

Artículo original

Análisis de la gestión integral de riesgos en una empresa del sector del transporte

Analysis of the risk integral management in a company of the transportation sector

Análise do gerenciamento integrado de riscos em uma empresa do setor de transportes



Luis Manuel Román Torres¹  0009-0001-1298-9384  luismanuelromantorres@gmail.com

María Eugenia Ramos Crespo²  0000-0001-7354-5405  mariae@upr.edu.cu

Roberto Enrique Taño Lazo²  0000-0002-4220-0305  roental.1238@gmail.com

Brígido García Páez²  0000-0003-4094-7453  brigido.garciap@upr.edu.cu

¹ Empresa de Transporte Agropecuario. Pinar del Río, Cuba.

² Universidad de Pinar del Río "Hermandades Saíz Montes de Oca". Pinar del Río, Cuba.

Recibido: 8/12/2023

Aprobado: 1/07/2024

RESUMEN

La presente investigación se desarrolló en la Empresa de Transporte Agropecuario de la provincia de Pinar del Río, por la necesidad de definir las vulnerabilidades del sistema de gestión integral de riesgos que implementa dicha organización. El objetivo del presente artículo se centra en analizar el estado actual de la gestión integral de riesgos en la empresa de Transporte Agropecuario de Pinar del Río, lo que permitirá conocer las vulnerabilidades en el proceso para mejorar la calidad, protección y seguridad sin comprometer la eficiencia y la sustentabilidad. Se utilizó el método histórico-lógico a fin de analizar la evolución, funcionamiento y desarrollo de la gestión integral de riesgos en empresas del sector del transporte y el análisis-síntesis, que permitió revelar las relaciones esenciales y características más generales de la gestión integral de riesgos. Entre las técnicas de investigación empleadas, se encuentran la entrevista, encuesta, las listas de verificación y el análisis documental, cuyos resultados fueron procesados para arribar a conclusiones con ayuda del método estadístico,

así como el diagrama de Ishikawa, para determinar las relaciones causa-efecto en el proceso de gestión integral de riesgos. Como principales resultados del diagnóstico, resalta la insuficiente gestión integral de los riesgos en la empresa, donde las causas y subcausas están determinadas por cada etapa del ciclo de vida de la gestión de riesgos, siendo la etapa de identificación la de mayor número, sin embargo, cada una de las problemáticas detectadas impactan en las demás funciones debido al carácter sistémico del proceso.

Palabras clave: análisis; gestión integral; riesgos; gestión integral de riesgos.

ABSTRACT

This research was carried out in the Agricultural Transportation Company of Pinar del Río province, due to the need to define the vulnerabilities of the risk integral management system implemented by this organization. The objective of this article is focused on analyzing the current state of the risk integral management in the Agricultural Transportation Company of Pinar del Río, which will allow knowing the vulnerabilities in the process to improve quality, protection and safety without compromising efficiency and sustainability. The historical-logical method was used in order to analyze the evolution, operation and development of risk integral management in companies of the transport sector; the analysis-synthesis, which allowed revealing the essential relations and more general characteristics of risk integral management. Among the research techniques used were the interview, survey, checklists and documentary analysis, whose results were processed to arrive at conclusions with the help of the statistical method, as well as the Ishikawa diagram, to determine the cause-effect relationships in the risk integral management process. As main results of the diagnosis, the insufficient risk integral management in the company stands out, where the causes and subcauses are determined by each stage of the risk management life cycle, being the identification stage the one with the highest number, however, each of the problems detected have an impact on the other functions due to the systemic nature of the process.

Keywords: analysis; integral management; risks; risk integral management.

RESUMO

Esta pesquisa foi realizada na Empresa de Transporte Agropecuário de Pinar del Río, na província de Pinar del Río, devido à necessidade de definir as vulnerabilidades do sistema de gerenciamento integrado de riscos implementado por essa organização. O objetivo deste artigo é analisar o estado atual do gerenciamento integrado de riscos na Empresa de Transporte Agrícola de Pinar del Río, o que nos permitirá identificar as vulnerabilidades do processo para melhorar a qualidade, a proteção e a segurança sem comprometer a eficiência e a sustentabilidade. O método histórico-lógico foi usado para analisar a evolução, o funcionamento e o desenvolvimento do gerenciamento integrado de riscos em empresas do setor de transportes, e o método de análise-síntese foi usado para revelar as relações essenciais e as características mais gerais do gerenciamento integrado de riscos. As técnicas de pesquisa utilizadas incluíram entrevistas, pesquisas, listas de verificação e análise documental, cujos resultados foram processados para se chegar a conclusões usando o método estatístico, bem como o diagrama de Ishikawa para determinar as relações de causa e efeito no processo de gerenciamento integrado de riscos. Os principais resultados do diagnóstico destacam a insuficiência do gerenciamento integrado de riscos na empresa, em que as causas e subcausas são determinadas por cada etapa do ciclo de vida do gerenciamento de riscos, sendo a etapa de identificação a que apresenta o maior número; no entanto, cada um dos problemas detectados tem impacto sobre as outras funções devido à natureza sistêmica do processo.

Palavras-chave: análise; gerenciamento integrado; riscos; gerenciamento integrado de riscos.

INTRODUCCIÓN

La movilización o transporte de mercancías es un aspecto clave en la cadena de abastecimiento desde el proveedor hasta el cliente, asegurar la confiabilidad del envío constituye una herramienta competitiva y una exigencia cada vez mayor para las empresas que realizan este tipo de actividad. Existen operaciones anexas que suponen riesgos desde el momento del cargue, durante la movilización y el descargue de las mercancías en su destino final; estas actividades pueden ocasionar daños, los cuales pueden ser directos, daño parcial o total de la mercancía, tiempos largos de entrega, pérdida total de la carga, o indirectos: consecuencia de los anteriores, como pérdida de imagen de la empresa en el sector o la pérdida de cuota de mercado (un cliente importante).

Si la mercancía a transportar es alimento, esta se expone a diversos factores ambientales como la temperatura, la humedad y la luz, que pueden afectar la calidad de los productos en cuanto a cambios en su composición microbiológica, física y química, que inciden en el sabor, textura y valor nutricional. Puede provocar, además, la proliferación de microorganismos, desencadenando intoxicaciones alimentarias y otras enfermedades relacionadas con la ingesta de alimentos. De este proceso depende que la entrega se haga de manera oportuna y satisfactoria con calidad, inocuidad y seguridad.

Por esta razón, se torna determinante en las empresas que prestan este tipo de servicio, utilizar la administración integral de riesgos como una herramienta para minimizar el impacto de los mismos sobre el sistema y mejorar su posición competitiva en el sector. En muchas ocasiones este tipo de empresas no utiliza un enfoque global del problema al momento de seleccionar las estrategias de tratamiento de los riesgos, haciendo más vulnerable la cadena logística de abastecimiento; es decir, no se realiza un análisis completo del impacto que genera la materialización de estos en el equilibrio operacional de la organización. La gerencia o administración de riesgos, entonces, proporciona una mejor visión a la hora de seleccionar la forma de tratarlos (Bedoya Arias & Villalba Salazar, 2004).

Teniendo en cuenta que el riesgo es un aspecto inherente a casi toda actividad empresarial, se hace necesario que los profesionales aprendan a identificarlo, evaluarlo, y a cubrirse de este, de la mejor manera posible. Es por ello que el conocimiento de las técnicas de evaluación y cobertura de los riesgos constituye en la actualidad uno de los problemas más comunes y frecuentes en los que se puede encontrar una entidad económica.

El riesgo no es más que la existencia de escenarios con posibilidad de pérdida, es la probabilidad de que un peligro ocasione un incidente con consecuencias no factibles de ser estimadas en una actividad determinada durante un período definido, es el potencial de pérdidas que existe asociado a una operación productiva, cuando cambian en forma no planeada las condiciones definidas como estándares para garantizar el funcionamiento de un proceso o del sistema productivo en su conjunto (Brito Gómez, 2018).

La gerencia o administración de riesgos es la ciencia o disciplina que se encarga de analizar, predecir, canalizar y proteger los recursos de una persona, institución o empresa con la mayor exactitud, contra los posibles daños o pérdidas que puedan ocurrir, para reducirlos al máximo en función de

garantizar su permanencia en el tiempo y alcanzar sus metas con la menor cantidad de obstáculos (Ribet Cuadot et al., 2015).

Por otro lado, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura y la Agencia de Desarrollo Rural de Bogotá (2021) comparten su criterio desde el sector agropecuario, con una mirada más abarcadora y señalan que es un proceso de construcción colectiva y se debe analizar bajo una visión común de desarrollo agropecuario, enfatizan en que se debe prever un conjunto de respuestas ante situaciones identificadas y retos multidimensionales de carácter estructural, ambiental y político, que no es meramente productivo, tecnológico o de innovación agropecuaria.

En cambio, Guerra Parada (2019) hace referencia a un proceso sistemático de toma de decisiones en un ambiente de certidumbre sobre un evento que puede llegar a suceder, cuya probabilidad e impacto trae consecuencias adversas en caso de materializarse. Es un tema que no se debe evadir en el desarrollo del día a día de los negocios, sino que se constituye en un reto estratégico si se quiere alcanzar un mejor desempeño, crecer y competir dentro de cada sector, ya que se constituye en un componente básico de la gestión empresarial. De por sí la gestión integral implica una administración holística, global, de los riesgos en todos los niveles de la organización, con el fin de facilitar el logro del direccionamiento estratégico y la toma de decisiones, teniendo en cuenta la interacción de la empresa con su entorno, la relación con los grupos de interés, la interrelación entre los procesos, así como la implementación de mecanismos que garanticen la continuidad del negocio y la protección de los recursos e intereses.

La normativa vigente en Cuba que rige el proceso de control interno y la gestión de riesgo como uno de sus componentes es la Resolución 60/2011 del control interno que refleja las indicaciones generales para la gestión y prevención de los mismos y establece las bases para su identificación y análisis, pese a ello no interioriza en los diferentes tipos de riesgos y la metodología a emplear para su tipificación y evaluación (Ramos Crespo et al., 2013).

En ella no se integra la gestión de riesgos al proceso de planeación estratégica de las entidades, parte de su identificación y obvia la definición de objetivos estratégicos, operacionales, información y cumplimiento. Esta resolución no establece el marco general para la gestión de los riesgos más significativos de la organización, o lo que es lo mismo, gestión estratégica del riesgo. Se centra en la identificación de los riesgos de manera general y global en las entidades y no particulariza en los

distintos tipos de peligros a los que está expuesta cualquier empresa, situación que trae consigo que se evada en gran medida los riesgos estratégicos (Rodríguez Fajardo, 2022).

De acuerdo con lo anterior, Rodríguez Fajardo (2022) hace énfasis en que esta normativa no está actualizada a la versión más reciente del informe COSO IV. Por tal motivo obvia el análisis de los riesgos desde una perspectiva integral con la planeación estratégica en las organizaciones. Dichos elementos evidencian la necesidad de actualizar la norma vigente en base a los avances obtenidos tanto a nivel nacional como internacional. A pesar de lo establecido, existen organizaciones que, debido a la falta de conocimiento y de personal ampliamente calificado, se han quedado rezagadas en lo que a la gestión de riesgos se trata (Garrido Cervera et al., 2022).

En Cuba, diversos órganos reguladores actúan de manera precisa sobre los desastres: el Estado Mayor Nacional de la Defensa Civil, la Agencia de Medio Ambiente, la Empresa de Seguros, la Contraloría General de la República de Cuba, el Ministerio de la Agricultura, entre otros. Aunque el tratamiento se proporciona desde diferentes perspectivas, no se ha logrado la gestión coherente de los riesgos asociados a las producciones agrícolas ni el incremento de los niveles de producción necesarios (Rodríguez Perea et al., 2019).

El instrumento legal que rige la gestión de riesgos es la Resolución No. 60 de 2011 de la Contraloría General de la República de Cuba a tenor de lo cual la Organización Superior de Dirección Empresarial del Grupo Empresarial de Tabaco de Cuba, al cual se subordina la Empresa Transporte Agropecuario Pinar del Río, elaboró un Manual de Gestión y un Plan de prevención de riesgos que es asumida por la entidad, pero ninguno de estos documentos constituye una metodología concreta y efectiva para gestionarlos y evitar su ocurrencia. Por ello el objetivo del presente artículo se centra en analizar el estado actual de la gestión integral de riesgos en la empresa de Transporte Agropecuario de Pinar del Río lo que permitirá conocer las vulnerabilidades en el proceso para mejorar la calidad, protección y seguridad sin comprometer la eficiencia y la sustentabilidad.

MATERIALES Y MÉTODOS

Se utilizó el método histórico a fin de analizar la evolución, funcionamiento y desarrollo de la gestión integral de riesgos en empresas del sector del transporte; para ello se consultaron materiales significativos actualizados y el análisis-síntesis, que permitió revelar las relaciones esenciales y características más generales de la gestión integral de riesgos.

El método dialéctico se utilizó para conocer el desarrollo y evolución de la gestión integral de riesgos, desde su surgimiento hasta las concepciones actuales, los cambios teóricos, metodológicos y prácticos que han conducido a su desarrollo.

Se utilizó el método sistémico pues se analiza la gestión integral de riesgo como un sistema holístico que permite a las empresas gestionar integralmente los diversos riesgos a los que está expuesta y que afectan su estabilidad.

Dentro de los métodos empíricos se encuentran la aplicación de encuestas y el análisis documental realizado con el propósito de evaluar todas las regulaciones y disposiciones vigentes sobre los sistemas de seguridad, planes de prevención, y protección al trabajador, entre otros y la observación directa que se realizó en cada una de las áreas, incluyendo instalaciones, equipos, medios de transporte, mobiliario, áreas productivas y almacenes.

Entre las técnicas de investigación que se emplearon, se encuentran la entrevista, la encuesta, las listas de verificación y el análisis documental. La observación o inspección por las diferentes áreas se realiza con el objetivo de verificar el estado técnico del equipamiento de trabajo, transporte y construcción de las instalaciones.

Las entrevistas a expertos y directivos de diferentes áreas de la empresa se realizaron con el objetivo de determinar grado de conciencia para la ejecución de la tarea de gestión integral de riesgos. En tanto, las encuestas aplicadas a obreros, administrativos y directivos con propósito de verificar el nivel de capacitación y conciencia que poseen para enfrentar los riesgos a los que se exponen y cómo los asumen.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La Empresa Transporte Agropecuario Pinar del Río fue creada mediante la Resolución No. 54/76, de 15 de diciembre de 1976, del Ministro de la Agricultura, subordinada a la Delegación Territorial del Ministerio de la Agricultura en la Provincia de Pinar del Río; es una de las empresas transportistas más importantes de la provincia y a nivel nacional. La misma cuenta con una Dirección General y tres Unidades Empresariales de Base (UEB), estas son:

- UEB de Transporte Consolación del Sur, con brigadas en Consolación del Sur y Los Palacios
- UEB de Transporte José Argibay Rivero ubicada en el municipio Pinar del Río, con brigadas en el municipio de Mantua, Sandino, San Juan y Martínez y Pinar del Río
- UEB Logística ubicada en el municipio Pinar del Río

La empresa tiene como objeto social brindar servicios de transporte de carga por vía automotor a las empresas pertenecientes al mencionado Ministerio, y otras que tienen que ver con los aseguramientos y fuerzas de apoyo a las diferentes cosechas: tabacalera, cafetalera, arrocería, forestal y cultivos varios. Por acuerdo No. 4877 del 7 de diciembre de 2003, el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros aprobó la aplicación del Perfeccionamiento Empresarial en la entidad. Mediante la Resolución No. 22 de 2017 se aprueba la carpeta de servicios que conforman la actividad fundamental de la entidad: productos forestales, enmendantes de suelos, tabaco seco y verde, fertilizantes, productos fitosanitarios, materiales de la construcción, productos agropecuarios, materias primas y materiales, personal, productos varios e insumos para el tabaco.

Tiene la misión de satisfacer los servicios de transporte de carga por vía automotor a entidades del sistema agropecuario y a terceros, de acuerdo con los requerimientos de los clientes y partes interesadas, con una elevada gestión de los recursos humanos, financieros y de control interno con un desempeño eficiente y sostenible que permitan la mejora continua de la empresa.

La visión de ser una empresa reconocida en la prestación de servicios de transportación de carga en el país, con calidad y competitividad de los mismos, en correspondencia con los requisitos y expectativas de los clientes y partes interesadas, adaptándose a los cambios que ocurren en el entorno siendo una entidad sostenible y sustentable, en constante mejora.

Las áreas de resultados claves (ARC) son las siguientes:

- ARC I - Servicios de transportación
- ARC II - Eficiencia Económica Empresarial y Obligaciones Financieras y Tributarias
- ARC III - Gestión del Capital Humano
- ARC IV - Técnica y Desarrollo
- ARC V - Logística
- ARC VI - Defensa, Seguridad y Protección

La Empresa cuenta con un total de 497 trabajadores, distribuidos como sigue:

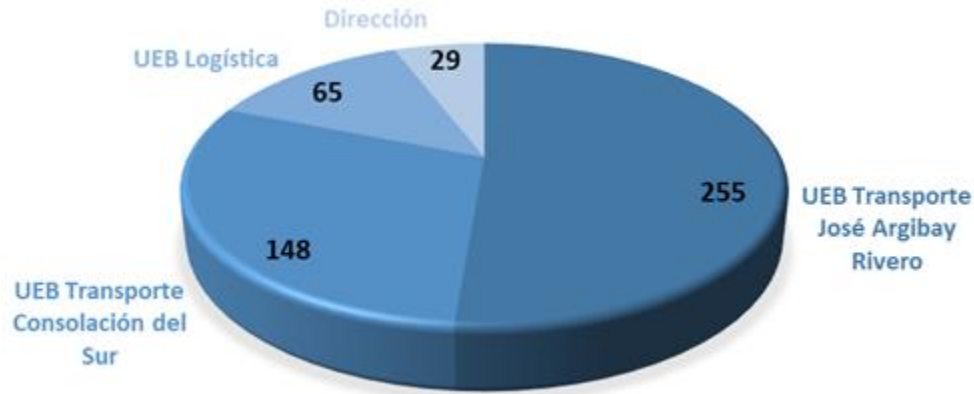


Figura 1. Cantidad de trabajadores de la Empresa Transporte Agropecuario Pinar del Río por UEB
Fuente: Elaboración propia

Uno de los componentes de la Resolución No. 60/2011 de la Contraloría General de la República de Cuba lo constituye la gestión y prevención de los riesgos que se enfrentan para alcanzar los objetivos fijados en cada uno de los niveles de la Empresa. En el caso de la entidad objeto de estudio, posee un manual facilitado por el Grupo Empresarial de Tabaco de Cuba, con el objetivo de contribuir a la implementación y cumplimiento de las normas del Sistema de Control Interno, dirigido a todos los trabajadores de la Empresa Transporte Agropecuario de Pinar del Río, sin embargo, no facilita un análisis integral de los riesgos.

Se pudo constatar que, aunque tienen declarado a nivel de Empresa y de UEB un grupo para la atención a la gestión y prevención de riesgos, de esto se encarga una sola persona que es la Especialista de cuadro a nivel de empresa cuyo contenido de trabajo difiere de la gestión integral de riesgo.

En cuanto a la implementación del manual que sirve de guía para gestionar los riesgos, en su identificación se declaran aquellos vinculados a desastres naturales o socionaturales, o sea, no funciona como una unidad de gestión de riesgos integral que engloba los riesgos corporativos de la institución y ayuda a gestionarlos para garantizar razonablemente el cumplimiento de los objetivos organizacionales que se fijan anualmente. Por otro lado, se recogen los principios y requisitos que caracterizan la gestión de riesgos en las empresas cubanas, pero los mismos no han sido aplicados con enfoque de sistema ni incorporados como elementos necesarios dentro del proceso general de

administración. Además, se destaca el insuficiente uso de técnicas de gestión de riesgos, lo cual se verificó en el plan de prevención de riesgos de la empresa donde se puede observar la confusión entre los riesgos con las causas que los provocan. Los aspectos anteriores determinaron la necesidad de realizar un diagnóstico a la gestión integral de riesgos de la Empresa de Transporte Agropecuario de la provincia de Pinar del Río.

La metodología utilizada en el diagnóstico constó de las siguientes etapas:

1. Definición de los objetivos y alcance del diagnóstico
2. Determinación de las necesidades de información
3. Definición de las fuentes de información
4. Diseño de formatos para la captación de información
5. Diseño de la muestra
6. Captación de los datos, análisis y procesamiento de la información
7. Presentación del informe

1. Definición de los objetivos y alcance del diagnóstico

El objetivo estuvo dirigido a diagnosticar el estado actual de la gestión integral de riesgos de la Empresa de Transporte Agropecuario de la provincia de Pinar del Río, a través de un análisis exhaustivo que permitiera explicar los hechos, profundizar las relaciones esenciales y circunstancias que afectan dicho proceso. El alcance del diagnóstico estuvo enmarcado en la empresa junto con sus UEB.

2. Determinación de las necesidades de información

Partiendo de lo antes expuesto, se identifica como necesidad de información para el diagnóstico, las siguientes:

- Percepción por parte de los directivos, administradores y trabajadores en general sobre la gestión integral de riesgos en su área laboral
- Cómo influye el tema en la planeación estratégica de la entidad
- La cultura organizacional favorece la gerencia de los riesgos
- Cómo se gestionan los riesgos en la entidad
- El nivel de identificación de los riesgos por áreas

- Seguimiento que se le da a los riesgos en la entidad
- Grado de conciencia por parte de los directivos para la ejecución de la tarea que le será asignada en la gestión de los riesgos

3. Definición de las fuentes de información

Las fuentes secundarias de información consultadas fueron:

- Estrategia Empresarial de Transporte Agropecuario de Pinar del Río
- Manual para la gestión y prevención de los riesgos
- Metodología de evaluación de riesgos propuesta en el Manual para la gestión y prevención de los riesgos
- Implementación de la Resolución No. 60 del 2011
- Plan de Prevención de Riesgos
- Actas de los consejos de dirección
- Resultado de las auditorías realizadas en años anteriores
- Plan de capacitación de la entidad

La observación o inspección por las diferentes áreas se realiza con el objetivo de verificar el estado técnico del equipamiento de trabajo, transporte y el estado constructivo de las instalaciones.

Después de analizados los resultados de las informaciones secundarias, se pudo evidenciar que no son suficientes para evaluar el proceso de gestión integral de riesgos en la entidad, por tanto, se hizo uso de otras fuentes de información como las primarias (encuestas y entrevistas).

4. Diseño de formatos para la captación de información

En el **análisis documental** se estableció un orden concatenado sobre materiales que abordan la gestión integral de riesgo siendo fundamental esta apreciación para reconocer los esfuerzos realizados y los aspectos que laceran el desempeño integral de la misma.

Para la **revisión documental** se diseñó una guía, donde:

- Se analiza el marco legal e institucional en el que se desempeña la gestión integral de riesgo en la empresa

- Se conoce cómo se concibe la gestión integral de riesgo dentro de las herramientas de planificación estratégica
- Se analizan las responsabilidades, funciones y atribuciones de los trabajadores en la gestión integral de la empresa

Para la **observación** se realizó una guía, donde:

- Se verifica el estado constructivo de la instalación, el parque de automotor de la empresa, así como su seguridad
- Se revisa la utilización de vehículos adecuados para la transportación de alimentos y el estado de mantenimiento de los mismos
- Se comprueba si existe la señalización en las zonas de circulación de los trabajadores y de los vehículos. Iluminación adecuada
- Se verifica si se realizan los descansos durante la conducción
- Se chequea cómo se realiza la manipulación de las cargas
- Se revisa el saneamiento e higiene del vehículo para el uso previsto

Entrevistas a expertos y directivos de diferentes áreas de la empresa, con el objetivo de determinar grado de conciencia para la ejecución de la tarea de gestión integral de riesgos laborales.

Encuestas aplicadas a obreros, administrativos y directivos con propósito de verificar el nivel de capacitación y conciencia que poseen para enfrentar los riesgos a los que se exponen y cómo los asumen.

5. Diseño de la muestra

Para la aplicación de las entrevistas realizadas a los especialistas, expertos y directivos, no resultó necesario aplicar una técnica de muestreo debido al tamaño de la población. Por tanto, se efectuó una entrevista a un total de 9 entrevistados teniendo en cuenta la experiencia, nivel de responsabilidad y conocimientos sobre la gestión integral de riesgos y sobre las actividades a realizar por cada área de resultado clave.

La encuesta fue aplicada a un total de 64 trabajadores; para determinar la muestra representativa se trabajó con una población de 497 trabajadores que tiene la entidad (Tabla 1). Se determinó que la muestra debía ser aleatoria o probabilística, por ser la más apropiada en los diseños de

investigación por encuestas. Para el cálculo del tamaño de la muestra total con un nivel de confianza de 95 % y un máximo de error del 5 %, a través de la expresión para el cálculo de muestra en poblaciones finitas y conocidas de Calero Vinelo (1978).

$$n = \frac{\left(\frac{Z_{1-\frac{\alpha}{2}}}{d}\right)^2 p(1-\hat{p})}{1 + \frac{1}{N}\left(\frac{Z_{1-\frac{\alpha}{2}}}{d}\right)^2 p(1-\hat{p}) - \frac{1}{N}}$$

Para determinar la muestra de cada área, se optó por el muestreo estratificado (Tabla 1), por lo que se diseñó una muestra probabilística estratificada. Se seleccionaron, además, los elementos de la muestra dentro de cada estrato, a partir de una tabla de números aleatorios, de manera que todos tuvieran la misma probabilidad de ser elegidos.

Tabla 1. Resumen de plantilla por categoría ocupacional y estructura organizativa

Estructura		Población	Muestra
1	Dirección	29	12
2	UEB José Argibay Rivero	255	19
3	UEB Consolación del Sur	148	18
4	UEB Logística	65	15
5	Total general	497	64

Fuente: Estrategia Empresarial de Transporte Agropecuario de Pinar del Río

6. Captación de los datos, análisis y procesamiento de la información

Las entrevistas se efectuaron en el centro de trabajo de cada especialista, a partir de grabaciones efectuadas con el permiso de cada entrevistado y de las notas del autor. Las encuestas fueron aplicadas en el marco de una actividad de capacitación dirigida hacia la gestión integral de riesgos de la empresa donde se les explicó el propósito de la investigación, los aspectos conceptuales más relevantes y el objetivo del instrumento que se les iba a aplicar

El procesamiento de la encuesta se desarrolló con la ayuda del Excel 2020 y fue utilizada la estadística descriptiva inferencial y multivariada, mediante el programa Statistical Package for the Social Sciences (SPSS), el cual facilitó la tabulación y presentación de los resultados cuantitativos a través de gráficos. Con respecto a las respuestas de carácter cualitativo (juicios, opiniones y conocimientos), se relacionaron las ideas expresadas y se resumieron los resultados similares con el fin de depurar y concentrar las ideas generadas.

7. Resumen de las principales regularidades del diagnóstico

A partir de la información obtenida en el diagnóstico, se procedió a triangular la información, visualizándola en un diagrama Ishikawa, donde el efecto o problema (insuficiente gestión integral de los riesgos en la empresa) se ubica en la parte derecha de la espina central, las espinas principales se representaron por el ciclo de vida de la gestión de riesgos asumiendo el Estándar de Australia y Nueva Zelanda (2004) resumido en cinco de ellas (identificación, evaluación, tratamiento, monitoreo y comunicación), que son la base para los principales reglamentos de gestión de riesgos, incluyendo el informe COSO y la ISO 31000 para clasificar las causas y subcausas derivadas de los problemas de la gestión integral de riesgos asociados a cada una, para un total de 21 subcausas, siendo la identificación la de mayor número de estas, no obstante, es válido reconocer que cada una de las problemáticas detectadas impactan en las demás funciones debido al carácter sistémico del proceso (Figura 2).

Este diagrama se realizó en función de los problemas identificados de las fuentes secundarias y primarias. Posteriormente, se trabajó en grupo para ordenar por funciones y por prioridad. Con la información obtenida se realiza una lista de causas, la cual se reduce eliminando las que son redundantes y se somete a la valoración individual de los especialistas, tal como recomienda Cuesta Santos (2010) para conocer el orden de importancia desde 1 hasta n, siendo uno la causa más importante, dos la que sigue en importancia, hasta la n, la menos importante.

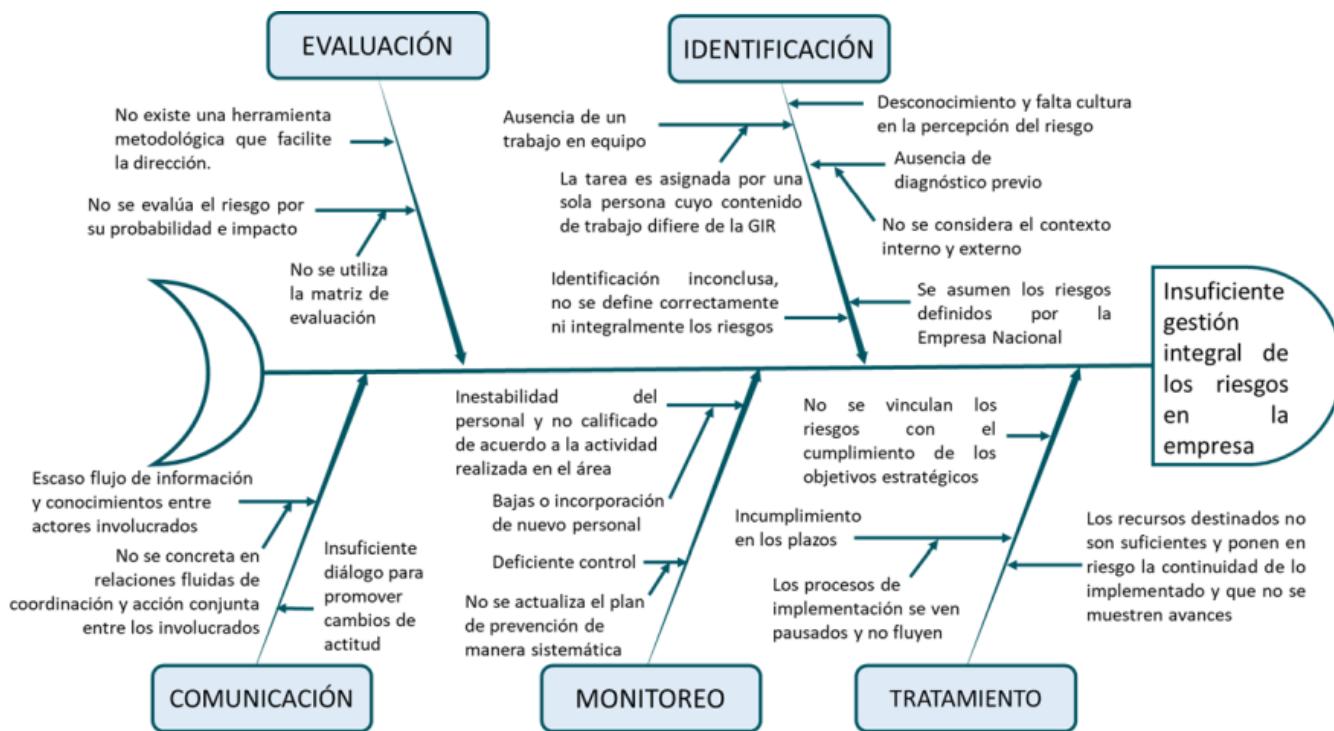


Figura 2. Diagrama de Ishikawa

Fuente: Elaborado por los autores

El diagnóstico realizado permitió conocer el estado actual del proceso de gestión y prevención de riesgos en la entidad. Los resultados indicaron que se trata de un proceso que no se gestiona con un enfoque sistémico, holístico e integrador, lo que, unido a la inexistencia de herramientas que proporcionen los recursos metodológicos para su gestión, limita su funcionamiento efectivo y eficiente.

El informe de diagnóstico presentado constituye punto de partida para conformar una propuesta de solución al problema identificado, el cual se relaciona con la insuficiente gestión integral de los riesgos de la empresa. Unido a la sistematización de referentes teóricos y metodológicos, asociados al proceso de gestión integral de riesgos, contribuirá, en notable medida, a perfeccionarlo en la organización objeto de estudio cuya propuesta se evidenciará en futuras publicaciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bedoya Arias, D. M., & Villalba Salazar, N. (2004). Gerencia de riesgos en una empresa de transporte de carga masiva. *Revista Universidad EAFIT*, 40(135), 18-27.
<https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/view/870>
- Brito Gómez, D. (2018). El riesgo empresarial. *Universidad y Sociedad*, 10(1), 269-277.
<https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/806>
- Calero Vinelo, A. (1978). *Técnicas de muestreo*. Pueblo y Educación.
https://openlibrary.org/books/OL4147086M/Te%CC%81nicas_de_muestreo
- Cuesta Santos, A. (2010). *Tecnología de gestión de recursos humanos*. Félix Varela / Academia.
<https://www.libreriavirtual.cu/libreria/tecnologia-de-gestion-de-recursos-humanos>
- Garrido Cervera, M., Poo Sobrino, Z., Figueroa Sierra, N., & Ribet Cuadot, M. de J. (2022). Metodología para la gestión y prevención de riesgos en una Cooperativa de Producción Agropecuaria. *Cooperativismo y Desarrollo*, 10(1), 24-43.
<https://coodes.upr.edu.cu/index.php/coodes/article/view/467>
- Guerra Parada, J. A. (2019). La Gestión del Riesgo Empresarial. *Revista Nova et Vetera*, 5(45).
<https://urosario.edu.co/revista-nova-et-vetera/omnia/la-gestion-del-riesgo-empresarial>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura & Agencia de Desarrollo Rural. (2021). *Plan integral de desarrollo agropecuario y rural con enfoque territorial. Tomo 1-Risaralda*. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
<https://www.adr.gov.co/wp-content/uploads/2022/03/Tomo-1-Risaralda.pdf>
- Ramos Crespo, M. E., Figueroa Sierra, N., Garrido Cervera, M., & Sotolongo García, R. (2013). Aplicación de una metodología para la administración de riesgos financieros como parte de la gestión empresarial. *Avances*, 15(1), 29-39.
<https://avances.pinar.cu/index.php/publicaciones/article/view/86>
- Ribet Cuadot, M. de J., Figueroa Sierra, N., Hernández Ribet, Y., & Artidiello Acosta, A. (2015). La gestión y prevención de riesgos en las cooperativas: Un instrumento de trabajo para su

eliminación o reducción. *Cooperativismo y Desarrollo*, 3(1), 1-12.

<https://coodes.upr.edu.cu/index.php/coodes/article/view/90>

Rodríguez Fajardo, L. M. (2022). Desarrollo histórico de la gestión de riesgos empresariales en el marco del control interno y la contabilidad en Cuba: Antes y después de la Resolución 60 de 2011. *De Computis, Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 19(1), 103-122.

<https://doi.org/10.26784/issn.1886-1881.19.1.7290>

Rodríguez Perea, O., Pérez García, W., & Salomón Llanes, J. (2019). Modelo para la gestión integral de riesgos en la base productiva agrícola cubana. *COFIN Habana*, 13(3).

<https://revistas.uh.cu/cofinhab/article/view/832>

Standards Australia & Standards New Zealand. (2004). *Australian/New Zealand Standard: Risk management (AS/NZS 4360:2004)*. Standards Australia / Standards New Zealand.

<https://www.saiglobal.com/pdftemp/previews/osh/as/as4000/4300/4360-2004.pdf>

Conflicto de intereses

Los autores declaran no tener conflictos de intereses.

Contribución de los autores

Todos los autores revisaron la redacción del manuscrito y aprueban la versión finalmente remitida.



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional