

# **Los Servicios de Transporte en la Visión 2019 : comentarios desde la perspectiva del Transporte carretero de Carga**

**“El Transporte como integrador de  
regiones”**

Foro Visión Colombia II Centenario 2019: Transporte  
1 de marzo de 2006

Manuel Salazar

Grupo de Gestión y Tecnología S.A.

# Agenda

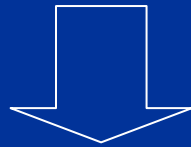
- Contexto de la Industria de Transporte Carretero de Carga
- Marco Institucional
- Diagnóstico del Transporte Carretero de Carga
- Conclusiones y comentarios a la Visión 2019

# Agenda

- Contexto de la Industria de Transporte Carretero de Carga
- Marco Institucional
- Diagnóstico del Transporte Carretero de Carga
- Conclusiones y comentarios a la Visión 2019

# El Transporte y los procesos de Integración Económica

Se afianza modelo de desarrollo en el marco de un mundo globalizado y con acceso a nuevos mercados



Transporte eficiente y competitivo (Bajos costos bajos tiempos de movilización, servicio de calidad....)



Mayor Competitividad

Se prevén crecimientos importantes en los flujos de mercancías

Mayor presión sobre industria de transporte, que representa uno de los costos importantes en la cadena logística

Aspectos clave como: calificación profesional, infraestructura, seguridad normativa, innovación, etc..

## En suma..

Para aprovechar los potenciales beneficios por el acceso a nuevos mercados, el país debe fortalecer su capacidad logística y así reducir tiempos en los movimientos de mercancías, al igual que los costos de transporte

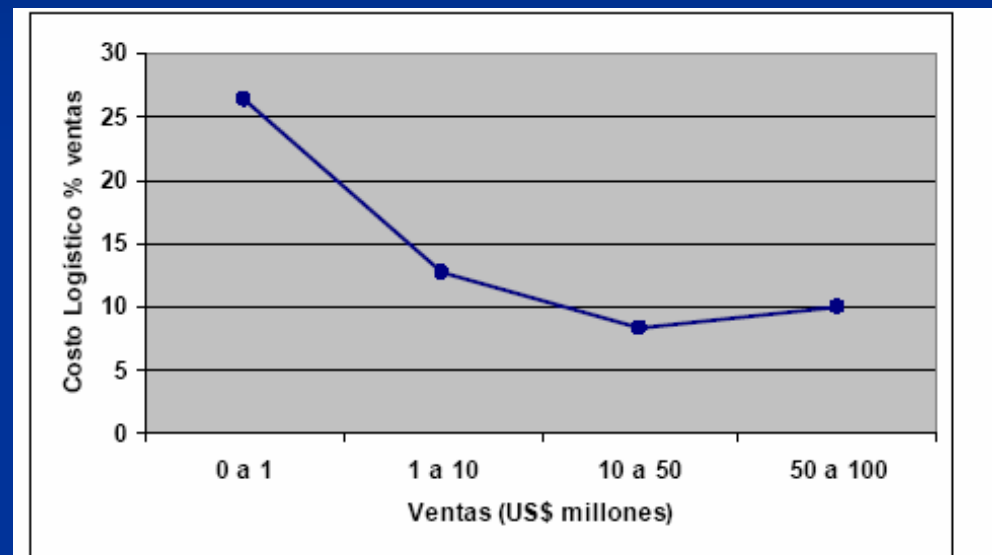
# No se trata sólo de infraestructura: más bien de logística

- **Logística** entendida como una herramienta de gestión que permite:
  - Rápida respuesta a las demandas del mercado
  - Bajos costos.
  - Eficiencia y oportunidad
  - Flexibilidad
- **Logística** implica:
  - Infraestructura básica,
  - Redes de comunicación,
  - Almacenamiento
  - **Transporte**

**El transporte por lo tanto es parte  
fundamental de la cadena de valor  
logística**

# Costos logísticos y de transporte varían con el tamaño de las empresas

- Los costos logísticos pueden llegar a representar más del 25% de las ventas, para las empresas pequeñas. El costo promedio es cercano al 18% (BM).
- El transporte puede representar cerca de un 30% de los costos logísticos (BM).



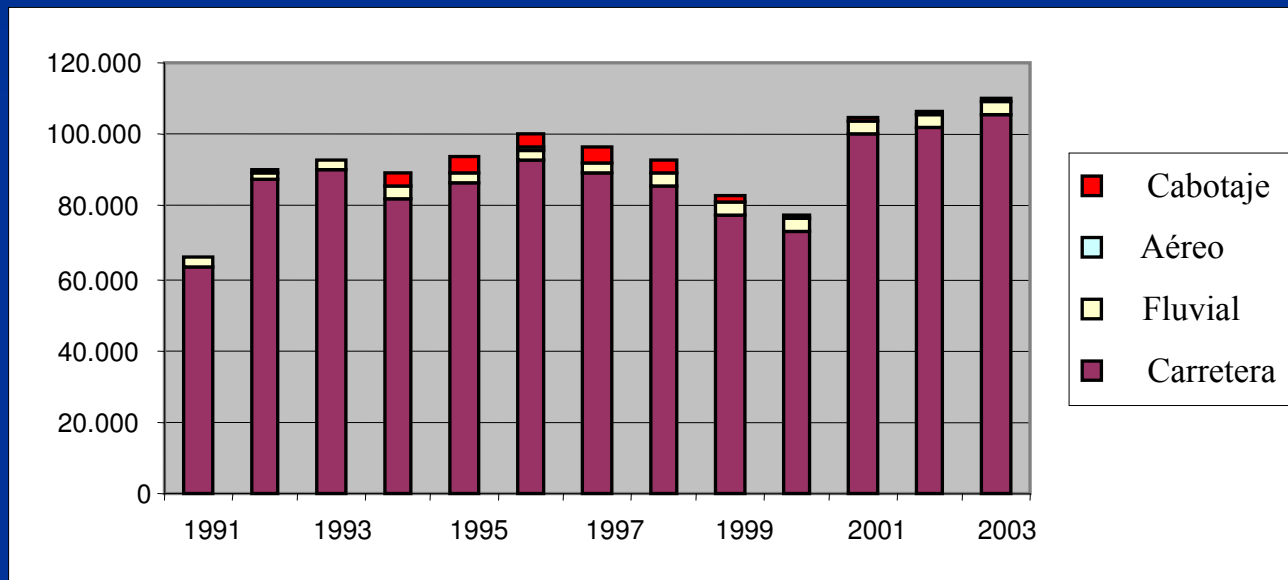
Fuente: Maldonado y Sardi., 2004

# Política pública de Transporte: Elementos clave y su relevancia

	Crecimiento y productividad	Aspectos sociales	Financiamiento	Regulación e instituciones
Infraestructura vial	ALTA	ALTA	ALTA	
Transporte carretero de carga	ALTA	ALTA	BAJA	ALTA
Transporte carretero de pasajeros		MEDIA		BAJA
Transporte urbano	ALTA	ALTA	ALTA	ALTA
Transporte rural		ALTA	MEDIA	
Ferrocarriles	ALTA	BAJA		MEDIA
Puertos y vías navegables		ALTA	MEDIA	ALTA
Navegación fluvial y marítima	ALTA	MEDIA		MEDIA
Aeropuertos	ALTA	MEDIA	MEDIA	
Transporte aerocomercial	ALTA	MEDIA		MEDIA
Transporte multimodal	ALTA			ALTA

Fuente: Ospina, Redi Transporte 2004

# Participación del Transporte carretero en la movilización interna de carga



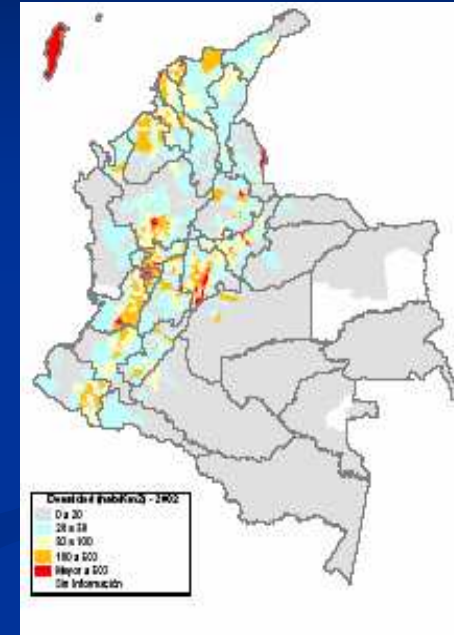
Cerca del 95% de la carga del país se mueve por carretera (sin contar el carbón por ferrocarril)

Fuente MT: El Transporte en cifras

# El Transporte carretero también actúa como integrador de regiones, de la actividad productiva y del mercado nacionales



Tráfico en la red Nacional para el año 2002  
Fuente: Ospina REDI Transporte 2004

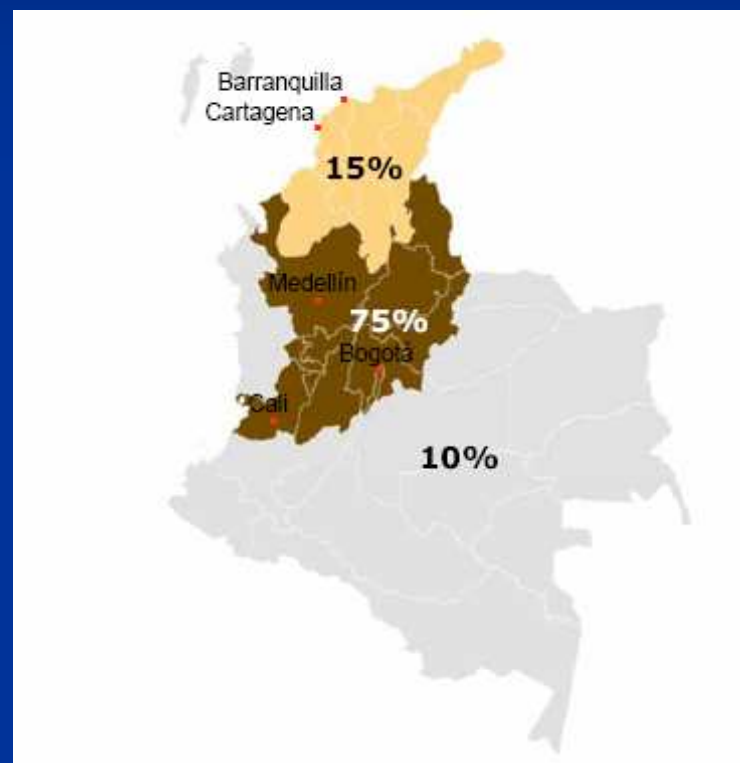


Densidad de población para el año 2002  
Fuente: Ospina REDI Transporte 2004

El desarrollo de las regiones depende de su capacidad de interacción (comunicación, intercambio, comercio...)

# Algunas características físicas y demográficas del país inciden en la complejidad de la operación del TCC

- Fuerte concentración de la actividad económica
- Topografía altamente accidentada
- Distancia media, ponderada por población, de los principales centros industriales al puerto más cercano es 271 km. (BM); alta al compararla con otros países.



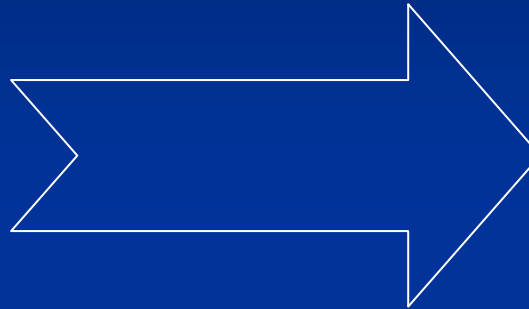
Localización de las Actividades Económicas no mineras

Fuente: BM

# Agenda

- Contexto de la Industria de Transporte Carretero de Carga
- Marco Institucional
- Diagnóstico del Transporte Carretero de Carga
- Conclusiones y comentarios a la Visión 2019

# El Macroproceso de Gestión del Sector Transporte



Planeación de transporte	Financiación	Construcción y Conservación de Infraestructura	Regulación de operación y Control	Operación y Prestación de servicios
Pública	Pública Privada	Pública Privada	Pública	Privada

# Roles en la construcción y administración de la Infraestructura...

Subsector	Fijación de Políticas	Regulación				Operación/ Ejecución
		Normatividad Económica	Reglamentación Técnica y Ambiental	Supervisión	Sanción	
Carreteras	MT-DGI- MT-OP DNP-DIE Secretarías Departamentales y Municipales	MT Secretarías Departamentales y Municipales	MT-DGI Invías MMA	Invías Inco Fondo Nacional de Regalías Findeter Secretarías Departamentales y Municipales	Invías Inco Superintendencia Secretarías Departamentales y Municipales Corporaciones Regionales	Invías Inco Secretarías Departamentales y Municipales Privados

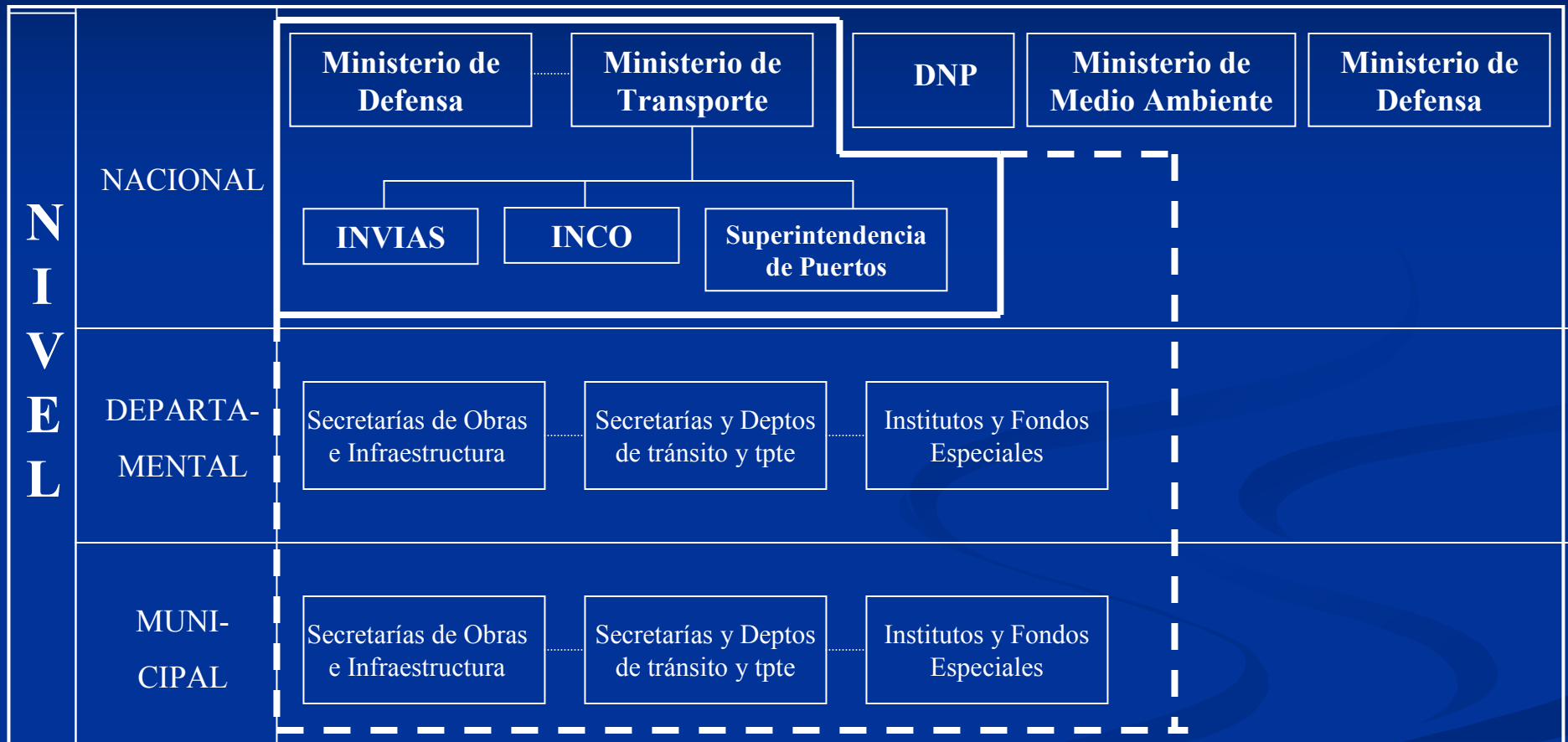
Fuente: Ospina, REDI Transporte 2004

# Roles en la operación del servicio de transporte

Subsector	Fijación de Políticas	Regulación				Operación / Ejecución
		Normatividad Económica	Reglamentación Técnica y Ambiental	Supervisión	Sanción	
Tránsito Automotor, Carga	MT-DGTT	MT-DGTT	MT-DGTT MMA	MT-DGTT Superintendencia	MT-DGTT Superintendencia	Empresas Privadas
Transporte Urbano	MT-GTT Municipios DNP	MT-DGTT Municipios	MT-DGTT Municipios Dama y Similares	Municipios Superintendencia	Municipios Superintendencia	Empresas Privadas

Fuente: Ospina, REDI Transporte 2004

# Marco institucional en el sector transporte según niveles de gobierno



Fuente: Ospina, REDI Transporte 2004

Sector Transporte

Sistema de Transporte

# Lo clave en materia institucional, a nivel general

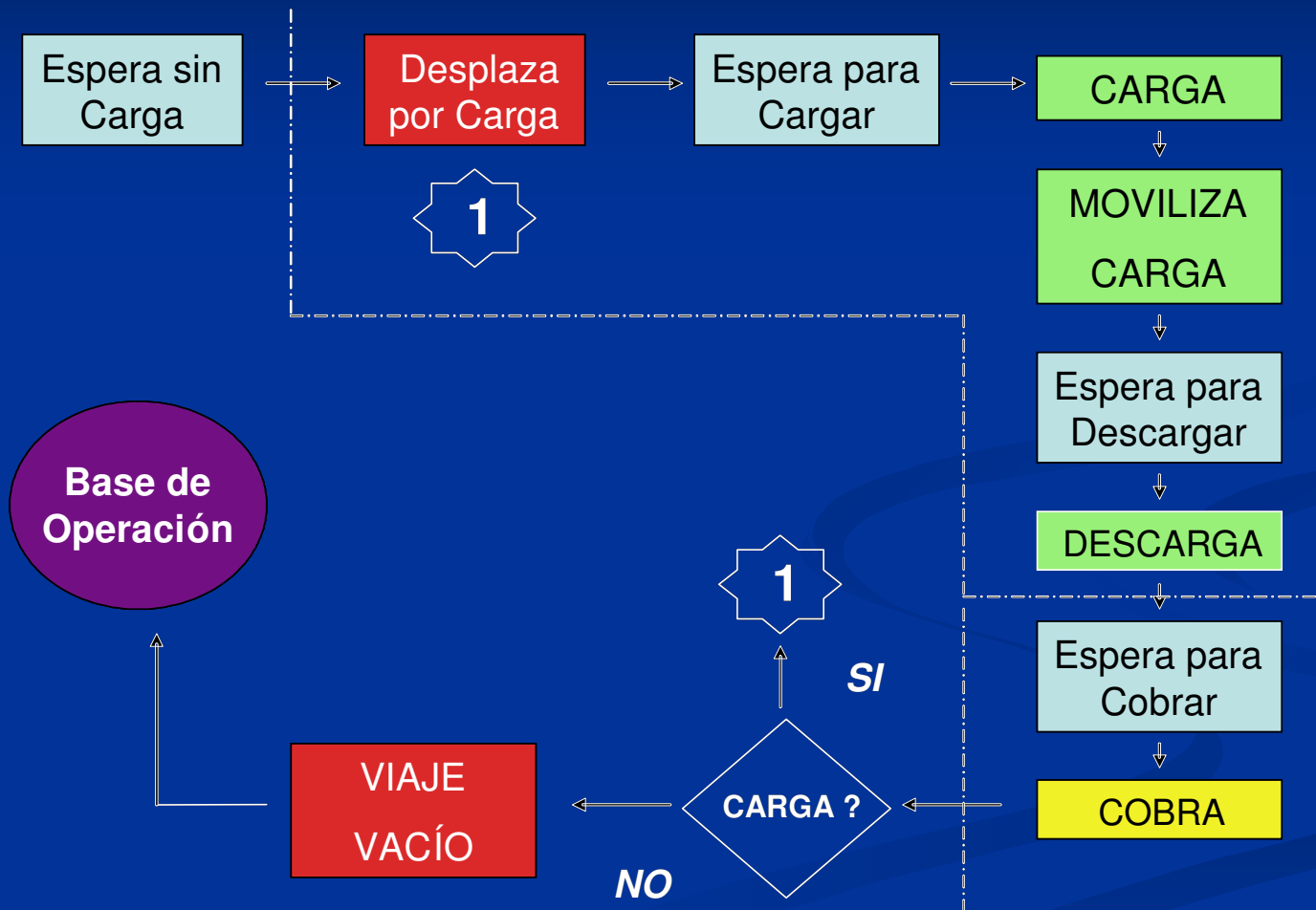
Frente a esta complejidad de Marco Institucional se requiere

- Marco regulatorio que defina claramente los roles de los actores y la forma de interactuar entre ellos
- Fortalecimiento de las capacidades de los agentes: públicos y privados
- Asignación clara de competencias para cada uno de los distintos niveles territoriales para los diferentes modos de transporte
- Desarrollo de Esquemas adecuados de coordinación y cooperación
- Implementación de mecanismos de Seguimiento y Evaluación

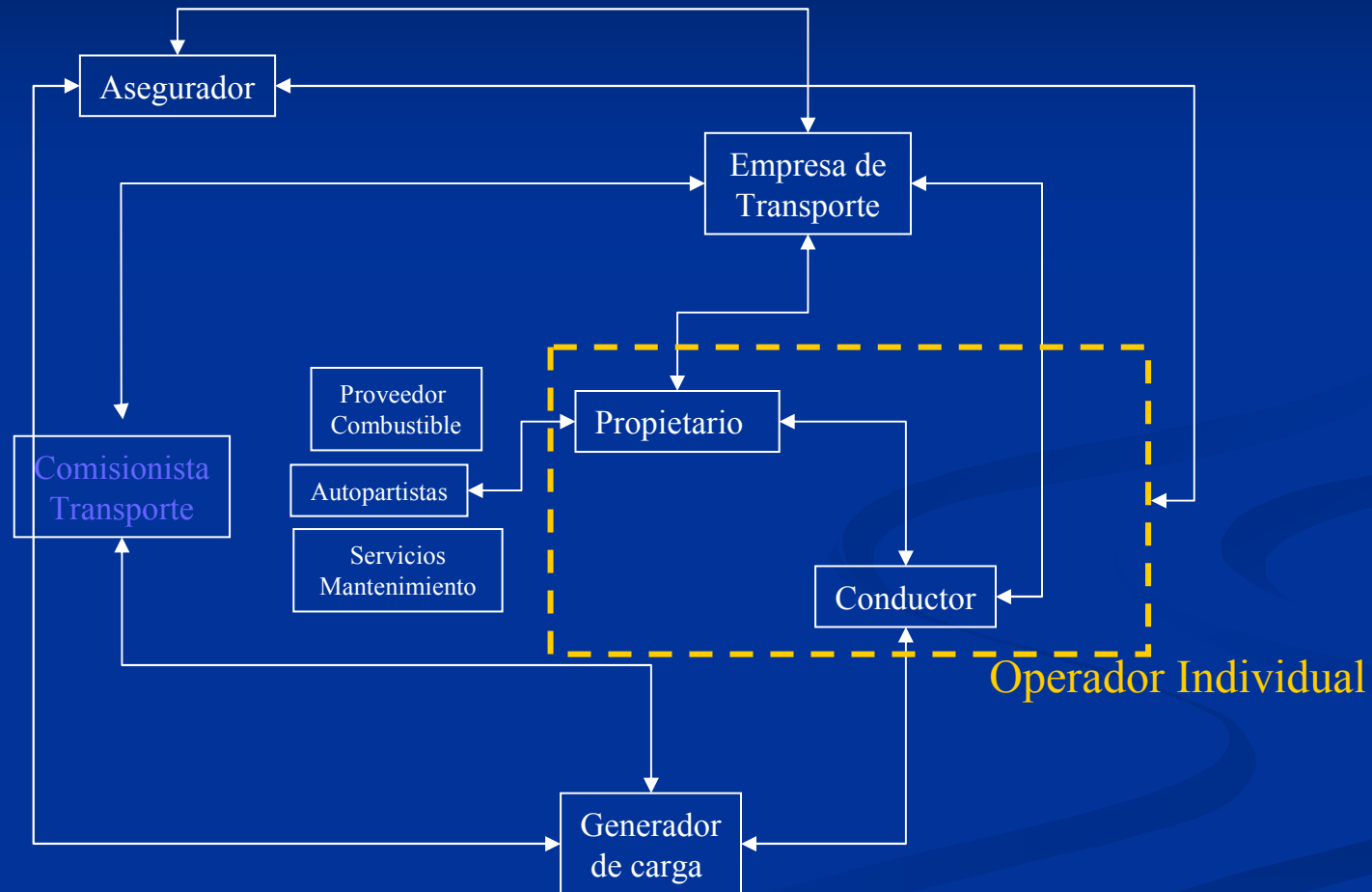
# Agenda

- Contexto de la Industria de Transporte Carretero de Carga
- Marco Institucional
- Diagnóstico del Transporte Carretero de Carga
- Conclusiones y comentarios a la Visión 2019

# Ciclo operación



# Actores en la prestación del TCC: diversidad de intereses

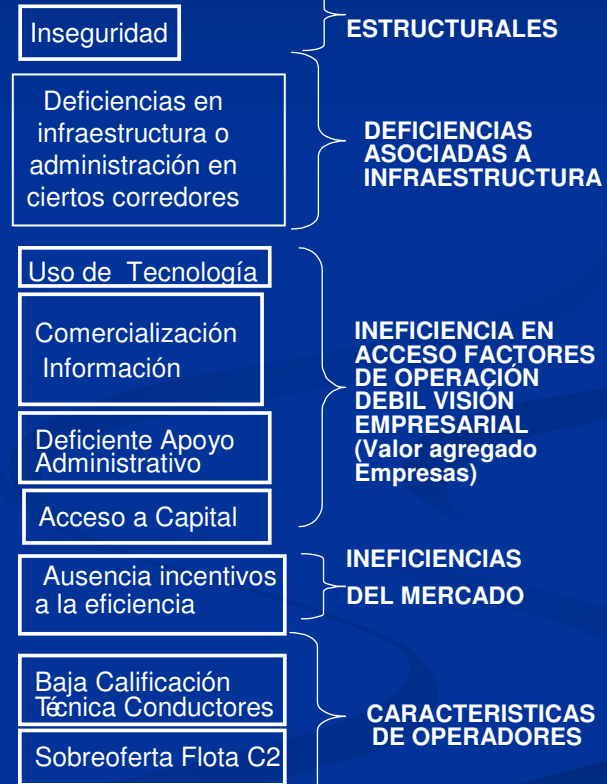
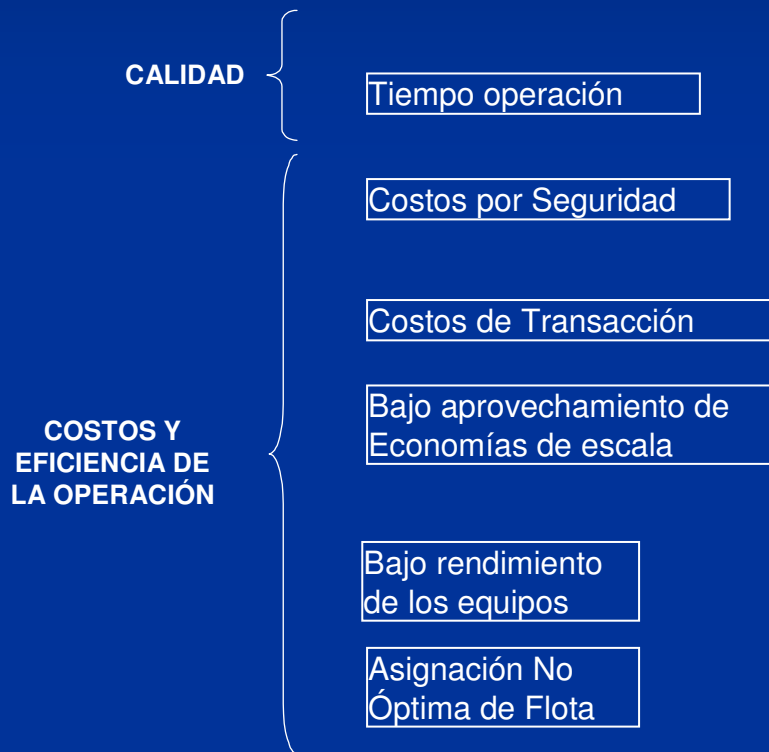


# Un diagnóstico del TCC

## INEFICIENCIA EN LA OPERACIÓN

## FACTORES

### MANIFESTACIONES



# Algunas Causas de la situación del TCC

## FACTORES

ESTRUCTURALES

ASOCIADAS A  
INFRAESTRUCTURA

INEFICIENCIAS  
DEL MERCADO

INEFICIENCIA EN  
ACCESO FACTORES  
DE OPERACIÓN  
DÉBIL VISIÓN  
EMPRESARIAL  
(Valor agregado)

CARACTERÍSTICAS  
DE OPERADORES

## CAUSAS

INESTABILIDAD  
JURÍDICA

Capacidades y Coordinación  
Institucionales

Estructura de Relaciones  
Económicas entre Agentes

Grupos de Interés y  
Capacidades Presión Política

Cultura Camionera vs  
Cultura Empresarial

# En conclusión, en el TCC se debe:

- Reducir tiempos de viaje por medio de
  - Mejoramiento de infraestructura
  - Mayor eficiencia en la operación de Infraestructura
  - Resolver los pasos y operación en zonas urbanas
  - Mejorar el acceso a puertos
- Reducir costos variables de operación, asociados a:
  - Mejorar la eficiencia de los equipos
  - Mejorar las prácticas de conducción
- Mejorar eficiencia en utilización del parque:
  - Reducir viajes en vacío
  - Incremento de la Seguridad (mayores horarios de operación y menores primas de seguros)
  - Tiempos de carga y descarga y consecución de mercancía

# Agenda

- Contexto de la Industria de Transporte Carretero de Carga
- Marco Institucional
- Diagnóstico del Transporte Carretero de Carga
- Conclusiones y comentarios a la Visión 2019

# Tendencias Internacionales en el área de Regulación del TCC

	Autorizaciones Cuantitativas	Autorizaciones Cualitativas
<b>Regulación para el acceso al mercado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N° de Operadores</li> <li>• N° de vehículos</li> <li>• Áreas de Operación</li> <li>• Tipo de mercancía transportada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los estándares mínimos para autorizar la prestación del servicio de TCC: capacidad financiera y competencias profesionales</li> </ul>
<b>Regulación sobre el funcionamiento del Mercado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las tarifas autorizadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Especificaciones de los vehículos</li> <li>• Movimientos de ciertos productos</li> <li>• Aspectos ambientales</li> <li>• Asuntos laborales y condiciones sociales</li> </ul>
Tomado de Boylaud (2000) y McKinnon (1996)		

Experiencias recientes a nivel mundial en países con distintos niveles de desarrollo, muestran una tendencia hacia la liberalización, la desregulación y a concentrar el papel del Estado en aspectos cualitativos.

# Transporte Carretero de Carga: Considerar las tendencias internacionales en materia de regulación y competencias

Ajuste del Marco normativo para:

- Favorecer la competencia (Evitar monopolios, desregular mercados y eliminar barreras de entrada)
- Concentrar la acción del estado en regulación cualitativa y no cuantitativa

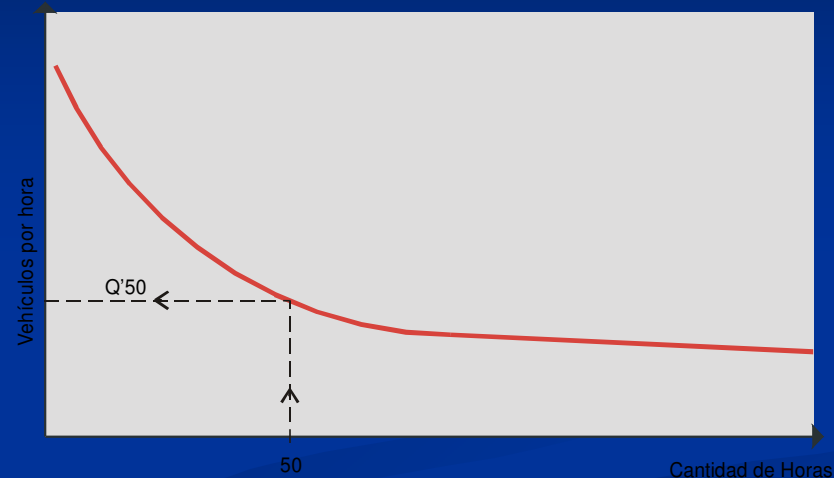
# Comentarios Generales al 2019: Infraestructura

- Definición de Competencias y mecanismo de coordinación e interacción entre los distintos niveles territoriales y diferentes sectores
- Ante recursos limitados, es preciso definir prioridades de intervención dándole prioridad a criterios técnicos según demandas de operación, calidad o nivel de servicio.
- Fortalecer la capacidad de “Operación de la Infraestructura”

# Mejoramiento de la red arterial y vascular

Fortalecer el concepto de nivel de servicio y gradualidad de obras y definir inversiones con base en ello.

- Rehabilitación (rodadura, bermas, etc.)
- Mejoramientos geométricos
- Tercer carril
- Manejo de intersecciones
- Doble calzada
- Variantes



Para ofrecer un adecuado nivel de servicio operacional a los usuarios, la operación de las carreteras no debe ser superior al nivel de servicio D, por más de 50 horas en el año.

# Mejoramiento de la red arterial y vascular

Fortalecimiento del concepto de operación de Infraestructura, en aspectos como:

- Señalización
  - Información a los usuarios
    - Atención de imprevistos
- Operación en ocasiones especiales
- Operación en días críticos de tráfico

# Otros Aspectos Generales que deberían incluirse o mejorarse en la Visión 2019

- Aspectos Ambientales
- Criterios de Seguridad Vial
- Aspectos Energéticos: por ej. Tipo de equipos en los que se opera
- Fortalecimiento del concepto de Logística
- Definición clara de competencias institucionales y entre distintos niveles territoriales

# En conclusión, una propuesta de acción debería contemplar:

