

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA**



**CRISIS EN LA ESTRUCTURA DEL SECTOR TRANSPORTE DE CARGA  
TERRESTRE EN COLOMBIA EN LOS ULTIMOS 5 AÑOS**

**Elaborado por:**

**ANGELA MARIA BECERRA PUERTO**

**Programa:**

**FINANZAS Y ADMINISTRACION PÚBLICA**

**BOGOTA D.C**

**2014**

# **CRISIS EN LA ESTRUCTURA DEL SECTOR TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN COLOMBIA EN LOS ULTIMOS 5 AÑOS**

## **RESUMEN**

Este documento tuvo como objetivo detectar y caracterizar algunas de las causas de la crisis en la estructura del sector transporte terrestre de carga en Colombia y sus posibles soluciones.

El ensayo contiene un estado del arte que informa como ha sido el comportamiento en diferentes ítems como son, vías, estructura política, funcionamiento laboral, planta vehicular, desempeño de carga, centros de carga y regiones transportadoras. Se sostiene que somos un país transportador por excelencia, pero que en la era de la globalización una de nuestras grandes falencias ha sido no desarrollar el transporte internacional con nuestros países vecinos, organizando una flota de transporte y conductores capacitados.

Se propone como solución el plan petra desarrollado por el gobierno Español, pero que inexplicablemente aun no funciona a cabalidad y caracteriza las posibles soluciones a la crisis en el sector como son: Cambio en el sistema de auto patronos, capacitación constante a los conductores, visión integral del sector, legislación clara y contundente, uso e implementación de las tecnologías de comunicación, evolución en operadores logísticos, gestión de flotas e implementación de tecnologías limpias.

Se concluye que el transporte es un sector que mueve nuestra economía no solo en carga sino a nivel regional y familiar, por lo cual se sugiere aplicar las soluciones y seguir en el sostenimiento y desarrollo del mismo.

Palabras Clave: Estructura, Planta vehicular, sistema multimodal, auto patrono, transporte de carga, visión integral

## **SUMMARY**

The last document has the objective to detect and characterize some of the causes of the terrestrial load transporting and structuring crisis of Colombia as well as possible solutions.

This essay contains a state of art that explains how has been the behavior of some items as highways, politic structure, job development, vehicle fleets, loads management, loading centers, and transporting regions; by this study we can affirm that we are certainly are a transporting economy by excellence, but the biggest trouble of this era for us was to make grow the international transport with our neighbor countries, developing too a transporting fleet with trained drivers.

We proposed as a solution a “petra” plan formulated by the Spanish government which unexplainly hasn’t working properly, and characterizes some of the solutions to the crisis of this economy place that can be, changes on the “auto boss” system, often training for drivers, an integral vision of the economic place, clear and strong legislation, an implementation and use of the communication technologies, evolution of logistic operators, fleet arrange, and of course implementation of clean technologies.

We conclude that this sector moves our economy not only with load transport but as a regional and family fact, and it is suggested to apply this solutions, and keep his support and developing.

Keywords: Structure, vehicular floor, multimodal system, auto employer, freight, comprehensive view

**CRISIS EN LA ESTRUCTURA DEL SECTOR TRANSPORTE DE CARGA  
TERRESTRE EN COLOMBIA EN LOS ULTIMOS 5 AÑOS**

El transporte de carga es uno de los más importantes medios de sustento para muchas familias colombianas, y es uno de los ítems que promueve la economía del país, concentrada en varias regiones.

La globalización e internacionalización, ha llevado a nuestro país a la búsqueda de nuevas fronteras y nuevas formas de negocio, pero a su vez lo ha llevado a detectar una crisis a nivel nacional respecto de su transporte de carga terrestre. El transporte es un motor que mueve toda la infraestructura de la economía Colombiana, pues de él dependen muchos otros sectores para subsistir y seguir en camino.

Por lo cual es necesario hacer un alto en el camino, revisar y verificar que está sucediendo en dicho sector, porque el inconformismo de sus actores, porque las repetitivas manifestaciones que lo único que aportan son parálisis total. Es importante descubrir que está sucediendo y que podemos proponer para mejorar este ciclo económico que cada vez está más inestable respecto de otros.

A partir de la crisis económica causada por la recesión del año 1929, se decide fomentar la explosión del transporte carretero entre cabeceras urbanas, como nuevo medio en Colombia que facilite trasladar los beneficios del café, a la economía del campo. (Duque, 2008, p. 2)

Colombia es un país que al enfrentar la apertura de sus mercados como consecuencia de la globalización, encuentra rezagada su infraestructura de transporte, y mal ubicada su industria exportadora por su carácter mediterráneo. Esto hace que algunos centros poblados aislados sin una producción suficiente, corran el riesgo de palidecer en un futuro.

Ahora, de cara a los mercados internacionales, las manufacturas solamente buscan las rutas por el norte, advirtiendo que no sabemos del enorme potencial de los mercados sobre la cuenca del Pacífico. Continuamos sin lograr la integración terrestre con Centroamérica por Urabá, con el oriente ecuatoriano por Mocoa y con la mediterránea región del sur occidente de Venezuela por Yopal. (Duque, 2008, p. 2)

En el transporte de carga por carretera participan principalmente tres tipos de agentes: generadores de carga, empresas de transporte y transportadores. El generador de carga es un empresario de otro sector que produce la mercancía susceptible de ser transportada. Éste utiliza los servicios de una empresa de transporte, cuya actividad no se restringe al traslado mismo de la mercancía, pues involucra también la seguridad de la carga, la coordinación de su recepción y entrega y, eventualmente, la realización de trámites de aduana. En general, las empresas de transporte no utilizan vehículos propios, sino que contratan los servicios de transportadores a los que les pagan unos “fletes” por transportar la mercancía que les ha sido entregada por los generadores de carga. (Rodríguez, 2013 p. 20)

Dichos pagos son establecidos en su mayoría por cada una de las empresas, según su capacidad económica y su conveniencia, a pesar de que el gobierno estableció la llamada tabla de fletes, no ha sido suficiente, el pago de estos no tienen un control rígido que permita verificar que tan rentable es para el transportador, o para la empresa que lo hace. Ya que en el establecimiento del monto no se revisan cuidadosamente la suma de los gastos en los que incurre el vehículo y quien lo conduce, los viáticos del conductor, gastos por daños al automotor, consumo de combustible, posibles anomalías presentadas.

Es por esto que el sector repetitivamente hace exigencias al gobierno, pues ya que no tienen garantías para ellos es probable que el gremio se desestabilice y ocasione parálisis económica en el país.

Además debemos tener en cuenta, que por el medio carretero se moviliza más de 100 millones de toneladas al año. Las regiones que más reciben carga se relacionan con los principales centros urbanos: Bogotá, Valle y Medellín; continúan las que están entorno a Barranquilla, Cartagena y Bucaramanga. El 70% de la oferta de empresas del sector transporte se encuentran distribuidas en Cundinamarca (40%), Antioquia (14%), Valle (10%) y Atlántico (6%). (Duque, 2008, p. 2)

El occidente colombiano con el Valle al frente genera el 31%, el eje Santander-Cundinamarca-Tolima el 30% con Bogotá a la cabeza, y la Costa Atlántica el 17% con Barranquilla en primer lugar. Y de otra manera: por carga anual movilizadora y en millones de toneladas, tenemos: Valle (19), Bogotá y Cundinamarca (12), Antioquia (12), los dos santanderes (8,8), Atlántico (7,8), Gran Tolima (5,5), Bolívar (5,0), Boyacá (4), César (4), Cauca, Nariño y Chocó (3,6), Eje Cafetero (3,6), Córdoba y Sucre (2,7), Magdalena y Guajira (2,4) y Meta y Casanare (1,5). (Duque, 2008, p. 2)

El PIB del transporte a pesos constantes ha oscilado entre el 5 y 6% del total del PIB, para el cual el modo carretero aporta el 75% del valor total del PIB transporte, mientras que el transporte por agua solamente participa con el 2%, el transporte aéreo con el 9% y el restante 14% se le atribuye a los servicios auxiliares y complementarios del sector. Esto muestra que de cara a la producción nacional, nuestro ineficiente sistema de transporte se soporta en el medio carretero, a

pesar de poseer dos valles interandinos: el del río Magdalena y el del río Cauca, que ofrecen en su orden posibilidades más económicas para el transporte fluvial y para el ferroviario; esto dado que el flete por tonelada/km a lo largo del río Magdalena entre Honda y Barranquilla, dos lugares separados unos 900 km, en tractomula cuesta 12 centavos de dólar, mientras por ferrocarril costaría entre 3 y 4 centavos de dólar, y por agua menos de 2 centavos de dólar utilizando botes de bajo calado autopropulsados o remolcados. (Duque, 2008, p. 2)

Dichas cifras también nos dan una solución al problema en el sector, ya que nos muestra que no hemos implementado ni experimentado en su totalidad el transporte de carga vía aérea y vía acuática, medios en los cuales también podemos incursionar, tal vez no en las mismas cantidades que por carretera, peor que sería una fuente de sostenimiento del transporte de carga y que ayudaría a descongestionar el transporte terrestre, sin tender a desaparecerlo.

La identificación de la infraestructura de transporte como locomotora estratégica de crecimiento es un reflejo de nuestra obligación y deuda con la población y el sector productivo de unir el territorio y llevar, con mayor seguridad, prontitud y a menores costos, los productos y las ideas de los colombianos al resto del país y al mundo. (Ley 1450, 2011, p. 14)

Dicho por nuestro presidente el transporte se identifica como una locomotora, pero dicha locomotora se ha descuidado, ya que gracias a la poca inversión en vías, en fletes y la regulación de las empresas contratistas de los conductores al igual que los altos costos del combustible, ha llevado a diversas manifestaciones por parte de los transportadores y al descontento general en el sector.

El sector del transporte está estrechamente vinculado al ciclo económico general. En este sentido, el nivel más bajo de desempleo se alcanzó en 1990 (4% del total de población del sector). En los años 1993 y 1994, como consecuencia de la crisis económica que vivió España, se produjo un aumento de la población parada respecto a años anteriores, alcanzándose ratios de desempleo del 9 y 10%, respectivamente. A partir de 1995, con la recuperación económica vuelve a disminuir el porcentaje de desempleo en el sector, llegando en 1998 a ser del 5%. (Petra, 2001, p.123)

Situación que no está muy lejos de lo vivido en Colombia, ya que el desempleo ha llevado a la sociedad a elegir la ocupación de conductor como su oficio de sustento, impidiendo la profesionalización en el sistema y generando una falta de capacitación continúa en el sector.

“Si bien en los últimos años se dieron algunos avances en la construcción de obras de infraestructura, en este campo todavía enfrentamos un rezago considerable frente a nuestros competidores internacionales” (Ley 1450, 2011, p. 14).

Colombia presenta ventaja respecto de otros países ya que se encuentra comunicada con países latinoamericanos, de los cuales lleva y trae mercancías constantemente, pero en forma desorganizada y no estructurada, sin contar con el crecimiento descontrolado en el parque automotor que ha llegado en los últimos años a Colombia y la cantidad de vehículos que se ven correr por las carreteras.

En los últimos años el comportamiento del transporte de carga por carretera ha estado marcado por un acelerado crecimiento del parque automotor y un estancamiento de los fletes al



transportador, producto de la mayor competencia. Resulta evidente que esta situación afecta de forma importante a los transportadores previamente establecidos. (Rodríguez, 2013 p. 20)

En esta perspectiva, desde mediados de la década de los noventa las asociaciones gremiales que representan a los dueños de los camiones empezaron a demandar protección por parte del gobierno. En 1996, las exigencias de los transportadores lograron su cometido, al imponerse un control de los fletes por vía administrativa. La regulación de fletes actual consiste en la expedición de una tabla de fletes mínimos que debe regular las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los dueños de camiones. (Rodríguez, 2013 p. 20)

Aunque la inestabilidad normativa es en ocasiones resultado del deseo de actualizar la legislación colombiana atendiendo a las tendencias internacionales, los cambios frecuentes de la legislación afectan negativamente su claridad, exactitud y transparencia. Este fenómeno tiene efectos perversos sobre los incentivos y las decisiones de los agentes económicos.

Adicionalmente, los procesos mismos de estudio, expedición, modificación, derogación y promulgación de normas implican una serie de costos que afectan a toda la economía.

(Rodríguez, 2013 p. 20)

El transporte de carga en Colombia tiene un medio carretero tan ineficiente, que el sector privado destina la mitad de los costos de logística a pagar costos de transporte.

Además de una infraestructura asimétricamente ruinosa, nuestro parque automotor está envejecido, es excedentario en oferta e informal en su organización. Más de la mitad del parque y su edad promedio superan suficientemente los 20 años. Los camiones de servicio público donde

dominan los tracto camiones, en número apenas casi duplican a los de servicio privado y que son mayoritariamente de dos ejes rígidos, lo que se explica por las falencias y costos del sistema público. (Duque, 2008, p. 3)

En general, y a pesar de los montos que se destinen, las agendas de inversión orientadas a servir múltiples objetivos, o focalizadas en modos de transporte o niveles de red específicos, no logran otra cosa que contribuir al atraso. (Yepes, 2013, p.41)

Por lo cual es de primordial necesidad legislar en el control de vehículos viejos como nuevos y su fácil o difícil adquisición por parte de los transportadores, ya que de no controlarse veremos que dicho crecimiento no cesara y no permitirá que avancemos a las nuevas tecnologías que este mundo nos ofrece. De igual forma se requiere intervención en la realización y reconstrucción de vías pavimentadas en los lugares ejes del sector.

Por ejemplo Chile, un país con extensión y población inferiores a las de Colombia, cuenta con más de 2.400 km de carreteras de doble calzada, frente a cerca de 800 km en Colombia. Se evidencian además: (i) falta de articulación institucional, (ii) deficiencias en la calidad y el mantenimiento de las obras, (iii) ineficiencias en la regulación de transporte, (iv) baja participación del sector privado en la financiación de los proyectos y (v) falta de articulación multimodal. (Ley 1450, 2011, p. 14)

A simple vista parece ser que nos son muchas las falencias del sector, pero si muchos los reclamos quejas e inconformidades, yo creería que si el gobierno revisara y replanteara su forma

de ver al sector y las posibles soluciones a dichas falencias podríamos lograr ser un país líder en el transporte de carga por carretera.

La infraestructura de transporte debe entenderse entonces como un sistema que integra diferentes modos y niveles de servicio de acuerdo con el sector económico y la región geográfica a la que sirven. La visión de sistema surge del hecho de que ningún nivel de servicio funciona solo. Se debe aprovechar la complementariedad y reconocer las posibilidades de sustitución entre modos de transporte (Yepes, 2013, p.41)

En el año 2001 el ministerio de fomento de España formulo un Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera “PETRA”, el cual tiene un contenido muy importante y sugiere pílulas para inyectar en el sector que a mi forma de observar la situación seria de gran ayuda para el avance del sector

Dicho plan sugiere: Por lo que se refiere a la estructura empresarial, las medidas que se proponen parten de un tamaño mínimo ideal de 15 autorizaciones de transporte pesado. Este número de autorizaciones es el umbral a partir del cual existen garantías de que una estructura empresarial eficiente generaría muchas más ventajas económicas para los transportistas que el modelo de “auto patronos”. (Petra, 2001, p.123)

“Mantener subcontratada la totalidad de los servicios de transporte con transportistas autónomos” (Petra, 2001, p.50).

“Mantener una plantilla de conductores asalariados” (Petra, 2001, p.50).

“La seguridad como objetivo explícito en todas las redes y servicios del transporte de mercancías por carretera” (Petra, 2001, p.6).

“La apuesta por la calidad, como compromiso para mejorar la satisfacción de las necesidades de todos los sectores de la economía que se apoyan en el transporte” (Petra, 2001, p.6).

“La protección del entorno natural (medio ambiente) en el que se desarrolla la actividad del sector” (Petra, 2001, p.6).

“La visión integral del transporte, donde el sector de mercancías por carretera es un elemento integrador de máxima importancia” (Petra, 2001, p.6).

Se sugiere que en un futuro próximo, sacar provecho de las tecnologías de la información será requisito para la selección del transportista. (Petra, 2001, p.88)

De igual forma el presidente Juan Manuel Santos en su plan Nacional de desarrollo propuso unas posibles soluciones a la problemática del sector como son:

Desarrollar estrategias logísticas para el impulso del transporte multimodal, a través de: modos alternativos de transporte (corredores fluviales y férreos), 12 nodos de transferencia (puertos, aeropuertos, pasos de frontera, centros logísticos en las afueras de las ciudades), gerencias de corredores logísticos, y programas piloto de plataformas logísticas. (Ley 1450, 2011, p. 11)

“ Promover y facilitar la articulación de los servicios logísticos de valor agregado a la infraestructura de transporte a través de, por ejemplo, el uso de las TIC y la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte” (Ley 1450, 2011, p. 11).

“Fortalecer el marco institucional del sector logístico” (Ley 1450, 2011, p. 11).

“Promover Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) y su articulación con los Planes de Ordenamiento Territorial y los Planes de movilidad” (Ley 1450, 2011, p. 11).

“Priorizar la seguridad vial como política de Estado” (Ley 1450, 2011, p. 11).

“Transformar el INCO en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con el objetivo de mejorar la capacidad técnica y la calidad en la estructuración de proyectos (adopción de políticas de maduración de proyectos e implementación de una nueva generación de concesiones)” (Ley 1450, 2011, p. 17).

“Crear los Vice-ministerios de Infraestructura y Transporte, y fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte” (Ley 1450, 2011, p. 17).

“Simplificar y robustecer el marco regulatorio del sector: definir el procedimiento para el desmonte de la tabla de fletes, desarrollar la Política Nacional de combustibles limpios y renovación tecnológica” (Ley 1450, 2011, p. 17).

“Avanzar/Finalizar de manera exitosa las grandes obras -carreteras, puertos, aeropuertos y vías férreas-; e iniciar la ejecución de las obras contempladas en el Plan Maestro de Transporte de largo plazo, considerando los impactos del cambio climático” (Ley 1450, 2011, p. 17).

“Implementar tecnologías limpias (vehículos híbridos, a gas o eléctricos) en los vehículos de transporte público y privado, e incorporar variables de cambio climático en la estructuración de proyectos” (Ley 1450, 2011, p. 17).

Como pudimos observar, tenemos las herramientas, tenemos las soluciones lo único que hace falta, es aplicarlas de forma segura y decidida, velar por el buen funcionamiento de las mismas, para no permitir que intervengan personas con intereses personales que dañen o ocasionen más problemas al sistema.

A futuro debemos poner en práctica el uso de las tecnologías y tener en cuenta que de nuestro sistema transportista dependen muchos más y si en este existiera el caos, existiría el mismo a nivel nacional y en todos los gremios.

El sector del transporte y la logística aportará la clave para el desarrollo del futuro comercio electrónico, diferenciando tres segmentos complementarios del sector:

“El operador Global, cuya cobertura tendrá capacidad internacional incluido el almacenamiento y distribución” (Petra, 2001, p.88).

“Operador Capilar, con capacidad para atender una red nacional de recogidas y entregas” (Petra, 2001, p.88).

“Operador de Gestión del Servicio, encargado de realizar operaciones de valor añadido en la manipulación y tratamiento de producto y/o servicio comercio electrónico” (Petra, 2001, p.88).

El transporte de mercancías que generará el comercio electrónico, así como la capacidad para ofrecer servicios logísticos para el comercio electrónico, supone una “revolución” para los operadores logísticos y de transporte. Éstos deben ser capaces de ofrecer un servicio fiable y completo, que consiste en ser capaz de ofrecer todas las actividades necesarias para que, desde que el cliente realiza el pedido se asegure la recepción, o en su caso, la devolución de la compra. (Petra, 2001, p.88)

El sector hoy en día sigue avanzando respondiendo cada vez mejor a los requerimientos establecidos, las empresas transportadoras en su mayoría se encuentran en proceso de certificación, las empresas transportadoras de carga han establecido condiciones y restricciones para el parque automotor que les transporte, de igual manera a los conductores, pero no es

suficiente. Debemos emprender un sistema de capacitación estable para los conductores, seguir cuidando y velando por su seguridad, educación y la satisfacción de sus necesidades mínimas vitales, para así lograr a un ambiente de tranquilidad, concordancia y seguridad para aquellos que intervienen en este.

Colombia es transportadora por excelencia, por lo cual se debe asistir siempre y colaborar por el buen desarrollo y evolución del sector positivamente, atendiendo sus necesidades.

La organización que hacen de su explotación las empresas líderes europeas y hacia la que teóricamente deberían tender las empresas colombianas se articula en tres eslabones básicos:

- Proximidad comercial. La venta y facturación de los servicios se realiza desde el país de origen de los pedidos y los clientes.
- Explotación centralizada. La organización, el seguimiento y el control de las operaciones deben ser realizadas por un centro especial y capacitado para esto.
- Producción optimizada. La ejecución de las operaciones puede ser realizada, por cualquier vehículo del grupo.(Petra, 2001, p.88)

Colombia está a tiempo de retomar y continuar con la proyección, manejo y buen uso de sus entidades y gobiernos para encaminar el sector. Contamos con buenas ideas y ejemplos que podemos seguir para llevar al país a un desarrollo sostenible, capaz y condicionado para enfrentar la era de la globalización y los cambios que la misma exija.

No debemos dejar de lado la necesidad de la constante capacitación, no solo en este sino en todos los sectores de la economía, ya que somos un conjunto de sistemas que poco a poco ha logrado sostenerse, debemos hacer uso de las buenas políticas públicas y llevarlas a cabalidad en

cada uno de los sectores. Encaminando como ciudadano al estado a un gobierno de personas y no de entidades a un bien común y no personal, al buen uso de la ética en la intervención de las leyes y al buen uso de las mismas en la vida social.

Desde nuestra persona debemos aprender a respetar, comprender y no juzgar a aquellos que por un deseo de cuidado salen a las calles a manifestar exigiendo protección y pidiendo garantías sin conocer de fondo las causas de la crisis.

Este sector como muchos otros juega parte importante en nuestra economía, por lo cual el gobierno debe brindar garantías para todos ayudando a su sostenimiento y velando por su excelente desempeño.

Ángela María Becerra Puerto



## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Carlos Mario Rodríguez Rosas, 2013, Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional, Colegio mayor de nuestra señora del rosario, Facultad de Administración, Bogotá, Colombia
- Tito Yepes, Juan Mauricio Ramírez, Leonardo Villar, Juliana Aguilar, Julio 2013, Infraestructura de Transporte en Colombia. Recuperado de <http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2011/08/Infraestructura-de-transporte-en-Colombia-Cuaderno-46-WEB.pdf>
- Congreso de la república, Colombia, Ley 1450 de 2011, Plan nacional de Desarrollo 2010-2014. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=4-J9V-FE2pI%3D&tabid=1238>
- Gonzalo Duque- escobar, Instituto nacional de vías, Problemática y posibilidades del sistema de transporte de carga en Colombia, 2008 Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1673/1/gonzaloduqueescobar.20083.pdf>
- Ministerio de Fomento, España, Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera, PETRA, 31 de mayo de 2001, Recuperado de <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/98E542E7-CCBB-48CF-BD17-BF4B2787061B/43018/PETRAIICompleto.pdf>