

# La tabla de fletes y la competitividad

*Al abrirse la posibilidad de implementar de nuevo la tabla de fletes para el transporte terrestre de carga en ciertos corredores nacionales, es necesario analizar sus implicaciones y su justificación.*

Por:

**Ana Cristina Sierra**

Investigadora de la Cámara de Transporte

FASECOLDA

A finales de los años 90 se evidenció un estancamiento de los precios del transporte terrestre de carga gracias a la expansión del parque automotor, lo que generó descontento entre los gremios transportadores, quienes intentaron encontrar un mecanismo que protegiera los fletes y como resultado convocaron un paro general en este

sector. Como respuesta, el gobierno expidió el Decreto 1150 de abril de 1997, por medio del cual se fijaron tarifas mínimas para el transporte terrestre de carga.

Esta medida fue suprimida en el 2011 a cambio de un esquema de libertad vigilada de precios, y como era de esperarse, los menores fletes derivados de

un mercado en libre competencia han generado inconformidad entre los transportadores que no logran competir y ser rentables en el escenario de la libre formación de precios. Actualmente fue puesta sobre la mesa la posibilidad de implementar de nuevo esta medida para ciertos corredores de transporte, por lo cual tanto sus implicaciones como su justificación merecen un análisis más detallado.

- » Los menores fletes derivados de un mercado en libre competencia han generado inconformidad entre los transportadores que no logran competir y ser rentables en el escenario de la libre formación de precios.

### Descripción del mercado de transporte en Colombia

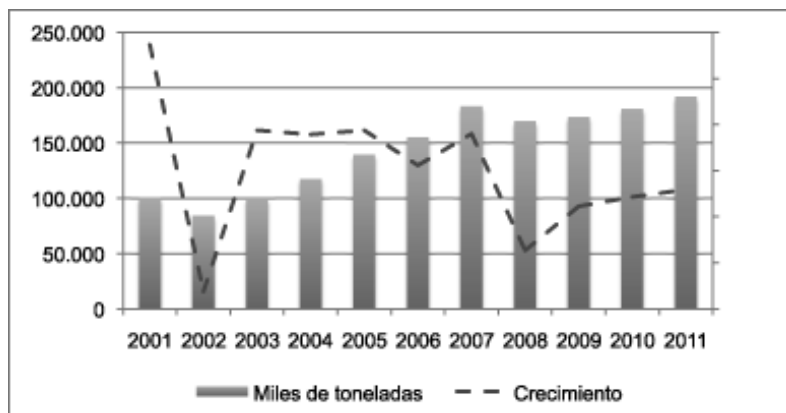
El generador de carga, las empresas de transporte y los propietarios de los vehículos son los agentes que participan en el mercado de transporte de mercancías. El generador es quien produce la mercancía que requiere ser transportada, y es quien trata directamente con la empresa transportadora,

responsable de coordinar el servicio de traslado y de seguridad de la misma. Por regla general, dichas empresas no tienen vehículos propios; ellos contratan a los propietarios de los vehículos a quienes les pagan los fletes por la prestación de dicho servicio, que según la legislación colombiana sólo puede ser ofrecido por empresas formales de transporte.

Aunque los propietarios tienen la posibilidad de constituir empresas unipersonales, para poder hacerlo deberán tener la capacidad suficiente para asumir la responsabilidad del costo de la mercancía, en caso de la ocurrencia de un siniestro. El mercado se caracteriza por tener múltiples transportadores pequeños, quienes, debido a los altos costos de intermediación, no alcanzan a cubrir sus costos. Por último, es pertinente mencionar que este sector cuenta con un gran porcentaje de informalidad, lo que constituye un factor adicional de presión de los fletes hacia la baja.

El comportamiento de las fuerzas de mercado que actúan sobre el sector del transporte muestra un crecimiento más acelerado en la oferta que en la demanda. Aunque en los últimos años se ha evidenciado un crecimiento estable de las toneladas de carga transportadas, la expansión del parque automotor ha sido mucho más acelerada.

### Toneladas de Carga Movilizadas por Carretera



De esta forma, mientras que las toneladas de carga han aumentado en 37% desde el 2005, el parque automotor de este tipo de vehículos se ha incrementado en 79%. De hecho, el número de vehículos de carga ha presentado un crecimiento anual consistentemente superior al del PIB.

Adicionalmente, las ventas de vehículos de carga han crecido constantemente desde el 2010, alcanzando una cifra récord de 103% en el 2011. Así, al comparar a Colombia con otros países de la región, es el país que tiene más vehículos por cada mil habitantes, llegando a los 128 vehículos por cada mil habitantes, en contraste con países como Perú, que sólo tiene 59 vehículos por cada mil habitantes.

De hecho, en el año 2009 Colombia concentró el 62% del parque vehicular en la Comunidad Andina. Por último, es de resaltar que el número de empresas transportadoras también ha crecido de forma constante en los últimos años, alcanzando un número de 2.350 firmas para el 2011, cifra superior en 64% a la del 2005. Este análisis permite inferir que este es un mercado altamente competido, cuya oferta es suficiente para suplir la demanda, lo que evita la aparición de distorsiones en las tarifas generadas por imposiciones de precios que surgen en los monopolios. De esta forma, dado que el libre mercado cumple la función de controlar las tarifas, surge la inquietud sobre la justificación e implicaciones que tendría la implementación de un mecanismo de regulación de tarifas por Decreto.

### **Justificación e implicaciones de la tabla de fletes**

Desde la perspectiva de la teoría económica, la regulación estatal se justifica cuando existen distorsiones de mercado que afectan negativamente

el bienestar de la sociedad, como en el caso en que exista una o varias firmas con excesivo poder de mercado que establecen precios demasiado altos. En este sentido, una regulación tendiente a mejorar la eficiencia establecería límites máximos a los precios. Un ejemplo claro de este tipo de regulación es el caso de Corea, donde se establecieron tarifas máximas en 1961, con el objetivo de proteger a los generadores de carga del abuso del poder monopólico de los dueños de camiones, así como para controlar la inflación.

Sin embargo, en el caso colombiano la situación es muy distinta: en años anteriores la regulación ha impuesto límites mínimos de precios al servicio que ofrecen los propietarios de los vehículos a las empresas de transporte<sup>1</sup>. En este sentido, el objetivo de la regulación original (Decreto 1150 de 1997) era generar una norma que garantizara “un razonable beneficio” a los transportadores, asumiendo entonces que la rentabilidad de los transportadores era inexistente o inclusive negativa, y por ende este era un sector que requería de protección estatal.

Sin embargo, como se mostró anteriormente, la expansión del parque automotor es innegable. De esta forma, a pesar de que actualmente no está vigente una tabla de fletes, el continuo crecimiento de la oferta evidencia que los niveles de rentabilidad del negocio son aun positivos, pues de lo contrario los nuevos transportadores no tendrían incentivos para entrar al mercado. Adicionalmente, la medida genera una situación que va en detrimento de los dueños de los camiones, especialmente de los pequeños: al aumentar los precios de los fletes se generan incentivos a la entrada de nuevos oferentes, pues la rentabilidad de la actividad es mayor.

### **Referencias Bibliográficas**

1 - En Paraguay también existen límites inferiores de referencia para los fletes impuestos por Decreto

A su vez se genera una disminución de la demanda, como respuesta a los mayores precios del servicio. En conjunto, el resultado es una sobreoferta que afecta negativamente a los transportadores, pues disminuye su actividad como consecuencia de la menor demanda y la creciente competencia. Esto además genera mayor informalidad proveniente de propietarios de vehículos que se enfrentan a la disyuntiva entre captar un segmento de la demanda a menores precios o quedar inactivos y enfrentarse a mayores pérdidas.

Si se tiene en cuenta el objetivo principal de la regulación, es decir, proteger la rentabilidad de los transportadores, es de esperarse que la medida garantice una tasa mínima de retorno a aquellos que no pueden operar a los precios del libre mercado. De esta forma, la restricción sólo debería ser activa en las rutas menos rentables, garantizar una rentabilidad mínima para todas las rutas, y por lo tanto permitir prestar el servicio en todas las rutas.

Dicha medida sólo se podría implementar como resultado de un estudio de costos variables para distintas rutas. Aunque existe un trabajo elaborado cuando se implementó la norma en 1997, la tabla de fletes impuesta no tuvo ninguna correspondencia con dicho estudio y presentaba un margen de ganancias altamente variable en las distintas rutas (Eslava, 2000). Sería de esperar que en el caso de implementar nuevamente una medida restrictiva de fletes, se tenga en cuenta este tipo de criterios de eficiencia y bienestar, que son fundamentales para el bienestar de todos los agentes económicos.

Adicionalmente, el Gobierno debe tener en cuenta que los precios del transporte afectan los costos de todos los sectores productivos de la economía, en

- » La sobreoferta afecta negativamente a los transportadores, pues disminuye su actividad como consecuencia de la menor demanda y la creciente competencia.

especial teniendo en cuenta la coyuntura actual de desaceleración económica. En efecto, los precios del transporte tienen una repercusión directa sobre la competitividad del país: de acuerdo con la Encuesta Nacional Logística, elaborada por el DNP y Midas, en Colombia los costos de logística representan en promedio el 12,5% de las ventas totales de las empresas.

Los rubros que más pesan dentro del costo total de logística son los costos de transporte, los costos indirectos y los costos de manipulación de carga en los puertos. De esta forma, el aumento en los costos de transporte va en detrimento de la competitividad de los productos nacionales y del bienestar de los consumidores.

Queda en manos del Gobierno decidir si es más importante el bienestar de unos pocos que el bienestar de la sociedad en general, o en su defecto, encontrar soluciones alternativas al problema de la limitada rentabilidad de los pequeños transportadores.

### Referencias

Eslava, M. (2000). La regulación de precios del transporte de carga por carretera en Colombia. Archivos de Economía. Departamento Nacional de Planeación. Número 137.