



MinTransporte
Ministerio de Transporte

PROSPERIDAD
PARA TODOS



Boletín de Coyuntura del Sector de Transporte de Carga por Carretera

Primer trimestre del año 2014

Grupo de Logística y Carga



MinTransporte
Ministerio de Transporte

PROSPERIDAD
PARA TODOS





Ministra de Transporte

Natalia Abello Vives

Viceministro de Transporte (e)

Carlos Alberto García Montes

Jefe de la Oficina de Regulación Económica

Jorge Carrillo Tobos

Coordinadora del Grupo de Logística y Carga

Ana María Zambrano Duque

Autor(es)

Jorge Iván González Borrero
Julián Andrés Moreno Barón

La serie de documentos “Boletín de Coyuntura del sector de transporte automotor de carga” puede ser consultada en el portal web:

www.mintransporte.gov.co/....

**Boletín de Coyuntura
Grupo de Logística y Carga**

Equipo Editorial y Realización

Jorge Carrillo Tobos
Ana María Zambrano Duque
Jorge Iván González Borrero
Julián Andrés Moreno Barón

Este documento puede ser reproducido citando la fuente. El contenido y la forma del presente material es propiedad del Ministerio de Transporte para consulta pública.

PRESENTACION

Este documento analiza algunas cifras de la coyuntura del sector de transporte de carga por carretera en el país durante el primer trimestre de 2014. El boletín nace de una iniciativa de la Oficina de Regulación Económica - Grupo de Logística y Transporte de Carga del Ministerio de Transporte, que actualmente está desarrollando el Observatorio de Carga y Logística. Se trata de presentar, con breves comentarios, la información estadística. Los boletines periódicos tienen un doble propósito. En primer lugar, mantener informados a los agentes que participan en el sector. Y, segundo, ir creando los instrumentos que soporten la toma de decisiones de política pública.

Este boletín es trimestral. Los primeros informes están basados en las cifras de costos publicadas por el DANE. El Ministerio de Transporte, junto con el Dane, ha ido consolidando el Índice de Costos del Transporte de Carga (ICTC). La evolución del ICTC ayuda a entender las dinámicas del sector. Además, el boletín también analiza la información proveniente de los sistemas desarrollados por el Ministerio, como el Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC), y el Sistema de Costos de Referencia (SICETAC). Con el fin de ofrecer criterios de análisis comprehensivos, el boletín interpreta cifras relevantes para el sector como el empleo, el ingreso, la tasa de cambio, la tasa de interés, la dinámica de la balanza comercial, etc.

La periodicidad trimestral permite examinar lo que sucede en la coyuntura sin perder de vista el horizonte. Las fluctuaciones de los costos de los insumos y de los costos operativos se pueden seguir de manera razonable en un periodo de tres meses, y no se requiere que haya una periodicidad más frecuente.

Además, en el boletín se incluye la discusión de los tópicos que han sido relevantes durante la coyuntura, con el fin de enriquecer el debate sobre lo que sucede en el sector. Se busca estimular un intercambio de ideas que contribuya a la formulación de políticas concertadas que favorezcan la producción y la competitividad.



Tabla de contenido

| | |
|--|--------------------------------------|
| CIFRAS DEL SECTOR | 4 |
| INDICE DE COSTOS | 5 |
| EMPLEO | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |
| COMERCIO EXTERIOR | ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO. |
| REGISTRO NACIONAL DE DESPACHOS DE CARGA –RNDC | 5 |
| PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS | 6 |
| ORIGEN – DESTINO DE LAS MERCANCÍAS | 7 |
| CARGA MOVILIZADA..... | 9 |
| VALOR A PAGAR | 9 |
| PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS | 13 |
| CONFIGURACIÓN VEHICULAR..... | 14 |
| LA EFICIENCIA DE LA CADENA LOGÍSTICA | 15 |

CIFRAS DEL SECTOR

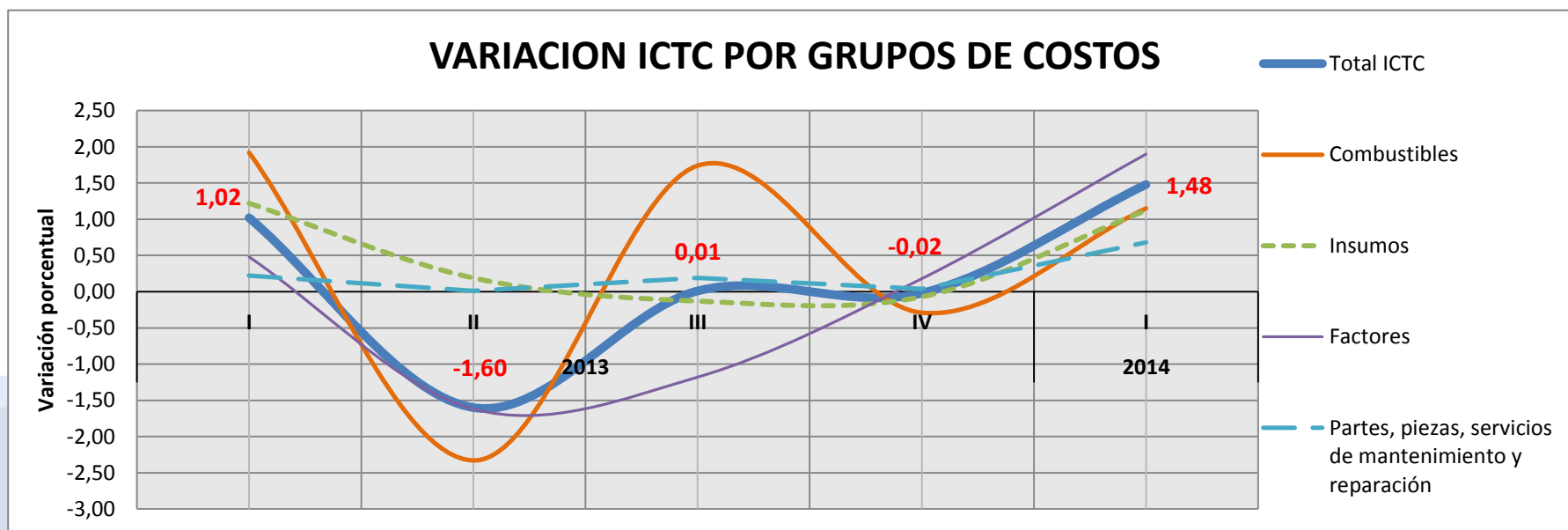
Esta sección presenta las principales cifras del sector de transporte de carga por carretera. La información ayuda a interpretar las tendencias más relevantes de la dinámica del sector.

INDICE DE COSTOS

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) ha desarrollado el *Índice de Costos del Transporte de Carga* (ICTC). En el año 2008, se realizó la encuesta de caracterización del parque automotor de carga, y con base en ella se logró establecer mensualmente el nivel de los precios, haciendo desagregaciones por tipo de vehículo y modelo.

La gráfica 1 muestra los cambios porcentuales del Índice de Costos del Transporte de Carga (ICTC) en el periodo comprendido entre 2013-I y 2014-I para observar la dinámica del índice en un año corrido. En el primer trimestre del año 2014 el índice tiene una variación positiva de 1,48% que se explica, sobre todo, por la dinámica de los impuestos, los seguros, la mano de obra y el costo de capital. En conjunto, estos factores tienen un peso importante en el índice, equivalente al 48,78%.

Además, los precios de los combustibles tuvieron un aumento importante al comienzo del periodo. Esta variación significa un proceso contra-cíclico con respecto a la caída en el último trimestre del 2013 del -0,02%.



Gráfica 1 – Variación porcentual del ICTC / Fuente: DANE

REGISTRO NACIONAL DE DESPACHOS DE CARGA –RNDC

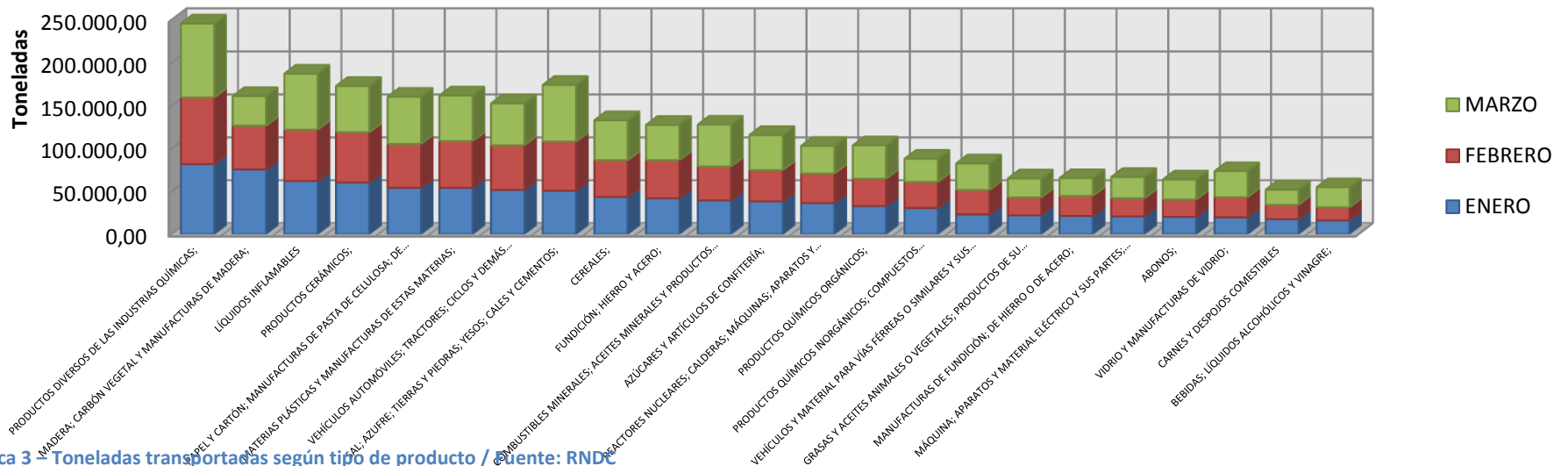
Principales productos transportados

Las cifras reportadas por el Registro Nacional de Despachos de Carga se encuentran actualmente en proceso de consolidación. Este sistema de información constituye la base para el monitoreo del mercado y la generación de estadísticas relevantes. Su proceso de implementación a través de los canales electrónicos ha sido gradual, ya que mes a mes un porcentaje de nuevas empresas de transporte de carga habilitadas por el Ministerio acceden al sistema y reportan allí su información. Aunque este proceso todavía no se ha consolidado, es significativo que el reporte de información por parte de las empresas ya alcance cerca del 50% con

respecto al total de las empresas habilitadas para la prestación del servicio del transporte de carga.

Los productos transportados por el modo carretero pueden ser de diversas naturaleza, así se trate de una misma operación. Por lo tanto, con frecuencia hay viajes que llevan más de un producto, y son reportados en la categoría de “VARIOS”. No obstante estas dificultades es posible distinguir algunas tendencias por tipo de producto. En el país, durante el primer trimestre de 2014 se transportaron 5'002.912,36 toneladas reportadas al

PRINCIPALES PRODUCTOS TRANSPORTADOS



Gráfica 3 – Toneladas transportadas según tipo de producto / Fuente: RNDC

RNDC. Cerca del 50% representan operaciones con varios productos transportados. Le siguen los productos de la industria química (15%) y de líquidos inflamables (11%). La gráfica 3 muestra la participación en número

de toneladas de los principales productos individualizables transportados, para cada mes. En este análisis se tuvo en cuenta un total de 1'681.437 toneladas movilizadas, lo que representa un 33,6% del total.

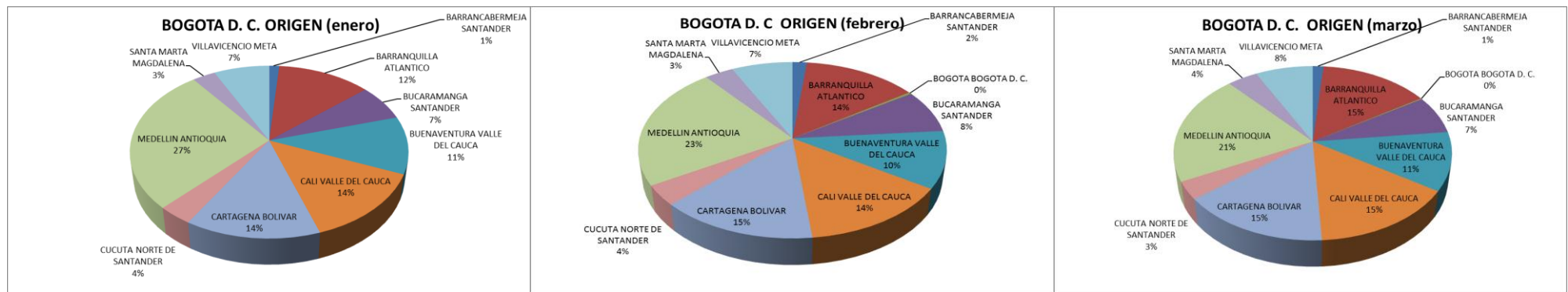
Origen – Destino de las Mercancías

Bogotá es el nodo más importante del comercio en el país, indistintamente de su naturaleza interna o externa. Las principales ciudades que reciben carga de Bogotá son, en su orden, Medellín, Cartagena, Cali y Buenaventura, que representan el 66% de la carga que sale de Bogotá.

Una característica importante que se observa en la gráfica 4, es la relativa invariabilidad estructural del destino de la carga. Para este caso se tomó a Bogotá como ejemplo gráfico, pero se observó que esto ocurría para el resto de las ciudades observadas.

Para el mes de marzo, Bogotá generó carga para nodos internos equivalente al 56%, mientras que para los principales puertos ubicados en las zonas costeras generó el 44%.

Los corredores aquí contemplados, correspondientes a las rutas-par origen y destino, representan el 23,22% de la carga transportada en el país durante el trimestre. Es decir que el 76,7% de la carga no está siendo transportada por los corredores principales. Este dato puede deberse a la parcialidad de la información en el RNDC por las características antes mencionadas del sistema.



Gráfica 4 – Participación de la carga transportada con origen en Bogotá D.C. / Fuente: RNDC

Sin embargo, no es un dato menor que una parte importante de la carga del país esté siendo transportada por corredores diferentes a los estratégicos

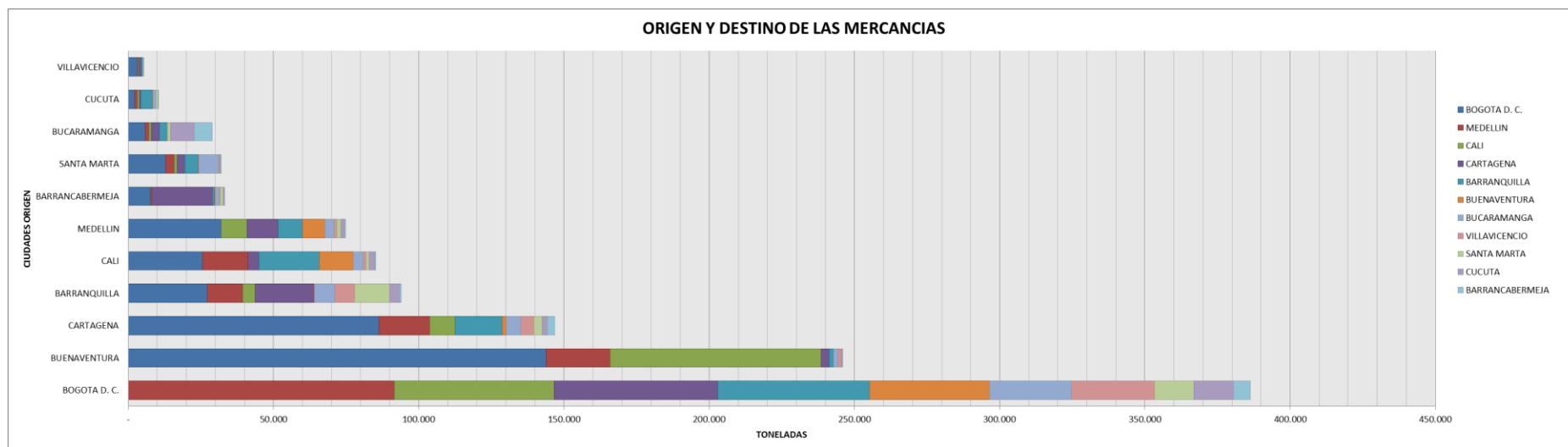
del comercio interno y externo. Vale la pena aclarar que un grupo importante de productos se encuentran en la actualidad exentos del reporte de la

operación a través del manifiesto, lo que podría generar un sesgo. La gráfica 5 muestra la distribución de las toneladas transportadas según origen y destino. Se complementa con la tabla 1 que contiene la información

detallada del flujo. Estas cifras corresponden al trimestre completo y han sido consideradas las principales ciudades de acuerdo a jerarquización según generación y recepción de carga.

| Origen/Destino | BOGOTA D. C. | MEDELLIN | CALI | CARTAGENA | BARRANQUILLA | BUENAVENTURA | BUARAMANGA | VILLAVICENCIO | SANTA MARTA | CUCUTA | BARRANCABERMEJA | Total general |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| BOGOTA D. C. | - | 91.617,30 | 54.973,64 | 56.437,53 | 52.146,14 | 41.440,16 | 28.106,26 | 28.631,53 | 13.531,71 | 13.622,83 | 5.743,45 | 386.250,55 |
| BUENAVENTURA | 143.841,35 | 22.045,35 | 72.664,42 | 2.857,91 | 1.404,55 | - | 1.582,28 | 1.040,03 | 75,69 | 317,77 | 80,40 | 102.068,40 |
| CARTAGENA | 86.438,08 | 17.455,92 | 8.730,98 | - | 16.025,29 | 1.488,85 | 5.058,93 | 4.615,07 | 2.779,68 | 1.713,86 | 2.536,55 | 60.405,11 |
| BARRANQUILLA | 27.307,02 | 12.057,16 | 4.287,51 | 20.308,60 | - | 199,70 | 6.840,30 | 6.970,39 | 12.081,62 | 3.329,77 | 634,80 | 66.709,85 |
| CALI | 25.548,95 | 15.644,90 | - | 3.835,50 | 20.737,94 | 11.727,98 | 3.400,75 | 966,96 | 1.023,69 | 1.984,20 | 259,77 | 59.581,68 |
| MEDELLIN | 32.009,61 | - | 8.931,28 | 10.600,13 | 8.506,34 | 7.636,53 | 3.192,31 | 911,61 | 1.396,39 | 1.307,45 | 376,65 | 42.858,69 |
| BARRANCABERMEJA | 7.584,47 | 388,76 | 110,60 | 20.931,98 | 706,49 | 297,05 | 1.328,00 | 280,09 | 1.074,54 | 395,66 | - | 25.513,16 |
| SANTA MARTA | 12.948,16 | 2.875,27 | 1.094,22 | 2.567,41 | 4.617,54 | 109,20 | 6.828,13 | 319,90 | 163,00 | 227,21 | 189,10 | 18.990,98 |
| BUARAMANGA | 5.818,15 | 1.299,18 | 802,91 | 2.882,04 | 2.516,03 | 74,25 | - | 167,47 | 931,99 | 8.207,14 | 6.244,38 | 23.125,37 |
| CUCUTA | 2.244,36 | 956,09 | 556,21 | 647,70 | 3.939,36 | 46,20 | 1.254,79 | 18,60 | 607,67 | - | 153,30 | 8.179,92 |
| VILLAVICENCIO | 3.105,87 | 189,95 | 365,66 | 903,41 | 413,65 | - | 90,21 | - | 83,33 | 62,80 | 60,30 | 2.169,31 |
| Total general | 346.846,03 | 164.529,88 | 152.517,43 | 121.972,21 | 111.013,31 | 63.019,92 | 57.681,95 | 43.921,64 | 33.749,30 | 31.168,67 | 16.278,70 | 795.853,01 |

Tabla 1 – Toneladas transportadas. Origen – Destino de la carga. En kilogramos/ Fuente: RNDC

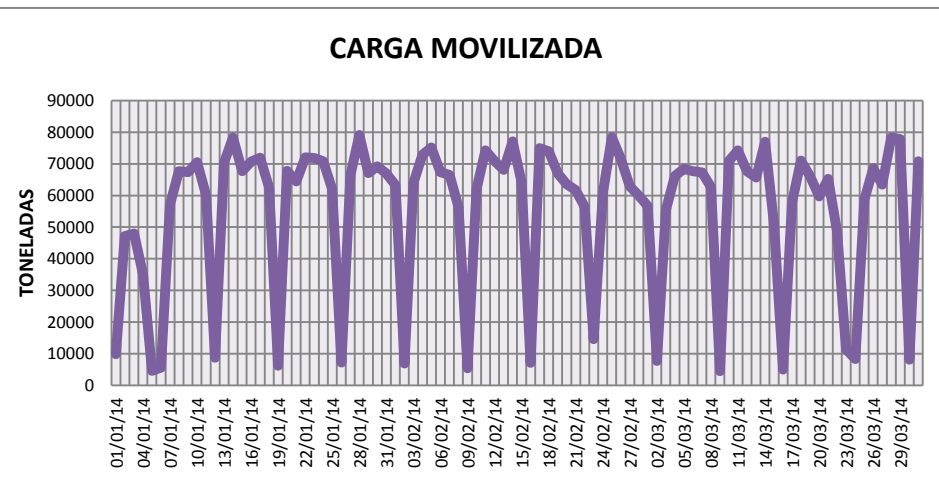


Gráfica 5 – Toneladas transportadas. Origen – Destino de la carga / Fuente: RNDC

Carga Movilizada

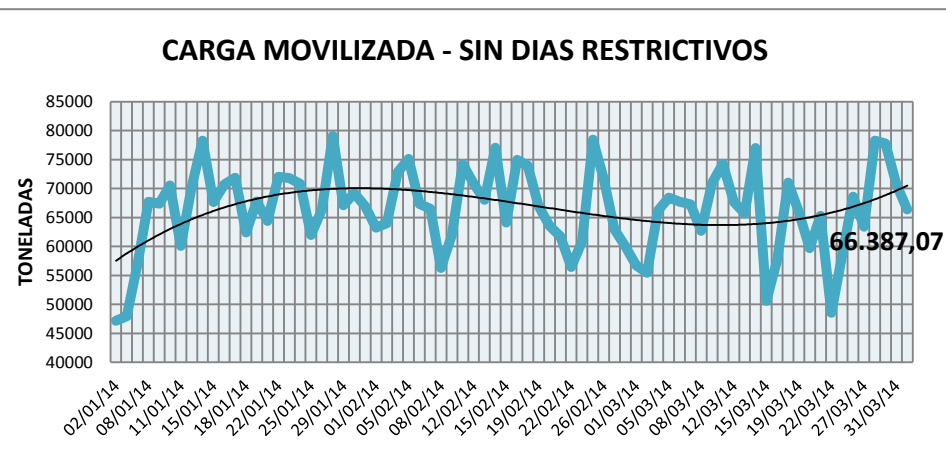
La gráfica 6 muestra el comportamiento de la carga movilizada en el país en cada uno de los días del trimestre. El análisis se divide en dos observaciones de distinto enfoque. Primero se muestra la cantidad de carga movilizada por día. Es claro el componente estacional debido a la restricción de circulación de los domingos y festivos. En segundo lugar, la serie se desestacionaliza para observar los comportamientos de tendencia. Durante el mes de enero hay una tendencia creciente en la movilización de carga, que se reduce durante febrero para que a mediados de marzo nuevamente se recupere. Se movilizaron en promedio 66.387,07 toneladas diarias durante el trimestre.

En el marco de un Sistema Logístico Nacional dinámico y competitivo, esta tendencia debería aplanarse, como resultado de la regularidad en el movimiento diario de la carga. Tal y como se observa en la segunda gráfica, que es la tendencia lineal de la carga movilizada acumulada, la estabilidad se consigue en el mediano plazo, que en nuestro caso sería el trimestre.



Valor a Pagar

Sin lugar a dudas, los valores de las transacciones indican que el mercado



Gráfica 6 – Toneladas transportadas por día/ Fuente: RNDC

6.a) Carga movilizada por día con componente estacional.

6.b) Carga movilizada por día sin el componente estacional.

es asimétrico. Uno de los problemas más evidentes es la brecha que existe entre el valor a pagar promedio reportado en los manifiestos de carga - que corresponde inequívocamente a los valores sobre los cuales se está transando en el mercado -, y el valor reflejado de la estructura de costos de la operación de un vehículo, cuyo sistema de información es el SICETAC.

La relación entre estos valores es asimétrica porque son dos formas distintas de cálculo. La estructura de costos es una expresión de las características micro de la operación del servicio. La comparación de la estructura de costos y el precio de mercado permite conocer las fluctuaciones de la oferta y la demanda del servicio. Si el valor promedio a pagar (precio de mercado) está por debajo de los costos de operación (SICETAC) se estaría incurriendo irracionalmente en pérdidas, que llevarían a una reducción de la oferta de transporte, y a una presión hacia el alza del flete. El precio de mercado se ajustaría en función de la disminución de la oferta (salida de camiones del mercado), o aumento de la demanda (mayor producción de bienes para transportar).

El transporte de carga no es un mercado de competencia perfecta ya que operan algunos factores que lo distorsionan como la información asimétrica y la intermediación de un agente. En la formación de precios es determinante la posición de dominancia de algunos de los agentes que participan en el mercado.

El valor promedio a pagar refleja distorsiones que se deben tener en cuenta para mejorar la eficiencia del conjunto del sistema. Una primera asimetría se desprende del déficit de la balanza comercial, que repercute en los flujos de la carga para las operaciones de importación y exportación. En la tabla 2 se observa que el valor promedio a pagar para las operaciones cuyo origen es puerto y destino un nodo central, son significativamente mayores que en la

operación contraria. Por lo tanto, este primer fenómeno está asociado a un comportamiento estructural de la macroeconomía del país.

Otro fenómeno que puede presionar los valores a pagar hacia abajo es la sobreoferta vehicular. Al respecto el Ministerio ha venido desarrollando una herramienta denominada “Modelo de Oferta Vehicular” con el cual pretende calcular, en una segunda fase, las condiciones de la oferta y la demanda con el fin de precisar si existe un superávit en la oferta de vehículos con respecto a la carga disponible para movilizar. Los resultados de este ejercicio se expondrán en una edición posterior de este Boletín, con el propósito de enriquecer la discusión sobre este tema particular.

A continuación se exponen las cifras de valor promedio a pagar para algunas de las principales rutas del comercio. Esta exposición tiene un propósito expositivo para mostrar las condiciones en las que se encuentra el mercado durante la coyuntura.

Las casillas resaltadas en azul corresponden al nodo de origen y se expresan hacia abajo los valores para cada nodo destino que corresponde. El valor en frente del nodo origen corresponde al valor promedio de todas las operaciones que tienen como origen dicha ciudad.

| CIUDADES PRINCIPALES | Promedio de VALOR a pagar ¹ |
|----------------------------------|--|
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.726.030,23 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 1.516.947,19 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 1.957.814,89 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 4.459.128,48 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 2.746.878,57 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 2.590.112,29 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 2.156.502,53 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 2.505.665,72 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 3.117.565,01 |
| VILLAVICENCIO META | 3.055.449,06 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | |
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 2.007.465,59 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 2.235.616,68 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 2.136.718,54 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 2.499.395,41 |

¹ Corresponde al promedio simple de los valores a pagar para todas las operaciones de transporte, en todas las configuraciones vehiculares.

| | |
|------------------------------|--------------|
| CALI VALLE DEL CAUCA | 2.092.761,12 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 1.134.788,12 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 1.610.584,50 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 1.805.473,64 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 1.126.734,40 |
| VILLAVICENCIO META | 5.921.509,19 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 1.311.658,83 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 1.219.549,01 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 1.333.966,47 |
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 1.256.566,93 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 1.450.441,00 |
| VILLAVICENCIO META | 1.265.771,89 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 1.383.840,69 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 1.197.784,92 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 1.679.526,74 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.571.606,40 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | |
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 1.140.755,72 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.472.471,17 |

| | |
|-------------------------------------|--------------|
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 1.235.059,75 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 1.190.484,00 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 1.387.903,92 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 1.709.855,17 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 1.448.074,95 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 1.274.709,02 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 1.649.677,80 |
| VILLAVICENCIO META | 1.723.023,42 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | |
| VILLAVICENCIO META | 3.088.041,72 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 2.034.939,93 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 1.317.135,25 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 2.890.808,45 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 1.902.777,82 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 2.592.475,83 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 2.405.527,20 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.706.635,80 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 2.534.489,32 |
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 1.703.166,79 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | |

| | |
|----------------------------------|--------------|
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 1.360.240,93 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 930.719,27 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 1.464.336,80 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 2.053.707,96 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 1.130.934,78 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 1.840.597,17 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 2.252.325,73 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 1.369.201,57 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 1.333.272,03 |
| VILLAVICENCIO META | 1.255.165,22 |
| CARTAGENA BOLIVAR | |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.237.878,23 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 2.055.577,40 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 2.168.279,15 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 2.782.271,29 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 1.997.107,36 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 2.349.448,68 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 1.496.897,25 |
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 2.137.869,32 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 1.665.388,85 |
| VILLAVICENCIO META | 3.709.447,62 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | |

| | |
|---------------------------------|--------------|
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 1.786.021,65 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.830.528,83 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 1.540.925,13 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 1.085.720,71 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 2.884.903,00 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 1.169.559,48 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 1.702.373,54 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 1.722.937,50 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 2.000.395,25 |
| VILLAVICENCIO META | 877.035,60 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | |
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 1.285.699,32 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.304.538,69 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 1.198.698,13 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 1.181.044,99 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 978.875,76 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 1.241.721,44 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 1.340.512,84 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 1.455.029,52 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 1.134.575,51 |
| VILLAVICENCIO META | 994.115,95 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | |

| | |
|---------------------------------|--------------|
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 1.802.707,52 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.183.601,22 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 1.761.590,79 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 2.317.895,05 |
| BUENAVENTURA VALLE DEL CAUCA | 2.265.803,58 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 2.114.266,67 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 1.953.631,27 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 1.341.093,14 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 1.788.868,68 |
| VILLAVICENCIO META | 2.887.760,28 |
| VILLAVICENCIO META | |
| BARRANCABERMEJA SANTANDER | 2.568.480,88 |
| BARRANQUILLA ATLANTICO | 1.939.487,63 |
| BOGOTA BOGOTA D. C. | 1.747.507,87 |
| BUCARAMANGA SANTANDER | 2.916.315,95 |
| CALI VALLE DEL CAUCA | 2.842.000,49 |
| CARTAGENA BOLIVAR | 3.254.852,15 |
| CUCUTA NORTE DE SANTANDER | 1.815.500,33 |
| MEDELLIN ANTIOQUIA | 2.090.428,84 |
| SANTA MARTA MAGDALENA | 5.560.526,80 |

Participación de las empresas

En esta sección se revisa la información de las empresas que más participaron en el mercado durante el trimestre. Se tiene en cuenta la cantidad de carga movilizada. Durante el mes de enero tres empresas movizaron el 14,5% de la carga del país.

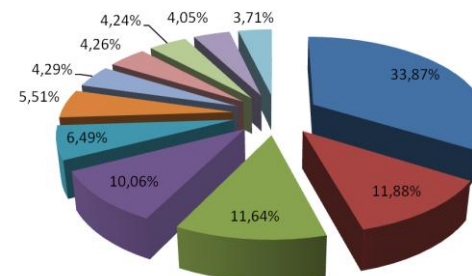
Durante el primer trimestre del 2014 la participación de 10 empresas representó el 25% de las operaciones totales a nivel nacional. Se realizaron 733.512 operaciones registradas en el RNDC, 67.477 de los viajes fueron realizados por empresa 1², 22.836 por la empresa 2, 22.194 por empresa 3, 15.653 por empresa 4, 14.378 por empresa 6, 10.639 por empresa 7, 10.637 por empresa 8, 10.582 por empresa 9 y 9.753 viajes fueron realizados por empresa 10.

Este ranking constituye una aproximación hacia los grandes jugadores del mercado, destacando sus posibles buenas prácticas de gestión de flota y formalización en la prestación del servicio.

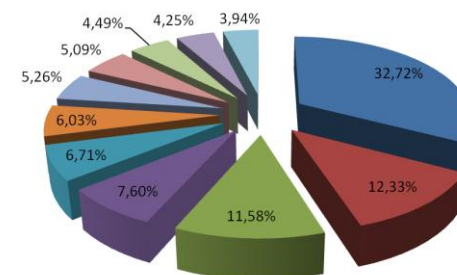


² Los datos de las empresas han sido ocultados por motivos de salvaguarda empresarial. Los que se pretende aquí es resaltar la participación significativa de algunas empresas eficientes.

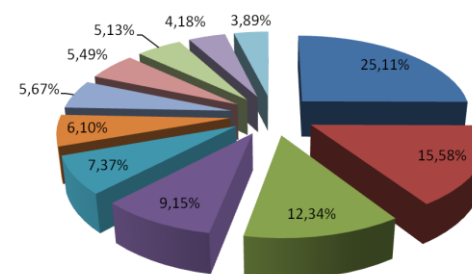
PARTICIPACION EMPRESAS (ENERO)



PARTICIPACION EMPRESAS (FEBRERO)



PARTICIPACION EMPRESAS (MARZO)



Gráfica 7 – Participación de las empresas en el mercado / Fuente: RNDC

Configuración vehicular

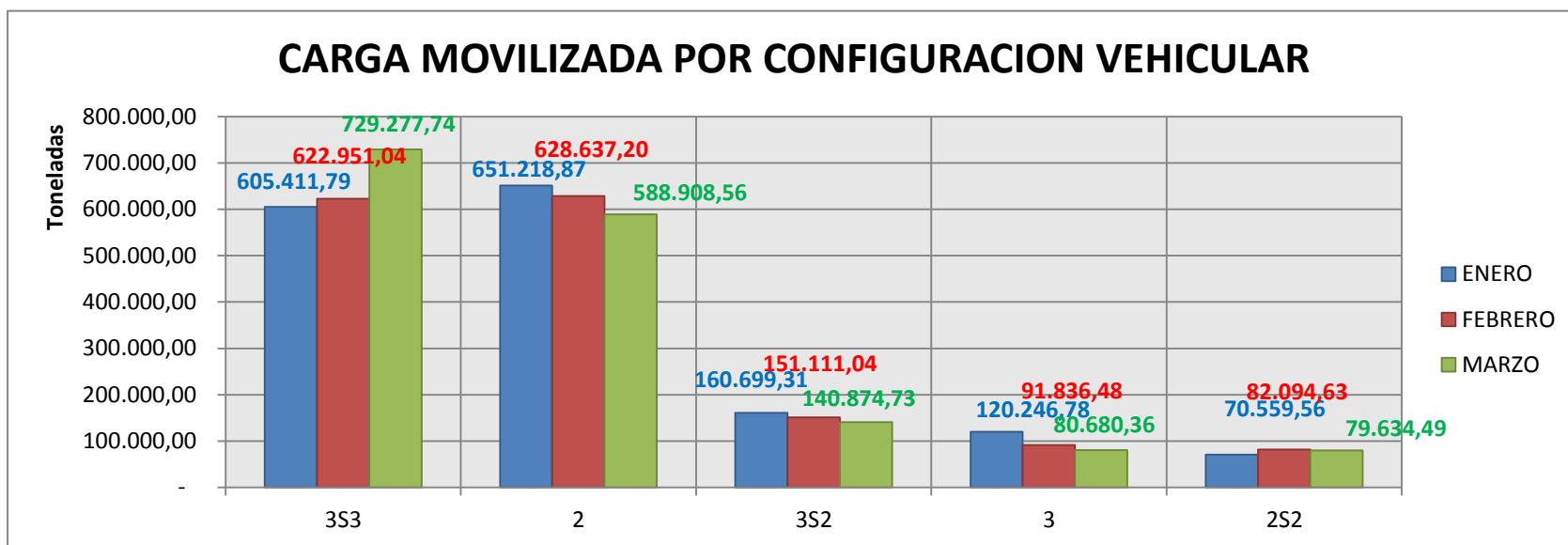
Para el periodo de tiempo analizado, se observó que la configuración vehicular preponderante para el transporte de carga fue el tractocamión articulado de 6 ejes. En este tipo de camión se transportaron 1'957.641 toneladas. Este flujo de mercancías se transporta entre grandes nodos sobre los corredores principales.

No es de extrañar que la segunda configuración vehicular en participación sean los camiones rígidos de 2 ejes, para las operaciones de paqueteo y distribución en los centros poblados. La gráfica 8 muestra la carga movilizada por configuración vehicular discriminada por los meses del trimestre. En enero y febrero la participación del vehículo de 2 ejes fue incluso mayor a los tractocamiones articulados, situación que cambia para el mes de marzo.

Otras configuraciones tienen una participación considerablemente menor, así que el parque automotor privilegia los vehículos más adaptados para las operaciones largas del comercio entre nodos, y los pequeños dedicados a la distribución.

En la medida en que los boletines y el RNDC arrojen información más completa y confiable de la operación del transporte de carga por carretera, será posible construir series que muestren la tendencia en aspectos importantes del mercado como los indicadores que hasta este punto se han revisado.

Estas cifras contribuyen a un mejor conocimiento del mercado por parte de todos los actores, procurando información simétrica de las características más generales del sector.



Gráfica 8 – Carga movilizada por configuración vehicular / Fuente: RNDC

La eficiencia de la cadena logística

Jorge Iván González Borrero³

La eficiencia de la cadena logística del transporte mejora si los actores se coordinan, y si cada uno asume la responsabilidad que le corresponde. La convergencia entre los diferentes intereses únicamente es posible si la cadena se entiende como un conjunto.

En el estudio realizado por E-Transcol (*Una Propuesta del Deber Ser del Transporte de Carga en Colombia. Estudio del Sistema Logístico en los Principales Corredores de Colombia*, Ministerio del Transporte, Colciencias, Bogotá, 2014) se muestra la necesidad de que haya interacción entre los actores. Esta es una condición indispensable para que la logística, en su conjunto, sea eficiente. Es equivocado pretender que la eficiencia se mejora sin establecer las coordinaciones adecuadas entre los miembros de la cadena. Sin esta articulación, uno de los agentes puede realizar esfuerzos importantes para mejorar su productividad, pero sus logros se verán contrarrestados por las operaciones ineficientes de otro de los miembros de la cadena. Basta con que falle alguno de los agentes, para que toda la cadena sienta el impacto negativo. Este principio básico se olvida, y por ello se desprecia la importancia de la coordinación de los procesos de la cadena.

Para E-Transcol los procesos encadenados se deben expresar en un Sistema Nacional de Intercambio de Bienes (Snib), en el que participan los siguientes actores: i) Las organizaciones receptoras y generadoras de bienes (por ejemplo, agricultura, minería, industria, comercio, seguridad nacional). ii) Las organizaciones proveedoras de servicios que facilitan la

distribución (transporte, servicios logísticos, aseguradoras, servicios al transporte). Estas actividades constituyen la industria logística. iii) Las organizaciones encargadas de la infraestructura (ingenierías de transporte, civil, ambiental, arquitectura, modos de transporte, equipos de transporte, sistemas de información). iv) Las organizaciones gremiales. v) Las instituciones gubernamentales que orientan, regulan y controlan.

Los 6 tipos de agentes que participan en el Snib cumplen funciones distintas pero complementarias. De ahí la necesidad de considerar la cadena como un Sistema en el que cada una de las partes hace su aporte respectivo.

i) Los generadores y receptores de carga constituyen los puntos de partida y de llegada. Cuando la actividad económica es dinámica, aumenta la cantidad de carga. Para el mejoramiento de la eficiencia de la cadena, los generadores y receptores de carga deben contribuir a la formalización a través de mecanismos como la transparencia en la información y la reducción de los tiempos de cargue y descargue. En los estudios que ha realizado el Ministerio se observa que los tiempos de espera son muy altos. Y en algunos casos son mayores a la duración del trayecto.

ii) Las organizaciones proveedoras de servicios que facilitan la distribución incluyen las empresas transportadoras, las aseguradoras y todas las instituciones relacionadas con los servicios logísticos. La empresa transportadora es el puente entre el generador y el receptor de la carga, pero para cumplir su función de manera adecuada se requiere que los servicios asociados a la logística sean oportunos y eficientes. El Ministerio de Transporte ha insistido en la necesidad de formalizar la actividad de las empresas. Este proceso implica que haya información regular y sistemática, que los conductores tengan incentivos para permanecer en las empresas (“fidelización”), y que los propietarios de la carga se sientan satisfechos.

³ PhD. en Economía. Profesor asociado Universidad Nacional de Colombia y Universidad Externado.

iii) Las organizaciones encargadas de la infraestructura. Hay un cierto consenso, entre analistas y gobierno, que este estado de cosas va en contra de la productividad y de la competitividad del país. A pesar de que se han tomado medidas, como la aceleración de las alianzas público-privadas, el atraso es considerable. Afortunadamente Colombia cuenta con un ahorro financiero importante que se podría utilizar para financiar los grandes proyectos de inversión. Además de los recursos provenientes de las regalías, los fondos de pensiones tienen 150 billones de pesos, que estarían dispuestos a invertir en proyectos de inversión. La principal dificultad no radica en la falta de recursos, sino en los obstáculos administrativos e institucionales que obstaculizan el desarrollo de las licitaciones.

iv) Las organizaciones gremiales tienen la responsabilidad de pensar sus reivindicaciones desde la perspectiva del conjunto de la cadena. Hasta ahora la mirada ha sido muy parcial, porque cada uno de los agentes ha luchado por sus propias reivindicaciones sin considerar la secuencia de la cadena.

v) Las instituciones gubernamentales que orientan, regulan y controlan. Las entidades públicas tienen una triple tarea. Primero, mostrar las sinergias entre los agentes que participan en la cadena, de tal forma que la competencia entre ellos favorezca al conjunto. Segundo, mejorar los sistemas de información. Tercero, crear incentivos para que el sector se formalice, y para que la cadena entienda la eficiencia como el resultado exitoso de la coordinación entre los agentes. El Ministerio de Transporte ha ido avanzando en estos tres frentes.

El estudio de E-Transcol es afortunado porque muestra las potencialidades que tendría un Sistema Nacional de Intercambio de Bienes si las partes actúan de manera articulada. Esta es la condición indispensable para que se pueda avanzar en la modernización del sector.