

**EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA
POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS**

Manuel González Hurtado

**EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE
LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS**

**EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA
POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS**

Manuel González Hurtado

**EVALUATION OF CARGO FREIGHT TRANSPORTATION MARKETS WITHIN THE FRAMEWORK OF
FREEDOM POLICY MONITORED IN ECONOMIC RELATIONS**

MANUEL GONZÁLEZ HURTADO

AGOSTO DE 2020

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

RESUMEN

En este artículo se hace un comparación de las dos políticas que han regido el transporte de carga por carretera en Colombia. La política de intervención que aplicó desde el año 1997 y que permaneció vigente por 14 años, y cuyo instrumento de aplicación fue la denominada “tabla de fletes”, frente a la política de libertad vigilada que entró en rigor desde el 2011 y permanece hasta hoy. Además a través de metodos estadísticos se busca encontrar una variable que le permita al gobierno ejercer sus facultades intervención para fijar un precio de negociación del flete, cuando se presenten situaciones de desequilibrio en el mercado.

El análisis se desarrolla en 56 rutas de transporte de carga, que representan los principales corredores logísticos de comercio exterior. Teniendo como fuentes de información el Sistema de Costo Eficientes del Transporte de Carga (SICE-TAC), la resolución 4733 de 2009 que estableció la última tabla de fletes que rigió en el país, y la información contenida en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC)

PALABRAS CLAVE:

Sistema de Costos Eficientes; Valor a Pagar; Manifiesto de Carga; Registro Nacional de Despachos de Carga.

ABSTRACT

This article makes a comparison of the two policies that have governed freight transport by road in Colombia. The intervention policy that it applied since 1997 and that remained in force for 14 years, and whose application instrument was the so-called “freight table”, as opposed to the probation policy that entered into force since 2011 and remains until today . In addition, through statistical methods, we seek to find a variable that allows the government to exercise its powers of intervention to set a negotiating price for the freight, when situations of imbalance arise in the market.

The analysis is developed in 56 cargo transportation routes, which represent the main foreign trade logistics corridors. Taking as sources of information the Cost Efficient Freight Transportation System (SICE-TAC), resolution 4733 of 2009 that established the last chart of freights in force in the country, and the information contained in the National Registry of Cargo Dispatches (RNDC)

KEYWORDS:

Efficiency Cost System; Amount to be paid; Cargo manifest; National Registry of Cargo Dispatches

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

1. INTRODUCCIÓN

El transporte de carga por vía terrestre se presenta como un factor importante en los procesos logísticos de todos los países en especial en economías emergentes. Los procesos de globalización que afrontan los países ha generado un fuerte intercambio comercial de sus economías con enfoque en algunos productos que requieren ser transportados en el menor tiempo y costo posible, debido a que ambos factores son determinantes para mantenerse competitivos en los mercados de interés. Resulta relevante analizar el comportamiento de las relaciones económicas del sector, principalmente entre la empresa de transporte y el transportador de carga, puesto que es esta relación, la que materializa la prestación del servicio.

El flete en el transporte de carga por carretera corresponde al precio pactado por la empresa de transporte y el transportista en el contrato de transporte, celebrado para la prestación del servicio de traslado de mercancías, este valor representa el costo de la operación y la utilidad para los transportistas y por eso constituyen el mayor elemento de análisis de las relaciones económicas del sector de carga.

En 1997 mediante el decreto 1150 considerando el servicio de transporte de carga como esencial, el Ministerio de transporte fijo el valor de pago por los servicios contratado entre las empresas de transporte y el transportista para las más importantes rutas del país. Esto dio como resultado la aparición de la denominada tabla de fletes, como se indica en la figura siguiente.

Tabla No 1: Tabla de fletes

DESTINO	B/quilla	Bogotá	B/manga	B/ventura.	Cali	Cartagena	Cúcuta	Duitama	Ibagué	Ipiales	Manizales	Medellín	Neiva	Pasto	Pereira	Popayán	Sta. Marta	VVICENCIO	Yopal
Origen	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Armenia	41.064	35.589	39.695	23.270	17.794	43.802	50.000	39.000	19.163	43.802	16.426	27.376	24.638	39.695	18.880	21.901	38.326	43.802	52.000
B/quilla	0	60.227	36.958	61.596	57.490	19.163	53.000	51.000	52.000	77.000	55.000	47.908	61.596	75.283	57.490	67.071	19.163	68.440	71.178
B/Bermeja	27.376	32.851	16.426	35.589	34.220	31.482	30.114	32.851	27.376	54.752	35.589	35.589	35.589	52.014	36.958	41.064	27.376	46.539	49.277
Bogotá	32.695	0	26.851	26.958	27.220	35.433	32.695	17.794	24.638	47.752	27.220	28.220	24.114	42.908	34.220	38.326	35.589	20.270	35.589
B/manga	30.114	32.851	0	41.064	39.695	36.958	24.638	27.376	30.114	57.490	36.000	36.000	38.326	54.752	39.695	43.802	27.376	46.539	43.802
B/tura	59.885	42.775	59.885	0	18.821	59.885	68.440	46.000	34.220	42.775	30.798	39.353	42.775	37.642	25.665	29.087	59.885	53.041	65.018
Cali	47.908	38.326	41.064	19.163	0	47.980	57.490	42.500	27.376	38.326	20.532	32.851	31.482	32.851	17.794	16.426	41.064	47.908	64.334
Cartagena	19.163	63.000	44.000	64.334	62.965	0	54.000	60.227	58.000	78.000	58.858	50.646	65.702	76.653	61.596	68.440	24.638	72.546	75.284
Cartago	41.064	35.589	39.695	23.270	17.794	41.064	54.752	43.802	19.163	43.802	16.426	27.376	24.638	36.695	15.057	21.901	38.326	43.802	60.227
Cúcuta	44.000	46.539	24.638	57.490	57.490	50.646	0	43.802	46.539	79.390	50.646	50.646	50.646	75.284	57.490	61.596	43.802	57.490	60.227
Duitama	35.589	17.794	24.638	38.326	35.589	41.064	34.220	0	27.376	57.490	35.589	34.220	32.851	50.646	35.589	39.695	34.220	30.114	24.638
Ibagué	38.326	24.638	30.114	27.376	27.376	43.802	38.326	30.114	0	46.539	27.376	27.376	19.163	35.589	27.376	31.482	35.589	32.851	46.539
Ipiales	82.128	54.752	57.490	41.064	36.326	84.866	79.390	65.702	46.539	0	46.539	54.752	52.014	19.163	41.064	34.220	84.390	65.702	82.128
Manizales	41.064	35.589	39.695	25.960	19.470	43.802	54.752	43.802	24.544	43.802	0	24.638	24.638	39.695	15.057	21.901	44.191	43.802	60.227
Medellín	25.376	29.220	33.326	24.376	24.007	24.007	45.383	35.589	27.376	43.008	23.000	0	32.958	41.000	27.376	31.482	28.482	37.170	52.014
Neiva	45.170	30.114	41.064	35.589	31.482	47.908	50.646	32.851	19.163	52.014	24.638	31.482	0	41.064	26.007	35.589	41.064	35.589	49.227
Pasto	71.178	47.908	54.752	36.958	32.851	75.284	75.284	50.646	35.569	19.163	38.326	41.064	41.064	0	35.589	27.376	77.440	60.227	67.071
Pereira	41.064	35.589	39.695	23.270	17.794	43.802	49.277	39.000	24.638	43.802	16.426	27.376	24.638	39.695	0	21.901	38.326	43.802	52.000
Popayán	47.908	42.433	45.170	23.270	19.163	52.014	61.596	52.014	31.492	34.220	24.638	34.220	35.589	28.745	21.901	0	45.170	52.014	68.440
Santa Marta	19.163	56.000	34.220	62.965	61.596	27.376	50.000	50.000	52.014	79.390	54.752	54.752	58.858	68.440	61.596	65.702	0	68.440	68.440
VVICENCIO	43.802	24.638	41.064	50.646	47.908	50.646	54.752	30.114	32.851	65.702	43.000	42.000	35.589	60.227	44.000	52.014	41.064	0	46.539
Yopal	52.014	35.589	41.064	54.752	52.014	57.490	50.646	24.638	43.802	73.915	52.014	50.646	49.277	62.000	52.014	56.121	50.646	39.500	0

Fuente Decreto 1150 de 1997

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Esta tabla, puso precio fijo a la relaciones contractuales entre empresas y transportista convirtiéndose en el mayor instrumento de presión usado por los transportadores de carga contra el gobierno a través de las inmovilizaciones, con el propósito de aumentar cada vez más su valor para obtener mayores ganancias. Sin duda los continuos paros de transportadores afectaron la economía del país. En febrero de 2011 el paro de transportadores dejó pérdidas por \$263.000 millones de pesos según Portafolio (2016), el paro del agosto de 2013 que dejó pérdidas por \$110.000 millones según la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF) (2016), la inmovilización de 2015 dejó pérdidas estimadas en \$455.000 millones de pesos para el sector de transporte de carga según la publicación de El País (2016). El costo asumido por la competitividad del país fue demasiado alto.

En el año 2011, la política pública cambia, reorientando las relaciones económicas para que se desarrollaran bajo un menor nivel de intervención, de modo que con la expedición del Decreto 2092 de 2011, el Decreto modificatorio 2228 de 2013 y la Resolución 757 de 2015 se adopta la política de libertad vigilada para la regulación de las relaciones económicas en la cadena del transporte de carga por carretera, considerando los tres (3) actores, a saber: Generador de la carga, Empresa de transporte y Propietario, poseedor y/o tenedor del vehículo. Con la nueva política, se busca que los valores entre los actores sean pactados en condiciones del mercado, bajo la permanente vigilancia del regulador para monitorear, evaluar e intervenir cuando los desequilibrios en las relaciones económicas se evidencien. Al respecto, el artículo 2 del Decreto 2228 de 2013 establece:

“Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación. El sistema de información SICE- TAC, del Ministerio de Transporte, será el parámetro de referencia. El generador de carga y la empresa de transporte tendrán la obligación de informar al Ministerio de Transporte, a través del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, el Valor a Pagar y el Flete, así como las demás condiciones establecidas entre el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte”.

Por su parte, el artículo 4 del mismo decreto menciona: *“El Ministerio de Transporte deberá en un plazo no mayor a 120 días reglamentar la metodología para la captura de información a través del RNDC, el esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar, así como la manera de obtener los criterios técnicos logísticos y de eficiencia a incorporar”.*

Una vez establecido el procedimiento de monitoreo y reporte de información por parte de los actores de la cadena, las condiciones para la evaluación fueron determinadas por la Resolución 757 de 2015 en el artículo 1, de la siguiente manera: *“En ningún caso se pueden efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, publicados en el SICETAC, dado el carácter obligatorio del artículo segundo del Decreto 2228 de 2013”.*

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Por lo anterior, se hace necesario realizar la evaluación del comportamiento de los precios pactados en algunos corredores viales, para establecer si existen desequilibrios en las relaciones económicas y determinar la necesidad de que el gobierno intervenga las negociaciones que se celebran para la prestación del servicio.

2. MARCO TEÓRICO

TEORÍA Y CONCEPTOS ACTUALES

El enfoque teórico-conceptual de la economía del transporte, se presenta como el campo de la teoría económica que estudia el sector, analizando los elementos y principios que orientan y regulan el transporte de personas y bienes que contribuyen al desarrollo socioeconómico de las naciones. El transporte como cualquier otra actividad productiva es parte de la economía, este permite el intercambio de insumos y productos terminados para su puesta en los mercados, el transporte se convierte en los vasos comunicantes de la economía, para Duque(2006) “sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado” (p. 2)

En este mismo sentido, para Southworth & Wigan(2006) la dinámica de transporte de carga también se ha hecho más compleja como consecuencia del aumento en la población, el crecimiento de la economía, la masificación del comercio electrónico y la mayor dependencia de los procesos de producción en este servicio. Por lo tanto, en la planificación del transporte es importante tener en cuenta los diferentes costos de transporte de carga por carretera, incluyendo los escenarios de: el medio ambiente, el mantenimiento, la seguridad y los costos de congestión. Con esta visión integral se podrá formular y ofrecer soluciones prácticas que puedan ser adoptadas a las cada vez más sofisticadas estrategias de gestión de la cadena de suministro, donde el proceso de toma de decisiones y envío de mercancías se hace cada vez más complicado.

Con relación a los costos, se suelen definir como el gasto económico suscitado en la producción de un bien o servicio; generalmente se asocia con el precio y/o valor por cuenta de la consecución de un objetivo o finalidad. Ribaya (1999). Lo define así “el costo de un bien servicio es, entonces, el sacrificio de valores vinculados a la obtención de la prestación de dicho bien y el coste de una actividad es el sacrificio de valores vinculados a la realización de dicha actividad”. No hay pleno consenso en la definición semántica del concepto de costo entre los diversos teóricos y escuelas de pensamiento; sin embargo, aunque de manera muy general, es correcto definir el costo como aquel valor monetario en el que se incurre en el desarrollo de una actividad económica destinada a la producción o prestación de un bien o servicio.

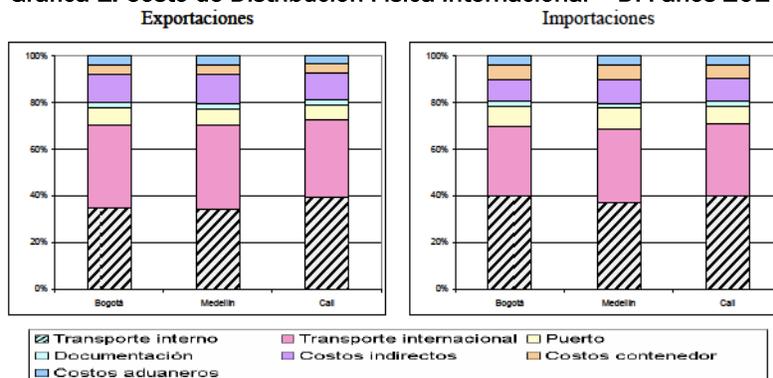
En Colombia, dada las características geográficas y la ubicación de los centros de producción, el transporte de carga cumple una importante función en el crecimiento económico del país. En 2016, el 99% de la carga que se produjo en el país, excluyendo carbón e hidrocarburos,

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

se transportó por el modo carretero, convirtiéndose en el mayor soporte para los sectores productivos. Esto hace que los servicios del transporte de carga por carretera tengan una importancia significativa en la estructura de costos del comercio exterior. Es así como los fletes de esta modalidad representan el 22% de costo promedio en la Distribución Física Internacional - DFITP. Sin embargo, el Gráfica 1 muestra como en algunos casos esa cifra puede alcanzar valores de hasta el 39% para las importaciones y un 36% para las exportaciones si se consideran otros costos directos asociados con el transporte.

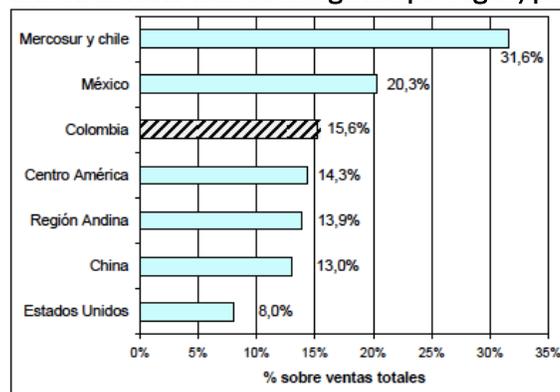
Gráfica 1. Costo de Distribución Física Internacional – DFI años 2016



Fuente: Elaboración DNP, con base en cifras de MIDAS-USAID

Las características geográficas y la ubicación de los centros de producción distantes de los puertos de comercio exterior, aumentan la participación del transporte en el valor final de los productos, los costos de colombiana están por encima del promedio latinoamericano y en terminos generales de la región andina; sin embargo, son menores comparados con mercados potencialmente más desarrollados o con ubicaciones más estratégicas como se observa en el Gráfica 2.

Gráfica 2. costo total de la logística por región/país



Fuente Banco Mundial 2016

Es evidente que el servicio de transporte de carga es un factor determinante en la competitividad del país, por tanto las relaciones económicas de esta modalidad requieren ser reguladas para impulsar una política pública acorde a las exigencias que impone la globalización. Teniendo en cuenta la importante incidencia del transporte de carga en la

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

competitividad el país, Colombia migra en 2011 de un esquema intervención en las relaciones económicas de la cadena logística basado en una tabla de fletes que fijaba los precios por los servicios del transporte a un esquema de Libertad Vigilada, en el que se interviene solo cuando se presentan fallas de mercado.

Para desarrollar la política de libertad vigilada el Ministerio de Transporte, con la participación de los diferentes actores de la cadena logística, crea el Sistema de Información de Costos Eficientes del Transporte Automotor de Carga por carretera (SICE-TAC) que se constituye en el marco de referencia para realizar las negociaciones para la contratación de los servicios de transporte. Este sistema que incluye los costos fijos y variables del servicio, además de considerar aspectos como las distancias, los tiempos de carga, descarga y de espera, se actualiza en función del Índice de Costos del Transporte de Carga publicado cada año por el Departamento Nacional de Planeación (DANE).

El esquema de libertad vigilada se convierte en la transición entre el antiguo régimen de intervención creado en el gobierno Samper con la tabla de fletes, y el esquema de libertad total en el que solo el mercado determina los precios. Pese a esto es conveniente advertir que dado que el transporte es reconocido en las normas colombianas como un servicio esencial, siempre será posible la intervención del mercado y más en casos donde se presenten fallos, es por eso que el SICE-TAC constituye un sistema de costos eficientes de referencia para proporcionar información útil al momento de desarrollar la negociación entre los agentes. La misma regulación creó el Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera (SIRTCC), que tiene como función el monitoreo y comparación de los valores a pagar reportados en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), con la información que genera el (SICE-TAC). Este sistema permite identificar desviaciones en las negociaciones en la cadena logística, e identificar abuso en la posición dominante de algún actor o posibles fallas de mercado.

ANTECEDENTES REGULATORIOS

En el año 1997 el gobierno nacional expidió el decreto 1150 por medio del cual se estableció la tabla de fletes en Colombia. Esta tabla fijó los fletes o montos a pagar por las empresas generadoras de carga a las empresas de transporte, y a su vez determinó los valores a pagar entre la empresa y el transportista. Cada año los valores contenidos en la tabla de fletes aumentaban principalmente por dos factores, de un lado por el incremento que el gobierno aplicaba con base en la inflación, y de otro lado el aumento provocado por las inmovilizaciones de los transportistas, quienes con su gran poder de coacción lograban paralizar el país por largos días hasta dejarlo sin abastecimiento para acorralar al gobierno y provocar el alza en los precios. Esta fijación de precios era posible, gracias a que el transporte es un servicio de carácter esencial, determinado así por la ley 105 de 1993 y 336 de 1996. La intervención en el mercado se realizó estableciendo los valores a pactar en las principales rutas del país, pero las exigencias en competitividad producto de la globalización provocaron un cambio en la visión del Estado sobre su política de intervención en el mercado de carga, dando paso a la Política de Libertad Vigilada. El nuevo marco regulatorio contemplado en el Decreto 2092 de 2011 "Por el cual se fija la política tarifaria y

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y se establecen otras disposiciones”, tiene como objetivo principal establecer tres principios rectores para la regulación, a saber:

Criterios Técnicos

Establecer la estructura de costos de operación de los actores oferentes del servicio con criterios técnicos. Reconocer factores como los cambios en los precios de insumos, partes, piezas, parámetros de negociación y tiempos logísticos.

Escenarios de Eficiencia

Establecer rendimientos óptimos de los vehículos, reconocer buenos comportamientos logísticos para la reducción de tiempos, identificar los beneficios derivados de la cooperación entre los actores de la cadena para lograr costos óptimos y pagos justos.

Monitoreo Permanente del Mercado

Adoptar sistemas de información para la recolección de la misma y establecer parámetros para el esquema del monitoreo, con el cual se advierte sobre malas prácticas o procesos de descoordinación que generan sobrecostos. De esta manera, el Decreto 2228 de 2013 y la Resolución 757 de 2015 establecieron las condiciones para el monitoreo y evaluación de mercados, junto con las condiciones que deben ser tenidas en cuenta para la intervención por parte del regulador.

Estos principios propuestos desde el Gobierno son ejes fundamentales para el desarrollo del sector de transporte en Colombia en particular para armonizar las negociaciones para la prestación del servicio basados en un sistema que contempla el valor de los insumos requeridos en la operación, consolidándolos y convirtiéndolo en costo de referencia, además de reconocer las eficiencias que se obtienen cuando el volumen de servicios aumenta.

3. METODOLOGÍA DE ESTUDIO

La metodología de estudio consiste en calcular los valores a pagar en las principales rutas del país para ambas políticas, tanto la política de intervención regida por la tabla de fletes, así como para la política de libertad vigilada. El objetivo es estimar el costo de cada viaje que regiría en nuestros días en ambos escenarios y compararlos para determinar cual de las dos políticas representa un menor valor a pagar por los servicios de transporte, de manera que este análisis permita definir cual de las dos opciones es más conveniente para la competitividad del país.

Para hacerlo se tomará la última tabla de fletes que rigió en el país mediante la resolución 4733 de 2009 y se indexarán los valores para generar dos tablas más, una actualizada con la serie de IPC desde 2009 a 2017, y otra actualizada con la serie del Índice de Costos del Transporte de Carga publicado por el DANE para el mismo periodo. El objetivo de crear estas dos tablas es tener elementos para comparar las diferencias entre las dos políticas, la política

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

de intervención de las relaciones económicos del transporte de carga mediante la fijación de precios a través de la tabla de fletes, y la política de libertad vigilada que sugiere precios de negociación y solo los fija cuando se detecta algún abuso de las partes.

Posteriormente mediante el Sistema de Información de Costos Eficientes (SICE-TAC) se generar una tabla con los valores sugeridos por la política de libertad vigilada en la mismas rutas usadas para el calculo de la tabla de fletes, y de esta manera tener elemento comparables. Las rutas de análisis se relacionan a continuación:

Para el desarrollo del estudio se priorizan las rutas de transporte de carga que unen las principales regiones del país, y a las que durante la existencia de la tabla de fletes se les fijaban valores de negociación las cuales se relacionan a continuación:

Tabla 2. PRINCIPALES CORREDORES LOGISTICOS DE ANÁLISIS

No	RUTA
1	Barranquilla - Medellín
2	Medellín - Barranquilla
3	Barranquilla - Bogotá
4	Bogotá - Barranquilla
5	Barranquilla - Cali
6	Cali - Barranquilla
7	Barranquilla - Villavicencio
8	Villavicencio - Barranquilla
9	Bogotá - Medellín
10	Medellín - Bogotá
11	Bogotá - Buenaventura
12	Buenaventura - Bogotá
13	Bogotá - Santa Marta
14	Santa Marta - Bogotá
15	Bogotá - Cartagena
16	Cartagena - Bogotá
17	Bogotá - Cali
18	Cali - Bogotá
19	Buenaventura - Cali
20	Cali - Buenaventura
21	Buenaventura - Medellín
22	Medellín - Buenaventura
23	Cali - Medellín
24	Medellín - Cali
25	Cali - Santa Marta
26	Santa Marta - Cali
27	Cali - Cartagena
28	Cartagena - Cali
29	Cartagena - Medellín

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

30	Medellín - Cartagena
31	Cúcuta - Barranquilla
32	Barranquilla - Cúcuta
33	Duitama - Santa Marta
34	Santa Marta - Duitama
35	Cartagena - Duitama
36	Duitama - Cartagena
37	Buenaventura - Duitama
38	Duitama - Buenaventura
39	Barranquilla - Duitama
40	Duitama - Barranquilla
41	Cali - Florencia
42	Florencia - Cali
43	Bogotá - Ipiales
44	Ipiales - Bogotá
45	Manizales - Medellín
46	Medellín - Manizales
47	Buenaventura - Manizales
48	Manizales - Buenaventura
49	Manizales - Bogotá
50	Bogotá - Manizales
51	Barranquilla - Manizales
52	Manizales - Barranquilla
53	Medellín - Santa Marta
54	Santa Marta - Medellín
55	Buenaventura - Pereira
56	Pereira - Buenaventura
57	Santa Marta - Bucaramanga
58	Bucaramanga - Santa Marta

Finalmente, y como complemento del análisis se usa la información obtenida para determinar en el marco de la política de libertad vigilada un criterio que permita definir el valor a fijar como intervención de una ruta cuando se presenten abusos o fallas de mercado. Esto es muy importante para el sector de carga, porque si bien la nueva política que rige las condiciones económicas permite el libre acuerdo de precios bajo condiciones normales de mercado, también da facultades de intervención pero sin definir con claridad el método para establecer los valores de intervención.

El procedimiento de cálculo para identificar el valor de intervención se basa en la aplicación de métodos cuantitativos de investigación utilizando la información que se encuentra consignada en el Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC. Se extrae información estadística relacionada con el transporte terrestre de carga en Colombia, especialmente en algunas de las de unas rutas preseleccionadas.

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Inicialmente se realiza una limpieza de la base de datos que consiste en estandarizar los valores en determinadas variables como *kilogramos transportados* y *Valor de Flete*. El procedimiento con estas variables consiste en la creación de otras dos, una que convierta los datos de kilogramos a toneladas y otra que contenga el valor del flete en toneladas. Lo anterior se realiza debido a que al momento de analizar los datos que están consignados en la base, se encuentra que algunos de ellos son valores negativos así como valores entre cero (0) y uno (1) lo cual refleja que son datos atípicos.

Posteriormente, por cada ruta establecida previamente se realizan cálculos estadísticos que permiten obtener la siguiente información:

- **Número total de viajes:** Muestra la totalidad de viajes que se realizaron en la ruta establecida durante el periodo de tiempo Enero-Abril de 2017.
- **Valor flete en toneladas:** Muestra el valor del flete promedio por tonelada en la ruta establecida durante el periodo de tiempo Enero-Abril de 2017.
- **Valor de la mediana del flete:** Muestra el valor de la mediana para el flete de cada ruta establecida durante el periodo de tiempo Enero-Abril de 2017.
- **Primer cuartil del valor del flete:** Muestra el valor del primer cuartil para el flete de cada ruta establecida durante el periodo de tiempo Enero-Abril de 2017.
- **Tercer cuartil del valor del flete:** Muestra el valor del tercer cuartil para el flete de cada ruta establecida durante el periodo de tiempo Enero-Abril de 2017.
- **Desviación Estándar:** Muestra la medida de dispersión de los valores del flete de cada ruta establecida durante el periodo de tiempo Enero-Abril de 2017.

4. EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

La cadena logista que compone el sector de carga esta compuesta por el generador de la carga, las empresas de transporte, los propietarios de vehiculo y el conductor, según el documento CONPES 3489 de 2007 estos actores pueden definir como a continuación:

El Generador de Carga:

Se refiere al remitente de la carga, productor o usuario del servicio. Es la persona natural o jurídica que celebra el contrato de transporte con la empresa de transporte. Es quien entrega la mercancía al transportador, para que la traslade de un lugar a otro actuando por cuenta propia o ajena. Si actúa por cuenta ajena, puede ser un mandatario o comisionista de transporte.

La Empresa de Transporte:

Es quien legalmente cuenta con el permiso concedido por el Ministerio de Transporte para prestar el *servicio público de transporte de carga*. La empresa de transporte es una unidad empresarial que debe contar con la capacidad de combinar los recursos humanos, técnicos, financieros y de información indispensables para la prestación del servicio con altos niveles de calidad y eficiencia. Desde el punto de vista del *contrato de transporte*, es quien tiene el mandato y responsabilidad legal de llevar o conducir las mercancías, lo cual puede efectuar

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

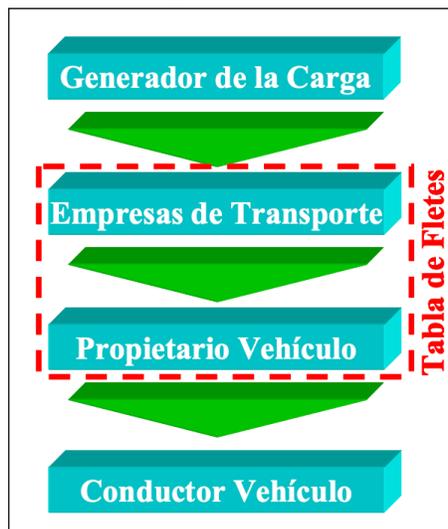
en vehículos propios o de terceros vinculados permanentemente o temporalmente, según sea el caso.

El Propietario del Vehículo: Es el transportador de hecho al servicio de una empresa de transporte, mediante un contrato de vinculación permanente o temporal del equipo. No hace parte del *contrato de transporte* pero si lo es de la operación necesaria para su ejecución.

El Conductor del Vehículo: Es el operador del medio de transporte, su relación directa es con el propietario del vehículo, y algunas veces es el mismo propietario. Su vinculación laboral generalmente no está formalizada.

El mercado de transporte de carga que analizaremos es el conformado por las empresas de transporte de carga y los propietarios de vehículo. Debido a que esa relación es la que determina el valor a pagar o costo de la operación de transporte.

Estructura Organizacional del Sector



Fuente: DNP

Según información pública por el Ministerio de Transporte (2017) el mercado conformado por Empresas de Transporte y Propietarios de Vehículos se compone como se describe a continuación:

EMPRESAS

El servicio público de transporte de carga por carretera, tiene alcance nacional y se presta por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas conforme a las normas colombianas y debidamente habilitadas por el Estado. Actualmente el sistema de transporte público de carga por carretera en el país está conformado por un total de mil ciento noventa y ocho (1.198) empresas conformadas por 180 cooperativas con una participación del 15%, 219 sociedades anónimas con el 18%, 742 sociedades limitadas con el 62%, 28 sociedades

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

en comandita (S. en C.) con el 2.5% y 29 empresas unipersonales con el 2.5%, cuyas sedes geográficamente están repartidas de acuerdo con el siguiente cuadro:

DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS HABILITADAS POR DEPARTAMENTO

Dirección Territorial	Cooperativas	Sociedades Anónima	Sociedades Limitada	Sociedades en Comandita	Empresas Unipersonales	TOTAL
Antioquia	30	52	86	6	0	174
Atlántico	4	4	64	2	0	74
Bolívar	1	7	23	2	1	34
Boyacá	23	8	24	2	1	58
Cauca	6	1	6	0	1	14
Caldas	5	1	2	0	0	8
Cesar	1	0	3	0	0	4
Córdoba Sucre	2	0	1	0	0	3
Cundinamarca	26	87	356	8	14	491
Guajira	0	0	0	0	0	0
Huila	10	1	9	1	1	22
Magdalena	11	0	15	2	2	30
Meta	0	3	3	0	0	6
Nariño	6	6	10	0	0	22
N. Santander	17	10	16	0	1	44
Quindío	3	3	2	1	0	9
Risaralda	2	2	11	0	1	16
Santander	17	11	21	0	1	50
Tolima	7	5	7	0	0	19
Valle	9	18	83	4	6	120
TOTAL	180	219	742	28	29	1198

Fuente: Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte.

El departamento de Cundinamarca es el que presenta una mayor participación dentro del total nacional con un 40 % de las empresas de carga. El 70% de la oferta de empresas se encuentran distribuidas en los departamentos de Cundinamarca (40.63%), Antioquia (14.02%), Valle (10%) y Atlántico (6.07%).

DISTRIBUCIÓN DE VEHICULOS DE CARGA POR CONFIGURACIÓN Y CLASE DE SERVICIO

En la siguiente tabla se muestra la distribución por servicio y configuración del parque automotor de vehículos de carga.

Configuración	PARTICULAR		PÚBLICO		TOTAL	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
C2	68.737	95,88	69.206	71,80	137.943	82,07
C3	1.764	2,46	7.533	7,82	9.297	5,53
C4	11	0,02	182	0,19	193	0,11
C2S	256	0,36	694	0,72	950	0,57
C3S	925	1,29	18.769	19,47	19.694	11,72
TOTAL	71.693	100	96.384	100	168.077	100
%	42,65	%	57,35	%	100	

La tabla indica que, la mayor cantidad de vehículos de carga pertenece a la configuración C2 con 137.943 unidades que representan el 82.07%, seguidos por los tractocamiones en una proporción de 11.72% para 19.694 unidades.

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Del total del parque automotor de carga, la distribución es de 42.65% para servicio particular y el 57.35% de servicio público. La mayor participación en servicio particular es de vehículos rígidos de configuración C2, con un 95.88%, mientras que en el servicio público la participación se encuentra dividida en vehículos rígidos C2 el 71.80% y en vehículos articulados C3S el 19.47%.

Para realizar el análisis entre la política de Intervención y la de Libertad Vigilada se cuenta con:

- El Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte de Carga por Carretera
- El Índice de Costos del Transporte de Carga (ICTC)
- El Registro Nacional de Despachos de Carga
- El Índice de Precios al Consumidor (IPC)

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COSTOS EFICIENTES DEL TRANSPORTE DE CARGA

El Sistema de Costos Eficientes (SICE-TAC) es un componente fundamental en este análisis, considerando que es un sistema desarrollado por el Ministerio de Transporte y que nace como respuesta a la necesidad de implementar un sistema riguroso de monitoreo que facilita evidenciar posibles fallas de mercado, y agiliza los procesos de intervención del Estado para cubrir dichas fallas.

De igual forma, se presenta como el estándar mínimo a cumplir cuando se trata de un único viaje por parte de los oferentes, como los clientes del servicio de transporte de carga en la búsqueda de lograr homogeneidad en las tarifas que, a su vez, permitieran a los consumidores adquirir los diferentes servicios a precios razonables que contribuyan al desarrollo de la productividad tanto del oferente como del consumidor.

El SICETAC es una herramienta informática de consulta pública, a través de la página web del Ministerio de Transporte, que calcula los costos operativos vehiculares para un viaje entre un origen y un destino. Teniendo en cuenta parámetros particulares de una operación como la tipología de carga, la configuración vehicular y los tiempos pactados para las operaciones de cargue y descargue, el sistema arroja como resultado el valor por tonelada, valor del viaje y valor kilómetro desagregado por la estructura de costos.

PARÁMETROS GENERALES DEL SISTEMA

Distancias: Es la distancia entre los puntos origen y destino medida en kilometros.

Horas hábiles de operación al mes: Es el número de horas al mes que el vehiculo de carga desarrolla la operción, estos tiempos incluyen el transporte de la carga y los tiempos de cargue y descarge de las mercancías.

Velocidades: Corresponde a la velocidad promedio en que el vehiculo de carga recorre los puntos A y B de la ruta seleccionada.

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Tiempo de recuperación del capital: Se considera el número de meses para amortizar la inversión del vehículo.

COSTOS FIJOS

Los costos fijos son considerados todos aquellas erogaciones que se deben efectuar este el vehículo prestando el servicio de transporte de carga o no. Por lo tanto no se ven afectados por ninguna de los parámetros generales del modelo. Se clasifican en 5: Capital, Salarios, Parqueaderos, Seguros, Impuestos. Su cálculo se obtiene a partir de la siguiente información:

Capital: Valor del equipo (vehículo), Periodo de amortización y la tasa de interés.

Parqueaderos: Se determinan con el valor cobrado por noche según la configuración del vehículo, multiplicado por los treinta (30) días del mes.

Seguros: Se calcula con base en el valor de las primas de los seguros Extracontractual y el SOAT.

Impuestos: Se calcula definiendo la base gravable y aplicando la tasa impositiva o tarifa definida por ley.

El cálculo del salario tiene como referencia el salario mínimo mensual legal vigente, su cálculo está relacionado con el parámetro “horas hábiles de operación al mes” sin desconocer el ordenamiento jurídico en materia laboral.

COSTOS VARIABLES

Los costos variables son todos aquellos que dependen de la operación del equipo y en el modelo de SICE-TAC se compone de los siguientes: Filtros, Peajes, Mantenimiento, Lubricantes, Combustible, Reparaciones, Llantas. La estructura del cálculo tiene en cuenta dos ítems que son Rendimiento y Precio, salvo para cuando se trata de Peajes.

Los rendimientos están sujetos al tipo de calzada (Calzada sencilla, Doble calzada), y también al tipo de terreno (Ondulado, Plano y Montañoso). El expresado en pesos corresponde al valor de una (1) unidad.

OTROS COSTOS

Los otros costos comprenden los impuestos tales como el ICA, y Retefuente, el factor prestacional y las expectativas que tanto el dueño como su empleado tienen en la operación, estos son el Factor de Administración y la Comisión del Conductor.

INDICE DE COSTOS DEL TRANSPORTE DE CARGA (ICTC)

La información consignada dentro del SICE proviene del Índice de costos de transporte de carga (ICTC) desarrollado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), el cual de manera periódica (trimestralmente, solicitando información durante el mes) acude a los diferentes centros de consumo y generación de carga (24 ciudades) para realizar una encuesta que vincula no solo a los propietarios y/o conductores de los vehículos

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

de carga, sino que también involucra a las empresas dedicadas a la comercialización y/o prestadores de servicios relacionados al mantenimiento de la flota mercantil terrestre.

Para el cálculo del ICTC nacional el DANE lo divide en 4 grupos, y 12 subgrupos, cada subgrupo se divide en clases que dan 31 en total, y cada clase es descompuesta en artículos, 630 en total. Los artículos reflejan los cambios de precios de los bienes y servicios en el sector diferenciándolos entre industriales importados y nacionales, diferenciándolos también según la configuración vehicular del automóvil. Para el DANE (2017) Los artículos que componen la canasta del ICTC cumplen con dos características:

- I. Hacen parte de los costos operativos generados por un vehículo de carga pesada
- II. Tienen un precio definible y transable en el mercado. Para el seguimiento de precios de la canasta se definen las especificaciones del costo como procedencia indicando si es nacional o importado, marca y aplicación.

REGISTRO NACIONAL DE DESPACHOS DE CARGA (RNDC)

El Registro Nacional de Despacho de Carga es el sistema que permite a las empresas de transporte registrar, validar, almacenar y transmitir la información de la operaciones del servicio en el país. El RNDC concentra la información y se convierte en fuente de consulta para las entidades del gobierno como la Superintendencia de Transporte, La Policía Nacional, La DIAN, La UIAF, entre otros para ejercer sus actividades de control, pero también para el propio Ministerio de Transporte para la planificación y formulación de la política pública aplicable a la cadena logística. Las Empresas de Transporte de Carga una vez contratado los servicios del transportista deben registrar en el sistema el el Manifiesto de Carga, que se conviene ante las autoridades de control en vía en el documento oficial y de porte obligatorio durante el desarrollo de la operación transportadora.

El Manifiesto de Carga contiene la información relacionada con los siguientes items según lo ordenado por el Ministerio de Transporte:

- Descripción del vehículo en que se transporta la mercancía
- Nombre e identificación del conductor del vehículo
- Nombre, identificación y dirección del propietario, poseedor o tenedor del vehículo (Titular del Manifiesto)
- La identificación de la empresa de transporte que lo expide

- Nombre e identificación del propietario, remitente y destinatario de las mercancías
- Manifestación de la intención de pago de la Empresa al Titular del Manifiesto
- Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías
- Fecha y lugar del pago del Valor a Pagar
- Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso o volumen según el caso

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

- Plazos y tiempos para el cargue y descargue de la mercancía y sus respectivas fechas y horas
- Seguros: compañía de seguros y número de póliza
- El Valor a Pagar en letras y números

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

El índice de precios al consumidor (IPC) es un indicador que se expresa en palabras del Banco de la República (2020) “*mide la evolución del costo promedio de una canasta de bienes y servicios representativa del consumo final de los hogares, expresado en relación con un período base*”. El índice en Colombia, es calculado mensualmente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Este índice será usado en el análisis para proyectar el valor que se pagaría en 2017 por concepto de los servicios de transporte en caso de que la tabla de fletes se mantuviera vigente. Esto nos permite generar un elemento de comparación entre la política de libertad vigilada y la política de intervención establecida mediante la tabla de fletes.

5. RESULTADOS OBTENIDOS BAJO LA METODOLOGÍA APLICADA

Aplicada la metodología antes descrita, se indexa la tabla de fletes vigente hasta el año 2009 mediante la resolución 4733. Esta actualización se realiza con las series de IPC e ICTC para obtener las dos posibilidades que podrían regir para el 2017 y crear los elementos de comparación frente a la política de libertad vigilada. El resultado se muestra a continuación en las tablas 2 y 3:

Tabla No 3: Actualización con IPC

ORIGEN / DESTINO	ARMENIA	BARRANQUILLA	BOGOTÁ D.C.	BUCARAMANGA	BUENAVENTURA	CALI	CARTAGENA	CUICUTA	DUITAMA	IBAGUE	IPALES	MANIZALES	MEDELLIN	NEIVA	PASTO	PEREIRA	POPAYAN	SANTA MARTA	VILLAVICENCIO	YOPAL	TUMACO
ARMENIA	50	512.534	571.220	597.601	558.062	542.420	510.669	5127.589	588.927	539.715	511.261	533.662	569.066	555.645	595.601	528.967	535.420	5135.233	594.288	5117.871	5119.524
BARRANQUILLA	5144.310	50	5153.032	5113.669	5167.233	5170.279	541.640	5127.386	5148.370	5158.796	5195.823	5146.148	5121.999	5172.936	5190.001	5151.945	5179.300	531.520	5175.110	5186.931	5120.971
BOGOTÁ	564.164	5100.453	50	571.387	584.251	582.001	5100.453	595.159	542.825	548.661	5148.398	574.180	576.895	560.983	5136.589	572.060	598.054	5100.453	547.979	566.998	5158.538
BUCARAMANGA	599.546	587.656	587.827	50	512.183	5124.905	598.415	551.405	583.675	589.142	5184.851	5100.106	5106.523	5111.901	5173.380	598.181	5145.120	584.962	5110.058	5121.225	5189.502
BUENAVENTURA	560.656	5171.356	5113.192	5125.479	50	548.239	5109.014	5105.850	5124.652	583.279	5112.416	569.141	5105.300	5105.480	5100.441	564.707	564.087	5122.620	5126.148	5146.991	5111.703
CALI	543.383	5147.005	591.403	5125.448	548.239	50	5147.005	5155.061	5110.401	566.692	588.150	558.421	583.458	583.586	576.640	548.661	543.629	5155.157	5111.993	5133.095	5128.761
CARTAGENA	5148.991	537.097	5157.196	515.934	5175.817	5167.485	50	5133.873	5151.719	5148.254	5194.586	5139.874	5117.428	5167.687	5189.104	5138.165	543.986	5181.634	5169.161	5120.971	
CUICUTA	5122.941	597.911	5105.174	515.528	5149.004	5146.572	50	5104.300	5111.901	5194.587	5119.982	5123.443	5122.701	5177.738	5132.225	5157.266	595.159	5125.223	5140.486	5194.897	
DUITAMA	590.819	5100.453	545.582	568.562	5108.789	5103.751	5111.753	5103.751	50	572.316	5168.281	591.831	5104.687	589.212	591.831	5117.192	5108.928	566.442	550.089	5171.957	
IBAGUE	552.206	5125.874	550.565	589.028	569.163	562.743	5122.701	5115.820	5172.668	50	5122.715	563.967	580.953	543.785	5120.413	556.431	592.286	5122.544	565.670	596.009	5153.523
IPALES	5108.104	5200.562	5148.398	5176.902	5107.006	591.217	5202.562	5197.341	5147.089	5122.323	50	5121.412	5145.683	5124.407	531.417	5107.319	586.894	5134.620	5186.131	5179.619	5172.536
MANIZALES	545.020	5120.793	587.760	5101.602	562.271	556.790	5117.929	5124.518	597.629	562.150	5121.921	50	557.325	591.980	5108.999	545.020	577.151	5124.636	598.073	5121.906	5131.703
MEDELLIN	560.114	584.143	580.450	588.186	578.269	572.181	582.375	5121.678	593.621	580.953	5126.972	558.822	50	583.395	5125.264	509.096	581.888	585.012	5100.813	5127.613	5145.120
NEIVA	573.534	5149.094	569.993	511.386	586.142	576.527	5149.094	5144.508	593.085	545.582	5129.398	581.485	50	5121.133	568.825	5100.015	5159.769	567.413	5107.890	5160.676	
PASTO	593.901	5185.654	5134.009	5157.878	594.902	581.604	5189.502	5177.738	5140.275	5116.073	530.619	5106.375	5128.761	5121.098	50	5100.059	577.151	5197.553	5150.818	5169.926	562.897
PEREIRA	539.430	584.491	5100.652	559.835	546.218	5125.264	5134.345	597.629	562.769	5117.371	5141.640	564.264	583.395	5100.362	50	573.182	5134.620	5100.225	5122.465	5153.748	
POPAYAN	558.420	5179.300	598.054	5145.120	564.087	543.629	5183.165	5157.266	5117.192	592.286	586.894	577.151	581.388	5104.220	577.151	5173.182	50	5176.547	5100.104	5151.700	5105.294
SANTA MARTA	5154.089	535.302	5145.976	5105.136	5166.030	5144.538	543.986	5125.069	5139.556	5148.489	5189.501	5144.758	5128.313	5168.712	5184.136	5155.152	5176.547	50	5167.843	5184.423	5211.264
VILLAVICENCIO	577.097	5127.466	547.979	586.151	595.159	596.744	5127.466	5102.414	561.679	563.852	5160.953	579.425	599.712	580.336	5151.069	538.643	5106.104	5124.218	50	583.279	5184.136
YOPAL	5117.871	5186.931	565.998	5121.225	5146.991	5133.095	5100.161	5140.486	550.992	596.009	5179.619	5121.906	5137.613	5107.950	5169.926	5122.465	5101.700	5184.423	583.279	50	5209.613
TUMACO	5119.524	5210.971	5158.538	5189.502	5131.703	5128.761	5140.487	5171.957	5153.523	572.536	5131.703	5145.120	5100.576	562.897	5153.748	5105.294	5211.264	5184.136	5209.613	50	

Fuente de elaboración propia

Tabla No 4: Actualización con ICTC

ORIGEN / DESTINO	ARMENIA	BARRANQUILLA	BOGOTÁ D.C.	BUCARAMANGA	BUENAVENTURA	CALI	CARTAGENA	CUICUTA	DUITAMA	IBAGUE	IPALES	MANIZALES	MEDELLIN	NEIVA	PASTO	PEREIRA	POPAYAN	SANTA MARTA	VILLAVICENCIO	YOPAL	TUMACO
ARMENIA	50	512.532	568.521	593.902	553.338	540.821	512.748	512.754	585.552	538.210	5107.045	532.388	566.448	553.537	591.978	527.864	556.295	5130.100	592.715	5111.404	5111.984
BARRANQUILLA	5138.841	50	5147.233	5108.399	5160.895	5163.826	540.062	5122.559	5142.748	5152.778	5188.402	5140.609	5117.375	5166.383	5182.800	5146.189	5172.558	530.325	5168.474	5179.487	5120.976
BOGOTÁ	561.732	596.646	50	568.682	581.058	596.646	591.553	541.202	546.817	5142.774	571.369	573.981	588.672	5131.474	511.369	5173.981	586.646	546.161	563.497	5152.530	
BUCARAMANGA	595.774	584.134	584.499	50	5127.174	5120.172	594.702	549.457	580.504	585.764	5177.846	596.132	5102.486	5107.660	5166.810	594.460	5139.620	581.742	5109.887	5116.631	5182.321
BUENAVENTURA	5154.089	5164.862	5109.903	5130.345	50	546.411	5162.626	5159.565	5119.938	580.123	5108.156	566.021	5101.310	5101.483	596.034	562.255	561.659	5166.078	5211.360	5141.421	5126.710
CALI	541.739	5143.434	587.939	5120.694	546.411	50	5143.434	5149.184	5106.218	564.165	584.809	556.207	580.295	580.418	573.736	546.817	5149.277	5107.749	5128.051	5123.881	
CARTAGENA	5141.421	535.691	5151.238	5111.541	5169.154	5161.138	50	5128.799	5145.969	5142.636	5187.212	5134.573	5113.978	5161.332	5181.937	5134.573	5176.224	542.319	5174.751	5182.955	5202.976
CUICUTA	5102.083	594.201	5101.189	5151.499	5143.357	5141.017	5102.151	50	5100.347	5107.660	5187.213	5115.436	5118.765	5118.051	5171.002	5111.497	5151.306	591.553	5120.478	5135.162	5187.511
DUITAMA	597.896	5100.453	517.401	584.844	576.365	560.446	576.253	5117.061	590.073	577.886	5122.162	566.964	50	5100.700	5100.999	5142.484	511.751	5169.896	5102.881	548.193	5160.394
IBAGUE	550.227	5121.104	548.649	585.654	566.542	560.365	5118.051	5111.431	569.914	50	5118.064	559.619	577.886	542.126	5115.850	554.292	588.789	5137.900	563.182	592.371	5147.705
IPALES	5102.083	5184.886	5142.774	5170.198	5102.951	587.760	5194.886	5189.863	5141.315	5117.687	50	5116.811	5140.162	5119.692	5207.227	5103.252	583.601	5102.976	5161.759	5172.812	569.788
MANIZALES	545.314	5120.715	584.424	597.752	559.812	554.627	5132.460	5119.799	593.929	599.795	5117.300	50	555.153	588.895	5104.868	542.314	574.227	5119.932	594.364	5117.286	5126.712
MEDELLIN	557.896	580.955	572.401	584.844	576.365	560.446	576.253	5117.061	590.073	577.886	5122.162	566.964	50	5100.700	5100.999	5142.484	511.751	5169.896	5102.881	548.193	5160.394
NEIVA	570.555	5143.357	566.764	5107.165	585.764	573.627	5143.357	5139.031	589.173	543.885	5124.434	578.937	588.866	50	5116.542	565.928	5101.035	5147.935	564.858	5103.859	5154.451
PASTO	590.343	5178.618	5118.320	5151.895	591.305	578.512	5182.321	5171.002	5134.959	5111.674	529.459	5102.344	5123.881	5116.509	50	596.267	574.227	5190.066	5145.103	5163.486	560.514
PEREIRA	537.935	5123.131	581.289	596.838	557.567	544.466	5120.517	5129.254	593.929	560.990	5112.923	540.062	561.829	582.157	596.558	50	570.409	5129.518	597.389	5117.824	5147.922
POPAYAN	556.296	5122.009	586.338	5139.620	5104.666	541.976	5127.224	5151.306	5112.751	588.789	583										

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Procedemos a generar los valores sugeridos por el sistema de costos eficientes para cada una de las rutas de análisis, el resultado se observa en la tabla número 5 así:

Tabla No 5: Rutas con valores sugeridos por el SICE-TAC

ID	RUTA	VALOR SICE TAC
21	Barranquilla - Medellin	\$100.131,00
22	Medellin - Barranquilla	\$100.131,00
31	Barranquilla - Bogota	\$139.371,40
32	Bogota - Barranquilla	\$139.371,40
41	Barranquilla - Cali	\$164.364,76
42	Cali - Barranquilla	\$164.364,76
51	Barranquilla - Villavicencio	\$166.294,39
52	Villavicencio - Barranquilla	\$166.294,39
61	Bogota - Medellin	\$61.629,51
62	Medellin - Bogota	\$61.629,51
71	Bogota - Buenaventura	\$87.674,90
72	Buenaventura - Bogota	\$87.674,90
81	Bogota - Santa Marta	\$131.876,96
82	Santa Marta - Bogota	\$131.876,96
91	Bogota - Cartagena	\$134.716,46
92	Cartagena - Bogota	\$134.716,34
101	Bogota - Cali	\$75.961,00
102	Cali - Bogota	\$75.961,00
111	Buenaventura - Cali	\$25.132,35
112	Cali - Buenaventura	\$25.132,35
121	Buenaventura - Medellin	\$81.378,68
122	Medellin - Buenaventura	\$81.378,68
131	Cali - Medellin	\$70.142,28
132	Medellin - Cali	\$70.142,28
141	Cali - Santa Marta	\$170.150,21
142	Santa Marta - Cali	\$170.150,21
151	Cali - Cartagena	\$159.544,00
152	Cartagena - Cali	\$159.544,00
161	Cartagena - Medellin	\$95.292,19
162	Medellin - Cartagena	\$95.292,19
171	Cucuta - Barranquilla	\$93.748,00
172	Barranquilla - Cucuta	\$93.748,00
181	Duitama - Santa Marta	\$136.517,00
182	Santa Marta - Duitama	\$136.517,00
191	Cartagena - Duitama	\$149.282,00
192	Duitama - Cartagena	\$149.282,00
201	Buenaventura - Duitama	\$129.164,00
202	Duitama - Buenaventura	\$129.164,00
211	Barranquilla - Duitama	\$147.305,81
212	Duitama - Barranquilla	\$147.305,81
221	Cali - Florencia	\$59.641,14
222	Florencia - Cali	\$59.641,14
231	Bogota - Ipiales	\$157.863,53
232	Ipiales - Bogota	\$157.863,53
241	Manizales - Medellin	\$33.669,16
242	Medellin - Manizales	\$33.669,16
251	Buenaventura - Manizales	\$50.817,65
252	Manizales - Buenaventura	\$50.817,65
261	Manizales - Bogota	\$48.637,97
262	Bogota - Manizales	\$48.637,97
271	Barranquilla - Manizales	\$127.973,20
272	Manizales - Barranquilla	\$127.973,20
281	Medellin - Santa Marta	\$120.977,00
282	Santa Marta - Medellin	\$120.977,00
291	Buenaventura - Pereira	\$39.828,00
292	Pereira - Buenaventura	\$39.828,00
301	Santa Marta - Bucaramanga	\$74.333,38
302	Bucaramanga - Santa Marta	\$74.333,38

Fuente de elaboración propia

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Finalmente se procede a realizar cálculos sobre la información contenida en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) para identificar los aportes que las variables estadísticas pueden aportar al análisis. El resultado aplicado a un segmento de rutas es como se muestra a continuación:

Tabla No 6: Resultado Estadístico del Análisis

RUTA	Media Valor Viaje	Mediana Valor Viaje	Primer Cuartil Valor Viaje	Tercer Cuartil Valor Viaje	Desviación Estándar
	Configuración 3S3	Configuración 3S3	Configuración 3S3	Configuración 3S3	
BOGOTA - BUENAVENTURA	146.243	94.737	72.000	142.857	122.069
BOGOTA - CARTAGENA	203.203	120.000	100.000	168.963	384.063
BUENAVENTURA - BOGOTA	144.761	120.805	110.000	140.625	212.400
CARTAGENA - BOGOTA	260.261	141.680	133.333	171.314	636.171
BOGOTA - BUCARAMANGA	202.427	120.254	97.826	185.700	249.171
BOGOTA- CALI	104.267	68.000	609.375	97.090	172.331
BOGOTA - BARRANQUILLA	225.992	106.000	93.215	168.235	445.728
BOGOTA - VILLAVICENCIO	59.109	28.122	20.865	42.000	165.308
BOGOTA - YOPAL	96.088	48.391	47.597	100.000	100.713
MEDELLIN - BOGOTA	99.416	73.412	57.171	122.222	77.871
MEDELLIN - BUCARAMANGA	153.782	105.000	68.662	143.606	242.557
MEDELLIN - CALI	113.298	61.111	53.310	100.682	356.083
MEDELLIN - BUENAVENTURA	123.730	80.402	72.727	125.000	115.732
MEDELLIN - BARRANQUILLA	183.933	90.625	64.286	159.591	312.691
CALI - BOGOTA	147.503	104.985	94.000	176.952	280.665
CALI . MEDELLIN	160.947	90.000	81.471	108.772	401.838
CALI - BUCARAMANGA	188.010	158.028	134.823	206.916	85.521
CALI - BUENAVENTURA	93.048	68.182	40.000	86.938	106.724
CALI - BARRANQUILLA	190.914	144.327	130.000	171.115	126.025

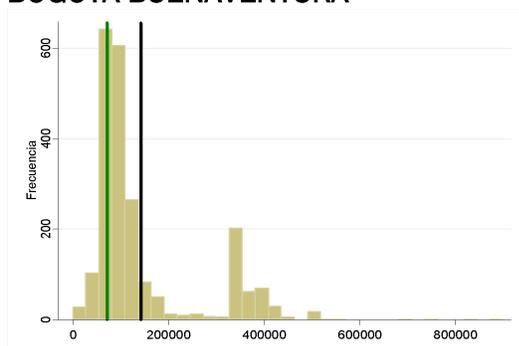
Fuente de Elaboración propia

Al graficar el histograma de algunas rutas sometidas al análisis estadístico los resultados son los que se muestran a continuación:

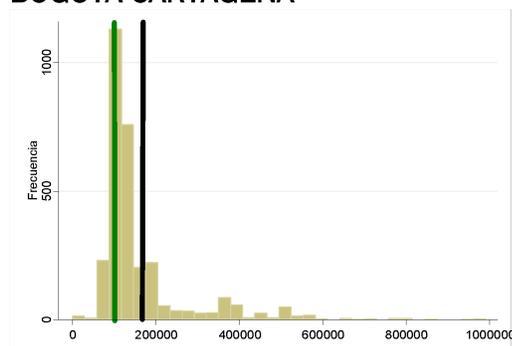
Gráfica No 3

HISTOGRAMAS VALOR FLETE TONELADA (ALGUNAS RUTAS SELECCIONADAS)

BOGOTÁ-BUENAVENTURA



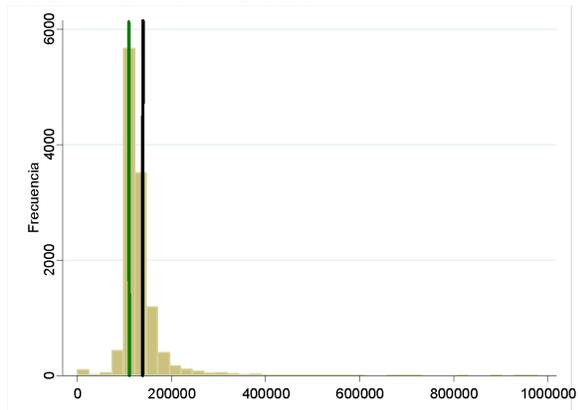
BOGOTÁ-CARTAGENA



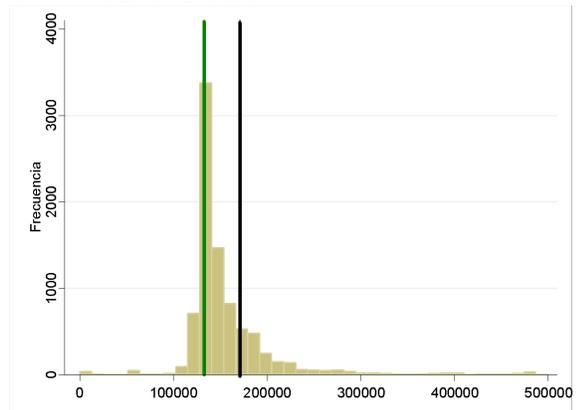
EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

BUENAVENTURA-BOGOTÁ



CARTAGENA-BOGOTÁ



Fuente de Elaboración propia

El histograma representa los valores negociados en las rutas seleccionadas y su frecuencia. De la grafica se deduce que **el valor más recurrente en las negociaciones se acomoda de manera representativa en el primer cuartil.**

Procedemos a comparara los resultados arrojados en ambas políticas consolidando los datos en la tabla número 7 así:

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Tabla No 7: Diferencias entre ambas políticas

ID	RUTA	VALOR SICE TAC	TABLA DE FLETES (IPC)	DIF. % (Valor SICE TAC - TABLA DE FLETES IPC)	TABLA DE FLETES (ICTC)	DIF. % (Valor SICE TAC - TABLA DE FLETES ICTC)
21	Barranquilla - Medellín	\$100.131,00	\$121.998,56	21,84%	\$117.375,25	17,22%
22	Medellin - Barranquilla	\$100.131,00	\$84.143,42	-15,97%	\$80.954,68	-19,15%
31	Barranquilla - Bogota	\$139.371,40	\$153.032,23	9,80%	\$147.232,85	5,64%
32	Bogota - Barranquilla	\$139.371,40	\$100.453,10	-27,92%	\$96.646,29	-30,66%
41	Barranquilla - Cali	\$164.364,76	\$170.279,48	3,60%	\$163.826,49	-0,33%
42	Cali - Barranquilla	\$164.364,76	\$147.004,84	-10,56%	\$141.433,88	-13,95%
51	Barranquilla - Villavicencio	\$166.294,39	\$175.109,55	5,30%	\$168.473,51	1,31%
52	Villavicencio - Barranquilla	\$166.294,39	\$127.465,63	-23,35%	\$122.635,13	-26,25%
61	Bogota - Medellín	\$61.629,51	\$76.895,22	24,77%	\$73.981,16	20,04%
62	Medellin - Bogota	\$61.629,51	\$80.450,05	30,54%	\$77.401,28	25,59%
71	Bogota - Buenaventura	\$87.674,90	\$84.251,03	-3,91%	\$81.058,21	-7,55%
72	Buenaventura - Bogota	\$87.674,90	\$113.191,87	29,10%	\$108.902,30	24,21%
81	Bogota - Santa Marta	\$131.876,96	\$100.453,10	-23,83%	\$96.646,29	-26,71%
82	Santa Marta - Bogota	\$131.876,96	\$145.975,75	10,69%	\$140.443,78	6,50%
91	Bogota - Cartagena	\$134.716,46	\$100.453,10	-25,43%	\$96.646,29	-28,26%
92	Cartagena - Bogota	\$134.716,34	\$157.195,61	16,69%	\$151.238,45	12,26%
101	Bogota - Cali	\$75.961,00	\$82.001,12	7,95%	\$78.893,57	3,86%
102	Cali - Bogota	\$75.961,00	\$91.402,75	20,33%	\$87.938,91	15,77%
111	Buenaventura - Cali	\$25.132,35	\$48.238,86	91,94%	\$46.410,78	84,67%
112	Cali - Buenaventura	\$25.132,35	\$48.238,86	91,94%	\$46.410,78	84,67%
121	Buenaventura - Medellín	\$81.378,68	\$105.300,49	29,40%	\$101.309,97	24,49%
122	Medellin - Buenaventura	\$81.378,68	\$79.268,82	-2,59%	\$76.264,81	-6,28%
131	Cali - Medellín	\$70.142,28	\$83.458,18	18,98%	\$80.295,41	14,48%
132	Medellin - Cali	\$70.142,28	\$72.181,42	2,91%	\$69.446,00	-0,99%
141	Cali - Santa Marta	\$170.150,21	\$155.157,21	-8,81%	\$149.277,30	-12,27%
142	Santa Marta - Cali	\$170.150,21	\$164.537,81	-3,30%	\$158.302,41	-6,96%
151	Cali - Cartagena	\$159.544,00	\$147.004,84	-7,86%	\$141.433,88	-11,35%
152	Cartagena - Cali	\$159.544,00	\$167.485,33	4,98%	\$161.138,23	1,00%
161	Cartagena - Medellín	\$95.292,19	\$117.428,23	23,23%	\$112.978,12	18,56%
162	Medellin - Cartagena	\$95.292,19	\$82.374,66	-13,56%	\$79.252,95	-16,83%
171	Cucuta - Barranquilla	\$93.748,00	\$97.911,29	4,44%	\$94.201,00	0,48%
172	Barranquilla - Cucuta	\$93.748,00	\$127.386,47	35,88%	\$122.559,00	30,73%
181	Duitama - Santa Marta	\$136.517,00	\$104.800,30	-23,23%	\$104.800,00	-23,23%
182	Santa Marta - Duitama	\$136.517,00	\$139.556,27	2,23%	\$134.268,00	-1,65%
191	Cartagena - Duitama	\$149.282,00	\$151.718,65	1,63%	\$145.969,00	-2,22%
192	Duitama - Cartagena	\$149.282,00	\$111.753,37	-25,14%	\$107.519,00	-27,98%
201	Buenaventura - Duitama	\$129.164,00	\$124.651,70	-3,49%	\$119.928,00	-7,15%
202	Duitama - Buenaventura	\$129.164,00	\$108.788,53	-15,77%	\$104.666,00	-18,97%
211	Barranquilla - Duitama	\$147.305,81	\$148.370,37	0,72%	\$142.748,00	-3,09%
212	Duitama - Barranquilla	\$147.305,81	\$100.453,10	-31,81%	\$94.646,00	-35,75%
231	Bogota - Ipiales	\$157.863,53	\$148.397,58	-6,00%	\$142.774,00	-9,56%
232	Ipiales - Bogota	\$157.863,53	\$148.397,58	-6,00%	\$142.774,00	-9,56%
241	Manizales - Medellín	\$33.669,16	\$57.325,09	70,26%	\$55.153,00	63,81%
242	Medellin - Manizales	\$33.669,16	\$58.822,96	74,71%	\$56.593,78	68,09%
251	Buenaventura - Manizales	\$50.817,65	\$69.141,13	36,06%	\$66.520,93	30,90%
252	Manizales - Buenaventura	\$50.817,65	\$62.271,42	22,54%	\$59.911,56	17,90%
261	Manizales - Bogota	\$48.637,97	\$87.760,10	80,44%	\$84.434,30	73,60%
262	Bogota - Manizales	\$48.637,97	\$74.180,24	52,52%	\$71.369,07	46,74%
271	Barranquilla - Manizales	\$127.973,20	\$146.147,67	14,20%	\$140.609,20	9,87%
272	Manizales - Barranquilla	\$127.973,20	\$120.792,59	-5,61%	\$116.214,98	-9,19%
281	Medellin - Santa Marta	\$120.977,00	\$85.011,72	-29,73%	\$81.790,08	-32,39%
282	Santa Marta - Medellín	\$120.977,00	\$128.311,66	6,06%	\$123.449,11	2,04%
291	Buenaventura - Pereira	\$39.828,00	\$64.706,87	62,47%	\$62.254,71	56,31%
292	Pereira - Buenaventura	\$39.828,00	\$59.834,74	50,23%	\$57.567,22	44,54%
301	Santa Marta - Bucaramanga	\$74.333,38	\$105.135,98	41,44%	\$101.151,70	36,08%
302	Bucaramanga - Santa Marta	\$74.333,38	\$84.962,24	14,30%	\$81.742,48	9,97%

Fuente de Elaboración Propia

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Esta grafica nos permite ver que la actualización de la tabla de fletes con el IPC y el ICTC arrojan valores muy cercanos entre si, lo que nos permite tomar cualquiera de las dos tablas para nuestro análisis.

La tabla número 7 además muestra que del total de las 56 rutas analizadas, 14 de ellas presentan un valor sugerido por el SICE-TAC que está por encima de la tabla de fletes proyectada. Es decir la política de libertad vigilada propone pactar valores por encima de los que determinaría la tabla de fletes en el 25% de los corredores evaluados.

Vale la pena destacar que las 14 rutas identificadas tienen una relación que permanece constante, todas son rutas del centro del país hacia los puertos, principalmente los de la costa atlántica. Debido a que el SICE se basa en la estimación de los costos en los que incurre un transportista durante la prestación del servicio, podríamos afirmar que la tabla de fletes presentaría un rezago en caso de ser aplicada hoy. Esto se explica porque en la práctica Colombia presenta un notable desequilibrio en la balanza de cambio, convirtiéndose en un país más importador que exportador. Esto se traduce en que la carga tiene su principal origen en puertos y no en el centro del país, lo que ha provocado que históricamente los transportadores prefieran realizar un viaje con destino a puertos así no se cubran todos los costos operativos del viaje, por la seguridad que da al regresar al interior del país con carga desde las terminales portuarias. Esto es lo que se conoce en el medio "*Carga de Compensación*".

Pero este análisis también permite inferir que el 75% de las rutas evaluadas en caso de seguir vigente la tabla de fletes, tendrían pagos por encima de los costos eficientes sugeridos por el SICE-TAC, lo que se traduciría en un mayor valor del precio del producto final, impactado por el costo de transporte, afectando de manera directa la competitividad del país.

En el caso de rutas cortas, tales como Cali - Buentaventura o Manizales - Medellín los sobre costos que representaría la opción propuesta por la tabla de fletes, estarían entre el 70% y hasta el 90% adicional del valor sugerido por el SICE-TAC en el marco de la política de libertad vigilada.

Finalmente se analizó, considerando los resultados arrojados por las variables estadísticas donde el primer cuartil agrupa el mayor número de transacciones realizadas en despachos de carga, resulta interesante analizar ese resultado frente a los valores sugeridos por el SICE-TAC. El resultado se expone en la tabla número 8:

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Tabla No 8: Resultados Estadísticos

ID	RUTA	VALOR TONELADA SICE TAC	COMPENSACIÓN DE LA RUTA	Primer Cuartil Valor Tonelada Viaje Configuración 3S3	CUARTIL COMPENSACIÓN DE LA RUTA	DIFERENCIA % (COMPENSACIÓN CUARTIL)
21	Barranquilla-Medellin	\$90.787	\$181.574	\$110.000,00	\$ 180.588,23	0,55%
22	Medellin-Barranquilla	\$90.787		\$70.588,23		
121	Buenaventura-Medellin	\$81.379	\$162.757	\$100.000,00	\$ 172.727,27	-5,77%
122	Medellin-Buenaventura	\$81.379		\$72.727,27		
161	Cartagena-Medellin	\$95.292	\$190.584	\$102.941,18	\$ 177.488,57	7,38%
162	Medellin-Cartagena	\$95.292		\$74.547,39		
71	Bogota-Buenaventura	\$87.675	\$175.350	\$72.000,00	\$ 182.000,00	-3,65%
72	Buenaventura-Bogota	\$87.675		\$110.000,00		
111	Buenaventura-Cali	\$25.132	\$50.265	\$40.000,00	\$ 79.794,12	-37,01%
112	Cali-Buenaventura	\$25.132		\$39.794,12		
201	Buenaventura-Duitama	\$127.419	\$254.838	\$115.000,00	\$ 208.023,25	22,50%
202	Duitama-Buenaventura	\$127.419		\$93.023,25		
301	Santa Marta-Bucaramanga	\$74.333	\$148.667	\$80.000,00	\$ 154.690,58	-3,89%
302	Bucaramanga-Santa Marta	\$74.333		\$74.690,58		
251	Buenaventura-Manizales	\$50.818	\$101.635	\$68.000,00	\$ 117.725,76	-13,67%
252	Manizales-Buenaventura	\$50.818		\$49.725,76		
31	Barranquilla-Bogota	\$140.250	\$280.500	\$119.200,00	\$ 210.376,47	33,33%
32	Bogota-Barranquilla	\$140.250		\$91.176,47		
41	Barranquilla-Cali	\$149.915	\$299.830	\$130.000,00	\$ 260.000,00	15,32%
42	Cali-Barranquilla	\$149.915		\$130.000,00		
51	Barranquilla-Villavicencio	\$166.294	\$332.589	\$145.714,28	\$ 265.714,27	25,17%
52	Villavicencio-Barranquilla	\$166.294		\$119.999,99		
61	Bogota-Medellin	\$61.630	\$123.259	\$71.875,00	\$ 134.875,00	-8,61%
62	Medellin-Bogota	\$61.630		\$63.000,00		
81	Bogota-Santa Marta	\$121.790	\$243.580	\$97.826,09	\$ 219.826,09	10,81%
82	Santa Marta-Bogota	\$121.790		\$122.000,00		
91	Bogota-Cartagena	\$134.716	\$269.432	\$100.000,00	\$ 233.333,33	15,47%
92	Cartagena-Bogota	\$134.716		\$133.333,33		
101	Bogota-Cali	\$69.635	\$139.270	\$60.680,94	\$ 154.430,94	-9,82%
102	Cali-Bogota	\$69.635		\$93.750,00		
131	Cali-Medellin	\$70.142	\$140.285	\$71.788,00	\$ 125.098,00	12,14%
132	Medellin-Cali	\$70.142		\$53.310,00		
141	Cali-Santa Marta	\$156.978	\$313.956	\$135.643,36	\$ 275.643,36	13,90%
142	Santa Marta-Cali	\$156.978		\$140.000,00		
151	Cali-Cartagena	\$145.376	\$290.752	\$134.585,28	\$ 269.879,41	7,73%
152	Cartagena-Cali	\$145.376		\$135.294,13		
171	Cucuta-Barranquilla	\$93.610	\$187.220	\$72.000,00	\$ 160.000,00	17,01%
172	Barranquilla-Cucuta	\$93.610		\$88.000,00		
181	Duitama-Santa Marta	\$136.151	\$272.302	\$80.000,00	\$ 192.828,00	41,21%
182	Santa Marta-Duitama	\$136.151		\$112.828,00		
191	Cartagena-Duitama	\$148.888	\$297.777	\$122.661,00	\$ 211.661,00	40,69%
192	Duitama-Cartagena	\$148.888		\$89.000,00		
211	Barranquilla-Duitama	\$147.306	\$294.612	\$118.000,00	\$ 231.000,00	27,54%
212	Duitama-Barranquilla	\$147.306		\$113.000,00		
231	Bogota-Ipiales	\$157.864	\$315.727	\$137.500,00	\$ 265.500,00	18,92%
232	Ipiales-Bogota	\$157.864		\$128.000,00		
241	Manizales-Medellin	\$33.669	\$67.338	\$47.000,00	\$ 94.000,00	-28,36%
242	Medellin-Manizales	\$33.669		\$47.000,00		
261	Manizales-Bogota	\$48.638	\$97.276	\$70.000,00	\$ 128.823,53	-24,49%
262	Bogota-Manizales	\$48.638		\$58.823,53		
271	Barranquilla-Manizales	\$127.973	\$255.946	\$118.000,00	\$ 210.000,00	21,88%
272	Manizales-Barranquilla	\$127.973		\$92.000,00		
281	Medellin-Santa Marta	\$111.315	\$222.630	\$93.750,00	\$ 208.023,00	7,02%
282	Santa Marta-Medellin	\$111.315		\$114.273,00		
291	Buenaventura-Pereira	\$39.770	\$79.539	\$57.000,00	\$ 98.704,32	-19,42%
292	Pereira-Buenaventura	\$39.770		\$41.704,32		

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

Fuente de Elaboración propia

La tabla número 8 muestra que del total de las 56 rutas analizadas, 18 de ellas presentan un valor sugerido distante del recomendado por el SICE-TAC, este valor representa el 32% de las rutas analizadas.

Si tenemos presentes que los cuartiles deben ser entendidos como los tres datos de la variable estadística, que permite dividir un conjunto de datos ordenados en cuatro partes iguales. Donde el primer cuartil (Q1) representa el 25% de los datos del conjunto, el segundo cuartil (Q2) y tercer cuartil (Q3) representan el 50% y 75% respectivamente. Resulta especialmente importante encontrar a través de un método estadístico una variable que alrededor de la cual giran las negociaciones, y que presenta tan alta proximidad (el 68%) con el valor sugerido por el SICE-TAC en el marco de política de libertad vigilada.

Este hallazgo es de especial importancia, porque pese a la posibilidad que otorga el ordenamiento jurídico para intervenir una ruta de transporte de carga fijando el precio de las negociaciones, la reglamentación de la libertad vigilada no definió los procedimientos para establecer dicho valor. Razón por la cual este hallazgo constituye un punto de partida para su desarrollo.

6. CONCLUSIONES

Los resultados arrojados por este estudio, permiten hacer un análisis entre la política pública de transporte de carga basada en un esquema de intervención, y la política de libertad vigilada. Entre las conclusiones derivadas del análisis tenemos:

- De haber continuado con la tabla de fletes como política para la fijación de precios en el mercado de carga, en la actualidad los corredores de análisis tendrían sobre costos en el 75% de las rutas de análisis, que constituyen los corredores logísticos más importantes del país, dado que por ellos se moviliza el mayor volumen de mercancías para el comercio exterior.
- La política de libertad vigilada a diferencia de la fijación de precios en el mercado, permite la libre contratación de los valores a pagar, a menos que se identifiquen abusos de la posición dominante de alguna de las partes. Esta situación que puede corregirse interviniendo la ruta al fijarle un valor de flete. Pero en ausencia de un método para la fijación del precio de la intervención dado por el ordenamiento jurídico colombiano, resulta muy interesante encontrar que una variable estadística como el primer cuartil obtenido de las transacciones desarrolladas en los corredores de análisis, puede ser la solución.
- En el marco de la libertad vigilada decretada por el Ministerio de Transporte se pudo encontrar que los valores pagados por las empresas de carga a los transportistas difieren del valor recomendado por la estructura de costos definida en el SICE cuando el destino corresponde a un gran nodo logístico del centro del país o hacia los puertos,

EVALUACIÓN DE MERCADOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE LIBERTAD VIGILADA EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS

Manuel González Hurtado

pero mejora sustancialmente cuando el despacho de carga tiene origen en esos nodos logísticos.

- En particular para el caso representativo de Bogotá – Buenaventura es que el pago al transportista puede ser de \$68.594 por tonelada mientras que el valor recomendado por el SICE en el marco de la libertad vigilada es de \$87.675 esto significa un pago del 27,8% menos. Pero la misma ruta en sentido contrario, teniendo como origen el puerto de Buenaventura y destino Bogotá, el valor pagado al transportista es de \$113.891 por tonelada, que es un 23% más que el valor sugerido por el SICE. Esto permite concluir que el transportista se ve motivado a viajar por un menor valor a los grandes centros logísticos del país, con la expectativa de regresar con un viaje mejor remunerado de forma que compense las pérdidas ocasionadas en su traslado a ese centro logístico, en la práctica esto se conoce en el medio como carga de compensación, esto es la carga que se obtiene en el centro logístico que remunera mejor o compensa lo antes perdido.
- En el caso de rutas cortas, tales como Cali - Buenaventura o Manizales – Medellín los sobre costos que representaría la tabla de fletes, estarían entre el 70% y hasta el 90% por encima de los precios sugeridos por el SICE-TAC en el marco de la política de libertad vigilada.

REFERENCIAS

BID. (2011). Transporte sostenible para América Latina. Situación actual y perspectivas. Washington D.C. BID.

Duque, G. (2006). Introducción a la economía del transporte. Bogotá D.C.: UNAL. (P. 2)

Duque (2008), “Problemática y posibilidades del sistema de transporte de Carga en Colombia” , (p. 2)

Ministerio de Transporte. (2017). Diagnóstico de transporte 2017 <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/>

Montañez (2003) “Caracterización Ocupacional del Transporte en Colombia”

Pérez, G. (2005). La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia, Cartagena: Banco de la República.