

## ¿QUÉ OCURRE CON LOS COSTOS DEL TRANSPORTE CARRETERO EN COLOMBIA?

Después del desmonte, en 2011, de la controversial tabla de fletes bajo la cual se regían los costos del transporte carretero en Colombia, estos se han incrementado en los últimos años. De acuerdo con ANIF en el momento de la abolición de la tabla de fletes, el precio de mercado era un 35% superior al que impartía la tabla, lo que seguramente ayudó a que se produjera el desmonte de esta regulación de precios con una menor resistencia por parte del sector transporte.

### 1. La oferta y la demanda de servicios de transporte

En primer lugar, el boom minero energético y el fuerte crecimiento del comercio exterior colombiano en la última década redundan en un crecimiento mayor de la demanda de servicios de transporte, medida como el volumen de carga movilizado por carretera, frente al crecimiento de la oferta, medida con el número de vehículos de carga. De hecho, la tasa de crecimiento promedio anual para la década 2003 – 2012 del número de toneladas fue de 9,4%, mientras que en el mismo periodo el número de vehículos de carga lo hizo a una tasa de 4,8%.

Este comportamiento hizo que el volumen de carga transportado por carretera se duplicara en 10 años, mientras el stock de vehículos de carga se incrementó en menos de 57% en el mismo periodo. De esta forma, una demanda más dinámica que la oferta, genera presión al alza sobre los precios.

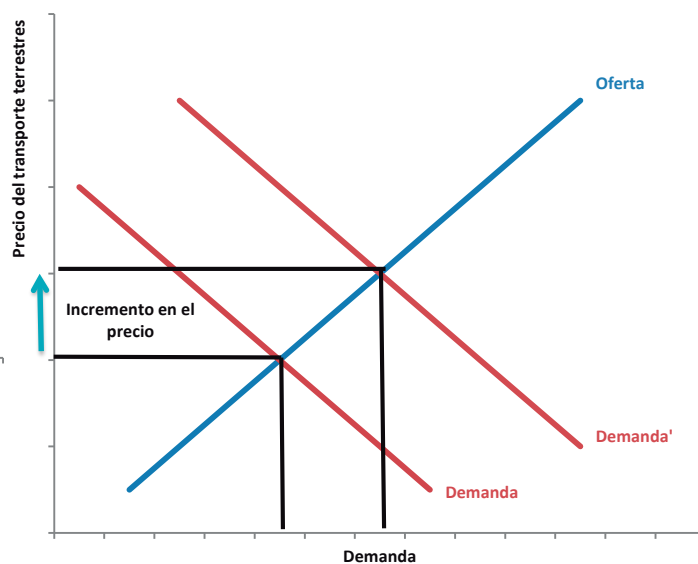
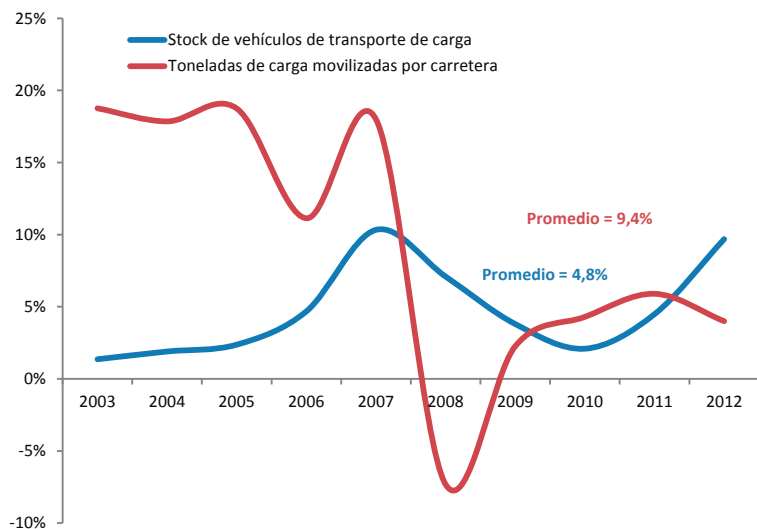
### 2. Disponibilidad de la infraestructura vial

Ahora bien, la oferta de servicios de transporte no solo depende del número de vehículos de carga. La disponibilidad de infraestructura, en este caso, de infraestructura vial, es un factor fundamental en la dinámica de los servicios de transporte de carga. Colombia no se destaca en este frente en términos de cantidad ni de calidad. En la década que va de 2003 a 2012 la cantidad de kilómetros de vías primarias y secundarias se incrementó en tan solo 18%. De acuerdo con Fedesarrollo este crecimiento debería ser de 24%, no por década sino por lustro, para cerrar la brecha de infraestructura vial con la que cuenta el país. Respecto de la calidad de las vías, Colombia se encuentra, de acuerdo con el Foro Económico Mundial, en la posición 130 de 148 cerca de países como Burkina Faso, Madagascar y Paraguay, entre otros.

### 3. Ausencia de sistemas de transporte alternativos

A lo anterior se suma el hecho de la falta de un sistema de transporte férreo moderno y competitivo, así como las dificultades que ha tenido el país para desarrollar e implementar el sistema de transporte fluvial, lo que ha permitido que la carretera se consolide como el principal medio de transporte de carga al interior de Colombia. De acuerdo con cifras del Ministerio de Transporte, el 71% de la carga se transporta por este medio. La cifra supera el 98% si se descuenta del total de carga transportada, el carbón que se mueve por medio ferroviario. Es decir, prácticamente toda la carga que se mueve en el país, excepto el carbón, lo hace por medio carretero.

**Grafica 1. Variación anual del volumen de carga movilizado por carretera y del stock de vehículos de carga**



<sup>1</sup>ANIF. Comentario económico del día 21 de julio de 2011.

<sup>2</sup>Incluye camiones, tractocamiones y volquetas de acuerdo con la clasificación del Ministerio de Transporte.



## ¿QUÉ OCURRE CON LOS COSTOS DEL TRANSPORTE CARRETERO EN COLOMBIA?

Este hecho, hace que el transporte carretero adquiera un carácter monopolístico sobre el transporte de carga en el país. Es decir, una empresa generadora de carga no tiene opciones que le permitan comparar precios y escoger el medio de transporte que le ofrezca mejores condiciones y precios de acuerdo con la carga que desea transportar.

Mientras la competencia entre medios de transporte en otros países ayuda a que el mercado autorregule los precios de transportar la carga de un punto a otro, en Colombia, la ausencia de multimodalismo influye en que los precios de este medio sean mayores a lo que serían en otro contexto de competencia y complementariedad intermodal.

### 4. Otros factores

Adicionalmente, el sector transporte se enfrenta a otros obstáculos, como el atraso tecnológico resultado de la ausencia de un programa de modernización y tecnificación del sector que debería tener como base las pólizas de chatarrización y el Fondo de Renovación de Vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga. Así mismo la rigidez del precio del combustible que, de acuerdo con el ICTC del DANE, representa más del 30% de los costos totales del transporte, es otro obstáculo para la reducción de los costos de transporte que debe pagar el sector productivo. El precio de este insumo presentó la mayor variación positiva en los últimos años 3 años, 30%.

Con lo anterior, no sorprende que los costos del transporte carretero no se reduzcan. Esto solo ocurrirá cuando se implemente una regulación que genere incentivos en la dirección correcta para que el sector transporte se modernice y cuando el país cuente con una infraestructura de transporte competitiva.

