según Bozkurt y Kemer (2014) busca la mejora en el desempeño de la organización que implica una ejecución perfecta y limpia para crear o hallar la ventaja si es posible de conseguirla. (Gebauer, Gustafsson, & Witell, 2011) (Bozkurt & Kemer, 2014).

Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios - AGCS

La Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI (2019) analiza al AGSC como el primer acuerdo comercial multilateral que abarca todos los aspectos que rigen el comercio servicios, su elaboración fue producto de la Ronda de Uruguay en (1986-1993), es así que todos los miembros de la OMC son signatarios y tienen que asumir las obligaciones expuestas en dicho instrumento legal (ALADI, 2019). El AGSC no define un concepto, sin embargo, genera cuatro modos de suministro: suministro transfronterizo, del territorio de un país miembro al territorio de cualquier otro país miembro, el servicio se brinda sin que haya movimiento alguno del proveedor ni del receptor; consumo en el extranjero, desde el territorio de un miembro a un consumidor de servicios de cualquier otro miembro, el consumidor se desplaza al territorio de otro país y adquiere ahí el servicio; presencia comercial, proveedor de servicios de un país miembro tiene presencia comercial en el territorio de cualquier otro país miembro; presencia de personas físicas, proveedor de servicios de un país miembro tiene presencia de personas físicas de un país miembro en el territorio de cualquier otro país miembro (San Martin Reyna , 2014) (González Blanco, 2011).

(Jiménez & Lahura, 2010)

El comercio de servicios sector transporte y logística desde la perspectiva de actores y procesos

Teoría de redes

Según Johanson y Mattson (1998) afirma que la entrada en mercados exteriores está comprendida con las interacciones continuas entre las empresas locales y las redes internacionales, abriendo camino a nuevas oportunidades en los mercados exteriores las cuales llegan a través de los miembros de una red de contactos. (Johanson & Mattson, 1988)

Ellis (2002) comparte la idea en la que las relaciones sociales que mantiene el decisor con otros individuos participantes en una red influyente a la hora de implementar la búsqueda de información sobre los mercados en los que se puede actuar y extender la participación comercial (Ellis , 2000). De esta manera se puede interpretar que la teoría de redes permite a la empresa mantener relaciones que ayudarán de manera positiva a tener acceso a diferentes recursos y mercados (Palmieri G., 2019) (Requeijo, 2016).

Enfoque de fases, procesos y ciclo de vida

Chen H. e Y. Huang (2004) propone cuatro formas de como una empresa puede ser participe del Comercio Internacional de servicios: 1. Alianzas de servicios después de la venta; 2. Alianzas para la distribución de sus productos; 3. Alianzas para desarrollar productos; 4. Alianzas para construir canales de distribución. (Chen & Huang, 2004)

Park y Bae (2004) sostienen que los modelos de crecimiento y la velocidad que se presenta el cambio en las nuevas empresas exitosas varían de acuerdo a las condiciones con las cuales inició la empresa, las cuales tienen mucho que ver con las habilidades emprendedoras de los directivos y según el nivel tecnológico que muestra la organización. (Park & Bae, 2001)

Prasad (1999) afirma que las grandes empresas poseen la tendencia de crecer de modo más acelerado que las empresas de tamaño medio, es así que mientras algunas empresas pasan por cuatro o más fases hay otras empresas en las cuales se ve un proceso más corto y tienen la oportunidad de volverse grandes en su economía. (Prasad , 1999) (Valdéz, 2016)

Teoría Born global

Rodríguez, Ruiz y Martín (2016) Según Por el dinamismo de la logística comercial a nivel global que se fundamenta en la orientación de los mercados internacionales, la teoría Born Global explica el fenómeno de las empresas que constituyen este campo incluyendo a la innovación y gran preferencia por el riesgo, comprometiendo una gran cantidad de recursos destinados a la expansión global de sus actividades; lo cual crea una ventaja competitiva y se determinan como principales recursos para las empresas born global (Rodríguez Serrano , Ruiz Moreno, & Martín Armario, 2016) (Casalvieri, 2016) (Cervantes Martínez , 2019).

Según Knight y Cavusgil (2004) fundamentan esta teoría a través de una visión emprendedora en los diferentes entornos extranjeros, lo cual se convierte en un pilar fundamental para la creación de estrategias claves que aumentan el éxito internacional de la empresa, de la misma manera estas organizaciones económicas tienen una orientación la cual se caracteriza por la generación de información confiable para el mercado, la misma que es esparcida por toda la empresa, generando respuesta a dicha información; teniendo como resultado la creación de un valor superior para los clientes basado en la información de los mercados y la competencia. (Knight & Casuvil , 2004)

Integración Física

Según Cepal (2009) describe a la integración física como la interconexión de toda infraestructura económica, es así que los activos participantes son el área de transporte, telecomunicaciones, energía, saneamiento y agua, los cuales permiten la generación de transacciones que se llevan a cabo dentro de un espacio económico y/o geográfico que va más allá de los límites nacionales, abriendo paso a la integración de un sistema económico y territorial a un nivel denominado subregional que dé como resultado la creación de cadenas regionales de valor (Cepal, 2009) .

Según Infante (2016) La integración física permite alcanzar una mayor agilidad en la creación y mejora de la infraestructura, bajo una menor inversión y bajo costo en la operación lo cual se da como producto de las economías de red, así se abre la posibilidad de liberar recursos públicos los cual se destina para un gasto social u otros sectores de la economía a nivel nacional. Esto permite dotar y asegurar un suministro de manera continua lo cual asegura a las naciones participantes de una misma red (Infante Caffi, 2016)

Transporte Multimodal

Bajo European Comité of Minister of Transport – ECMT (1993) define al transporte multimodal como aquel transporte de carga que posee por lo menos dos modos diferentes de transporte, lo cual a diferencia del transporte sucesivo que se usa varias veces el mismo modo de transporte denominado como unimodal. El transporte multimodal se ejecuta mediante dos o más modos de transporte y se entiende como una sola operación jurídica continua, así los transbordos multimodales tienen lugar en los aeropuertos, estaciones férreas y puertos fluviales y/o marítimos.

El transporte multimodal es considerado más allá que una cadena de transporte en donde se vinculan varios medios de transporte, sino que a través de la creciente demanda del “puerta a puerta” involucra el hacer uso del mismo en donde se vinculan además de los medios de transporte, los actores, cargas, envases y terminales, en donde a su vez en un nivel sub-regional involucra al ente gubernamental para el ámbito regulatorio y jurídico (Wilmsmeier , 2016).

Mediante una visión general esta forma de transporte genera grandes expectativas y se cree que es un gran aporte a los corredores transoceánicos así se presta principal atención al manejo de carga, empresas de transporte y servicios en general que aporta valor agregado.

El concepto de multimodalismo es un instrumento que permite la visualización de la movilidad en donde se combina diversos medios de transporte por lo cual proporciona mejoras en el traslado de mercancías, así se plantea el reto de combinar los medios de transporte de manera más competitiva y de esta manera se logra eficacia reduciendo los efectos negativos en el transporte y reduciendo los costos operativos lo cual dinamiza el comercio dentro de los corredores (Sánchez, y otros, 2015)

Gestión Logística Integral

Council of Logistics Management – CLM (1962) define a la logística como el proceso de implementar, planear, controlar el flujo y el almacenamiento eficiente mediante el costo efectivo de las materias primas, inventarios y de producto terminado desde el punto de origen hasta el punto de consumo con el objetivo de satisfacer las necesidades de los clientes alrededor del mundo. La logística encuentra su dependencia en la efectividad del comercio teniendo como actores principales a los productos y/o servicios, clientes y proveedores.

La gestión logística integral depende de cómo se administra una cadena de abastecimiento que asciende a la competitividad de un país; al interior de una organización tiene su réplica en el exterior de una empresa y así permite configurarla como pieza importante de la cadena de distribución la cual empieza desde el productor hasta llegar al consumidor, en donde entran los operadores logísticos como almaceneras, transportistas, agentes de aduana, maquiladores, etc.; los cuales trasladan los productos mediante diferentes canales de distribución.

Economía de Transporte

Según Duque (2006) promulga que la teoría económica que se especializa en la industria del transporte estudia de manera sistemática el conjunto de elementos que este posee, de esta manera se analiza la contribución del sector del transporte en la vida social y económica de los pueblos. El transporte se relaciona de manera directa con la economía de una región, convirtiéndose así en una actividad productiva. En el caso de que el sistema de transporte no funcione no se puede determinar como un bien económico, por lo cual la infraestructura siendo un factor de producción vital y consecuentemente la movilidad termina siendo un factor determinante para el costo y el mercado. (Duque Escobar , 2006)

Schiller (2010), señala que la justificación que señala el estudio de la economía del transporte se encuentran las siguientes: a. Establecer el impacto del cambio de la demanda del transporte y su nivel de ingresos; b. Establecer el impacto de los costos cambiantes del transporte; c. Establecer el impacto en los sistemas de transporte; d. Fijar los precios apropiados para el funcionamiento de la industria del transporte; f. Instaurar

los diferentes niveles de inversión o subsidio; g. Visualizar el impacto del transporte sobre los sistemas económicos. (Schiller, Bruun, & Kenworthy, 2010)

MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación con enfoque cualitativo inició desde la revisión de apreciaciones teóricas, modelos y conceptos con un hilo relacional al comercio de servicios sector transporte y logística; se estructura posee enfoque descriptivo-explicativo, prescriptivo y prospectivo el cual concluye con la identificación y determinación de perspectivas teóricas, con identificación de aportes y limitaciones, lo que constituye un aporte para el análisis de las exportaciones de servicios para emprendedores, empresas o instituciones de carácter público. El documento agrupa teorías en tres aspectos conectoras: innovación, comercio, actores y procesos; características extraídas y recopiladas a la información que nos interesa con referencias pertinentes; al final se presenta una tabla de los puntos de vista expuestos.

RESULTADOS

Las diversas perspectivas analizadas desde el ámbito de la innovación, comercio, actores y procesos exponen aportes y limitaciones de cada una, en relación al comercio de servicios sector de transporte y logística, contribuye a la construcción de una base teórica-conceptual que deslumbró aspectos relevantes y aportan como base científica, mediante enlaces y vínculos concretos, ampliando los conocimientos en el ámbito del transporte y logística; sirve como delimitantes para la prevención de errores que puedan acontecer en el campo de aplicación, siendo a su vez una guía precisa para la interpretación de resultados obtenidos en los proyectos que se deseen emprender por los actores involucrados dentro del sector.

Aportes y limitaciones del análisis del comercio de servicios sector de transporte y logística a través de una perspectiva de innovación

La innovación puede ser descrita como una acción de cambio que trae consigo algo nuevo, o la renovación en sí, sea está dentro de un producto, método, proceso, servicio, etc. En términos teóricos se ha incluido al modelo de innovación empresarial que interviene en el desarrollo de decisiones creativas, innovadoras y deliberadas siendo la base para asegurar el éxito dentro del mercado sin embargo el proceso de innovación concebido a través de este modelo se encuentra muchas veces obstaculizado por la incertidumbre de los directivos internos al tomar decisiones trascendentales y este a su vez está condicionado por aquellas decisiones tomadas en el pasado.

La teoría del desarrollo económico, innovación y determinismo tecnológico reconoce la importancia económica de la innovación sin embargo limita a un crecimiento económico que solo se dará a través del desarrollo de un invento institucionalizado sea un producto o un servicio.

Aportes y limitaciones del análisis del comercio de servicios sector de transporte y logística a través de una perspectiva de comercio

Al observar al comercio de servicios sector de transporte y logística con perspectiva de comercio, se suma la teoría clásica del comercio internacional que promulga la especialización y división del trabajo de manera internacional sin embargo limita a que solo los países que tienden a especializar su producción de bienes y servicios en los cuales tengan los menores costos podrán participar del comercio internacional obteniendo una ganancia.

El modelo Uppsala, escuela nórdica crea etapas que pueden ser aplicadas en el comercio de servicios sector de transporte y logística las cuales incluyen las actividades esporádicas de exportación, exportaciones a través de representaciones independientes, establecimiento sucursal en el país extranjero y la creación de unidades productivas en el país extranjero, sin embargo el éxito de la organización aumentará gradualmente los recursos comprometidos en un país en cuanto vaya adquiriendo mayor experiencia dentro de las actividades que realizan en el mercado.

La servitización posee una estrategia basada en la diferenciación de servicios sin embargo la situación obedecerá a un proceso de desindustrialización, el servicio a los que accede el beneficiario es mucho más importante que la propiedad de un producto, de esta manera el comercio de servicios puede convertirse en altamente rentable.

Las diferentes transacciones comerciales realizadas en el mundo deberán ser reguladas por normas, reglamentos y/o políticas públicas o privadas, es así válido mencionar como instrumento regulativo al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios - AGCS siendo una herramienta legal que aporta en los lineamientos básicos para la exportación de servicios cuyo generador suministrar un servicio y las diversas formas de realizarlo, facilitando así el funcionamiento de las organizaciones y actores en general que participan en estas actividades comerciales.

Aportes y limitaciones del análisis del comercio de servicios sector de transporte y logística a través de una perspectiva de actores y procesos.

Para el análisis del comercio de servicios sector de transporte y logística a través de una perspectiva de actores, etapas, complementos y redes, se incluye a la teoría de redes la cual abre camino a nuevas oportunidades en los mercados exteriores llegando a través de los miembros de una red de contactos, en donde la entrada hacia mercados exteriores está comprendida con las interacciones continuas entre las empresas locales y las redes internacionales. El modelo de enfoque de fases, procesos y ciclo de vida propone cuatro formas de como una empresa puede ser participe del comercio internacional de servicios: alianzas de servicios después de la venta, alianzas para la distribución de sus productos, alianzas para desarrollar

productos, y alianzas para construir canales de distribución teniendo en cuenta que las grandes empresas poseen la tendencia de crecer de modo más acelerado que las empresas de tamaño medio.

Una teoría importante para la integración de los diferentes recursos dentro de la exportación de servicios logísticos y de transporte es la teoría del Born global la cual explica el fenómeno de las empresas que constituyen este campo incluyendo a la innovación y gran preferencia por el riesgo, sin embargo, se debe comprometer una gran cantidad de recursos destinados a la expansión global de sus actividades.

Es importante destacar que para la evolución de este mercado deberá existir interconexión de las economías globales la cual se da a través de la Integración Física, que permite alcanzar una mayor agilidad en la creación y mejora de la infraestructura, bajo una menor inversión y bajo costo en la operación lo cual se da como producto de las economías de red, sus activos participantes son el área de transporte, telecomunicaciones, energía, saneamiento y agua; el transporte multimodal es un gran aporte a los corredores transoceánicos así se presta principal atención al manejo de carga, empresas de transporte y servicios en general que aporta valor agregado y el cual siempre debe incluir por lo menos dos modos diferentes de transporte.

A nivel operativo es válido mencionar a la gestión logística que se entiende como el proceso de implementar, planear, controlar el flujo y el almacenamiento eficiente mediante el costo efectivo de las materias primas, inventarios y de producto terminado desde el punto de origen hasta el punto de consumo y una gestión logística integral depende de cómo se administra una cadena de abastecimiento que asciende a la competitividad de un país. Economía de Transporte es vital en el ámbito de estudio desarrollado ya que aporta también a través del estudio de manera sistemática al conjunto de elementos que este posee el transporte, de esta manera se analiza la contribución del sector del transporte en la vida social y económica de los pueblos teniendo en cuenta que en el caso de que el sistema de transporte no funcione no se puede determinar como un bien económico. En el cuadro 1 se presenta una sinopsis de los puntos más importantes de perspectivas teóricas analizadas sobre el comercio de servicios sector transporte y logística.

Cuadro 1: Perspectivas teóricas sobre comercio de servicios sector transporte y logística

<i>Perspectiva</i>	<i>Teoría o Modelo</i>	<i>Aportes</i>	<i>Limitaciones</i>
Innovación	El modelo de innovación empresarial	Creación de decisiones creativas, innovadoras y deliberadas	Incertidumbre de los directivos internos al tomar decisiones
	Desarrollo Económico: Innovación y Determinismo Tecnológico	Reconocimiento de la importancia económica de la innovación	requieren el desarrollo de un invento
Comercio	Teoría Clásica del Comercio Internacional	la especialización y división del trabajo	producción de bienes y servicios en con menores costos
	El modelo Uppsala – Escuela nórdica	Etapas de desarrollo	Aumento gradualmente los recursos comprometidos
	Servitización	Posee una estrategia que se basa en la diferenciación de servicios	El servicio es mucho más importante que la propiedad de un producto
	Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS)	Instrumento legal	Definición de comercios de servicios como suministro de un servicio
Actores y procesos	Teoría de redes	Abre camino a nuevas oportunidades en los mercados exteriores	Interacciones continuas entre las empresas locales y las redes internacionales
	Enfoque de fases, procesos y ciclo de vida	Propone cuatro formas de como una empresa puede ser participe del Comercio Internacional de servicios basados en Alianzas	Las grandes empresas poseen la tendencia de crecer de modo más acelerado que las empresas de tamaño medio
	Teoría de las Born global	Explica el fenómeno de las empresas que constituyen este campo incluyendo a la innovación y gran preferencia por el riesgo	Se debe comprometer una gran cantidad de recursos destinados a la expansión global de sus actividades
	Integración Física	Permite alcanzar una mayor agilidad en la creación y mejora de la infraestructura	Sus activos participantes son el área de transporte, telecomunicaciones, energía, saneamiento y agua
	Transporte Multimodal	Mayor atención al manejo de carga, empresas de transporte y servicios en general que aporta valor agregado	Transporte multimodal posee por lo menos dos modos diferentes de transporte
	Gestión Logística	Proceso de implementar, planear, controlar el flujo y el almacenamiento	La gestión logística integral depende de cómo se administra una cadena de abastecimiento
	Economía de Transporte	Analiza la contribución del sector del transporte en la vida social y económica de los pueblos	En el caso de que el sistema de transporte no funcione no se puede determinar como un bien económico

Elaborado por: Los Autores

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Conforme al avance de la globalización se denota un interés e incremento de emprendedores, empresas e instituciones públicas de comercio de servicios sector transporte y logística siendo los objetivos principales la búsqueda de nuevos mercados y el aumento progresivo de las ventas; países de Estados Unidos, China y países de Europa como Alemania, Suiza y España desarrollan productos de consumo relacionados con el transporte de carga, viajes, servicios financieros y de entretenimiento; los cuales están estrechamente vinculados a la innovación y al uso de recursos tecnológicos.

Esta investigación realizó un levantamiento de bases teóricas relevantes relacionados a tres aspectos como la innovación, comercio, actores y procesos; describen los aportes de varios filósofos o especialistas a temas como la innovación en los negocios, innovación de servicios y la innovación del comercio internacional, comercio internacional de servicios, comercio transfronterizo, exportación de servicios, negocios internacionales, negocio global, comercio internacional de servicios, logística, comercial global, corredores interoceánicos, distribución física internacional y la economía de transporte, concluyendo con aportes y limitaciones en cada uno los ámbitos expuestos con la concepción de las conclusiones en los siguientes párrafos.

En términos generales las diferentes teorías relacionadas a la innovación aportan de manera directa al comercio de servicios sector transporte y logística que permiten dinamizar todos los procesos institucionalizados en las organizaciones con aplicación en nuevas tecnologías, creación de productos, mayor accesibilidad, entre otros; alcanzando la entrada exitosa a otros mercados externos, teniendo en cuenta limitaciones que se presentan.

El comercio es columna que sostiene las economías globales, los otros modelos y teorías presentadas en este apartado sostienen y aportan a el comercio de servicios a través de una mirada económica con otras herramientas que permiten y abren el campo hacia la internacionalización de las empresas con diferentes actores y procesos teniendo como instrumento normativo de inicio el AGCS; que permite el aprovechamiento de grandes mercados, aumentar el potencial de las empresas, emprendedores e instituciones, administrar limitaciones del mercado interno y alcanzar producciones a mayor escala por medio de la eficacia, que lo hace convertir un jugador de grandiosas ligas diversificando riesgos y aprovechando la capacidad de producción.

El comercio de servicios sector transporte y logística ha incluido a diversos actores y procesos que participan de manera directa e indirecta, al desarrollar nuevas visiones que permiten determinar fortalezas y oportunidades en las empresas, emprendedores e instituciones públicas en el comercio internacional de

servicios, logística comercial global, corredores interoceánicos, distribución física internacional y de qué manera interactúa estas, con la economía del transporte, complementos y redes.

Recomendaciones

La carencia de exploración de estas proposiciones relacionadas al comercio de servicios sector transporte y logística, y al presentarlas en este documento abre un listado de teorías que enuncian situaciones y puntos de vista, se debe ahondar en aquellas influencias de aspecto relacional con el objetivo de crear análisis que permitan combatir problemáticas de mercado. Las relaciones internacionales se expresan a través del desenvolvimiento de un sistema internacional, aprovechar coyunturas científicas se puede detectar otras perspectivas y oportunidades teóricas, con ardua labor investigativa basada en experiencias de las empresas, emprendedores e instituciones públicas.

Futuras investigaciones

Si bien es cierto el presente trabajo investigativo presenta teorías, modelos y conceptos relacionados al comercio de servicios sector transporte y logística con aportes y limitaciones, es de recalcar que este documento expone datos de material referencial escaso de diversos tópicos, se propone tener en cuenta para investigaciones futuras, casos prácticos desde una perspectiva económica-comercial con indicadores o patrones de comportamiento en los mercados regionales y continentales, a fin de robustecer el conocimiento y ser un instrumento de análisis o discusión.

REFERENCIAS

- ALADI. (2019). Aspectos básicos de la exportación de un servicio. *Centro virtual de formación de integración y comercio de la ALADI*, 3 - 4. Recuperado el 2020
- Bilkey , W., & Tesar, G. (1977). The Export behavior of smaller - sized Wisconsin manufacturing firms. *Journal of International business*, 8. Recuperado el 2020
- Bozkurt, O., & Kemer, B. (2014). The impact of Service Differentiation, Informational capacities and commitment to Exporting on Export Costs and Growth Performance. *Economics, Sociology and Policy Journal*, 53-80. Recuperado el 2020
- Buckley, P., & Casson, M. (2009). *Research Gate* . Recuperado el 2020, de https://www.researchgate.net/publication/46526159_The_Internalisation_Theory_of_the_Multinational_Enterprise_A_Review_of_the_Progress_of_a_Research_Agenda_after_30_years
- Cardozo , P. P., Chavarro, A., & Ramírez , C. A. (2016:4). *Dialnet*. Recuperado el 2020, de Dialnet: [file:///C:/Users/Gabriela%20Alvarez/Downloads/Dialnet-TeoriasDeInternacionalizacion-4780130%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/Gabriela%20Alvarez/Downloads/Dialnet-TeoriasDeInternacionalizacion-4780130%20(5).pdf)
- Cardozo, P. P., Chavarro, A., & Ramírez, C. A. (2016:5). Recuperado el 2020
- Casalvieri, S. (2016). Progreso Técnico y competitividad internacional. *Temas de Coyuntura*, 128-130. Recuperado el 2020
- Cavusgil , S. (1980). On the internationalization process of the firm. *European Research*. Recuperado el 2020
- Cepal. (2009). *INFRAESTRUCTURA FÍSICA E INTEGRACIÓN REGIONAL*. Naciones Unidas. Recuperado el 2020
- Cervantes Martínez , L. (2019). EL TURISMO HOTELERO CINCO ESTRELLAS EN MAZATLAN, SINALOA, MEXICO, PANORAMA ACTUAL DE DESARROLLO Y RETOS QUE ENFRENTA. *12*, 6-7. Recuperado el 2020
- Chen , H., & Huang, Y. (2004). The establishment of global marketing strategic Alliances by small and medium enterprises. *Small Business Econmic*, 22, 77. Recuperado el 2020
- Czinkota , M. (1982). Export development strategies: US promotion polices. *Praeger*. Recuperado el 2020
- De Rus, G., Campos, J., & Nombela , G. (2003). *Economía del Transporte*. Antoni Bosch. Recuperado el 2018, de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=wC2YdObpLrIC&oi=fnd&pg=PR23&dq=econom%C3%ADa+del+transporte&ots=6K7MBGGuuQ7&sig=GlrlbBSIrlGot69uviBQzQD-I84#v=onepage&q=econom%C3%ADa%20del%20transporte&f=false>

- Duque Escobar , G. (2006). *Bdigital*. Recuperado el 2018, de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>
- Ellis , P. (2000). Social ties and foreign market entry. *Journal of International Business*, 3. Recuperado el 2020
- Gebauer, H., Gustafsson, A., & Witell, L. (2011). Competitive advantage through service differentiation by manufacturing companies. *Journal of Business Research*, 1270-1280. Recuperado el 2020
- González Blanco, R. (2011). DIFERENTES TEORÍAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL. *Tendencias y nuevos desarrollos de la teoría económica*, 106-108. Recuperado el 2020
- Hernández , C. (2002). La teoría del crecimiento endógeno y el comercio Internacional. *Estudios Empresariales*. Recuperado el 2020
- Infante Caffi, M. (2016). Integración Física: alcances de un interés permanente. *Integración*, 196-197. Recuperado el 2020
- Jiménez, F., & Lahura, E. (2010). La Nueva Teoría del Comercio Internacional. *Plan de Apoyo al Programa de Maestría en Economía*, 5. Recuperado el 2020
- Johanson , & Wiedersheim, P. (1975). The Internationalization of the firm. For swedish cases. *Journal of management studies*, 12. Recuperado el 2020
- Johanson , J., & Mattson, L. (1988). Internationalizacion in Industrial Systems. A network approach. *Strategies in Global competition*. Recuperado el 2020
- Knight, G., & Casuvil , S. (2004). Innovation, organizational capabilities, and the born-global firm. *Journal of International Business Studies*, 334. Recuperado el 2020
- Martínez Montenegro, I. (2018). Innovación tecnológica e invenciones laborales en Cuba. *Revista Chilena Derecho* , 7.
- Olaya Dávila , A. (2008). ECONOMÍA DE LA INNOVACIÓN Y DEL CAMBIO TECNOLÓGICO: UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA DESDE EL PENSAMIENTO SCHUMPETERIANO. *Revista Ciencias Estratégicas*, 2008. Recuperado el 2020
- OMC. (2015). *Organización Mundial de Comercio - OMC*. Recuperado el 2018, de Organización Mundial de Comercio - OMC: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/20y_s/services_brochure2015_s.pdf
- Palmieri G., F. (2019). Repensando las teorías del comercio internacional. *Comercio Internacional*, 18. Recuperado el 2020
- Park , S., & Bae, Z. (2001). New venture strategies in a developing country: Identifying a typology and examining growth patterns through case studies. *Journal of Business Venturing*, 19, 81-105. Recuperado el 2020

- Prasad , S. (1999). Globalization of Smaller Firms Field Note on Processes. *Small Business Economics*, 13, 1-7. Recuperado el 2020
- Real Academia Española. (2018). *RAE*. Recuperado el 2018, de RAE: <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=ELVW605>
- Reid , S. (1981). The decision maker and export entry and expansion. *Journal of International business*. Recuperado el 2020
- Requeijo, J. (2016). Ideas y creencias en la teoría del intercambio internacional: el teorema de Heckscher-Ohlin-Samuelson. *Journal of Political*, 70, 187-189. Recuperado el 2020
- Rodríguez Serrano , M., Ruiz Moreno, C., & Martín Armario, E. (2016). LAS EMPRESAS BORN GLOBAL: UN ENFOQUE DE CAPACIDADES DINÁMICAS. *Pymes* , 1, 50-51. Recuperado el 2020
- Romero , A. (2014). El sector servicios en la economía: el significado de los servicios a empresas intensivos en conocimiento . . Obtenido de herzog.economia.unam.mx/lecturas/inae3/romeroaj.pdf
- Rus, G., Campos , J., & Nombela , G. (2003). Economía de Transporte. *ResearchGate*, 3. Recuperado el 2020
- San Martin Reyna , J. (2014). Educación y centros de investigación en innovación y emprendimiento. *Consejo Latinoamericano de Escuelas de Administración - CLADEA*, (pág. 57). Lima. Recuperado el 2019
- Sánchez, R. J., Jaimurzina, A., Wilmsmeier, G., Pérez Salas, G., Doerr, O., & Pinto, F. (2015). *Transporte marítimo y puertos: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Cepal. Recuperado el 2020
- Schiller, P., Bruun, E., & Kenworthy, J. (2010). *An Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation*. London: Earth Scan. Recuperado el 2010
- Segovia Philip, A., & González Tamayo, L. (2014). Red Latinoamericana de Innovación y Emprendimiento: fortaleciendo vínculos entre las instituciones para el desarrollo de la actividad emprendedora basada en la innovación. *Innovación y emprendimiento a la luz del contexto Latinoamericano. Guía de mejores prácticas*. Lima. Recuperado el 2020
- Smith, A. (1776). *La Riqueza de las naciones*. Londres. Recuperado el 2020, de <http://ceiphistorica.com/wp-content/uploads/2016/04/Smith-Adam-La-Riqueza-de-las-Naciones.pdf>
- Teece , D. (1986). Transactions cost economist and the multinational enterprise: As assessment. *Journal of Economic Behavior and Organization*, 21-45. Recuperado el 2020
- Trujillo, M. (2006). *Facultad de Administración*. Recuperado el 2020
- Valdéz, N. (2016). Negocios Internacionales. *Academia*, 54-57. Recuperado el 2020

- Vandermerwe, S., & Rada , J. (1988). Servitization of business: adding value by adding services. *European Management Journal*, 314-324. Recuperado el 2020
- W. L. Hill, C. (2004). *Global Business Today*. México. Recuperado el 2020
- Wilmsmeier , G. (2016). Infraestructura y servicios de transporte ferroviario vinculados a la vía de navegación fluvial en América del Sur. *Recursos Naturales e Infraestructura*, 9-11. Recuperado el 2020