



MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

SISTEMA DE INFORMACION PARA LA REGULACION DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA (SIRTCC)

Septiembre de 2014



CONTENIDO

1. Conceptualización de la estructura del mercado
2. Política de Libertad Vigilada – Contexto de política pública
3. Rol del Estado en el marco de la política
4. Herramientas para la función del Estado (SICETAC – RNDC)
5. Diferencia entre el Costo de Referencia y el Costo Eficiente



NOMBRE DEL GREMIO/FEDERACIÓN/CONFEDERACIÓN	NOMBRE DEL REPRESENTANTE LEGAL	TELEFONO DE CONTACTO	CORREO ELECTRÓNICO OFICIAL
POR LAS EMPRESAS			
COLFECAR - Federación Colombiana de transportadores de carga por carretera	Juan Carlos Rodríguez-Presidente	359 55 20 / 354 64 55 fax	info@colfecar.org.co
ASECARGA - Asociación Nacional de Transportadores de Carga por carretera	Jairo Herrera Murillo-Presidente	295 00 95	servicioalcliente@asecarga.org
FEDETRANSCOL - Federación de Empresas Transportadoras de Carga por carretera	Luis Fernando Cataño - Director Ejecutivo	(2) 690 73 42- 3182917094	info@fedetranscol.org
DEFENCARGA	Clarita María García Roa	250 82 49 - 250 52 98	defencarga@une.net.co
POR LOS DUEÑOS DE EQUIPOS			
ATC. Asociación de transportadores de carga. Medellín	Orlando Ramírez Valencia-Director Ejecutivo	(4) 4480102 ext 1	orlando.ramirez@atc.com.co
ACC- Asociación Colombiana de Camioneros. Bogotá	Jaime Moreno - Presidente	3148630903	accnacional1@hotmail.com
CCT- Confederación Colombiana de Transportadores. Manizales	Jorge Ignacio García - Presidente	415 60 08 / 415 60 08 fax	cctpresidente@gmail.com
POR LOS GENERADORES			
ANDI	Edgar Higuera - Gerente Logística y Transporte	3104771593	ehiguera@andi.com.co
FENALCO	Eduardo Visbal - Vicepresidente	3153333716	eduardovisbal@fenalco.com.co
ANT Asociación Nacional de Transportadores *	Gustavo Betancur - Presidente	3106308490	antgustavo67@gmail.com
Cámara Colombiana de Transporte	Ricardo Virviescas	3144358185	ricardovirviescas@hotmail.com



TEMA	SUBTEMAS	PROPUESTA POR GREMIO	CONCEPTO MINISTERIO	ACUERDO FINAL	ACCIÓN
1. SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA SIRTCC	SICE				
	Costos de Referencia - Costo eficiente				
	Política de Combustibles				
	Modelo de Oferta vehicular				
	RNDC				
2. POLITICA PUBLICA EN MATERIA DE EQUIPAMIENTO.	Libertad Vigilada	Implementación			
	Conpes 3759	DESARROLLO			
	Implementación fondo de Reposición (ley 1450 - PND)				Regulación e implementación
	Definir como se alimenta el fondo				
	PBV				
Regulación					
3. LA INSTITUCIONALIDAD	Nuevas tecnologías ambientales				
	Comisión de Regulación				
	Agencia Nacional de Seguridad Vial				
	Seguridad vial				
	Formación y desarrollo				
	Corrupción				
	Desarrollo de Política publica				
	Corredores logísticos				
	Superintendencia de Puertos y Transporte				
Seguridad Jurídica					
4. INFRAESTRUCTURA PARA LA INTERMODALIDAD	Aspectos laborales y tributarios que afectan al transporte				
	Desarrollo ley 1682 Infraestructura				Incidir en el diseño y operación de intermodalidad
	Complementación de Modos				
Observatorio de transporte de carga por carretera como escenario único de discusión					

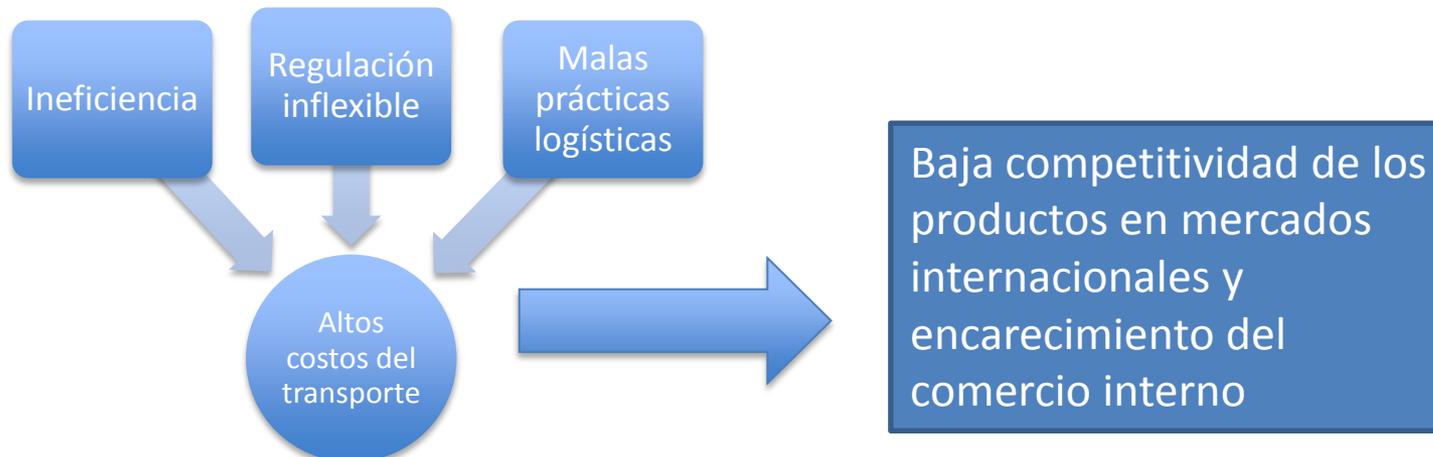


Política de Libertad Vigilada

CONTEXTO DE LA POLÍTICA PÚBLICA

El mercado del transporte de carga por carretera ha significado un importante reto para el que hacer de la política pública por sus características históricas de informalidad, regulación poco flexible de tarifas y relaciones económicas.

Este sector es estratégico para la competitividad del país en el contexto del comercio exterior, pues representa un componente esencial del costo transaccional.





Política de Libertad Vigilada

Busca que el Valor a Pagar y el Flete sean producto de las transacciones del mercado, sin establecer precios piso. La regulación hace una constante vigilancia del comportamiento del mercado para evitar asimetrías y posiciones dominantes de algún actor de la cadena.

DECRETO 2228
DE 2013

Se adopta la política de Libertad Vigilada y se deroga la “Tabla de Fletes”.

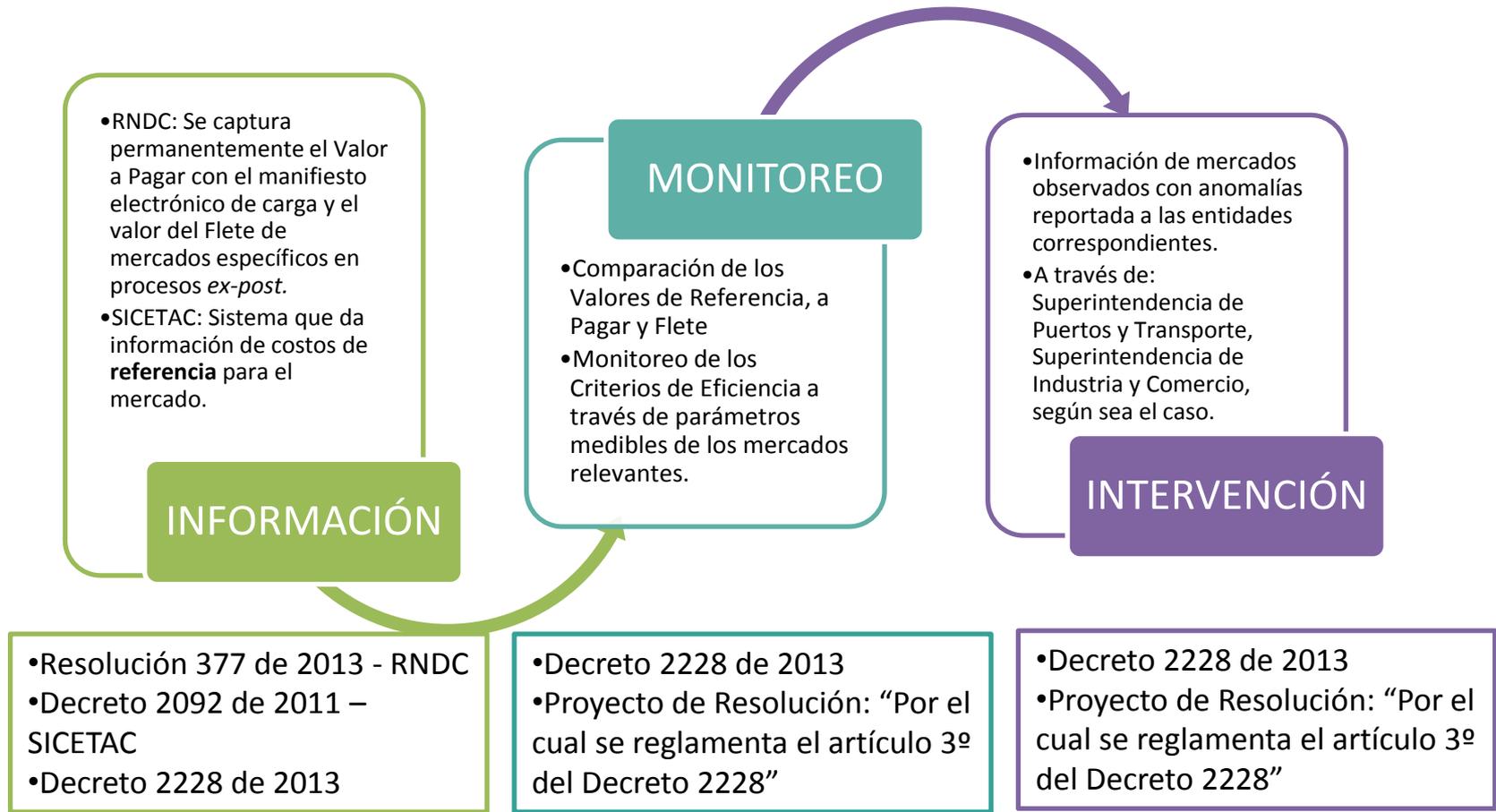
Criterios Técnicos:
Estructura de costos

Escenarios de Eficiencia

Monitoreo permanente del mercado

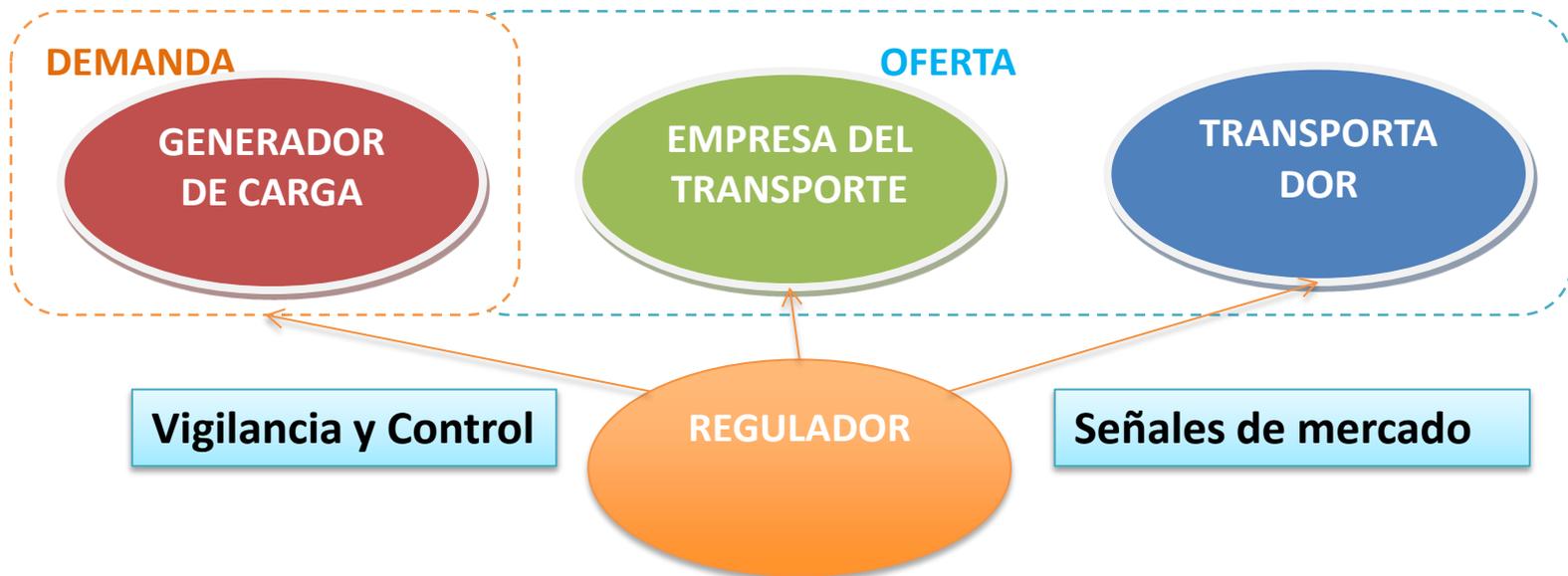


Política de Libertad Vigilada



Rol del Estado

En presencia de la información asimétrica y la distorsión de precios se genera una cadena de suministro ineficiente y no competitiva. La regulación debe vigilar el mercado recopilando la mejor y más oportuna información de los actores y los valores transaccionales. Además, puede mitigar las distorsiones si en conocimiento de la estructura de costos de la operación del transporte emite señales de mercado.





Herramientas del Estado para la regulación





Herramientas del Estado para la regulación

El Sistema SICETAC se constituye como la principal herramienta de la regulación para establecer las señales de mercado que le permitan ofrecer una información simétrica para los actores del mercado.

Por ello es importante que la herramienta incorpore un nivel de flexibilización suficiente para responder a las necesidades del mercado. En este sentido, el SICETAC evoluciona en el robustecimiento de su información y la capacidad de diferenciar las características particulares de cada viaje, para que las señales al mercado sean lo más ajustadas posibles.

Actualización de la Estructura de Costos

Flexibilización en las características del viaje

Incorporación de componente logístico

Caracterización de las empresas y nivel de formalización del sector

Mayor nivel de ajuste a la variabilidad de algunos costos en el tiempo



DANE
ACTUALIZACION DEL
INDICE DE COSTOS DEL
TRANSPORTE DE CARGA
POR CARRETERA (ICTC)
2014-2015



Actualización de la Estructura de Costos

Revisión del formulario para la encuesta base del ICTC, en la que se realiza una actualización de la estructura a través de las nuevas partes, piezas e insumos y algunas consideraciones adicionales con respecto a la estructura de costos.

Fuente: Encuesta de Caracterización del transporte de carga

Flexibilización en las características del viaje

La modificación del SICETAC contempla la inclusión de una gama amplia de configuraciones vehiculares, una tipificación de la carga más precisa (incluyendo más categorías), profundización en el calculo de los tiempos logísticos.

Fuente: Ibíd.

Mayor nivel de ajuste a la variabilidad de algunos costos en el tiempo

Actualmente el SICETAC tiene variación de los precios cada trimestre (periodo en el cual se actualiza el ICTC). Sin embargo, los datos que alimentan al sistema serán provistos mensualmente para responder a las tendencias de la variabilidad de algunos costos, para lograr un mayor nivel de ajuste. Fuente: Ibíd.



Incorporación del
componente
logístico

Caracterización de
las empresas y nivel
de formalización del
sector

Modificaciones al formulario del ICTC

CAPITULO IV A - EMPRESAS

A. FIDELIZACIÓN

- * Vehículos contratados por rangos de tiempo
- * Propiedad (personas naturales, otras empresas)
- * Razones para contratar
- * Tipo de carga contratada
- * Tipo de contratos

A. LOGISTICA

- * Compensación Carga
- * Cargue y descargue (tiempos, acciones, sitios)
- * Parqueo de contenedores
- * Uso de TICS

B. FINANCIACIÓN

- * Fuentes (tipo, vehículos, No.,plazos, intereses, valor)
- * Cupos (Valor, número, fuente recursos, sitios compra)

C. PERCEPCIONES

- * Problemas
- * Costos
- * Mejoras

CAPITULO IV B - PERSONAS NATURALES

A. FIDELIZACIÓN

- * Tiempo con la empresa
- * Vinculación, No. empresas y razones
- * Tipo de contrato

B. LOGISTICA

- * Compensación Carga
- * Cargue y descargue (tiempos, acciones, sitios)
- * Parqueo de contenedores
- * Uso de TICS

C. FINANCIACIÓN

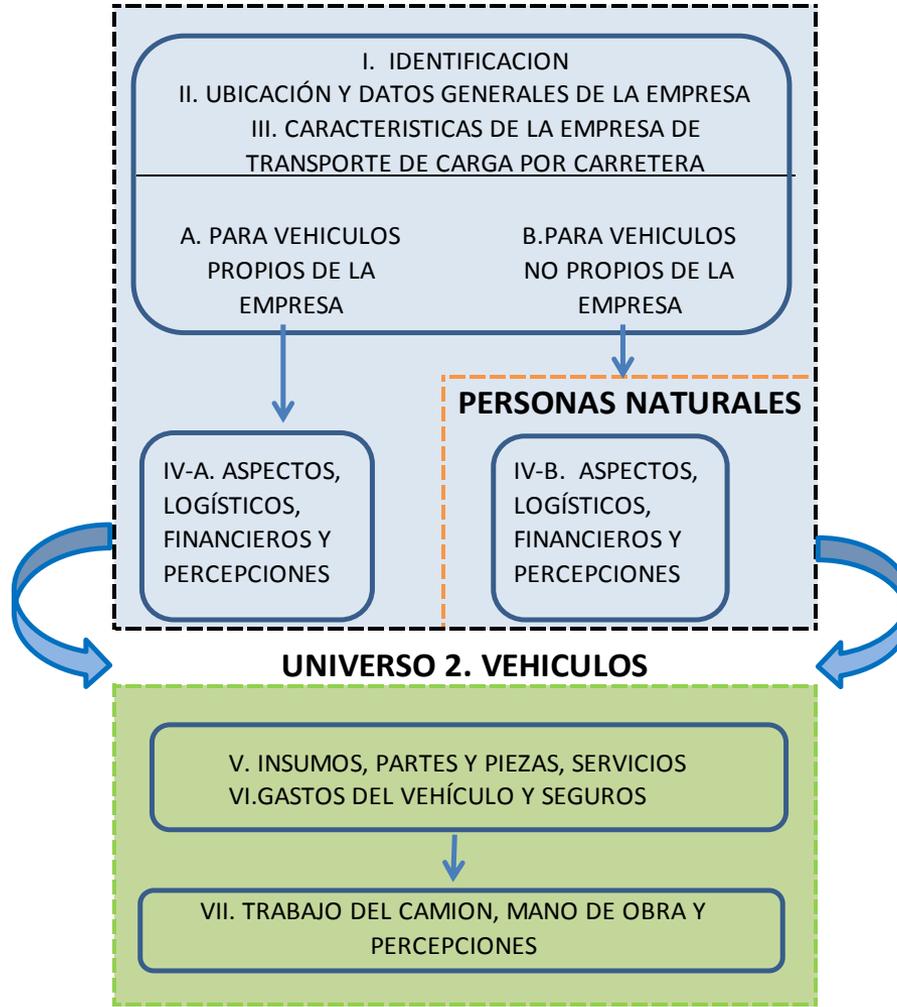
- * Fuentes (tipo, vehículos, No.,plazos, intereses, valor)
- * Cupos (Valor, número, fuente recursos, sitios compra)

D. PERCEPCIONES

- * Problemas
- * Costos
- * Mejoras



ESTRUCTURA FORMULARIO ICTC - REDISEÑO UNIVERSO 1. EMPRESAS MT

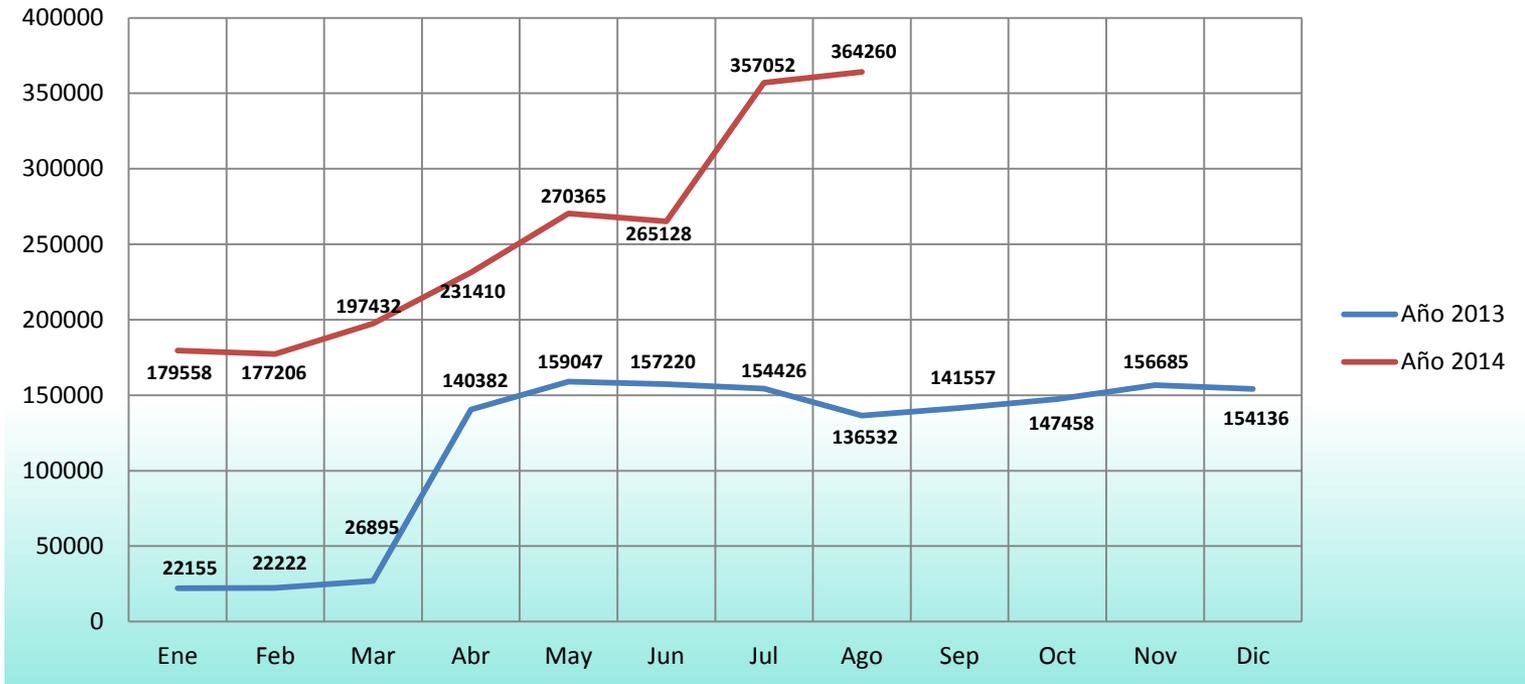




Situación Actual

Comparativo de los viajes intermunicipales realizados en 2013 y 2014 (mes a mes) por las carreteras colombianas.

Viajes Realizados



Mes récord: Agosto de 2014 con 364,260 viajes
Total de manifiestos registrados: 3'609658



MinTransporte
Ministerio de Transporte

PROSPERIDAD
PARA TODOS



Operativos de Monitoreo de Manifiestos

- ✓ El objetivo principal consistía en la validación de información que contiene el manifiesto de carga portado por el conductor, contra el reporte que realiza la empresa de transporte ante el Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC)
- ✓ Realizar ocho operativos en conjunto con la Policía Nacional, Superintendencia de Puertos y Transporte, Representantes de Gremios y Ministerio de Transporte en los siguientes sitios:
 - LOBOGUERRERO
 - BOSCONIA
 - CHUSACA
 - MEDELLÍN
- ✓ Se tiene previsto adelantar alrededor de 16 operativos adicionales en lo corrido del año.

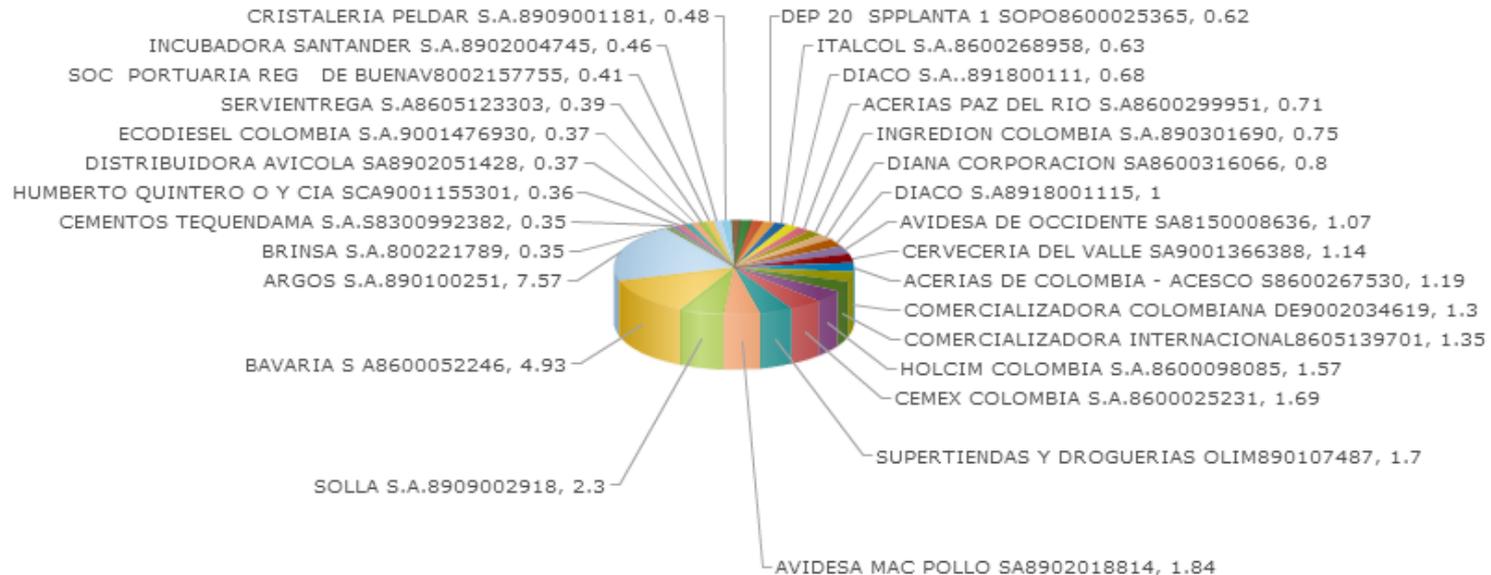


Reporte de Información Generadores de Carga

Se cuenta con el módulo de Generadores de Carga para el reporte de la información

Participación de los Generadores

201401 al 201404 Total Toneladas: 12,152,127 Total Galones: 715,405,684 Total Generadores: 21192





Módulo de Generadores de Carga - RNDC

Generador

El usuario: LEONARDOCAMACHO@9999 no pertenece a un Generador de Carga

REGISTRO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA REALIZADOS POR LA EMPRESA DE TRANSPORTE AL GENERADOR DE CARGA

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL GENERADOR DE CARGA

Usuario	LEONARDOCAMACHO@999	Tipo Identificación		Número Identificación	
Nombre				Dirección	
Teléfono				Municipio	

EMPRESA DE TRANSPORTE

Empresa Transporte			Número Identificación		
Tipo Identificación	Nit		Dirección		
Nombre				Municipio	
Teléfono					

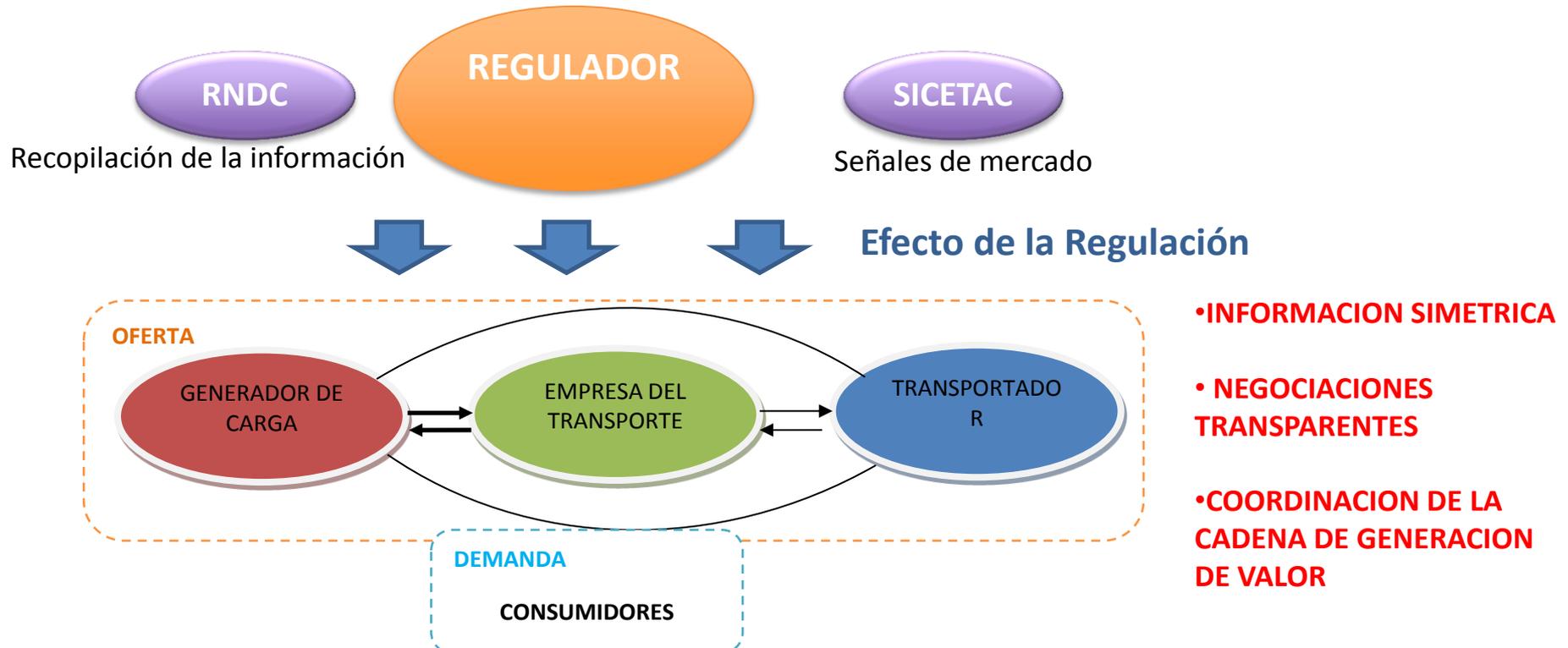
REMESAS

Fecha Inicial:	18/08/2014	Fecha Final:	17/09/2014
Ruta Origen :		Ruta Destino	
Tipo Operación :		Configuración	
Ver Remesas	Cantidad Remesas	Tipo Tarifa:	Valor pactado Tarifa:
	0	Viaje	
Guardar Información			

Herramientas del Estado para la regulación

Efectos de la regulación sobre el mercado (concepto)

El regulador adopta unos sistemas de información para contrarrestar el efecto de la información asimétrica.





MinTransporte
Ministerio de Transporte

PROSPERIDAD
PARA TODOS

Un Ejemplo...

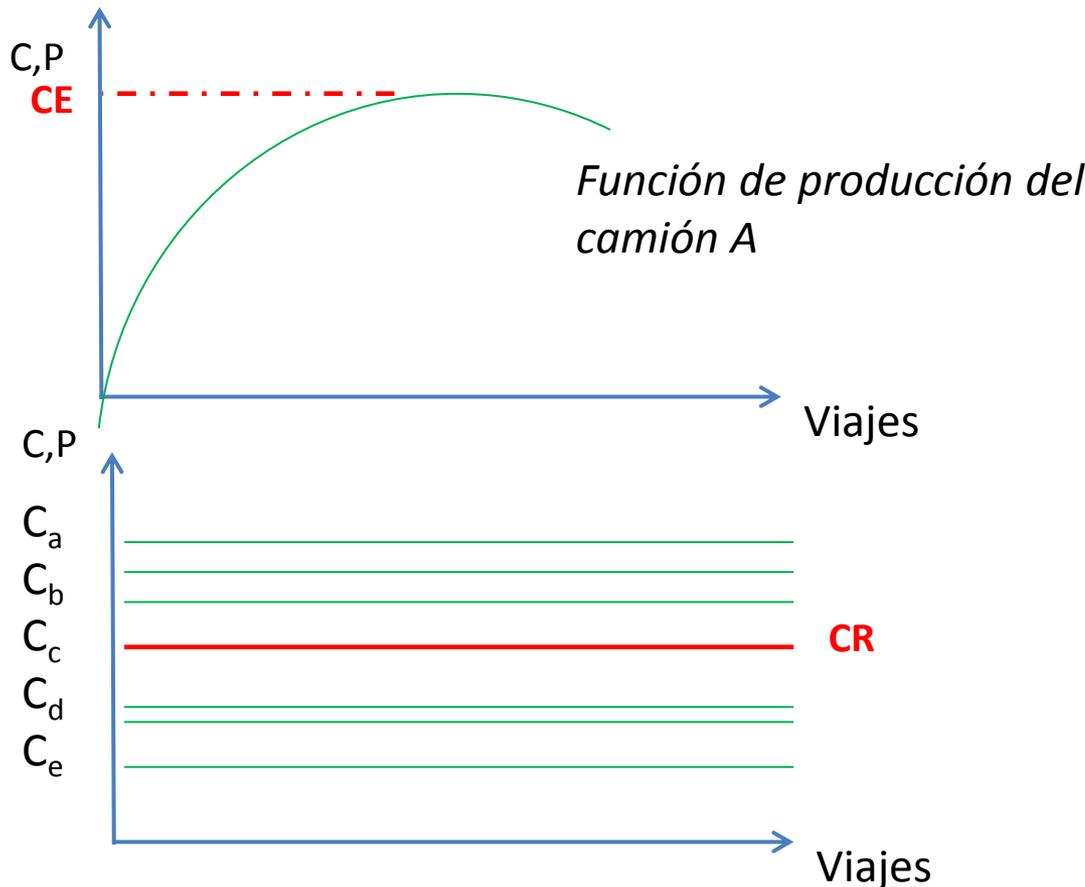


1. El MT define un corredor objeto de análisis:
Santa Marta – Santanderes
2. Definición de un horizonte temporal:
1 de Enero de 2014 al 31 de Julio de 2014
3. Caracterización del producto:
Alimento para aves o similares
4. Identificación de los Generadores y Empresas de Transporte de Carga que participan en el mercado y relación entre ellas.
5. Determinación de la cantidad cargada y el promedio del Valor a Pagar.
6. Análisis del Valor a Pagar y el Valor del Flete para determinar conductas a vigilar por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio.



Diferencia entre Costo de Referencia y Costo de Eficiencia

PERSPECTIVA DEL CONCEPTO



El costo eficiente corresponde al momento en que marginalmente al camión no le resulta conveniente seguir operando pues incurriría en pérdidas (mismo caso de una empresa). En el escenario macro, al incorporar cambio tecnológico y/o inversión este costo es competitivo, pues los costos disminuyen y el excedente del productor aumenta.

El costo de referencia es un análisis agregado de una tendencia como están comportándose los costos en una ruta. Ahí no solo se tiene en cuenta el camión A, sino el B, C, D y E que operan allí. (análisis de promedios)



Diferencia entre Costo de Referencia y Costo de Eficiencia

PERSPECTIVA DE LA NORMA

COSTO DE EFICIENCIA

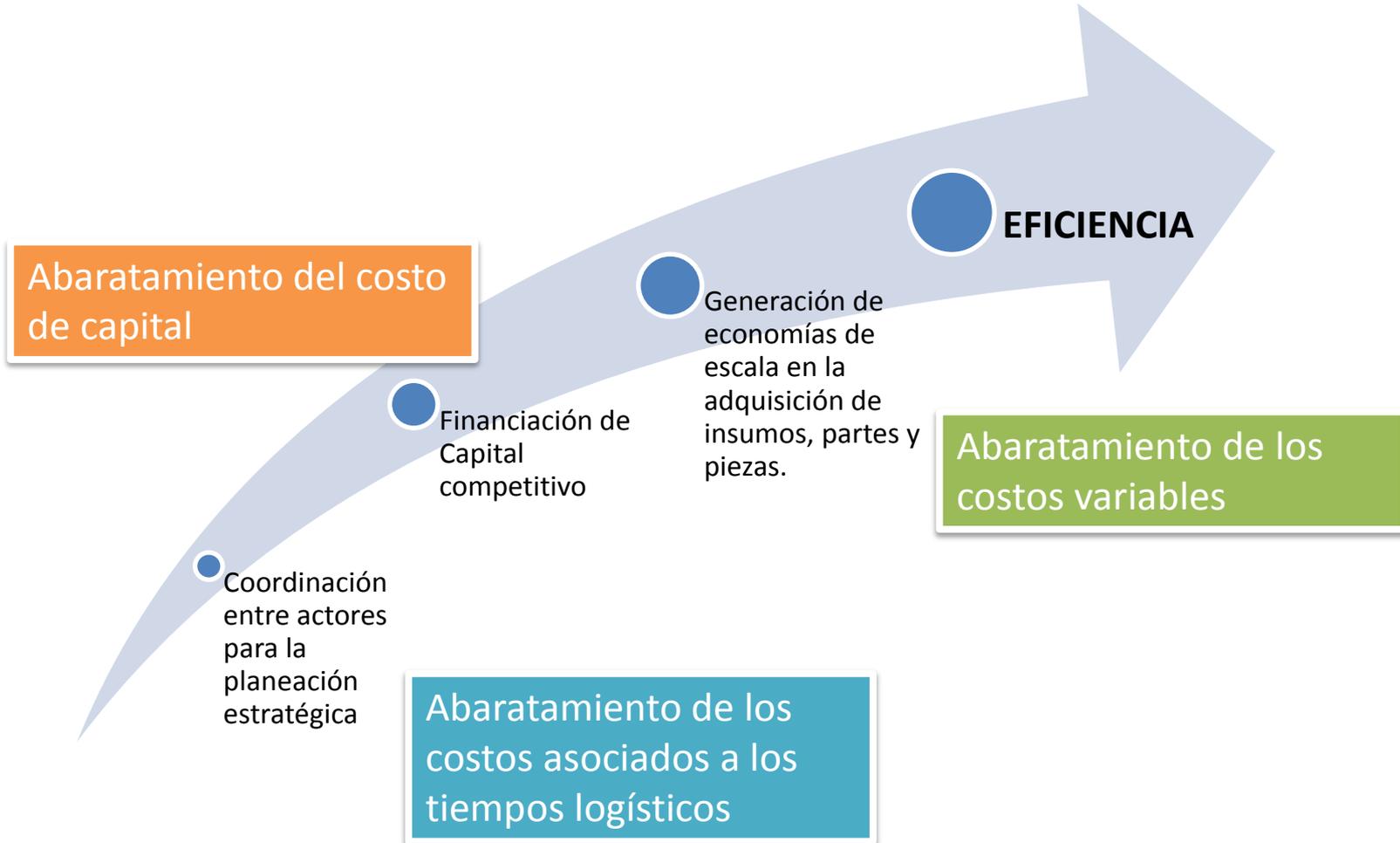
- El **costo de eficiencia no corresponde a una cifra**. Obedece a un concepto relacionado con el estado en el que las buenas prácticas logísticas y de coordinación de los actores dan como resultado valores transaccionales competitivos que generan beneficios para todos los eslabones de la cadena. **Este costo puede ser tan competitivo (bajo) como las condiciones del país y las buenas prácticas lo permitan.**

COSTO DE REFERENCIA

- El costo de referencia corresponde a una cifra. Es calculado por el Ministerio a través del SICETAC y refleja las condiciones de los costos para unas condiciones particulares del transporte de una mercancía y con unos parámetros y rendimientos promedio.



¿Cómo alcanzar entonces el Costo de Eficiencia?





MinTransporte
Ministerio de Transporte

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



MODELO DE OFERTA VEHICULAR

Se cuenta con No Objeción del Banco para realizar la contratación del MOV Fase II



BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
REPRESENTACION EN COLOMBIA

CCO - 1617 / 2014
Referir este número en su respuesta

Bogotá, D.C., 1 de Septiembre de 2014

Doctor
Jorge Carrillo Tobos
Asesor Vice Ministerio de Transporte
Ministerio de Transporte
Avenida el Dorado CAN
La Ciudad

Asunto: 3130/OC-CO-2. Apoyo a la Implementación de la Política Nacional Logística. PNL-MT-3-SSF-CF- No Objeción contratación directa de la firma consultora GSD PLUS para "Actualizar el Modelo de Oferta y Demanda Vehicular de Carga (MOV)".

Estimado doctor Carrillo:

Nos referimos a su comunicación MT No. 20141010296981, recibida el día 14 de agosto de 2014, mediante la cual solicita la no objeción del Banco para la contratación directa de la firma consultora GSD PLUS, para "Actualizar el Modelo de Oferta y Demanda Vehicular de Carga (MOV)", de acuerdo con lo establecido en el plan de adquisiciones, con identificador SEPA PNL-MT-3-SSF-CF-, de la operación del asunto, para lo cual adjunta los términos de referencia del proceso en mención.

Sobre el particular, con base en la documentación remitida, nos permitimos informarle que el Banco no tiene objeción a la contratación directa de la firma GSD PLUS, considerando que la firma desarrolló el Modelo de Oferta y Demanda Vehicular de Carga (MOV) y el Ministerio de Transporte requiere la actualización del mismo, por un monto estimado de US\$ 200.000 (Doscientos mil dólares) y un plazo de ejecución de cuatro (4) meses.

Sin otro particular, lo saludamos muy cordialmente.

Ana María Pinto Aguilera
Especialista Sr en Transporte



OBJETIVO CONSULTORÍA

Implementación de la fase II del Sistema de Información Modelo de Oferta Vehicular, que incluye un piloto de toma de datos en campo para la recolección de la información referente al transporte de carga.

1.

- Plantear una solución técnica para la adquisición de información primaria sobre el parque automotor de carga, a partir de la identificación de tecnologías más adecuadas para el conteo y clasificación de vehículos.

2.

- Realizar una prueba piloto de la tecnología identificada que provea información referente a la cantidad y tipo de transporte de carga que transita en Colombia.

3.

- Incorporar nuevos escenarios de infraestructura multimodal en el Modelo de Oferta Vehicular y analizar su impacto.

4.

- Actualizar los factores de ocupación por tipo de carrocería.