

ANÁLISIS COMPARATIVO DEL ESQUEMA DE FLETES DE CARGA
INTERNACIONAL EN LA FRONTERA COLOMBO-ECUATORIANA, JUNIO DE
2011-2014

EDGAR ANDRES REVELO ORTEGA
DIEGO FERNANDO CAMACHO GUERRERO

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO
SAN JUAN DE PASTO
2015

ANÁLISIS COMPARATIVO DEL ESQUEMA DE FLETES DE CARGA
INTERNACIONAL EN LA FRONTERA COLOMBO-ECUATORIANA, JUNIO DE
2011-2014

Trabajo de Grado para Optar El Título de Profesional en Comercio Internacional y
Mercadeo

EDGAR ANDRES REVELO ORTEGA
DIEGO FERNANDO CAMACHO GUERRERO

PROFESOR ASESOR;
GLADYS MELO

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y MERCADEO
SAN JUAN DE PASTO
2015

NOTA DE RESPONSABILIDAD

“Las ideas y conclusiones aportadas en el trabajo son responsabilidad exclusiva de los autores”

Artículo 1 de Acuerdo número 324 de octubre de 1966 emanada por del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño”

Nota de aceptación

Asesor

Jurado

Jurado

San Juan de Pasto, Mayo del 2015

RESUMEN

Ipiales es un municipio ubicado en una zona estratégica la cual le permite generar muchas estrategias competitivas; sin embargo, decisiones de tipo político pueden afectar gravemente su economía; de ahí se hace necesario evaluar los efectos que estas decisiones pueden tener en zonas como Ipiales.

Uno de los elementos claves dentro de toda cadena de producción es el transporte de las mercancías; su costo se ve reflejado en el precio final de los productos, y esto le genera ventajas o desventajas a nivel local, regional, nacional e internacional; de ahí que el flete es una variable muy importante al momento de hablar de estructura de costos de un producto; y esta variable se hace mucho más determinante en las condiciones de ciudades como Ipiales las cuales por su ubicación presentan fuertes atractivos para un desarrollo de conexión logística.

Por lo anterior, el presente trabajo busca generar una herramienta que sirva como un referente teórico de análisis para presentar propuestas acordes a las realidades de esta zona de frontera y que logren generar competitividad a los sectores económicos de la misma.

ABSTRAC

Ipiales is a municipality located in a strategic area, which allows you to generate many competitive strategies; However, decisions of a political nature can seriously affect its economy; hence it is necessary to assess the impact that these decisions can have in areas like this.

One of the key elements within the entire production chain is the transport of goods; its cost is reflected in the final price of the products, and this will generate sales or disadvantages to local, regional, national and international; hence the freight is a very important time to talk about structure of a variable product costs; and this variable becomes much more crucial in cities like Ipiales conditions which at present strong attractive location for development of logistics connection.

Therefore, this paper seeks to create a tool that serves as a theoretical basis of analysis for proposals in line with the realities of the border area and create competitiveness to achieve economic sectors of it.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	14
1. TÍTULO	15
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	16
2.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	16
2.2 DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	17
2.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	27
2.4 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	27
3. OBJETIVOS.....	28
3.1 OBJETIVO GENERAL	28
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	28
4. JUSTIFICACIÓN	29
5. MARCO DE REFERENCIA.....	31
5.1 MARCO ESPACIAL	31
5.2 MARCO TEMPORAL	31
5.3 MARCO SITUACIONAL.....	32
5.4 MARCO TEÓRICO	32
5.4.1 Antecedentes	32
5.4.2 Teorías del Comercio Internacional.	44
5.4.3 Teorías de la Logística Comercial Internacional.	45
5.5 MARCO LEGAL	48
5.5.1 De orden Internacional.....	48
5.6 MARCO CONCEPTUAL	52

6.	ASPECTOS METODOLÓGICOS.....	56
6.1	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN.....	56
6.2	ÁREA DE INVESTIGACIÓN.	56
6.3	TIPO DE ESTUDIO.....	56
6.3.1	Descriptivo	56
6.4	MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	56
6.4.1	Método de observación.....	56
6.4.2	Método deductivo.....	57
6.4.3	Método de análisis	57
6.5	POBLACIÓN- MUESTRA.	57
6.6	FUENTES DE INFORMACIÓN	58
6.6.1	Fuentes Primarias	58
6.6.1.1	Entrevistas	58
6.6.1.2	Encuestas	58
6.6.2	Fuentes Secundarias	58
6.6.3	Fuentes Terciarias	58
6.7	INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	58
6.8	ANÁLISIS E INTERPRETACION DE LA INFORMACIÓN	59
7.	OPERATIVIDAD DEL NUEVO ESQUEMA DE FLETES DE LIBERTAD VIGILADA EN EL SECTOR TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE IPIALES CON RESPECTO A LA ANTIGUA TABLA TARIFARIA DE FLETES	60
7.1	EL TRANSPORTE DE CARGA EN LA CIUDAD DE IPIALES	60
7.2	PERCEPCIONES DEL SECTOR.....	61
7.2.1	Empresas de Transporte Nacional.....	61
7.2.2	Empresas de transporte Extranjeras.....	67
7.2.3	Análisis comparativo entre las empresas de orden Nacional y las extranjeras	73
7.2.4	Análisis del Sector de los Transportistas (dueños de vehículos)	76

8.	DETERMINAR LAS CAUSAS Y LOS EFECTOS OCASIONADOS POR LA APLICACIÓN DEL NUEVO ESQUEMA DE FLETES DE LIBERTAD VIGILADA EN EL MUNICIPIO DE IPIALES	84
8.1	ESCENARIOS ACTUALES.....	84
8.2	CAMBIOS GENERADOS.....	87
8.3	ESQUEMAS Y PROPUESTAS	89
8.4	EFFECTOS Y CAUSAS	93
9.	BENEFICIOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES DEL COMERCIO POR LA APLICACIÓN DEL NUEVO ESQUEMA DE FLETES, EN EL MUNICIPIO DE IPIALES	95
9.1	ESQUEMA DE BENÉFICOS.....	95
9.2	BENEFICIOS ECONÓMICOS.....	96
9.3	BENEFICIOS SOCIALES.....	96
9.4	BENEFICIOS CULTURALES.....	97
	CONCLUSIONES	98
	RECOMENDACIONES	99
	BIBLIOGRAFÍA	100
	NETGRAFIA.....	103
	ANEXOS	104

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Comparativo entre Empresas	74

LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Grafico 1. Exportaciones	60
Grafico 2. Importaciones	61
Grafico 3. Años de vigencia	61
Grafico 4. Servicios que ofrece	62
Grafico 5. Sectores que predominan	62
Grafico 6. Tipo de mercancía	63
Grafico 7. Destino de la carga	63
Grafico 8. Quitar tabla de fletes	64
Grafico 9. Efectos de quitar la tabla de fletes	64
Grafico 10. la empresa se ha beneficiado del nuevo suistema	65
Grafico 11. Respuesta por los generadores de carga	65
Grafico 12. Respuesta por los transportistas	66
Grafico 13. SICE - herramienta efectiva de control o No	66
Grafico 14. Cual Es mejor herramienta	67
Grafico 15. Años de vigencia	67
Grafico 16. Servicios que ofrece	68
Grafico 17. Sectores que predominan	68
Grafico 18. Tipo de mercancía	69
Grafico 19. Destino de la carga	69
Grafico 20. Quitar tabla de fletes	70
Grafico 21. Efectos de quitar la tabla de fletes	70
Grafico 22. La empresa se ha beneficiado del nuevo sistema	71
Grafico 23. Respuesta por los generadores de carga	71
Grafico 24. Respuesta por los transportistas	72
Grafico 25. SICE - Herramienta efectiva de control o no	72

Grafico 26.	Cual es mejor herramienta.....	73
Grafico 27.	Modelo de Vehículos	76
Grafico 28.	Experiencia en el transporte	76
Grafico 29.	Chatarrización.....	77
Grafico 30.	Mercancía que más transportas	77
Grafico 31.	Destino de la carga.....	78
Grafico 32.	De acuerdo con la tabla de fletes	78
Grafico 33.	El Actual sistema permite cubrir sus costos.....	79
Grafico 34.	Ha Habido beneficios por los transportistas.....	79
Grafico 35.	El nuevo Sistema que consecuencias ha traído	80
Grafico 36.	la piratería es una consecuencia	80
Grafico 37.	SICE y sistema de monitoreo, efectivos para regular Flete	81
Grafico 38.	Que Herramienta da mejor control y beneficios.....	81
Grafico 39.	El Nuevo sistema de fijar fletes debe ser analizado	82
Grafico 40.	Estructura productiva - Transporte – Ipiales	84
Grafico 41.	Proceso de carga en Comercio Exterior	85
Grafico 42.	Proceso de Carga de Consumo Nacional.....	86
Grafico 43.	Esquema Productivo Del Sector Transporte En Ipiales	87
Grafico 44.	La Regulación Del Transporte Automotor De Carga	89
Grafico 45.	Esquema Política de Libertad Vigilada	90
Grafico 46.	Sistema de Información para la Libertad Vigilada.....	90
Grafico 47.	Registro Nacional del Despacho de Carga.....	91
Grafico 48.	Comparativo	91
Grafico 49.	Flujos de Información del SIRTCC	92
Grafico 50.	Funcionalidad De La Propuesta.....	92
Grafico 51.	Relaciones de Efectos	93
Grafico 52.	Beneficios Generales.....	95
Grafico 53.	Económicos	96
Grafico 54.	Sociales	96
Grafico 55.	Culturales.....	97

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Entrevista	105
Anexo B. Formato de Encuesta	107
Anexo C. Formato de Encuesta	109
Anexo D. Algunas empresas participantes	111

INTRODUCCIÓN

“...El desarrollo y crecimiento de un país se encuentra estrechamente relacionado con la calidad y eficiencia de los servicios de transporte y de la infraestructura existente para atender los requerimientos de la demanda de transporte. Por esta razón, es fundamental que los encargados de la planeación de la infraestructura, el tránsito y el transporte, así como de la formulación y adopción de políticas, y regulación del sector, cuenten con información estratégica que les permita tomar decisiones eficientes, que contribuyan a la integración, crecimiento económico y desarrollo social del país....”¹

El presente trabajo busca identificar a través de un análisis comparativo del esquema de fletes de carga internacional en la frontera colombo-ecuatoriana, junio de 2011-2014, la incidencia que tuvo la aplicación del nuevo Esquema de Fletes de Libertad Vigilada, para ello se realizó un estudio de campo con las empresas de transporte ubicadas en la ciudad de Ipiales y se enfocó en el desarrollo de carga hacia el centro del país.

En este orden de ideas el trabajo presenta cuatro capítulos fundamentales; en el primer capítulo se presenta toda la formulación del problema y la sustentación teórica del mismo; objeto de la presente investigación, el segundo capítulo muestra el escenario de la ciudad de Ipiales en función a las empresas de transporte nacionales y extranjeras con domicilio fiscal en esta ciudad, y las respuestas dadas por los dueños de los medios de transporte en función a la aplicación del nuevo esquema. En el tercer capítulo mediante la herramienta de paralelo se presenta las causas y efectos obtenidos como resultado de la aplicación de esta normatividad. El capítulo cuarto presenta los beneficios de tipo económico, social y cultural que la aplicación de esta normatividad ha tenido sobre el municipio de Ipiales.

¹ República de Colombia. Oficina Asesora de Planeación. Grupo de planificación sectorial. Transporte en cifras versión 2010.

1. TÍTULO

ANÁLISIS DE LA PUESTA EN MARCHA DEL ESQUEMA DE FLETES DE LIBERTAD VIGILADA EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE IPIALES JUNIO DE 2011 A JUNIO DE 2014.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

2.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

El transporte de mercancías; es una necesidad que ha acompañado al hombre a lo largo de su historia; movilizar mercancías desde diversos lugares del mundo; han llevado a que cada día este elemento se convierta en una herramienta estrategia de diferenciación en los mercados no solo nacionales si no también internacionales. De esta manera su reglamentación; al interior de cada estado se ha hecho una necesidad imperiosa; cuya única finalidad es la de mejorar las condiciones competitivas de los usuarios del servicio, por lo tanto Colombia no ha sido ajena a este devenir económico mundial y a sus exigencias; y de igual manera ha desarrolla un sin número de instrumentos de diversos tipos con el objetivo de mejorar el sector del transporte de carga en el país y así brindar un soporte competitivo al sector productivo nacional. Colombia; es un país cuya infraestructura física de transporte se hace necesario mejorarla en función de generar competitividad para los mercados internacionales; sin embargo, factores como las ubicaciones de sus unidades productivas; las cuales se centran al interior del país; generando costos más altos de movilización; de la misma manera el parque automotor no competitivo frente a las necesidades de carga; generan situaciones de desventaja a nivel internacional. De esta manera, estos elementos influyen en la variable principal del transporte; su costo; valor que el generador de la carga debe pagar a un medio de transporte por la prestación de servicio; situación que en los últimos años en Colombia ha ocasionado un sin número de contratiempos; entre ellos la desventaja para el sector transporte en función a costos e ingresos por servicio; derivado de regulaciones como la tabla de fletes; de ahí; que el estado Colombiano ha generado otra estrategia denominada el esquema de fletes de libertad vigilada.

Frente a este escenario; regiones como Nariño; no son ajenas a las influencias que de estas estrategias se derivan; y de la misma manera el municipio como Ipiales; cuya condición de ubicación en zona de frontera; hacen que el sector transporte sea una variable económica muy importante y por lo tanto necesaria de analizar de tal manera que permita evaluar sus resultados en función de identificar sus efectos positivos y negativos para esta región; ya que actualmente en el municipio de Ipiales operan empresas de transporte no solo del orden nacional; sino también de tipo internacional; en donde elementos como el combustible, su parque automotor, entre otros elementos les permiten ofrecer tarifas de transporte más económicas; las cuales afectan a las empresas nacionales; aún más en las condiciones de transporte internacional de carga con destino a la región andina; y en primer orden al vecino país del Ecuador.

Por lo anterior; y tomando como base las fuentes estadísticas, el conocer , analizar y comprar los instrumentos de control sobre el costo del transporte en las zonas de frontera como el municipio de Ipiales, le permitirá al gobierno no solo adaptar las estrategias al entorno regional, sino que al mismo tiempo le permitirá desarrollar consecuentemente instrumentos mas pertinentes y efectivos en modo de tiempo, lugar y condiciones comerciales de las operaciones que soportan la movilidad de la carga por este corredor vial.

2.2 DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Colombia, dentro de su esquema competitivo para afrontar las grandes oleadas que se generan en materia de Comercio internacional, presenta debilidades en función a lo relacionado con el tema de infraestructura física que soporta los procesos de logística de transporte de mercancías; adicionalmente la ubicación geográfica de las unidades productivas, las cuales están en el centro del país; también representan una fuerte debilidad; ya que esta situación que proviene de los asentamientos coloniales y de los incentivos promovidos por la política de sustitución de importaciones a partir del año de 1950 hasta el año 1970, y que se manifiesta en la localización mayoritaria de la producción en las ciudades andinas, afecta directamente los costos de movilidad de materias primas y de productos terminados.

En consecuencia de lo anterior las regiones que más reciben y producen carga se relacionan con los principales centros urbanos: Bogotá, Cali y Medellín; continúan las que están en el entorno como Barranquilla, Cartagena y Bucaramanga; pero algunas de éstas están desconectadas de las rutas interoceánicas, mismas que son el principal modo de transporte de carga a nivel internacional; esta formación de centros productivos centralizados implica que las materias primas se deban movilizar desde los nodos de arribo hasta las empresas manufactureras y que luego el producto terminado tenga que ser redistribuido; a mercado nacional y a mercados internacionales por los mismos nodos; generando costos que no permiten desarrollar precios competitivos. Esta situación ya ha sido replanteada en diversas potencias productivas del mundo; las cuales han reorganizado la ubicación de los entes productivos hacia los nodos de salida; evitando costos de movilización interna; ya que solamente el producto terminado y con destino al consumo nacional hace la movilización terrestre requerida. Unido a lo anterior, el país posee una topografía desafiante para la productividad y la competitividad internacional, que solo puede ser superada con ambiciosas obras de infraestructura².

²ACEBEDO, J. El Transporte Como Soporte Al Desarrollo De Colombia. Una visión al 2040. Bogotá.

De esto se desprende la necesidad de un sistema de transporte que articule mediante puertos secos varios modos de transporte, definiendo ejes para conectar mejor los escenarios industriales del país, mediante el sistema ferroviario y fluvial, útil para movilizar la carga desde y hacia puertos profundos que articulen ambos océanos y que hagan parte de las rutas económicamente más competitivas; bajo este parámetro en modo de transporte terrestre en Colombia presenta el sistema de integración entre la oferta y demanda no solo intrarregional si no a nivel externo, misma que ha aumentado significativamente desde 1975, entre ese año y 2006 el tránsito promedio diario (TPD) se multiplicó por 5, al pasar de 500 a 2.500 vehículos por día; sin embargo, estas cifras siguen siendo bajas a nivel internacional³. Con esto se evidencia que el país en materia de logística y transporte tiene desventajas con respecto a otros países de la región andina.

Por lo anterior y para subsanar el déficit en la cantidad y calidad de carreteras en Colombia, se propone la implantación progresiva de un Sistema Nacional de Dobles Calzadas (SNDC). Esta propuesta recoge los proyectos de concesiones actualmente en ejecución o en proceso de estructuración por parte del INVIAS, las concesiones departamentales y las segundas calzadas plateadas por el INVIAS⁴. No obstante ninguna de estas iniciativas se ha llevado a cabo para mejorar el transporte de carga pesada. La infraestructura asimétricamente ruinosa y mal distribuida no permite agilizar las actividades comerciales.

Otro de los problemas, es el parque automotor envejecido para el medio de transporte carretero, el mayor número de vehículos de carga en Colombia son modelos comprendidos entre los años 1991 y 1995 con 29.404 unidades, representando el 17.49% del total de los 168.077 vehículos⁵. En el rango de 1976 a 1980 incluye 28.532 vehículos, valor no muy diferente al rango anterior y que constituyen el 17.97% del total de los vehículos de carga de Colombia⁶. Por lo que se puede percibir que en el mercado aún existen vehículos de más de 37 años, que están circulando agregándose a la sobreoferta y causando daños ecológicos y por ende mayor accidentalidad. Los vehículos de carga en el país con más de 20 años llegan a 98.092 unidades, que corresponden al 58.36% del total del parque automotor, de los cuales el mayor número se concentra en los modelos 1979, 1980, 1978 y 1981 en su orden. La edad promedio para el total de los vehículos de carga en Colombia está en 23.57 años. El mayor número de vehículos son modelo

³ Ibíd.

⁴ Ibíd.

⁵ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Caracterización Del Transporte En Colombia Diagnostico Y Proyectos De Transporte E Infraestructura. Bogotá. Febrero de 2005. Pág. 41.

⁶ Ibíd. Pág. 41.

1995 con 10.857 unidades, que tienen una edad vehicular de ocho años, excedentario en oferta e informal en gran parte de su organización, a pesar de que moviliza más de 100 millones de toneladas al año, de las cuales cerca del 59% son productos del sector manufacturero, el 22% del agrícola y el resto, por partes iguales, del minero y pecuario⁷. Por lo anterior el parque automotor actual no es apto para ofrecer calidad en el servicio y una entrega oportuna de los bienes desde el origen hasta su lugar de destino.

En consecuencia, se puede mencionar que los vehículos no se encuentran en las mejores condiciones ya que los años de permanencia prestando el servicio con el tiempo dejan rezagos en la adecuada operatividad del vehículo de carga, produciendo baja efectividad del sector, mala calidad en el servicio y la pérdida de tiempo en las entregas de la mercancía a su destino. Sumado a que se puede presentar competencia desleal con respecto a los vehículos nuevos al prestar el servicio a precios más económicos cobrando fletes que estén fuera de lo establecido en el nuevo sistema de fletes.

Por consiguiente, el Gobierno juntamente con los gremios ha establecido como solución, la chatarrización de los vehículos de carga de tal manera que el servicio de transporte se vuelva efectivo debido a la modernización del parque automotor, el nivel de accidentalidad disminuya y los costos se reduzcan por el ahorro de combustible así como la disminución de la emisión de gases contaminantes. El Ministerio de transporte anuncio en el año 2013 que fueron aprobados 1.1 billones de pesos para el proceso de chatarrización que comprende desde el año 2014 al 2017 modernizar el parque automotor con 42.700 vehículos con más de 20 años de servicio⁸. Sin embargo, la realidad es otra debido a que los propietarios de los vehículos no están dispuestos al cumplimiento de estos decretos porque existe una sobreoferta de vehículos de carga y por ende competencia desleal, no hay control por parte del Ministerio.

Por otra parte, hay incertidumbre en el cumplimiento de la póliza establecida por el gobierno y para la adquisición de nuevos vehículos se necesita grandes cantidades de dinero y de un nivel alto de endeudamiento donde los propietarios verán a muy largo plazo beneficios económicos.

⁷ ESCOBAR, D. Frenado El Transporte En Colombia. Manizales. Febrero 8 de 2009. Disponible en internet: <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/frenado-el-transporte-en-colombia.html>.

⁸ SEGURA, N. Ministerio De Transporte Anuncia Chatarrización De 30000 Vehículos De Carga. Bogotá. Agosto de 2013. Disponible en Internet: <http://www.rcnradio.com/noticias/mintransporte-anuncia-chatarrizacion-de-30-mil-vehiculos-de-carga-81855>.

Ahora bien, analizando el transporte terrestre de carga en el país en lo que se refiere al PIB transporte, se encuentra que éste no ha sufrido mayores variaciones, de tal forma que se puede afirmar que 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 transporte⁹.

Esto permite identificar que el transporte terrestre es uno de los más utilizados en Colombia, sin negar que el fluvial enmarca el primer puesto por sus bajos costos, sin embargo en los últimos años el transporte terrestre de carga se ha introducido en áreas olvidadas y de difícil acceso. Adicionando, que 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 para tal fin. No obstante existen vehículos informales y extranjeros que prestan este servicio y generan competencia desleal.

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 en comandita (S. en C.) con el 2.5% y 29 empresas unipersonales con el 2.5%, cuyas sedes geográficamente están repartidas en el plano colombiano¹⁰, lo que permite evidenciar que este modo genera mayor cobertura y competitividad a diferencia de los otros modos de transporte. En el caso de Nariño, se encuentran registradas seis cooperativas, seis sociedades anónimas y diez sociedades limitadas dicho dato es registrado por el Ministerio de Transporte¹¹.

Conocido el panorama general del sector transporte en Colombia y sus variables externas; es preciso detallar y conocer la situación de los intervinientes de la cadena del sector transporte en materia de transporte de mercancías; así, en lo referente a los generadores de carga; se estimula que no utilizan vehículos propios por los altos costos de mantenimiento y de subutilización; por lo que, actualmente se subcontrata el servicio con terceros; actividad conocida como outsourcing; y debido a la gran oferta de camiones los fletes varían y los transportistas acceden a

⁹ MINISTERIO DE TRANSPORTE, Oficina Asesora de Planeación. Caracterización Del Transporte En Colombia. Bogotá. Febrero de 2005. Pág. 6.

¹⁰ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Oficina Asesora de Planeación. Caracterización Del Transporte En Colombia. Bogotá. Febrero de 2005. Pág. 17.

¹¹ *Ibíd.* Pág. 17.

ser contratados por debajo de los fletes estipulados por el gobierno; por otra parte, es importante tener en cuenta que la discusión de este sector engloba no uno, sino dos mercados: aquel en el que las empresas de transporte “compran” el servicio de los transportadores y aquel en el que los generadores de carga contratan a la empresa. A pesar que la ley impide que los propietarios de la carga contraten directamente con los dueños de los camiones cuando éstos no conformen una empresa formal.

La razón de lo anterior, es que el transportador como tal no está obligado a asumir responsabilidades relacionadas con la seguridad de la carga y con el pago de algunos impuestos que, como el de Industria y Comercio, se causan en la actividad empresarial de transporte, pero no en la posesión y uso de un vehículo¹². Sin embargo, existe la otra cara de la moneda donde la informalidad también está presente en el mercado de transporte; dadas las condiciones de productividad del país; su infraestructura física y su obsoleta flota de transporte.

Es por esto, que realizando un análisis del sector se identifican las magnitudes del problema y las características de la oferta y la demanda de transporte en el país y más específicamente en las zonas de frontera como lo es el municipio de Ipiales, el cual no es ajeno a la situación del sector en general, pues éstas pueden dar luces acerca del nivel del flujo y competencia del sector.

Los datos más confiables al respecto provienen de los sistemas de información del Ministerio de Transporte, en los cuales la oferta se define como la capacidad total de carga que pueden ofrecer los vehículos de más de dos toneladas. Esa capacidad enfrenta una demanda potencial conformada por todos los productos susceptibles de ser trasladados, tanto de origen nacional como importado y exportado¹³. Según, el Ministerio de Transporte (1998), la demanda en 1997 fue de 106'205.789 toneladas. Para enfrentar tal demanda de capacidad el país contaba, en octubre de 1998, con 1.030.043 vehículos de más de 2 toneladas, que ofrecían una capacidad total de 1'195.529 toneladas¹⁴.

Donde, la relación entre la demanda potencial de transporte y la capacidad ofrecida permitía deducir el número de viajes que, en promedio, debería hacer cada camión al año para satisfacer la demanda: 88.84 viajes, es decir, 7.4

¹² ESLAVA, M. Transporte Terrestre De Carga. Bogotá. Abril de 1999. Pág. 15.

¹³ Ibíd. Pág. 15.

¹⁴ Ibíd. Pág. 15.

recorridos mensuales por vehículo. En 1997 se movilizó el 84% de la demanda potencial de transporte (casi 90.000 toneladas), con un promedio de 4.9 recorridos al mes por vehículo¹⁵. Estos datos históricos, permiten evidenciar que el sector de servicio de transporte de carga ha mostrado que su desempeño en oferta no ha cesado y que ha cubierto una porción considerable de la demanda.

De lo anterior se hace conveniente conocer datos actuales, datos que permitan contrastar la realidad del sector, los siguientes datos fueron tomados del estudio realizado por el Ministerio de Transporte en el año de 2005 que manifiesta la capacidad ofrecida por el parque automotor de carga. En Colombia es de 1.766.651 toneladas, de los cuales 442.871 toneladas corresponden a los vehículos de servicio particular y 1.333.780 toneladas a los vehículos de servicio público¹⁶. En donde, la participación de los vehículos C2 en la capacidad ofrecida es menor por el servicio particular que por el servicio público. Esto se explica porque en el servicio particular la mayoría de vehículos de configuración C2, tiene una capacidad menor a 10 toneladas, luego, teniendo un mayor número de vehículos se presenta una menor oferta de capacidad de carga¹⁷.

La mayor capacidad de carga ofrecida esta en los vehículos rígidos C2 con 817.363 toneladas que corresponden al 46,01%, es muy similar a la ofrecida por los tractocamiones C3S en una proporción del 43,17%¹⁸. En los vehículos de servicio particular, la mayor capacidad ofrecida se presenta en los vehículos C2 con el 83.21%, demostrando así el predominio de esta configuración¹⁹.

En los vehículos de servicio público la capacidad ofrecida presenta una participación mayor por parte de los tractocamiones con el 54.77%, seguidos de los camiones rígidos de dos ejes C2 con el 33.65%, en este caso se puede observar que la participación del servicio público de transporte de mercancías se presta básicamente en tractocamiones²⁰.

¹⁵ Ibíd. Pág. 15.

¹⁶ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Caracterización Del Transporte En Colombia Diagnóstico Y Proyectos De Transporte E Infraestructura. Bogotá. Febrero de 2005. Pág. 38.

¹⁷ Ibíd. Pág. 39.

¹⁸ Ibíd. Pág. 39.

¹⁹ Ibíd. Pág. 39.

²⁰ Ibíd. Pág. 38.

Esta observación, parece indicar que aún hay espacio para incrementar la movilización de carga. En otras palabras, la capacidad de carga es suficiente para atender la demanda, pero sus niveles de utilización pueden incrementarse para movilizar de forma efectiva el total de la demanda potencial, donde los generadores de carga aprovechan la disponibilidad de vehículos de carga para establecer las tarifas de acuerdo a su conveniencia y los transportistas acceden a sus ofertas a cambio de no regresar sus vehículos en vacío y con pérdida.

En cuanto, a las empresas de transporte y propietarios de vehículos se presenta la siguiente situación; primeros tratan de abarcar mayores utilidades que los propietarios de vehículos, por lo cual las negociaciones en cuanto a los fletes son a ganar perder y en otras se les cobra costos adicionales por pertenecer a dichas empresas para que se beneficien de los viajes. De hecho; en los escenarios internacionales; como el paso de frontera Puente Internacional de Rumichaca, ubicado en el municipio de Ipiales, cuando los transportistas dueños de los medios de transporte; ya han conseguido mercancía a entregar, las empresas les venden los documentos como manifiesto de carga y carta porte, sin tener que negociar el flete.

Otra de las causas, es la falta de conocimiento de las dos partes en el nuevo esquema de fletes y de la falta de cooperación que cada uno de ellos posee en el sector transporte sin la cual ninguno podrá generar desarrollo social y económico. Esta situación, ha afectado a lo largo de la historia del sector transporte de mercancías en Colombia y las relaciones comerciales entre integrantes de la cadena y ha obligado a la intervención del estado; para regular, la relación económica entre empresas de transporte y los propietarios de los vehículos con reglamentaciones jurídicas como la expedición del Decreto 1150 del 25 de abril de 1997²¹. La llamada “tabla de fletes”, realmente una tabla que determina el valor que debía pagar la empresa de transporte al propietario del vehículo para que este último movilice una (1) tonelada de carga en una ruta determinada afectando la negociación que existe entre el generador de la carga y la empresa de transporte.

No obstante, las empresas seguían incumpliendo el pago de los fletes establecidos en la tabla, esto se debe a que en medio de las negociaciones parece haber discrepancias en lo pactado por los agentes que intervienen en este sector, generando una brecha cada día más grandes entre los costos operativos y los valores establecidos mediante actos administrativos, encontrándose rutas cuyos valores no alcanzan a cubrir los costos y otras rutas están sobrevaloradas.

²¹ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Caracterización Del Transporte En Colombia Diagnostico Y Proyectos De Transporte E Infraestructura. Bogotá. Febrero de 2005. Pág. 42.

A esta problemática, se adiciona los imprevistos en carretera por parte de los transportistas que ocurren con frecuencia, por lo que muestran inconformidad a la hora de beneficiarse en el cobro de los fletes; situación particular que se presenta en la topografía del departamento de Nariño; cuya única vía habilitada para la movilización de carga con destino a Ecuador u otro país del sur del continente por modo terrestre, se debe realizar por la vía panamericana; la cual no presenta las condiciones competitivas requeridas; y se ve afectada ya sea por factores naturales, como derrumbes en temporadas invernales o por situaciones sociales; como lo son los bloques como resultado de protestas o manifestaciones. Estas situaciones afectan los costos de los transportadores y la negociación de los fletes.

Por lo tanto, el costo del flete debería permitir para el generador de carga; obtener la posibilidad de estar en el mercado con su mercancía en buen estado, en el lugar y sitio previsto, en las condiciones que el consumidor lo requiere, con un precio final del producto competitivo de tal manera que permita su permanencia en el mercado. Para la empresa de transporte como coordinadora de actividades y de prestación de servicios adicionales, debe obtener un rendimiento económico por las labores que desempeña y las responsabilidades que asume y el propietario del vehículo quien ejecuta la operación de transporte debe cubrir sus costos operativos y obtener una rentabilidad por la actividad económica que desempeña; todo lo anterior derivado de la justa negociación de la tarifa de fletes,

Por lo anterior, el precio del servicio de transporte debe ser el resultado de la relación económica entre generadores de carga, empresas de transporte y propietarios de vehículos, más los valores agregados que la empresa proporcione a la operación; en donde la relación económica entre empresas y propietarios está compuesta por el costo de operación vehicular más la rentabilidad operacional; sin olvidar que el costo de operación es la resultante de los costos variables más los costos fijos y otros costos (imprevistos).

Sin embargo; el inconformismo presentado por los transportistas mediante las asociaciones o gremios ha provocado que los agentes presenten quejas frente al estado para que se realice una distribución justa y equitativa de los beneficios obtenidos por el servicio prestado, exigiendo que el estado Colombiano ejerza mayor control a las empresas de transporte y en general a todos los operadores del sector a través de la Superintendencia de Transporte y Puertos.

Por lo cual, en Colombia se estableció el 15 de junio de 2011 un nuevo esquema de fletes de libertad vigilada que entró en vigencia por el Decreto que desmontó la tabla de fletes obligatoria que durante dos décadas reguló los precios del transporte de carga por carretera²². Siendo en realidad solo una base para determinar el precio del flete.

La tabla de fletes frenaba las actividades comerciales, lo que en el último informe del Consejo Privado de Competitividad asegura que el desmonte de la tabla de fletes era crítico, para incentivar la existencia de un sector de transporte de carga de talla mundial como el que necesita el país²³.

En ese mismo sentido, la alta consejera para la competitividad, Catalina Crane, comentó que *"el costo de transportar un producto estuviera basado solamente en el peso, lo cual crea muchos desequilibrios en los costos de la industria, que terminan volviéndose un estorbo para la competitividad para las empresas generadoras de carga"*²⁴.

Por otro lado, el Banco Mundial es otra de las instituciones que señaló a Colombia como uno de los pocos países del mundo donde aún existía una regulación de precios y que estaba en mora de desmontarla²⁵.

Si bien los transportadores, eran los más interesados en que esta decisión se lleve a cabo ya que *"desde hace varios años venían trabajando a pérdida, percibiendo fletes muy por debajo de lo estipulado en el Sistema Integrado de Costos Eficientes SICE y por esto, con la intención de mejorar la actividad, se emitió esta tabla entre los gremios que representan a los propietarios de los vehículos de carga del país y el gobierno"*, indicó la Asociación de Transporte de Carga, ATC²⁶.

²² LEON, D. Camioneros Le Dicen "No Más" A Libertad Regulada En Fletes. Bogotá. Febrero 23 de 2013. Disponible en Internet: <http://www.vanguardia.com/economia/local/197323-camioneros-le-dicen-no-mas-a-libertad-regulada-en-fletes>

²³ LIBERTAD VIGILADA EN LA TABLA DE FLETES. Bogotá. Enero 2011. Disponible en internet: <http://www.dinero.com/negocios/articulo/libertad-vigilada-tabla-fletes/111149>.

²⁴ LIBERTAD VIGILADA EN LA TABLA DE FLETES. Bogotá. Enero 2011. Disponible en internet: <http://www.dinero.com/negocios/articulo/libertad-vigilada-tabla-fletes/111149>.

²⁵ *Ibíd.* Pág.1.

²⁶ *Ibíd.* Pág.1.

Además, mencionó el Director Ejecutivo nacional de la Asociación Colombiana de Camioneros ACC, Juan Javier Amaya, que *“Hay un incumplimiento por parte del Gobierno Nacional de lo que se había prometido para la vigilancia en el costo de los fletes, la plata nuestra se está quedando en las empresas de transporte. Esperamos no tener que llegar a un paro camionero en el país para que haya una salida concertada”*²⁷.

El gremio aseguró que no hay ninguna ruta en la tabla propuesta cuyo valor del flete supere al recomendado por el SICE, “por lo contrario, en muchos casos está por debajo”²⁸.

Estas inconformidades, de parte de los transportistas hacían que su rentabilidad no fuera muy efectiva y por lo tanto esto se demostraba en las diferentes manifestaciones, protestas y paros nacionales que paralizaban al país y por ende a la economía produciendo altas pérdidas en todo el panorama nacional.

En vista de esta situación, el Ministro de Transporte destacó que el sector transportador históricamente ha sido capaz de soportar grandes dificultades, como han sido el orden público y la difícil geografía, y hoy cree que está preparado para dar un gran salto hacia la modernización al eliminar la tabla de fletes ya que éste paso permitirá que por un nuevo Esquema de Libertad Vigilada, en donde las empresas de transporte y los generadores de carga (empresarios, comerciantes, agricultores, exportadores o microempresarios) negocian libremente el precio del flete y haya beneficio para cada uno de los agentes involucrados en el sector transporte. Al abolir la tabla de fletes, permitirá que los transportistas puedan beneficiarse por los servicios prestados y por ende cumplir con sus obligaciones en caso de endeudamiento por adquisición de vehículos, distribuir el dinero para costos de operación sin generar pérdida y finalmente conseguir su margen de ganancia.

Con lo anterior, se puede demostrar la importancia que tiene el sector transporte de mercancías para Colombia y por lo tanto para sus diferentes regiones como lo es departamento de Nariño, y municipios como Ipiales, en el cual se fundamenta como elemento clave de su desarrollo económico en función de su ventaja comparativa de zona de frontera con Ecuador;

²⁷ LEON, D. Camioneros Le Dicen “No Más” A Libertad Regulada En Fletes. Bogotá. Febrero 23 de 2013. Disponible en Internet: <http://www.vanguardia.com/economia/local/197323-camioneros-le-dicen-no-mas-a-libertad-regulada-en-fletes>.

²⁸ Ibíd.

En consecuencia, se hace necesario el análisis de la puesta en marcha del esquema de fletes de libertad vigilada, y sus efectos para el municipio de Ipiales, y de esta manera poder identificar a tiempo las debilidades y fortalezas, las oportunidades y amenazas con las que se cuenta y desarrollar estrategias proactivas en función de generar escenarios positivos para el sector y para las cadenas productivas en las cuales influye directamente en su competitividad.

2.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué efectos en el sector transporte del municipio de Ipiales ha generado la aplicación del esquema de fletes de libertad vigilada?

2.4 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuáles son los efectos producidos por la antigua tabla de fletes en comparación al nuevo esquema de fletes de libertad vigilada?

¿Cómo ha afectado el nuevo esquema de fletes de libertad vigilada a los diferentes agentes que intervienen en el transporte de carga?

¿La libertad de fletes ha producido mayor rentabilidad para los agentes que intervienen en el transporte de carga?

¿Qué beneficios económicos, sociales y culturales del comercio por la aplicación del nuevo esquema de fletes, en el municipio de Ipiales?

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL.

Analizar la puesta en marcha del esquema de fletes de libertad vigilada y sus efectos en el sector de transporte del municipio de Ipiales para el periodo comprendido entre Junio del año 2011 a junio del 2014

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Analizar la operatividad del nuevo esquema de fletes de libertad vigilada en el sector transporte en el municipio de Ipiales con respecto a la antigua tabla tarifaria de fletes.
- Determinar las causas y los efectos ocasionados por la aplicación del nuevo esquema de fletes de libertad vigilada para el sector de servicios de transporte esto es a las empresas de transporte, gremios de transporte, propietarios de vehículos y generadores de carga pesada en el municipio de Ipiales.
- Identificar los beneficios económicos, sociales y culturales del comercio por la aplicación del nuevo esquema de fletes, en el municipio de Ipiales.

4. JUSTIFICACIÓN

La economía mundial cambia continuamente, bajo las nuevas exigencias tecnológicas de comunicación el cambio es inmediato, constante y revolucionario; por tal motivo la necesidad de adaptación, innovación y respuesta a las exigencias del mercado son cada vez más competitivas y diferenciadoras; de ahí la necesidad de mejorar en cada elemento de las cadenas productivas; con el fin de lograr las ventajas requeridas que permitan ingresar, permanecer y crecer en la llamada gran aldea; por lo tanto el transporte de mercancías es una variable que indiscutiblemente genera ventajas de tipo competitivo en el mercado mundial.

De ahí; que al hablar de transporte de mercancías; se involucra una serie de escenarios que sin lugar a dudas, identifican a este elemento como un factor determinante en el manejo de los mercados; a nivel nacional e internacional; y de la misma manera como un eslabón de integración regional disminuyendo las barreras físicas que se puedan tener. Por lo tanto y con el ánimo, de que el sector transporte de carga pesada sea competitivo y que los agentes que intervienen en las cadenas de distribución física nacional e internacional; entiéndase, los generadores de carga, las empresas de transporte y los transportistas reciban su debido beneficio se han estipulado diferentes instrumentos tendientes a mejorar la competitividad integra de toda la cadena. De esta manera, dentro de sus variables el sector transporte pretende elevar la eficiencia en la prestación del servicio en términos de calidad, oportunidad, tiempo y costos, así como extender su cobertura a las regiones más aisladas de la geografía nacional e internacional.

Es por ello que el estado Colombiano, junto con el Ministerio de Transporte estableció una tabla de fletes que regula los precios del mercado, sin embargo, en su ejecución los agentes presentaban inconformidades, ya que en ocasiones los fletes no cubrían los costos de operación para el caso de los transportistas, adicionalmente que se presentaban otros inconvenientes que conllevo a que esta medida frenara las actividades comerciales, es decir afectaban a los generadores de carga. Por lo tanto, el gobierno nacional a través el Ministerio de Transporte ha diseñado una nueva propuesta; que permita un adecuado control en la aplicación de fletes; variable fundamental que afecta a toda la cadena. De ahí que a partir del 15 de junio de 2011, establece como decisión, la abolición de la tabla de fletes y por consiguiente instituye la puesta en marcha del nuevo esquema de fletes de libertad vigilada, que para opinión de los expertos esta medida ha prestado mejores resultados ya que hay flexibilidad en la fijación de fletes y en otros casos las asociaciones o gremios manifiestan que deben haber restricciones.

Sin embargo; y al determinar que las economías del mundo se han centrado en el trabajo regional; en identificar las potencialidades regionales y así lograr potencializar sus oportunidades de crecimiento económico dentro de las bondades que ofrece la economía global; zonas como el municipio de Ipiales, para el cual el transporte de mercancías es un elemento muy sensible dentro de su desarrollo económico; dadas las condiciones de frontera se hace necesario evaluar los impactos que las diferentes estrategias; implementadas por el gobierno nacional, han provocado en esta zona.

Por lo anterior, este estudio no solo es de importancia académica sino también económica, pues permitirá evidenciar en primera instancia los efectos acaecidos por la implementación de las reglamentaciones de tipo nacional en referencia a la contratación de fletes; y seguidamente como estos efectos han influenciado en el ámbito social, económico y político del municipio de Ipiales; esto permitirá finalmente identificar cuál de las dos opciones ha sido mejor para la economía de frontera.

5. MARCO DE REFERENCIA

5.1 MARCO ESPACIAL

El presente trabajo tiene como escenario el municipio de Ipiales.

“Ipiales, es una ciudad colombiana situada en el departamento de Nariño y cabecera del municipio del mismo nombre. Es puerto aéreo y terrestre fronterizo pues se ubica en la frontera con la república del Ecuador; en el Nudo de los Pastos, en el altiplano andino; relativamente cerca de la costa del océano Pacífico, al pie de monte amazónico y a la línea equinoccial; siendo una región panamazónica.

La Ciudad y Municipalidad forma parte de la conurbación binacional Tulcán-Ipiales en donde viven 196.630 habitantes, aunque estos datos podrían ser más elevadas ya que la cifra dada para el municipio de Ipiales corresponde al censo 2005 y la del cantón de Tulcán del censo 2010. Según estimaciones para el 2012 la población de ambas ciudades aglomeradas es de alrededor de 220 000 de habitantes, y es por tanto el área metropolitana fronteriza más poblada del lado ecuatoriano y la segunda más poblada del lado colombiano”²⁹

Esta ciudad forma parte del cordón fronterizo amazónico (COFAM), y como bien se ha mencionado en los últimos tiempos del potencial logístico que esta zona presenta para futuros desarrollos de integración comercial hacia el sur del continente.

5.2 MARCO TEMPORAL

El presente trabajo tiene como horizonte de tiempo para su estudio el periodo comprendido entre junio del año 2011 a junio del año 2014.

²⁹ WIKIPEDIA, Biblioteca virtual, Ipiales, Disponible en, <http://es.wikipedia.org/wiki/Ipiales>, (Consultado el 12 de julio de 2015)

5.3 MARCO SITUACIONAL

Para el desarrollo del presente trabajo se trabajó con la información de las entidades del estado como son:

Ministerio de Transporte
Alcaldía de Ipiales
Secretaria de Tránsito y Transporte de Ipiales
Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas – Seccional Ipiales
DANE
Banco de la Republica
Universidad de Nariño
Universidad Nacional – Sede Medellín, Bogotá

5.4 MARCO TEÓRICO

5.4.1 Antecedentes. El resultado de la interacción entre una demanda y una oferta de factores de producción; que por escasez o por exceso entre regiones o países conllevan a las transacciones comerciales; que conducen a mantener un equilibrio en la balanza comercial de cada país, a una estabilidad en los precios y a la movilidad continua de bienes a nivel mundial, es lo que ha permitido que actualmente las economías de los países están abiertas al intercambio de bienes y servicios; conllevando a la integración en el Comercio Internacional, permitiendo lograr un crecimiento económico y un comercio sin limitaciones.

Esta realidad comercial, ha llevado a los países a nivel global a optimizar sus procesos productivos, puesto que para ser más competitivos dentro del Comercio Internacional se debe asegurar una infraestructura y la eficiencia en los servicios de transporte tanto fluvial, férreo, marítimo, aéreo, masivo como en el transporte terrestre por carretera para crear una red logística de entrada y salida de mercancías que fluya por todo el territorio nacional.

Dicha apertura a los mercados cada vez más globalizados hacen que los países se exijan más en materia logística, que haya políticas que faciliten el comercio y el transporte, donde la eficiencia en función de los costos y de los servicios de transporte se unan a la seguridad de la cadena de suministro y el adecuado manejo del medio ambiente en concordancia al crecimiento del sector.

En Colombia la internacionalización de la economía ha crecido en cuanto a tratados comerciales con diferentes países y esto ha hecho que se requiera de agentes como: medios de transporte, infraestructura y una organización adecuada en servicios, pues según Javier Díaz Molina, presidente de ANALDEX, asegura que: *“Es extraordinario, el país en el 2011 alcanzó cifras récord en materia de ventas externas, más de 60.000 millones de dólares en exportación de bienes y de servicios, y solamente en exportación de bienes, se lograron ventas por más de 56.000 millones de dólares, algo nunca visto en nuestra historia”*³⁰. Lo cual, para dichas operaciones comerciales se hicieron necesarios la utilización de medios de transporte y de una organización logística para llevar a cabo todo el proceso y que los productos lleguen a su destino.

En cuanto a los medios de transporte más utilizados en Colombia, el transporte de carga por carretera, por ser un complemento de otros modos de transporte y la forma más apropiada para movilizar pequeños volúmenes de carga a cortas distancias, es considerado un agente importante para el comercio exterior y por ende, para el desarrollo económico del país. En el año 2011, se movilizaron 3,6 millones de toneladas en este modo de transporte, que es el segundo más utilizado en Colombia después del fluvial por sus bajos costos, para transportar la carga relacionada con las operaciones internacionales y es la vía más usada para la movilización de mercancías hacia el mercado interno³¹. En lo referente a la infraestructura, el desarrollo del sector y todos sus componentes, ha presentado tasas de crecimiento positivas, en cuanto a inversión pública, pues el Gobierno Nacional ha llegado a invertir en el año 2010, 2.848.904 millones de pesos³² y transportado para el mismo año, alrededor de 181.021.000 toneladas³³, como un registro de mayor volumen de carga movilizadora que en años anteriores, generando para el primer trimestre del año 2011 un crecimiento de un 8,5% en el valor agregado al sector servicios con respecto al año 2010³⁴.

³⁰ RODRIGUEZ, Y. Balances, Perspectivas Y Expectativas De Tres Líderes En Logística. Disponible en Internet en: <http://www.revistadelogistica.com/balances-perspectivas-y-expectativas-de-tres-lideres-en-logistica.asp>. Bogotá. 10 de Agosto de 2013.

³¹ Vehículos Para El Transporte De Carga Por Carretera. Disponible en internet en: <http://www.legiscomex.com>. Bogotá.

³² PEÑALOZA, C. Diagnóstico Del Transporte. Oficina Asesora de Planeación. Ministerio de Transporte. Bogotá. Año 2011. Pág. 18.

³³ *Ibíd.* Pág. 20.

³⁴ BERNAL, M. Transporte De Carga: Una Cuantía A Medio Pagar. Disponible en Internet en: <http://www.revistadelogistica.com/transporte-de-carga-una-cuantia-aun-a-medio-pagar.asp>. Bogotá. 13 de Agosto de 2013.

En lo que concierne a la organización en servicios de transporte, se han venido actualizando los procesos puesto que el índice de desempeño logístico a nivel mundial, Colombia ha crecido, pasando de un puesto 72 en el año 2007 a un 62 en el año 2010³⁵. Lo que significa que se ha evolucionado en cuanto a la organización y todos los servicios adyacentes que implica el sector transportista.

Así, el transporte de carga pesada hace parte de la logística del comercio exterior y de la organización de un país, el cual sufre constantes cambios y su planeación y éxito dependen de las decisiones de diferentes organismos públicos como privados para dinamizarlo, llevando al país a un nivel de competitividad que busque la internacionalización e integración a una economía cada vez más globalizada.

No obstante, aún falta por mejorar, pues según afirma el Gerente de la ANDI Edgar Higuera *“En logística en el año 2011, el país ocupa el puesto 68, en infraestructura el puesto 95 y en puertos el 109. Esto representa lo alejado que está Colombia del promedio competitivo de los países del mundo”*³⁶.

En cuanto a logística y servicios de transporte no existe claridad y eficiencia en los trámites de comercio exterior, los cuales en Colombia son dispersos y dilatados, con requisitos innecesarios y duplicidad en los requerimientos de la información, así como deficiencia en la organización, procesos y negociaciones.

La infraestructura vial sigue siendo deficiente, considerada como una de las más precarias de Latinoamérica con altos costos logísticos puesto que las vías no tienen especificaciones modernas y puntos nodales, poca inversión en puertos y estructura de ferrocarriles³⁷. Además, altos costos variables para los transportistas, un parque automotor antiguo, impuestos y trámites complicados son la situación del sector de transporte terrestre por carretera.

³⁵ ALVARÉZ, C. PABÓN, C. ORTÍZ, F. Logística En Colombia: Camino Hacia La Competitividad. En: Revista Económica Supuestos. Universidad de los Andes. Bogotá. 6 de Abril de 2010. Pág. 1.

³⁶ RODRIGUEZ, Y. Balances, Perspectivas Y Expectativas De Tres Líderes En Logística. Disponible en Internet en:<http://www.revistadelogistica.com/balances-perspectivas-y-expectativas-de-tres-lideres-en-logistica.asp>. Bogotá. 2011. Pág. 1.

³⁷ BERNAL, M. Transporte De Carga: Una Cuantía A Medio Pagar. Disponible en Internet en: <http://www.revistadelogistica.com/transporte-de-carga-una-cuantia-aun-a-medio-pagar.asp>. Bogotá. 13 de Agosto de 2013.

En cuanto a la estructura de costos, se aprecia que el sector servicios de transporte de carga presenta costos fijos y variables u operativos relativamente altos y los costos hundidos relativamente bajos. Así mismo, dado que los servicios de carga involucran a un gran número de empresas y de agentes, se puede arrendar o subcontratar camiones y vehículos, permitiéndoles a los agentes transformar sus costos fijos en variables³⁸, opción que sirve para minimizar costos y no comprar vehículos que son de alto valor y depreciación.

De este modo, los costos de transporte ejercen una gran incidencia en los precios de venta final de las mercancías, en los precios de las materias primas y bienes intermedios y, en consecuencia, en la competitividad internacional de la producción doméstica³⁹.

De tal manera que entre más elevados son los costos de transporte, las empresas y las industrias están limitadas a entrar a mercados internacionales, ya que los costos logísticos y de transporte que se cobran en el país son muy altos y los productos dependiendo del origen y destino donde se encuentren por vía terrestre, los fletes internos y externos aumentan o disminuyen dependiendo de la distancia. Ahora bien, si los centros de producción se encontraran cerca de las fronteras terrestres, los sobrecostos sobre el valor de venta de las mercancías generado por los fletes de transporte terrestre, presentarían una considerable disminución, no obstante aumentaría la tasa de desempleo para el sector transportista.

De esta manera, se hace evidente que en Colombia los costos de producción y, por lo tanto, los precios de venta, se ven incrementados como consecuencia de la distancia entre los centros de producción y los puntos de entrada y salida de los productos del país; o de consumo. Además, el costo logístico, se incrementa de acuerdo a la estructura del negocio, los canales, el sistema, las políticas de distribución y el acceso a las principales ciudades de comercialización.

³⁸ *Ibíd.* Pág. 12.

³⁹ GARAY. L. *Incidencia De Los Costos De Transporte En La Competitividad*. Bogotá. Año 1996. Pág. 1.

Según cálculos de las empresas, los costos de logística representan 20% o más del valor total de las exportaciones por transporte y otros ítems como bodegaje y trámites⁴⁰. Sobre todo este valor aumenta por el pago de fletes a las empresas transportadoras.

Esto se debe, a que en Colombia existe una gran dispersión de los fletes terrestres, no sólo por el relativo poder discrecional en la fijación de los mismos, sino también por la estacionalidad de la carga. Los fletes que se cobran desde Buenaventura hacia las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín, que son centros de desarrollo, e Ipiales, ciudad fronteriza, son mucho más competitivos que los que se cobran en los demás puertos o ciudades más lejanas⁴¹.

Por tal razón, a partir del año 1997 el Gobierno Nacional ha tenido que enfrentar situaciones con respecto a los valores de los fletes y el sistema tarifario del sector transporte. En donde el Ministerio de Transporte fijó los criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de vehículos de carga a través de la resolución 002323 del 19 de Julio del 2000, estableciendo una tabla de fletes en la que se instituye una franja de valores mínimos y máximos correspondientes al valor por tonelada transportada, de acuerdo con el origen y el destino de la carga⁴².

Esto les permitiría a los transportadores saber el valor del flete de acuerdo a la ruta, la fijación de un flete mínimo de carácter obligatorio, el cual rige la relación entre empresas de transporte y propietarios de vehículos, garantizando el cumplimiento del generador de carga ante la empresa de transporte. La tabla de fletes regulaba y controlaba los precios de transporte de carga entre empresas y propietarios de vehículos, permitiéndoles tener un piso tarifario por el cual podían establecer el valor del flete teniendo en cuenta las rutas, el origen y el destino. Por trece años este sistema ha venido operando y surgió por la inconformidad de los gremios de transportadores por la sobreoferta de camiones y los precios de los fletes de transporte muy bajos. Esta es una de las razones por las cuales la norma ha ido cambiando en el transcurso del tiempo y según las necesidades e insatisfacción de los gremios y propietarios de vehículos.

⁴⁰ DIARIO EL PAÍS. Transporte De Carga Dentro De Colombia Es Más Costoso Que Exportar. Disponible en Internet en: <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/mover-carga-dentro-colombia-caro-exportarla>. Cali. Septiembre 13 de 2012.

⁴¹ GARAY. L. Incidencia De Los Costos De Transporte En La Competitividad. Bogotá. Año 1996. Pág. 3.

⁴² MINISTERIO DE TRANSPORTE. RESOLUCIÓN 002323 del 19 de Julio del 2000. Bogotá. Año 2000. Pág. 2.

Posteriormente; para mejorar este sistema, debido al inconformismo de los gremios transportistas, las empresas transportadoras, generadores de carga y los propietarios de los vehículos al encontrar ineficacia en estas tarifas, el incumplimiento del pago del valor del flete según la tabla, la no regulación de las empresas informales, contratación de viajes por debajo del valor de la tabla tarifaria de fletes, la no compensación del flete con los costos operativos elevados, el gobierno nacional se da a la tarea de cambiar este esquema y buscar nuevas alternativas que permitan subsanar la problemática del sector en función de lograr equidad y prosperidad para la económica Colombiana.

De igual manera, las aseguradoras que ofrecen cobertura de daño o pérdida en el transporte de carga, también requerían el desmonte de la tabla de fletes; ya que este elemento, por su rigidez impuesta por precios de transacción obligatorios, patrocinaba la ineficiencia en el sector transportador al no permitir discriminar la calidad del servicio (menor calidad, menor precio y viceversa), es decir no había un esquema adecuado de administración de riesgos, mantenimiento preventivo y seguridad. El transportador que no invertía en los seguros igual tenía por ley el derecho a cobrar lo que estipulaba la tabla, lo que representa menor calidad de servicio pero a precios altos⁴³.

Por tal razón, para mediados del año 2011, entra a operar el sistema de información de costos eficientes, SICE, que es un método por medio del cual se permitirá medir o calcular los costos de la operación de transporte de carga de acuerdo con las características propias de cada viaje. Es decir, para definir el costo del flete en determinada ruta, se tendrá en cuenta el tipo de vehículo, tipo de carga, origen, destino, horas estimadas de espera, horas de cargue y descargue⁴⁴.

Este nuevo esquema está dictaminado por el Decreto 2092 del año 2011, por el cual se fija la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que permite formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada modo de transporte con el fin de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que interviene la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del

⁴³ El Desmonte De La Tabla De Fletes Y Su Impacto En El Sector Asegurador. Disponible en Internet en: <http://www.colombiatrade.com.co/herramientas/logistica/rutas-y-tarifas-de-transporte>. Bogotá. Año 2011.

⁴⁴ PERIÓDICO PORTAFOLIO. Tabla De Fletes Pasa A Ser Historia En Transporte De Carga: Disponible en Internet en: <http://www.portafolio.co/economia/tabla-fletes-pasa-ser-historia-transporte-carga>. Bogotá. 14 de Junio de 2011.

mercado de transporte. Considerando que el transporte terrestre automotor de carga es un factor esencial para la mejora de la competitividad del sector productivo, en particular del comercio exterior, convirtiéndolo en un objetivo estratégico para el Gobierno Nacional⁴⁵. Para lo cual, a partir de esta fecha el sector transporte utilizará el sistema de integrado de costos eficientes SICE que tiene en cuenta la estructura de costos, que incluye los variables, los fijos y la recuperación de capital⁴⁶. Donde la estructura de operación y los costos para el sector transporte es la siguiente:

Cargue-Trayecto-Descargue

- Costos Variables: son aquellos que se generan por la movilización del vehículo. Están dentro de estos costos, los combustibles, el mantenimiento y reparaciones, las llantas, los peajes, los lubricantes, el lavado y engrase y los imprevistos⁴⁷.
- Costos Fijos: son aquellos en los que incurre el propietario del vehículo independientemente de si está en operación o no. Están dentro de estos costos, los salarios y prestaciones básicas (tripulación), los seguros, el parqueadero, los impuestos y la recuperación de capital⁴⁸. Se incluye además la manipulación de la mercancía en el lugar de origen o destino.
- Otros Costos: son los que dependen de la facturación del viaje que se va a realizar. Están dentro de estos costos, las comisiones y prestaciones, el factor de administración, la redefuente y la retelCA.

Sistema, que puede ser utilizado por las empresas de transporte y los propietarios de vehículos y regulado por el Ministerio de Transporte. Herramienta informática que pide registrar las características del viaje, características del vehículo y horas logísticas para calcular el resumen de los costos de operación. Lo cual da paso a un esquema de fletes de libertad vigilada, en donde las empresas de transporte y los generadores de carga (empresarios, comerciantes, agricultores, exportadores o microempresarios) negociarán libremente, siempre con la atenta supervisión del Ministerio de Transporte⁴⁹.

⁴⁵ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 2092 del 14 de Junio de 2011. Bogotá. 14 de Junio de 2011. Pág. 1.

⁴⁶ PERIÓDICO PORTAFOLIO. Tabla De Fletes Pasa A Ser Historia En Transporte De Carga: Disponible en Internet en: <http://www.portafolio.co/economia/tabla-fletes-pasa-ser-historia-transporte-carga>. Bogotá. 14 de Junio de 2011.

⁴⁷ *Ibíd.*

⁴⁸ *Ibíd.*

⁴⁹ El Desmonte De La Tabla De Fletes Y Su Impacto En El Sector Asegurador. Disponible en Internet en: <http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/logistica/rutas-y-tarifas-de-transporte>. Bogotá. Año 2011.

Los servicios de transporte de carga se prestan en condiciones de libre competencia. De esta manera, tanto el sector público como el privado tienen un grado variable de participación en la propiedad, suministro y operación de los servicios de transporte de carga terrestre⁵⁰. Es decir todos pueden participar dentro de este mercado puesto que no hay ningún tipo de regulación estricta que impida la vinculación o salida de dicha estructura.

Sin embargo; el Ministerio de Transporte podrá monitorear el comportamiento diario del mercado de fletes, gracias al reporte obligatorio de los manifiestos de carga que las empresas deben transmitir electrónicamente (en línea) al gobierno. El flete registrado en cada manifiesto podrá ser cruzado con el sistema integrado de costos eficientes SICE, por lo que fácilmente podría detectarse si los fletes se están negociando, de forma sistemática, por debajo de los costos promedio razonables en los que se incurre al transportar una tonelada en cualquiera de las principales rutas del país (que es el costo que calcula el SICE). La evidencia de una eventual “compra” sistemática de fletes por debajo de los costos, justificaría la intervención del gobierno con la transparencia del argumento estadístico⁵¹.

Ahora, con este nuevo sistema se estima que la empresas aseguradoras con el régimen de libre competencia, aumentaría la eficiencia y se reduciría el riesgo logístico, lo que mejoraría la competitividad del país. Los generadores de carga también esperan mayor eficiencia en los procesos y que los costos no sean tan elevados para que sus productos les generen mayor rentabilidad. Los gremios transportadores esperan con este nuevo esquema mayor organización y beneficios para sus asociados, sobre todo que se minimice el transporte de carga pesada informal y los propietarios de los vehículos piensan que este nuevo sistema les proporciona reducción de costos y mayor rentabilidad. No obstante; esta es la hora en que los señores transportistas siguen reclamando que el programa requiere de ajustes, pues los costos no están actualizados, además sigue existiendo la sobreoferta de camiones lo que representa que no haya un equilibrio entre la oferta y la demanda, donde el flete se sigue facturando por debajo del costo operativo. Afirman que están siendo “relegados” por las empresas transportistas y en funciona a no dejar parados los vehículos; que en su gran mayoría fueron obtenidos a través de créditos con entidades financieras deben aceptar los viajes; con la opción de esperar un viaje de retorno que subsane las perdidas obtenidas y genere los ingresos esperados.

⁵⁰ ACOSTA, Z. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN Regulación De Los Servicios De Transporte En Colombia Y Comercio Internacional. Dirección de estudios económicos. Documento 265. Bogotá. 23 de Agosto de 2004. Pág. 11.

⁵¹El Desmonte De La Tabla De Fletes Y Su Impacto En El Sector Asegurador. Disponible en Internet en: <http://www.colombiatrader.com.co/herramientas/logistica/rutas-y-tarifas-de-transporte>. Bogotá. Año 2011.

De la misma manera; el alto incremento en la oferta de camiones y tracto camiones produce la disminución en el valor de los fletes en el interior del país. Para compensar las pérdidas de rentabilidad, los transportadores optan por sobrecarga, lo que ha producido una disminución de la vida útil de la red vial colombiana. El exceso de tonelaje ha sido consecuencia de la incapacidad para ejercer un control efectivo de la cantidad de carga transportada⁵². Actualmente existen retenes con básculas para pesar los vehículos cargados para minimizar acciones de sobrecarga y en el caso de exceder el límite establecido la autoridad competente exige al transportista bajar el sobrepeso.

Además, manifiestan que el cubrimiento del flete para el camión debe cubrir el costo mínimo y generar una ganancia para la empresa de transporte que, en la regulación anterior estaba fijado en el 12.5%, frente a lo anterior, el gremio camionero señala que es indispensable tener en cuenta que la empresa de transporte dependa puntualmente del mecanismo jurídico que garantice este hecho, a efectos de poder cumplir con el cubrimiento de los costos, puesto que en la práctica están supeditados al cumplimiento por parte del generador de la carga de su obligación de pagar el flete⁵³, lo que conduce a que los transportadores reciban un valor inferior a sus costos operativos.

Por otra parte, la gran cantidad de empresas informales e ilegales siguen surgiendo y éstas incumplen con los requisitos de operación del nuevo sistema, lo cual afecta negativamente al sector transporte. Adicionando que existen vehículos con circulación mayor a los 25 años los cuales no se han retirado del mercado, complicando aún más la situación del sector.

En cuanto a los seguros por mercancías transportadas; los propietarios de vehículos no los están pagando, sólo cuando las mercancías son de alto riesgo de pérdida o de transportar, donde las empresas aseguradoras se ven afectadas en los ingresos por su actividad comercial.

Por lo tanto, sector de transporte tanto público como privado es necesario trabajar en términos de una economía de red a través del manejo de una logística adecuada, una estructura viable de mercado de servicios de transporte, donde haya ventajas para el gobierno nacional, los generadores de carga, los gremios,

⁵² GARAY. L. Incidencia De Los Costos De Transporte En La Competitividad. Bogotá. Año 1996. Pág. 3.

⁵³ REVISTA CONTAINER. COLFECAR. Piden Precisar Términos De La Intervención De Fletes. En: Bogotá. Año 2013. Pág. 6.

las empresas transportistas y los propietarios de los vehículos. Donde las empresas estén en capacidad de cubrir extensas zonas con múltiples destinos y así optimizar el conjunto de las rutas y de la flota y minimizar los viajes en vacío. Utilizando las nuevas tecnologías y, en especial, al Internet es posible contactar a empresas especializadas o independientes que requieran del transporte de bienes hacia la dirección conveniente y obviar, de esta manera, los viajes en vacío⁵⁴. Donde el servicio de transporte se convierta en un proceso eficiente, rentable, confiable y ecológicamente sostenible.

Involucrar dentro de esta estructura de mercado o economía de red a las grandes empresas que se encargan de transportar grandes volúmenes a largas distancias y generalmente están en capacidad de prestar otra clase de servicios auxiliares y complementarios. Pero también a las empresas pequeñas y medianas que en ocasiones únicamente poseen un camión y que se especializan en la distribución regional o son subcontratadas por las grandes empresas para transportes específicos y finalmente, a las empresas especializadas en segmentos específicos como servicios de transporte refrigerado o de material peligroso⁵⁵.

Para esto será indispensable generar una política de mejora de la gestión comercial de las empresas de transporte que administran flota; modernizar el parque automotor; y fortalecer las relaciones entre las empresas transportadoras, usuarios e inversionistas.

Así, ésta situación y las necesidades por el sector transporte se repiten en todo el territorio nacional, pero es más evidente en los puntos de generación, intercambio, distribución y comercialización de carga pesada como lo es el municipio de Ipiales, considerado como un puerto seco y un paso de frontera, espacio geográfico de intersección o flujo de personas, vehículos y mercancías⁵⁶, municipio donde se moviliza un volumen importante de mercancías de comercio exterior, transitando un número importante de vehículos de carga y pasajeros de todas partes de la nación y de la Comunidad Andina.

⁵⁴ACOSTA, Z. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Regulación De Los Servicios De Transporte En Colombia Y Comercio Internacional. Dirección de estudios económicos. Documento 265. Bogotá. 23 de Agosto de 2004. Pág. 12.

⁵⁵ Ibíd. Pág. 12

⁵⁶ Implementación De Los Centros Binacionales De Atención De Frontera (CEBAF) En El Paso De frontera Tulcán-Ipiales (Rumichaca). Documento Iniciativa para la integración regional suramericana. IRSSA. Ipiales. Año 2009. Pág. 1.

Ipiales, tiene como paso fronterizo el Puente Internacional de Rumichaca hacia el norte (lado colombiano), permite la comunicación vial con las ciudades de Pasto a una distancia de 83 Km; Popayán a 324 Km; Cali a 441 Km; Bogotá a 879 Km; Barranquilla a 1.611 Km y Cúcuta en la frontera con Venezuela a 1.449 Km. Hacia el sur (lado ecuatoriano), permite la comunicación vial con Ibarra que está a 123 Km, Quito a una distancia de 246 Km, Guayaquil a 655 Km y Huaquillas, en la frontera con Perú a una distancia de 797 Km⁵⁷.

Esta frontera se encuentra habilitada y permite el desarrollo de los servicios de transporte terrestre de carga como conducto de exportaciones e importaciones, que a su vez facilita la cadena de distribución de productos entre Colombia y los países suramericanos.

Por su posición fronteriza, el municipio cumple con las siguientes finalidades: vincula a los países miembros por medio de una red de carreteras continuas que permiten la circulación de vehículos habilitados y unidades de carga entre las principales ciudades y centros de distribución existentes en la Subregión Andina; vincula a los países miembros con los demás países de América Latina, con miras a lograr la integración física continental y por ultimo propicia el intercambio comercial andino⁵⁸.

Ipiales, tiene como principal actividad económica el comercio, en sus modalidades por mayor y al por menor que representa en registro mercantil el 53,67% del porcentaje total de la actividad económica, le sigue la actividad dedicada al transporte, almacenamiento y comunicaciones con un 10,27% en registros mercantiles para el año 2011.⁵⁹ Donde el sector transporte genera una gran cantidad de movimientos comerciales para los habitantes del municipio y a nivel nacional, donde se mueven diferentes tipos de empresas de carga como: empresas de transporte municipal, intermunicipal, nacional, internacional, alquiler de vehículos de carga y manipulación de carga⁶⁰; situación que representa una sobreoferta de camiones y por ende la competencia desleal, donde los vehículos

⁵⁷ Implementación De Los Centros Binacionales De Atención De Frontera (CEBAF) En El Paso De Frontera Tulcán-Ipiales (Rumichaca). Documento Iniciativa para la integración regional suramericana. IRSSA. Ipiales. Año 2009. Pág. 5.

⁵⁸ MINISTERIO DEL TRABAJO. Diagnostico Ipiales. Programa Nacional Para Asistencia Técnica Para El Fortalecimiento De Las Políticas De Empleo, Emprendimiento Y Generación De Ingresos En El Ámbito Regional Y Local. Bogotá. Noviembre de 2011. Pág. 53.

⁵⁹ *Ibíd.* Pág. 33.

⁶⁰ *Ibíd.* Pág. 54.

nuevos tienen mayor prioridad y opción de empleo que los antiguos que por lo general son utilizados en el transporte municipal o intermunicipal. Además los transportadores de la parte ecuatoriana siguen pasando a cargar en Ipiales en horas de la noche, esto hace que tengan menos empleo los colombianos por la utilización de vehículos extranjeros.

En cuanto a logística y transporte, existe un déficit en infraestructura de vías terrestres; que no permite una adecuada articulación del municipio con el resto del país, lo cual hace que se demore el flujo de las entregas de productos o requiere de esfuerzos adicionales en materia de transporte y logística, disminuyendo la competitividad de los productos del departamento hacia el interior de Colombia y hacia mercados internacionales⁶¹.

La competitividad del municipio depende en gran medida de las condiciones de la infraestructura de transporte, que permitan la eficiente accesibilidad desde y hacia a los centros de distribución y a los mercados a precios competitivos.

Por su parte los operadores logísticos siguen preocupados por la gran influencia que tienen las agremiaciones o las grandes empresas en el sector transporte, pues afirman que el diseño y aplicación de las normas se establecen de acuerdo con los intereses de estos grupos y se constituyen en una barrera a la entrada de nuevos operadores, debido a que la reglamentación de fletes, de pesos máximos o de la reposición del parque automotor ha sido promovida por los intereses del sector privado y no motivadas por una política clara de desarrollo del sector transporte.

Además, esta influencia produce que continuamente se realicen paros en la economía del municipio de Ipiales y se cierre el paso fronterizo, lo cual afecta a todo el sector transporte.

Por su parte los generadores de carga pesada en el municipio de Ipiales manifiestan que los altos costos de sus productos se debe al costo de transporte desde el interior de Colombia, lo cual hace que los precios de los productos finales suban drásticamente cuando llegan a los centros de distribución y comercialización.

Los propietarios de vehículos en el municipio revelan que es necesario disminuir los costos de operación, por lo que han pedido a los gremios, empresas

⁶¹Ibíd. Pág. 56.

transportadoras y al gobierno que optimice la infraestructura vial, que regule los precios de combustibles, peajes y de algunos insumos que hacen parte de la actividad, debido a que más del 75% de sus ingresos van a parar directamente a las arcas del Estado⁶². Además se suman a estos costos: los cargues y descargues, tiempos muertos y descuentos excesivos en el pago de los fletes.

Además cabe resaltar la construcción de nuevas vías variantes que dejan aislado al municipio de Ipiales y los bajos costos de fletes de transporte marítimo en conexión con Ecuador, lo cual hace que las mercancías viajen a través del puerto marítimo de Buenaventura, lo cual deja a los transportadores del municipio con menos empleabilidad.

En cuanto a la aplicación del nuevo sistema integrado de costos eficientes SICE en el municipio de Ipiales es pertinente realizar encuestas y entrevistas a los agentes involucrados en el sector de transporte para identificar las causas, consecuencias y cambios que ha tenido ésta implementación sobre la región y los beneficios en el área económica, cultura de comercio y área social.

5.4.2 Teorías del Comercio Internacional. Para el desarrollo del presente trabajo se tomara como referente teórico dentro del comercio internacional los planteamientos de las nuevas teorías del comercio internacional y su generación de estrategias competitivas; en las cuales se involucran las variables del transporte como elemento de competencia imperfecta.

“El sustento básico de las primeras teorías de comercio internacional era la existencia de competencia perfecta, que permitía, por la vía del libre comercio, aumentar el bienestar de los países. A finales de los años 1970 y principios de la década de 1980, surgieron algunos economistas como Paul Krugman, Avinash Dixit, James Brander y Barbara J. Spencer que esbozaron unas nuevas elaboraciones teóricas fundadas en la existencia de fallos de mercado que ponían en cuestión, no en todos los casos, la teoría clásica del comercio internacional de que los intercambios internacionales se fundamentan exclusivamente en la teoría de la ventaja comparativa y que la defensa bajo cualquier circunstancia del libre comercio y, de la no intervención estatal en esta área económica pudiera no ser la práctica óptima. En palabras de Krugman: el replanteamiento de la base analítica de la política comercial es una respuesta al cambio real ocurrido en el ambiente y al progreso intelectual logrado en el campo de la economía.

⁶² Rutas Y Tarifas De Transporte. Herramientas Logísticas. Disponible en Internet en: <http://www.colombiatrade.com.co/herramientas/logistica/rutas-y-tarifas-de-transporte>. Bogotá. Agosto 28 de 2013.

Estas nuevas teorías utilizan las herramientas de la teoría económica y la formalización matemática y suponen una crítica de mayor profundidad a las teorías neo-clásicas que las provenientes de otros campos de la economía como la sociología o la estructura económica. Asimismo, tratan de responder a dos cuestiones: la primera es por qué se comercia y la segunda, cómo debe ser la política según estas nuevas explicaciones.

La base argumental de esta teoría radica en cuando no es posible alcanzar un óptimo de Pareto a nivel mundial debido a fallos de mercado, hay que optar por elegir situaciones denominada second best o segundo óptimo. Entre las infinitas situaciones de segundo óptimo, los Estados pueden preferir unas a otras y tomar las medidas que lleven a colocarse en un segundo óptimo distinto del establecido. Los fallos de mercado que justifican la política comercial estratégica son básicamente la existencia de beneficios extraordinarios en un sector económico y la existencia de externalidades tecnológicas de carácter positivo....”⁶³

5.4.3 Teorías de la Logística Comercial Internacional. En el campo del desarrollo logístico de Nariño y por lo tanto del municipio de Ipiales; tiene sus bases jurídicas; al igual que todo el territorio Colombiano, en la necesidad de buscar o de diseñar un espacio propicio para que el crecimiento económico y por consecuencia el desarrollo económica sea constante y sostenible, en este orden de ideas se presenta a continuación una relación de los documentos CONPES que soportan la importancia de logística en Colombia y por ende de cada una de sus regiones.

En agosto 13 del año 2007 se aprueba el documento CONPES 3484 que se trata de la “*política nacional para la transformación productiva y la promoción de las micro, pequeñas y medianas empresas: un esfuerzo público-privado*” y cuyo propósito fue que las empresas se constituyan en una fuente creciente de generación de ingresos y empleo de calidad, y que logren insertarse y posicionarse en los mercados nacionales e internacionales.

En octubre 1 del año 2007 se aprueba el documento CONPES 3489 que se trata de la “*política nacional de transporte público automotor de carga*” y cuyo propósito fue el de determinar la importación para la economía Colombiana que representa el transporte de carga por carretera y los lineamientos que de debieron tomar para lograr un servicio de calidad.

⁶³ WIKIPEDIA, Biblioteca virtual, Nueva Teoría, Disponible en: http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_internacional#La_nueva_teor.C3.ADA_del_comercio_internacional_y_la_pol.C3.ADtica_comercial_estrat.C3.A9gica, (Consultado el 22 de Julio de 2015).

En octubre 1 del año 2007 se aprueba el documento CONPES 3491 que se trata de la “*política del estado para el pacífico Colombiano*” y cuyo propósito fue el de determinar las necesidades en todo aspecto de esta región, por ende incluyendo también al departamento de Nariño.

En junio 23 del año 2007 se aprueba el documento CONPES 3527 “*política nacional de competitividad y productividad*” y cuyo propósito fue el de lograr un crecimiento alto y sostenido, dentro del texto del documento se puede citar sus antecedentes que indican:

*“El Gobierno Nacional ha constituido una institucionalidad para apoyar e impulsar iniciativas en búsqueda del aumento de la productividad y competitividad en el país. Con el Decreto 2828 de 2006 y el CONPES 3439 de 2006 se establecieron los parámetros para la organización del Sistema Nacional de Competitividad (SNC), en donde diferentes actores del sector público y privado coordinan esfuerzos y acciones relacionadas con la competitividad y la productividad del país. Al interior del SNC se creó la Comisión Nacional de Competitividad, como un espacio para diseñar las políticas de competitividad, y se dieron las herramientas para la creación de comités técnicos temáticos que apoyen su labor en la toma de decisiones.La logística y el transporte se definieron como uno de los ejes de apoyo dentro del SNC, dado su rol fundamental en el proceso de intercambio comercial, para lo cual se conformó el Comité para la Facilitación de la Logística del Comercio y el Transporte – COMIFAL....El principal objetivo del Comité es promover la adopción de mejores prácticas en logística y transporte, que permitan incrementar la competitividad y la productividad para el país. Igualmente, busca analizar y estudiar los procedimientos, pasos y costos involucrados en el intercambio comercial de Colombia, con el fin de adoptar las medidas necesarias para optimizar la eficiencia en toda la cadena logística del comercio exterior. Así mismo, busca atender las inquietudes y problemáticas que se transmitan por intermedio de las Comisiones Regionales de Competitividad, lo que adicionalmente le da una representatividad a nivel nacional.”*⁶⁴

Con lo anterior El gobierno Colombiano le apunta a la productividad y competitividad del país, generando así un nuevo escenario económico. Dentro del texto se identifican 15 planes de acción, siendo su plan numero 9 lo concerniente a infraestructura de logística y Transporte. Por lo anterior en octubre 27 del año 2008 se aprueba el documento CONPES 3547 correspondiente a “Política

⁶⁴ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3547. Política Nacional De Logística. Octubre 2008.

*nacional logística”; cuyo fin se determinó en”.... la promoción de un sistema de plataformas logísticas que articule y aglomere la oferta de infraestructura y servicios, con el objetivo de generar proyectos de impacto para el comercio exterior y para la distribución de mercancías de producción y consumo, así como promover y potenciar el uso de la infraestructura instalad...”*⁶⁵, concluyendo que sería un soporte estructural en lo concerniente a la logística nacional requerida para dar cumplimiento a la política de productividad y competitividad antes mencionada, realizando un seguimiento a este CONPES mediante el documento CONPES 3568 del 16 de febrero del 2009 encontrando en sus recomendaciones lo concerniente a infraestructura logística especializada.

En septiembre 4 del año 2009 se aprueba el documento CONPES 3609 que se trata de la “Importancia estratégica del proyecto “desarrollo vial del sur de Colombia” y cuyo propósito “*Se prevé que la vía en buenas condiciones de transitabilidad, servirá como una alternativa viable para conectar el tránsito que viene de los países vecinos, a través del puerto terrestre de Ipiales, en la frontera con Ecuador, con el centro del país*”⁶⁶

En septiembre 14 del año 2009 se aprueba el documento CONPES 3611 que se trata de la “plan de expansión portuaria 2009-2011: puertos para la competitividad y el desarrollo sostenible” y cuyo propósito fue optimizar el sector portuario del país y de todas su regiones.

En junio 28 del año 2010 se aprueba el documento CONPES 3668 mediante el cual se hace seguimiento a la política de competitividad y productividad, dentro del cual en su aparte correspondiente a nuevos retos menciona: “*Logística y transporte. Promover la participación de los inversionistas institucionales en la financiación de obras de infraestructura. - Fortalecer y profundizar la etapa de preinversión en los procesos de concesión. - Evaluar la participación de las plataformas logísticas para participar en la solicitud de la declaratoria de Zonas Francas*”⁶⁷

⁶⁵ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3568. Seguimiento al CONPES 3547 del 27 de octubre de 2008: política nacional logística. Febrero 2009.

⁶⁶ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3609. Importancia estratégica del proyecto “desarrollo vial del sur de Colombia. Septiembre 2009

⁶⁷ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3668. Informe de seguimiento a la política nacional de competitividad y productividad ley 1253 de 2008. Junio del 2010.

En julio 21 del año 2010 se aprueba el documento CONPES 3678 que trata de *“política de transformación productiva: un modelo de desarrollo sectorial para Colombia”* y cuyo objetivo es *“propende por la generación de crecimiento sostenible en la economía y el empleo, y busca desarrollar sectores altamente competitivos y generadores de valor agregado, alcanzando estándares de clase mundial. El objetivo de este documento CONPES es formular la Política de Transformación Productiva, mediante la consolidación de un modelo de desarrollo económico sectorial que guíe el crecimiento y genere bienestar para el país.”*⁶⁸

En julio 21 del año 2010 se aprueba el documento CONPES 3706 que trata de *“Importancia estratégica del programa “corredores prioritarios para la prosperidad”* y cuyo objetivo es la consolidación de la red de transporte, la competitividad y la prosperidad del país.

Así mismo dentro del documento de plan nacional de desarrollo 2010-214 en su aparte correspondiente a crecimiento sostenible y competitividad en su numeral 2 indica la importancia de la logística como elemento generador de competitividad tanto en mercados nacionales como internacionales.

En el año 2009 se elabora el plan regional de competitividad de Nariño, donde se identifica como una debilidad la infraestructura portuaria, aérea y terrestre y donde se determina como objetivo transversal la conectividad, infraestructura y logística.

En el documento de Plan de desarrollo de Nariño 2012-2015 se establece la importancia de la infraestructura logística para el desarrollo competitivo del país.

5.5 MARCO LEGAL

5.5.1 De orden Internacional. Dentro del marco internacional para el transporte de carga por carretera se presenta las decisiones andinas; en función a que Colombia es miembro de la Comunidad Andina de Naciones, así se tiene:

Decisión 399: Reglamenta transporte internacional de mercancías por carretera
Resolución 300: reglamentación de la decisión 399. (y sus modificaciones)

⁶⁸ CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3668. política de transformación productiva: un modelo de desarrollo sectorial para Colombia. Julio del 2010

5.5.2 De orden nacional. La normatividad que rige este estudio, como punto de referencia y sustentación en el ámbito legal acerca de la puesta en marcha del esquema de fletes de libertad vigilada y sus efectos en el sector de transporte del municipio de Ipiales para el periodo comprendido entre junio del 2011 a junio del 2013; son las normas, decretos, resoluciones y leyes concernientes a las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte terrestre de carga pesada; y que fue reglamentada mediante el documento CONPES 3489 del 2007 donde se establece la Política Nacional de transporte Público de carga.

En su secuencia cronológica se tiene:

En primera instancia, la Ley 336 de Diciembre 20 de 1996, la cual faculta al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada y libre fijación de las tarifas en cada modo de transporte⁶⁹.

Tiene por objeto unificar los principios y los criterios que sirven de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan⁷⁰. Donde la Ley 105 de 1993, dicta disposiciones básicas sobre el transporte, y la Ley 336 de 1996, adopta el Estatuto Nacional de Transporte.

Sistema como el SICE que se han diseñado a través de estudios de costos de transporte y criterios económicos relacionados con el servicio de transporte entre empresas y propietarios de vehículos, creando mesas de trabajo entre todas las empresas y personas involucradas que puedan aportar soluciones sobre la función y operaciones de todos los modos de transporte.

Posteriormente, a lo anterior y debido al inconformismo de los gremios de transporte, las empresas de transporte y los propietarios de vehículos; los cuales al no tener un sistema que les permita fijar los valores de los fletes por cada servicio de transporte, fijar rutas y establecer máximos y mínimos en dichos fletes, se requiere del montaje de una tabla de fletes.

⁶⁹ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Ley 336 de Diciembre de 1996. Diario oficial del Congreso de la República. No. 42.948. Bogotá. 28 de Diciembre de 1996. Pág.1.

⁷⁰ *Ibíd.* Pág. 1.

De esta manera, nace la Resolución 002323 del 19 de Julio de 2000, medida por la cual se fijan los criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga y se deroga la Resolución 212 de Febrero 14 de 2000⁷¹. Con un anexo de una tabla de fletes por la cual se establece por parte del Ministerio de Transporte una franja de valores mínimos y máximos correspondientes al valor por tonelada transportada, de acuerdo con el origen y destino de la carga.

Además, en la Resolución se reconoce que el incumplimiento de la tabla señala sanciones para los que quebrantan los puntos aprobados por los diferentes entes comprometidos en el desarrollo del servicio de transporte. Una vez se hace una evaluación por parte del sector transporte por la aplicación y desarrollo de esta Resolución se encuentra incumplimiento por parte de las empresas de transporte y propietarios de vehículos al facturar el valor del flete por debajo de la tabla, competencia desleal, fletes por debajo del costo operativo y desorganización, con llevando a que el gobierno nacional busque otros mecanismos que permitan el cambio del sistema. A mediados del año 2011 surge el nuevo esquema de tarifas de libertad vigilada que se rige según el Decreto 2092 del 14 de Junio del año 2011, por el cual se fija la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y se establecen otras disposiciones⁷².

Decreto en el cual se adoptan la definición del flete que es el precio que pactan el remitente o destinatario de la carga con la empresa de transporte por concepto del contrato de transporte terrestre automotor de carga⁷³, generador de la carga como el remitente, o el destinatario de la carga cuando este último haga parte del contrato de transporte⁷⁴, valor a pagar, como el valor que pacta la empresa de transporte con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, en virtud de sus relaciones económicas por la movilización de las mercancías⁷⁵, costos eficientes de operación como los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que calcula el Ministerio de Transporte, considerando los parámetros de operación más

⁷¹ MINISTERIO DE TRANSPORTE. RESOLUCIÓN 002323 del 19 de Julio del 2000. Bogotá. Año 2000. Pág. 1.

⁷² MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 2092 del 14 de Junio de 2011. Bogotá. 14 de Junio de 2011. Pág. 1.

⁷³ *Ibíd.* Pág. 2.

⁷⁴ *Ibíd.* Pág. 2.

⁷⁵ *Ibíd.* Pág. 2.

eficientes que se observen en una ruta origen-destino⁷⁶, titular del manifiesto electrónico de carga como el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga a quien se le debe el valor a pagar⁷⁷; y en donde las relaciones económicas entre el generador de la carga, la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, se regirán conforme a lo dispuesto en el presente decreto.

En este Decreto se permite la libre fijación de las tarifas en cada modo de transporte con el fin de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que interviene la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte.

Considerando, que el transporte terrestre automotor de carga es un factor esencial para la mejora de la competitividad del sector productivo, en particular del comercio exterior, convirtiéndolo en un objetivo estratégico para el gobierno nacional

Este nuevo esquema utiliza EL SICE-TAC, que es un sistema de información que permite medir o calcular los costos de la operación de transporte de acuerdo a las características propias de cada viaje: tipo de vehículo, tipo de carga, origen/destino, horas estimadas de espera, cargue y descargue⁷⁸.

Toda la normatividad concerniente a la regulación de fletes y a su desarrollo en el servicio de transporte terrestre por carretera de carga pesada que rige en todo el territorio nacional.

⁷⁶ *Ibíd.* Pág. 2.

⁷⁷ *Ibíd.* Pág. 2.

⁷⁸ MINISTERIO DE TRANSPORTE. Sistema De Información De Costos Eficientes Para El Transporte Automotor De Carga SICE-TAC. Disponible en Internet en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones.php?id=359>. República de Colombia. Bogotá. 5 de Septiembre de 2013.

5.6 MARCO CONCEPTUAL

Balanza Comercial: Es el resultado de la diferencia entre exportaciones e importaciones o la diferencia entre los bienes que un país vende al exterior y los que compra a otros países. Hay dos tipos: la negativa, que es cuando el valor de las exportaciones es inferior al de las importaciones, situación que típicamente se presenta en los países en vía de desarrollo y la positiva, que es cuando el valor de las exportaciones es superior que el de las importaciones. Escenario típico de los países industrializados.

Carga Pesada: Es todo tipo de carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente en pequeñas o grandes cantidades y en unidades independientes y en consecuencia se manipulan o se transportan, pueden ser cilindros, cajas, bultos, botellas, contenedores o pallets.

Comercio: Actividad socioeconómica que consiste en el intercambio de bienes materiales como la compra y venta de productos y servicios sea para su uso, para su venta o su transformación.

Comercio Internacional: Es el intercambio de bienes, productos y servicios entre dos o más países o regiones económicas, donde las economías que participan del comercio exterior o internacional se denominan economías abiertas. Se da cuando existe un exceso de producción doméstica o requerimiento de productos como materias primas, intermedios o finales de otro país.

Competencia Desleal: Todo acto o hecho que se realice en el mercado con fines concurrenciales, cuando resulte contrario a las sanas costumbres mercantiles, al principio de la buena fe comercial, o bien cuando esté encaminado a afectar o afecte la libertad de decisión del comprador, o consumidor, o el funcionamiento concurrencial del mercado.

Competitividad: Se entiende como la relación entre varias entidades, empresas o países para ofrecer el mejor servicio y obtener los mayores resultados de forma equiparable con respecto al resto del mundo.

Costo: Es un valor, cuya magnitud depende de la cantidad de recurso que se utilice en la producción/adquisición del bien o el servicio. El costo, es necesario medirlo, para establecer, si la cantidad y calidad del insumo utilizado, fue la correcta, o fue mayor, o menor frente a un estándar o cantidad correcta con base en la cual se establecen los precios de ventas. Partiendo de su valor, se

establece, añadiéndole la natural utilidad que se espera en los negocios para obtener una rentabilidad atractiva, el precio mínimo de venta que debería tener el producto o servicio.

Costos Fijos: Son valores, que se invierten en la producción de un bien o servicio pero que son fijos en un periodo determinado, no cambian de acuerdo al volumen de producción, permanecen estables.

Costos Hundidos: Son los costos perdidos o del pasado que no se pueden recuperar.

Costos Variables: Son los costos que se generan por la actividad propia de la operación o actividad productiva o comercial. Estos costos dependen directamente del volumen de producción.

Empresa de Transporte: Empresa que su actividad comercial es contratar los servicios de transporte para trasladar mercancía de su lugar de origen al lugar de destino. Es una intermediaria entre los generadores de carga y los propietarios o empresas de los medios de transporte.

Estructura de Costos: Organización de costos donde incluye costos fijos, variables y hundidos los cuales se deben sumar para tener en cuenta dentro de una operación y de esta manera calcular la rentabilidad para la empresa o persona que ejecute la actividad.

Flete: Es el precio que pactan el remitente o destinatario de la carga con la empresa de transporte por concepto del contrato de transporte terrestre automotor de carga.

Generador de Carga: Son las empresas que generan mercancías y requieren de los servicios de transporte para trasladar las mercancías a sus respectivos clientes dentro del mercado interno o hacia los puertos que se dirigen a mercados externos, por lo general dentro de estos generadores están las industrias y empresas productoras.

Gremio: Corporación conformada por personas o socios de una misma profesión con objetivos similares que defienden sus derechos ante las autoridades, buscan defenderse ante las leyes que los perjudican y mejorar su actividad operativa para contribuir al desarrollo del país.

Infraestructura Vial: Red vial que cubre todo el país por donde transitan los medios de transporte y comunican a las principales ciudades, puertos marítimos o fronteras terrestres con otros países, la cual es considerada como los canales que se utilizan para transitar y viajar personas, así como el traslado de mercancías.

Internacionalización: A partir de las economías de apertura y la globalización los países y empresas buscan internacionalizar o vender sus productos en cualquier país del mundo, buscan nuevos medios para que sus productos se adquieran y reconozcan en todo el globo terráqueo.

Logística: Es un proceso donde intervienen gran cantidad de factores comerciales, de transporte, servicios y de documentación así como la reglamentación en el país necesarios para producir y comercializar un producto.

Manifiesto de Carga: Es el documento que contiene toda la relación de los bultos que comprenden la carga, incluida la mercancía a granel, a bordo del medio de transporte y que van a ser cargados y descargados en un puerto o aeropuerto, excepto los efectos correspondientes a pasajeros o tripulantes y que el representante del transportador debe entregar debidamente suscrito a la autoridad aduanera.

Mercado Interno: Es el mercado nacional donde se compran y venden productos a los clientes que viven dentro del mismo territorio.

Mercancías: Es todo bien clasificable en el Arancel de Aduanas susceptible de ser transportado y sujeto a un régimen aduanero.

Propietario de Vehículo: Es la persona que ha adquirido un vehículo y se dedica a ofrecer sus servicios a empresas o personas naturales asiéndose cargo de los costos operativos y contratados por un valor que genere rentabilidad por la prestación de un servicio.

Servicio de Transporte: El recibo y entrega de la mercancía a través del uso de un modo de transporte, el cual tiene un valor que puede llamarse flete.

Tarifa: Valor que se establece por la prestación de un servicio.

Valor Agregado: Valor añadido o agregado que se le ofrece al cliente por la venta de un producto o la prestación de un servicio.

6. ASPECTOS METODOLÓGICOS

6.1 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN.

Teniendo en cuenta las líneas de investigación que se establecen para el programa de Comercio Internacional y Mercadeo, el problema a desarrollar se ubica en la línea de Transporte terrestre y logística y análisis del entorno Internacional, a la sub – línea y temática de análisis y evaluación política de control de fletes de transporte terrestre en Colombia.

6.2 ÁREA DE INVESTIGACIÓN.

Incluye un levantamiento de la información de tipo secundaria para el municipio de Ipiales para analizar la puesta en marcha del esquema de fletes de libertad vigilada en el sector de transporte del municipio de Ipiales para un periodo comprendido entre junio del 2011 a junio del 2013.

6.3 TIPO DE ESTUDIO

6.3.1 Descriptivo: La investigación requiere de una descripción de las características de los diferentes aspectos que intervienen en las actividades de transporte terrestre de carga. Describiendo aspectos importantes como el marco legal en que se desenvuelve el sector de transporte de carga, la oferta y demanda de sector, los costos de operación, los agentes que intervienen como los generadores de carga, las empresas de transporte, los gremios y propietarios de vehículos, entre otros, y los efectos ocasionados por la implementación en zona como el municipio de Ipiales.

6.4 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

6.4.1 Método de observación. Para la realización de la investigación, se requiere inicialmente identificar la problemática y acontecimientos que vive la ciudad de Ipiales en materia de transporte de carga y sus implicaciones en la aplicabilidad del sistema de fletes ya sea para los generadores de carga, transportadores y empresas de transporte.

6.4.2 Método deductivo. Es pertinente realizar la observación de aspectos generales de la problemática de la aplicación del sistema de fletes en el transporte terrestre de carga, que conduce a profundizar en elementos particulares como: costos de operación, oferta y demanda, competencia desleal, etc.

6.4.3 Método de análisis. Para llevar a cabo la presente investigación se propone este método ya que permite obtener la identificación de las partes que conforman un fenómeno en este caso el sector de transporte de carga y sus implicaciones en actividades de movilización de mercancía; desglosando cada ítem con su debida importancia en el desempeño y funcionalidad del sistema de fletes establecido por el Estado, en este caso el nuevo Esquema de Fletes de Libertad Vigilada.

6.5 POBLACIÓN- MUESTRA.

En la presente investigación se tiene en cuenta las unidades de población objeto de estudio para este caso La Asociación Colombiana de Camioneros, ACC, de igual forma los generadores de carga, las empresas transportaras y los transportistas de la ciudad de Ipiales. Las variables a emplear en este tipo de investigación son cualitativas ya que permiten describir los elementos que encierra la problemática del sistema de fletes, causas y efectos de este fenómeno, acuerdos entre el sector de transporte y el Estado, la actual reglamentación y su aplicabilidad para los diferentes agentes.

Tamaño de muestra:

Empresas en Ipiales: censo total; se toma como fuente las que tiene su domicilio fiscal radicado en la ciudad de Ipiales, teniendo como resultado: 20 empresas nacionales y 42 empresas extranjeras; se toma de la fuente la de la página de DIAN y del Ministerio de Transporte.

Dueños de vehículos registrados en Ipiales: Tomado del registro de la secretaria de tránsito y transporte de la base de datos de vehículos que circulan en la frontera (DIAN), Con esta información, y con una población aproximada de 600, se ha decidido aceptar un error máximo del 5%, y un nivel de confianza del 95,5%; el tamaño de la muestra sería:

$$n = \frac{Z^2 \times P \times Q \times N}{E^2 \times (N-1) + Z^2 \times P \times Q}$$

n= 240 encuestas

6.6 FUENTES DE INFORMACIÓN

6.6.1 Fuentes Primarias

6.6.1.1 Entrevistas. Este estudio implica recoger información de algunos funcionarios de entidades relacionadas con asuntos de transporte y logística en la ciudad de Ipiales. La entrevista está estructurada, es decir, se ha organizado y sistematizado el orden de preguntas.

El funcionario a entrevistar es:

- Asociación Colombiana de Camioneros, ACC. De Ipiales. Director. Emigdio Flórez

6.6.1.2 Encuestas. Para conocer la aplicabilidad del nuevo esquema de fletes de libertad vigilada en la ciudad de Ipiales, es pertinente realizar encuestas a las empresas de transporte, a los transportistas y generadores de carga con el fin de recolectar información que permitan verificar el funcionamiento de dicho sistema y de igual forma conocer los efectos que ha generado dentro del periodo de tiempo fuente de análisis, tiempo en que dejó de operar la tabla de fletes y el inicio del nuevo sistema de fletes.

6.6.2 Fuentes Secundarias. Esta investigación requiere de información básica suministrada por libros, revistas, tesis de grado relacionado con el tema de estudio, periódicos locales y nacionales, y reglamentación o marco legal contenido generalmente en Internet.

6.6.3 Fuentes Terciarias: Esta investigación requiere de información de bibliografías, catálogos de biblioteca, directorios, listas de lecturas y artículos sobre encuestas especializadas realizadas por entes como MINTRANSPORTE, Universidad del Rosario, DANE. Cámara de Comercio De Ipiales.

6.7 INSTRUMENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Para esta investigación se trabajara con análisis de información cualitativa, aplicación de encuestas y entrevistas de campo.

6.8 ANALISIS E INTERPRETACION DE LA INFORMACIÓN

Una vez puesto en marcha la investigación es pertinente recoger la información de las entrevistas y encuestas y posteriormente se efectúa la tabulación, ordenamiento y procesamiento de la información lo que conduce al uso de técnicas estadísticas, en este caso un procedimiento estadístico sencillo, utilizando la distribución de frecuencias y porcentajes a que corresponde cada componente de análisis. Finalmente la presentación del informe se determina la forma tabular y representaciones gráficas para presentar los datos obtenidos donde se incluyen cuadros y gráficos de histogramas que agrupan los resultados y datos suministrados en la fuente de información primaria, permitiendo la visualización clara, concisa y comprensiva de los puntos de vista de la muestra objeto de estudio para su posterior interpretación y análisis.

7. OPERATIVIDAD DEL NUEVO ESQUEMA DE FLETES DE LIBERTAD VIGILADA EN EL SECTOR TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE IPIALES CON RESPECTO A LA ANTIGUA TABLA TARIFARIA DE FLETES

7.1 EL TRANSPORTE DE CARGA EN LA CIUDAD DE IPIALES

El municipio de Ipiales; está ubicado en el sur del departamento de Nariño; en el paso fronterizo Puente Internacional de Rumichaca; su principal actividad económica es el comercio transfronterizo con la ciudad de Tulcán – Ecuador. En los últimos años el volumen de carga que se moviliza por este pasó de frontera según las operaciones de Importación – Exportación y Transito Aduanero Internacional; según las estadísticas aportadas por la Dirección De Impuestos y Aduanas Nacionales es según grafico 1 y 2:

Grafico 1. Exportaciones



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Como se observa en el grafico anterior las exportaciones que se movilizan por este paso de frontera en los ultimos años han tenido una disminucion en comparacion con otros años; situacion que es muy silimilar en las importaciones como se observa el grafico No 2.

Grafico 2. Importaciones



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Adicionalmente a esto; Ipiales se considera la capital de la ex provincia de Obando; ciudad en la cual se acopian la mayor cantidad de productos agrícolas de la zona la cual es vendida el centro del país-, entre los principales productos de comercialización son la papa, arveja, haba, entre otros. De la misma manera hay diversas manufacturas de producción artesanal y materias primas como lo son la madera entre otros productos. La principal fuente de movilización de carga es el comercio exterior; las exportaciones con destino principalmente a Ecuador; y las importaciones que en su gran mayoría son de consumo final.

7.2 PERCEPCIONES DEL SECTOR⁷⁹

7.2.1 Empresas de Transporte Nacional:

Grafico 3. Años de vigencia



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

⁷⁹ El resultado presentado es de responsabilidad de los autores de la presente investigación; si se desea conocer la estructura de la encuesta remitirse a la parte anexos del presente trabajo.

Como se puede observar en el grafico No 3; a la pregunta; años de vigencia, del 100% de las empresas encuestadas el 60% respondieron que entre 10 y 20 años, un 25% corresponde a más de 20 años y un 15% entre 1 y 15 años, esto significa que la mayoría de la población de empresas de transporte que opera en esta zona tienen experiencia y conocen el sector del transporte.

Grafico 4. Servicios que ofrece



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Como se puede observar en el grafico No 4; a la pregunta: Servicios que ofrece; del 100% de las empresas encuestadas en un 50% respondieron que ofrecen transporte y almacenamiento de mercancías, en un 30% se encuentra el almacenamiento de la mercancía; y en un 20% solo el transporte; es preciso aclarar que cuando hablan de almacenamiento ellos ofrecen este servicio de bodega en esta frontera siendo más fuerte este servicio que el mismo transporte de carga.

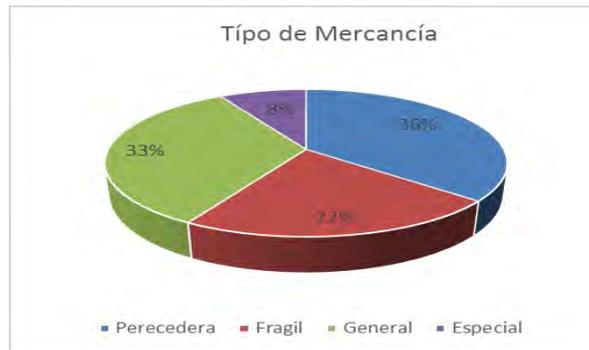
Grafico 5. Sectores que predominan



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 5; a la pregunta: Sectores que predominan; del 100% de las empresas encuestadas en un 50% respondieron los principales productos que movilizan son perecederos, en un 21% manufacturero, en un 17% mineros; y en un 13% pecuarios; se hace necesario mencionar que al hablar de productos perecederos se hace en sentido Ipiales hacía el centro del país.

Grafico 6. Tipo de mercancía



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 6; a la pregunta: Tipos de mercancías; del 100% de las empresas encuestadas en un 36% respondieron los principales productos que movilizan son perecederos, en un 33% general, en un 22% frágil; y en un 8% especial; se hace necesario mencionar que al hablar de productos perecederos se hace en sentido Ipiales hacía el centro del país.

Grafico 7. Destino de la carga



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 7; a la pregunta: Destino de la carga; del 100% de las empresas encuestadas en un 48% respondieron que el principal destino es Cali, en un 29% Bogotá, en un 19% Medellín; y en un 5% Otras; dentro de estas ciudades los destinos son las centrales de abastos.

Grafico 8. Quitar tabla de fletes



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 8; a la pregunta: Quitar tabla de fletes; del 100% de las empresas encuestadas en un 90% respondieron sí; y en un 10% que no; la mayoría de las empresas que respondieron afirmativamente, argumentan que la tabla de fletes jamás se respetó; que por el contrario es una traba al buen flujo del manejo y cotización de la carga.

Grafico 9. Efectos de quitar la tabla de fletes



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 9; a la pregunta: Efectos de quitar la tabla de fletes; del 100% de las empresas encuestadas en un 55% respondieron que mejor competencia, en un 20% mayor oportunidad, en un 10% crecimiento y ningún beneficio en igual proporción; y en un 5% mejor servicio. Cuando se menciona mejor competencia se argumenta que quitar la tabla de fletes permite que la oferta y demanda del mercado se genere libremente, y por lo tanto se puede dar mayores oportunidades.

Grafico 10. La empresa se ha beneficiado del nuevo sistema



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 10; a la pregunta: la empresa se ha beneficiado del nuevo sistema; del 100% de las empresas encuestadas en un 90% respondieron que SI, en un 10% que NO; en la respuestas afirmativas se argumentaron muchas opciones encontrando con mayor frecuencia que el principal beneficio para la zona de Ipiales es un sector más competitivo.

Grafico 11. Respuesta por los generadores de carga



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 11; a la pregunta: De acuerdo a los fletes establecidos por la empresa la respuesta dada por los generadores de carga; del 100% de las empresas encuestadas en un 50% respondieron que era justo por el servicio prestado, en un 30% conformismo y en un 20% inconformismo.

Grafico 12. Respuesta por los transportistas



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 12; a la pregunta: De acuerdo a los fletes establecidos por la empresa la respuesta dada por los transportadores de carga; del 100% de las empresas encuestadas en un 55% respondieron conformismo, en un 30% inconformismo y en un 20% que era justo por el servicio prestado. Una situación muy contraria al escenario dado por los generadores de carga.

Grafico 13. SICE - herramienta efectiva de control o No



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 13; a la pregunta: que si el SICE es una herramienta efectiva para regular los fletes; del 100% de las empresas encuestadas en un 80% respondieron NO, y en un 20% que SI; para este resultado es preciso mencionar que las empresas argumentan que esta herramienta se concibió con esquemas generales para todo el país; y que por lo tanto no es una medida efectiva y equitativa ya que zonas como IpiALES presentan diferenciales de mercado por la condición de frontera; y que por ello la llegada o salida de carga está en función de las condiciones no solo del consumo del municipio sino también del comportamiento del comercio internacional de la frontera.

Grafico 14. Cual Es mejor herramienta

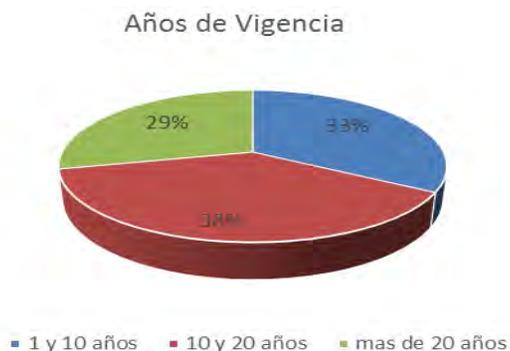


Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 14; a la pregunta: cuál es la mejor herramienta; del 100% de las empresas encuestadas en un 75% respondieron que el esquema de fletes de libertad vigilada, y en un 25% que la tabla de fletes.

7.2.2 Empresas de transporte Extranjeras

Grafico 15. Años de vigencia



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Como se puede observar en el grafico No 15; a la pregunta; años de vigencia, del 100% de las empresas extranjeras encuestadas el 38% respondieron que entre 10 y 20 años, un 33% entre 1 y 10 años y en un 29% corresponde a más de 20 años, esto significa que la mayoría de la población de empresas de transporte extranjeras que opera en esta zona tienen experiencia y conocen el sector del transporte.

Grafico 16. Servicios que ofrece



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Como se puede observar en el grafico No 16; a la pregunta: Servicios que ofrece; del 100% de las empresas encuestadas en un 33% respondieron que ofrecen transporte y almacenamiento de mercancías, en un 31% se encuentra el almacenamiento de la mercancía; y en un 36% solo el transporte; es preciso aclarar que cuando hablan de almacenamiento ellos ofrecen este servicio de bodega en esta frontera siendo más fuerte este servicio que el mismo transporte de carga.

Grafico 17. Sectores que predominan



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 17; a la pregunta: Sectores que predominan; del 100% de las empresas encuestadas en un 52% respondieron que los principales productos que movilizan son de tipo manufacturero, en un 33% perecederos, en un 12% pecuarios, y en un 2% mineros; se hace necesario mencionar que al hablar de productos manufactureros en un 90% son con destino y origen en el comercio internacional de la zona de frontera.

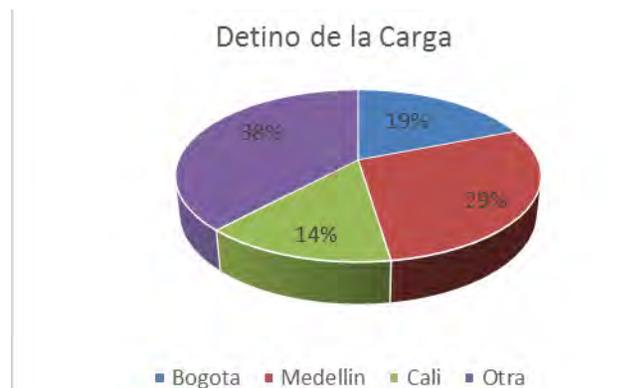
Grafico 18. Tipo de mercancía



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 18; a la pregunta: Tipos de mercancías; del 100% de las empresas encuestadas en un 48% respondieron los principales productos que movilizan son perecederos, en un 31% general, en un 14% especial; y en un 7% frágil; se hace necesario mencionar que al hablar de productos perecederos se hace en sentido importación desde Ecuador y Perú principalmente.

Grafico 19. Destino de la carga



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 19; a la pregunta: Destino de la carga; del 100% de las empresas encuestadas en un 38% respondieron que el principal destino Otras, en un 29% Medellín, en un 19% Bogotá, y en un 14% Cali. Dentro de los otros destinos están ciudades como Santa Marta, Cartagena, Cúcuta y Armenia.

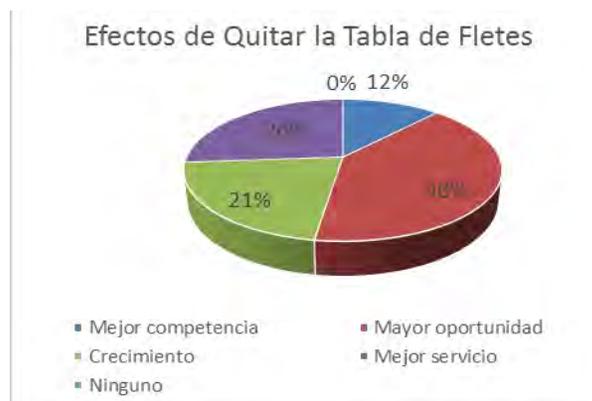
Grafico 20. Quitar tabla de fletes



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 20; a la pregunta: Quitar tabla de fletes; del 100% de las empresas encuestadas en un 90% respondieron sí; y en un 10% que no; la mayoría de las empresas que respondieron afirmativamente, argumentan que Colombia era uno de los pocos países que no ha liberado el sector del transporte, generando un sector obsoleto y que no daba soporte competitivo a su producción interna.

Grafico 21. Efectos de quitar la tabla de fletes



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 21; a la pregunta: Efectos de quitar la tabla de fletes; del 100% de las empresas encuestadas en un 40% respondieron mayor oportunidad, en un 26% mejor servicio, en un 21% crecimiento y en un 12% mejor competencia. Las empresas extranjeras afirman que quitar la tabla de fletes les brinda mayor oportunidad dentro del sector transporte Colombiano con igual de condiciones de competencia.

Grafico 22. La empresa se ha beneficiado del nuevo sistema



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 22; a la pregunta: la empresa se ha beneficiado del nuevo sistema; del 100% de las empresas encuestadas en un 93% respondieron que SI, en un 7% que NO; en la respuestas afirmativas se argumentaron principalmente una mejor integración y mayor movilidad en la zona de frontera; generando cadenas más competitivas a la productividad no solo Colombiana sino de la zona andina.

Grafico 23. Respuesta por los generadores de carga



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 23; a la pregunta: De acuerdo a los fletes establecidos por la empresa la respuesta dada por los generadores de carga; del 100% de las empresas encuestadas en un 50% respondieron que era conformismo, en un 36% justo por el servicio prestado y en un 14% inconformismo.

Grafico 24. Respuesta por los transportistas



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 24; a la pregunta: De acuerdo a los fletes establecidos por la empresa la respuesta dada por los transportadores de carga; del 100% de las empresas encuestadas en un 74% respondieron conformismo, en un 21% que era justo por el servicio prestado y en un 5% inconformismo. Una situación muy similar al escenario dado por los generadores de carga.

Grafico 25. SICE - Herramienta efectiva de control o no



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 25; a la pregunta: que si el SICE es una herramienta efectiva para regular los fletes; del 100% de las empresas encuestadas en un 90% respondieron NO, y en un 10% que SI; para este resultado es preciso mencionar que las empresas argumentan que esta herramienta se concibió con esquemas generales para todo el país; y que por lo tanto no es una medida efectiva y equitativa ya que zonas como IpiALES presentan diferenciales de mercado por la condición de frontera; esta apreciación es igual que la aportada por las empresas nacionales.

Grafico 26. Cual es mejor herramienta



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 26; a la pregunta: cuál es la mejor herramienta; del 100% de las empresas encuestadas en un 76% respondieron que el esquema de fletes de libertad vigilada, y en un 24% que la tabla de fletes.

7.2.3 Análisis comparativo entre las empresas de orden Nacional y las extranjeras: Tomando como base las respuestas dadas por las empresas de orden nacional y extranjeras, se presentan el siguiente cuadro comparativo donde se evidencia las tendencias respecto al manejo de la fijación de fletes; en relación al manejo de la tabla de fletes y el Nuevo Esquema de Fletes de Libertad Vigilada que el gobierno ha implementado; como medida de mejoramiento para el sector de transporte de carga pesada.

Tabla 1. Comparativo entre Empresas

Ítem	Nacionales	Extranjeras
Años de Vigencia de la empresa	60% entre 10 y 20 años	30% entre 10y 20 años
Servicios que ofrece la empresa	El 50% ofrece transporte y almacenamiento	Con el siguiente porcentaje el transporte 36%, almacenamiento 31%; y la combinación de las dos en un 33%
sectores predomina la utilización del servicio de transporte de carga	71% moviliza mercancía entre manufacturero y agrícola	Manufacturero el 55%, y el agrícola con un 33%
Mercancía que específicamente transporta la empresa	33% general, 36% perecedera	Perecedera 48%, General 31%
Destino donde movilizan los generadores de carga dicha mercancía	Bogotá el 29%, Medellín el 19%	Medellín 29%, Bogotá 19%
Cómo empresa de transporte, creía conveniente la abolición de la tabla de fletes	90% si	90% si
Cuáles son los efectos que se han producido por la abolición de la tabla de fletes	55% mejor competencia.	Mayor oportunidad 40%
Al establecer el Esquema de fletes de libertad vigilada, como empresa de transporte se ha visto beneficiada	90% si	93 % si
De acuerdo a los fletes establecidos por la empresa, los generadores de carga muestran	50% Justo por el servicio prestado	50% conformismo.
De acuerdo a los fletes establecidos por la empresa, los transportistas muestran	55% conformismo	74% conformismo
Considera que el Sistema de Información de Costos Eficiente "SICE", y el Sistema de Monitoreo, son una herramienta efectiva para regular los fletes	80% No	90% No
Si usted hace una comparación entre la tabla de fletes y el Esquema de fletes de libertad vigilada, ¿cuál de ellas mostraba mejor control y beneficio para la empresa y por qué?	75% el Esquema de fletes de libertad vigilada	76% el Esquema de fletes de libertad vigilada

Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Dentro del sector de empresas de transporte tanto nacionales como extranjeras en un 90% expresan conveniente la abolición de la tabla de fletes, cuya principal justificación se fundamenta en el hecho de que la tabla no refleja la realidad de las operaciones; actualmente el devenir económico ha cambiado; por lo tanto las estructuras productivas han conllevado a nuevas ofertas y diversas opciones; por lo anterior la tabla de fletes se convierte en un mecanismo obsoleto y que deteriora la competitividad del país en función a que solamente es un acuerdo que no se cumple.

Las empresas de transporte; diariamente se enfrentan al movimiento de la oferta y demanda del mercado; evocando de esta manera a estrategias de diversa índole para poder seguir en el mercado. De esta manera las alianzas, los servicios complementarios; se presentan como la mejor herramienta, sin embargo la tabla

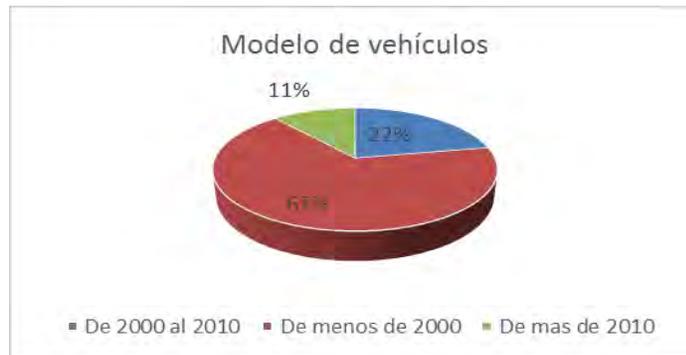
de fletes no permite evidenciar o registrar esta estructura productiva del servicio del transporte de carga. En respuesta a los efectos que ha causado el cambio del sistema de fijación de fletes; se presentan dos escenarios, para las empresas nacionales se genera una mejor competencia, y para las empresas extranjeras es mayor oportunidad. En referencia a la mejor competencia que menciona las empresas nacionales; se sustentan en los elementos que integran el costo de transporte; dentro de ellos el combustible, que en Colombia genera y representan un 70% del costo final del flete en ruta, para las empresas nacionales el poder generar un flete derivado de la fluctuación del mercado les permite acceder a mejor opciones de competencia; sin embargo, para las empresas extranjeras, y es preciso mencionar las empresas de origen del Ecuador; cuyo combustible es 2 veces más económico que el Colombiano; mencionan que tiene mayor oportunidad en el mercado Colombiano ya que pueden ofrecer sus servicios dentro de la cadena de costos que a ellos les permite su estructura, por lo tanto en este aparte se evidencia una desigualdad entre empresas Colombianas y extranjeras con el nuevo sistema de fijación de fletes en Colombia.

De igual manera; respecto a los beneficios percibidos por los generadores de carga, para las empresas nacionales establecen que sus clientes lo consideran justo por el servicio prestado, entre tanto para las empresas extranjeras lo expresan como conformismo; es necesario mencionar que nuevamente en este aparte la estructura de costos es indiscutiblemente un factor o una variable determinante en el valor del flete. En este orden de ideas, en lo referente a los transportistas se manifiesta un conformismo, hay que hacer una aclaración con respecto a las flotas de las empresas extranjeras que en su gran mayoría son propias, y se registran como habilitadas por la misma empresa y que están operan exclusivamente en carga de tipo internacional, ya que por normatividad andina se está prohibido hacer transporte local en cualquier país miembro de la comunidad Andina.

Finalmente, para las empresas nacionales y extranjeras los actuales mecanismos son suficientes para la regulación y fijación de fletes, pero que definitivamente el nuevo sistema es mucho mejor, ya que refleja con mucha más realidad las necesidades del mercado tanto para oferentes como para demandantes.

7.2.4 Análisis del Sector de los Transportistas (dueños de vehículos)

Grafico 27. Modelo de Vehículos



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 27; a la pregunta: Modelo de vehículos; del 100% de los encuestados en un 67% respondieron que menos del 2000, en un 22% de 2000 al 2010 y en un 11% de más de 2010; bajo este panorama se puede observar que el parque automotor que se maneja es obsoleto lo que conlleva a costos de mantenimiento y por lo tanto resta competitividad al servicio.

Grafico 28. Experiencia en el transporte



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 28; a la pregunta: experiencia en el transporte; del 100% de los encuestados en un 65% respondieron que más de 10 años, en un 20% hasta 5 años y en un 15% menos de 3 años; la mayoría de propietarios de los vehículos de transporte de carga presentan mucha experiencia en el sector, lo que significa conocimiento y vocación que respalda una prestación de servicio con mayor competitividad.

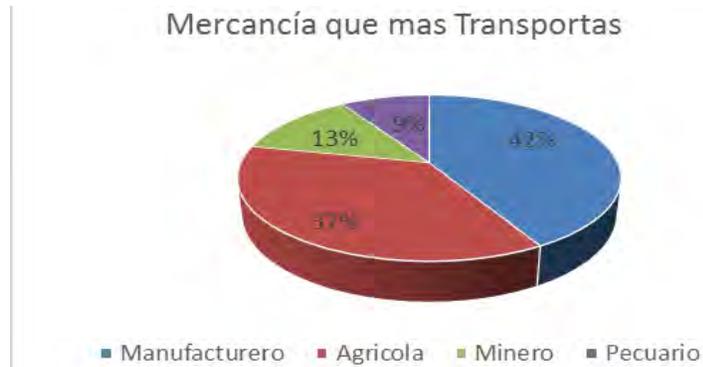
Grafico 29. Chatarrización



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 29; a la pregunta: Chatarrizacion; del 100% de los encuestados en un 65% respondieron SI, en un 35% que NO; en esta pregunta es necesario mencionar que los propietarios de los vehículos de carga argumentan que la chatarrizacion en buena en la medida que se cumpla los parámetros establecidos para este proceso.

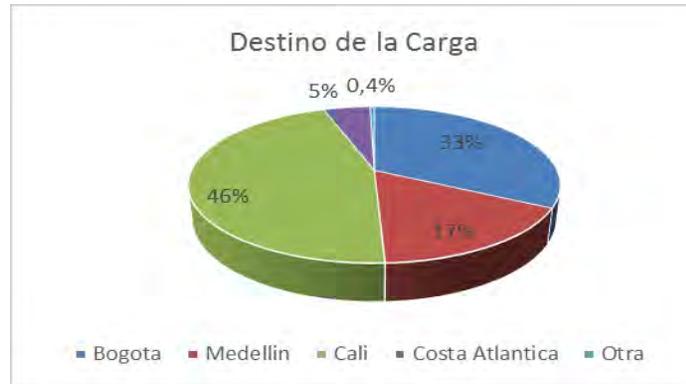
Grafico 30. Mercancía que más transportas



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 30; a la pregunta: mercancía que más transporta; del 100% de los encuestados en un 42% respondieron que manufacturero, en un 37% agrícola, en un 13% minero y en un 9% pecuario.

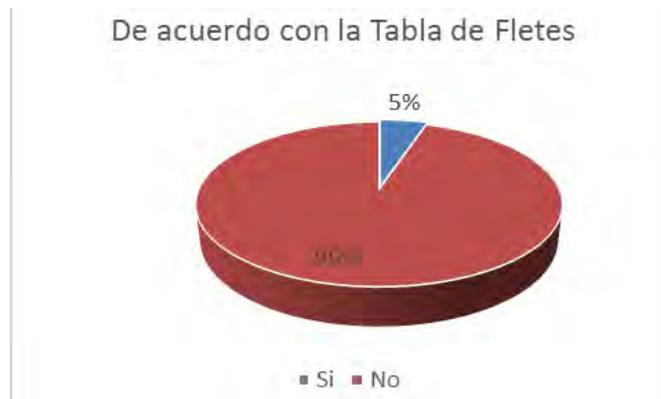
Grafico 31. Destino de la carga



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el gráfico No 31; a la pregunta: Destino de la carga; del 100% de los encuestados en un 46% respondieron Cali, en un 33% Bogotá, en un 17% Medellín, en un 5% costa Atlántica y en un 0,4% Otras ciudades. Como se puede observar las grandes ciudades son el destino de la carga se origina en Ipiales y de igual manera de estas ciudades se origina la carga.

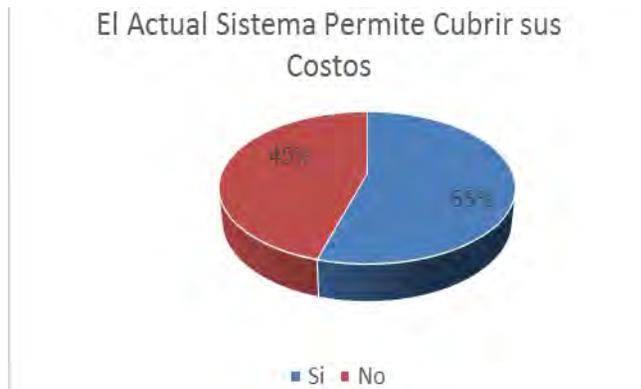
Grafico 32. De acuerdo con la tabla de fletes



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el gráfico No 32; a la pregunta: Si está o no de acuerdo con quitar la tabla de fletes; del 100% de los encuestados en un 95% respondieron que NO y en un 5% que SI. En esta parte los propietarios de los medio de carga argumentan que el quitar la tabla de fletes los perjudica a ellos ya que las empresas entrarían a controlar más los porcentajes de intermediación afectando sus finanzas.

Grafico 33. El Actual sistema permite cubrir sus costos



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 33; a la pregunta: El actual sistema permite cubrir sus costos; del 100% de los encuestados en un 55% respondieron que SI y en un 45% que NO. En esta pregunta se encuentra una proporcionalidad la cual se deriva del sentido de la carga que se moviliza; ya que los propietarios trabajan sus costos en función de viajes “redondos”, que significa viajes de ida y vuelta en el cual uno de ellos representa costos y el otro representa ganancias.

Grafico 34. Ha Habido beneficios por los transportistas



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 34; a la pregunta: Ha habido beneficios para los transportistas con el nuevo sistema; del 100% de los encuestados en un 53% respondieron que SI y en un 48% que NO. En esta pregunta al igual que la anterior se encuentra una proporcionalidad la cual se deriva del sentido de la carga que se moviliza.

Grafico 35. El nuevo Sistema que consecuencias ha traído

El Nuevo Sistema Que Consecuencias ha Traido

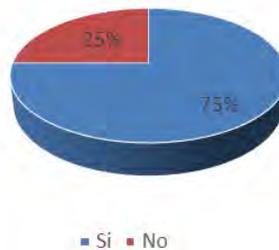


Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 35; a la pregunta: el nuevo sistema que consecuencias ha traído; del 100% de los encuestados en un 48% respondieron que MALAS y en un 47% que BUENAS y en un 5% es indiferente. En esta pregunta al igual que las anterior se encuentra una proporcionalidad la cual se deriva del sentido de la carga que se moviliza, ya que argumentan que al hablar de carga en sentido Ipiales al centro del país la negociación pirata afecta la formalidad del sector y mucho más en carga de tipo perecedera originaria de esta región y no del comercio internacional.

Grafico 36. la piratería es una consecuencia

La Piratería es una Consecuencia



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 36; a la pregunta: La piratería es una consecuencia; del 100% de los encuestados en un 75% respondieron que SI y en un 25% que NO, Como se mencionó en la pregunta anterior al hablar de carga en sentido Ipiales al centro del país la negociación pirata afecta la formalidad del sector; y esta se ha presentado mucho más con el nuevo sistema regulado por oferta y demanda del mercado.

Grafico 37. SICE y sistema de monitoreo, efectivos para regular Flete



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 37; a la pregunta: El SICE y el sistema monitoreo son efectivos para regular fletes; del 100% de los encuestados en un 91% respondieron que NO y en un 9% que SI, argumentan al igual que las empresas de transporte que este sistema fue concebido con comportamientos generales y no se miró las particularidades de la frontera; entre las cuales se evidencia competencia no solo de tipo nacional sino de tipo internacional; los costos de combustible en frontera es muy diferente que para el centro del país y mucho más para los vehículos de origen extranjero los cuales pueden abastecer sus tanques con combustible de ecuador el cual presenta un costo ostensiblemente bajo en comparación con el nacional.

Grafico 38. Que Herramienta da mejor control y beneficios



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 38; a la pregunta:Cuál de las herramientas muestra mejor control y beneficio para la empresa; del 100% de los encuestados en un 91% tabla de fletes y en un 9% el nuevo sistema.

Grafico 39. El Nuevo sistema de fijar fletes debe ser analizado



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En el grafico No 39; a la pregunta: el nuevo sistema de fijar fletes debe ser analizado; del 100% de los encuestados en un 89% SI y en un 11% NO, puesto que con este sistema las empresas de transporte son las que se benefician ya que actualmente se están cobrando unos porcentajes de negociación los cuales son descontados a los propietarios de los vehículos. Finalmente se puede concluir que para los dueños de los vehículos, se presentan algunas variaciones que en el escenario de las empresas de transporte; se genera un parque automotor viejo; no están de acuerdo con el sistema que el gobierno ha tomado para la chatarrización, manifiestan que las condiciones que el gobierno ha dado no están acordes con los pequeños transportistas, que se realizó en función de las grandes cadenas de producción y los grandes transportadores que están en la capacidad de soportar altos costos de financiación en largos periodos de tiempo, situación que no es manejable para aquellos transportadores dueños de una sola unidad y que esta representa el sustento de su núcleo familiar; además se involucran otras variables como la generación de carga, la cual no es propia si no de terceros y que la intermediación de las empresas de transporte puede generar un margen de pérdida de utilidad por viaje de hasta un 5%, lo que ve afectado a su presupuesto en un proceso de renovación de parque.

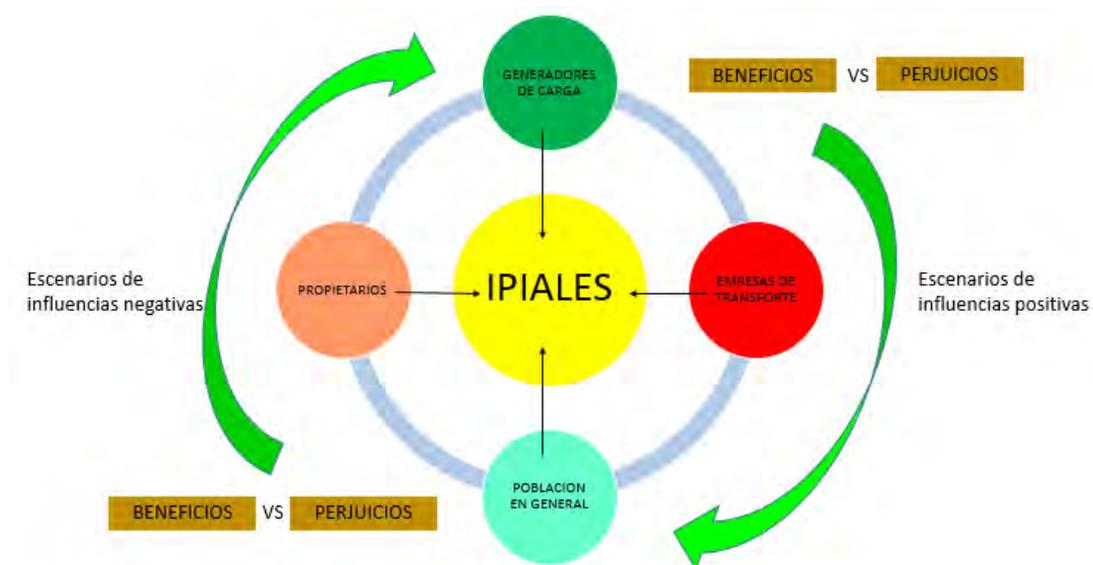
La mayoría de transportadores llevan más de 5 décadas dedicados a esta profesión; ellos expresan que las principales cargas que se movilizan desde la ciudad de Ipiales es manufacturas y perecederos; siendo este último de gran importancia ya que es de producción nacional y extranjera (importaciones), pero mencionan que la intermediación para la asignación de la carga es muy complicada, y que muchas veces el flete de salida es solo para cubrir gastos y que es el flete de regreso el que posiblemente genera recurso de ganancia. Para los dueños de la carga, las principales ciudades de destino son en su orden de importancia Cali, y Bogotá, se justifican en que Cali es mucho más cerca y los costos y tiempo para hacer la vuelta es mucho mejor y se compensa mucho más rápido. Los señores transportadores manifiestan estar de acuerdo con haber quitado la tabla de fletes, para ellos ha sido mucho más beneficioso, pero que de igual manera la competencia desleal se ha hecho mucho más aguda; principalmente con las empresas extranjeras, ya que ellas en Colombia no pagan ningún tipo de impuesto, los vehículos tiene doble tanque para el combustible, el parque automotor es mucho más nuevo, han conllevado a que los fletes que se ofrecen por parte de ellos derivado de la libre negociación es hasta en un 40% más económico, lo que ha llevado a una pérdida de carga en la ciudad de Ipiales, actualmente se hacen contratos directos d origen a destino, los vehículos de origen del Ecuador pueden ingresar hasta el centro del país, con lo cual la flota Colombiana se ha visto afectada. Se menciona de igual manera; que si bien el nuevo sistema favorece algunas opciones del fijación de fletes, el gobierno debería analizar cada región por separado, puesto que las condiciones económicas son diversas, en la frontera se debería tener en cuenta otras variables que afectan la estructura de costo del flete final.

8. DETERMINAR LAS CAUSAS Y LOS EFECTOS OCASIONADOS POR LA APLICACIÓN DEL NUEVO ESQUEMA DE FLETES DE LIBERTAD VIGILADA EN EL MUNICIPIO DE IPIALES

8.1 ESCENARIOS ACTUALES

En el municipio de Ipiales se han presentado diversas situaciones derivadas de la implementación del nuevo esquema de fletes de libertad vigilada; para lo cual se presenta el siguiente esquema, Grafico 40.

Grafico 40. Estructura productiva - Transporte – Ipiales



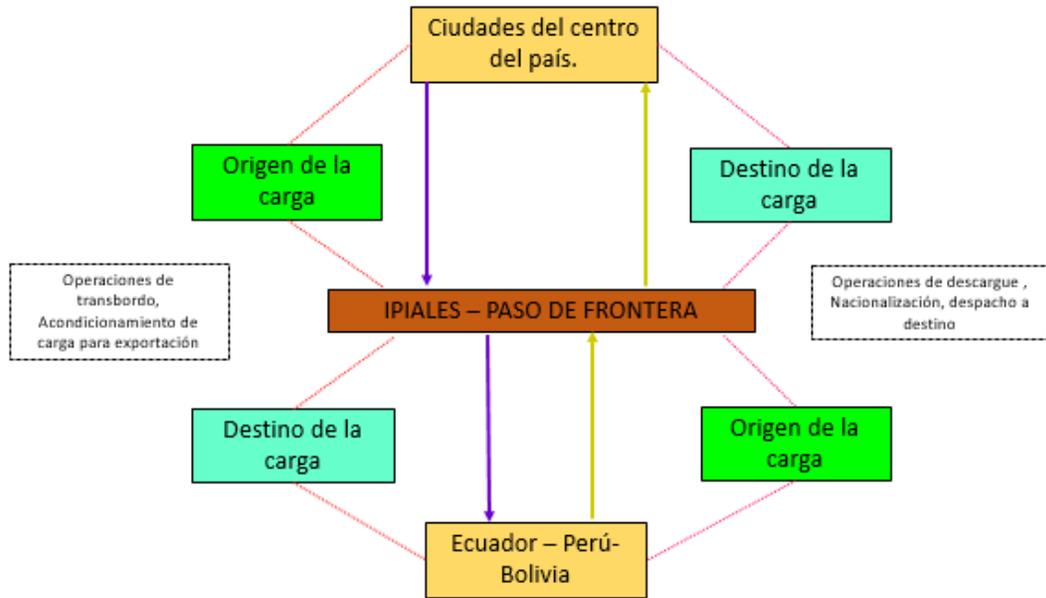
Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Bajo los resultados obtenidos; se presentan influencias de tipo positivo e influencias de tipo negativo, lo que genera relaciones diversas en la población de Ipiales, de la siguiente manera.

La población de Ipiales; por su ubicación en la zona de frontera, presenta ventajas para la generación de carga hacia el interior del país; de la misma manera presenta ventajas para la salida de mercancía desde el interior del país con destino a Ecuador en primera instancia y a Perú.

De esta manera se presentan los siguientes esquemas de transporte.

Gráfico 41. Proceso de carga en Comercio Exterior

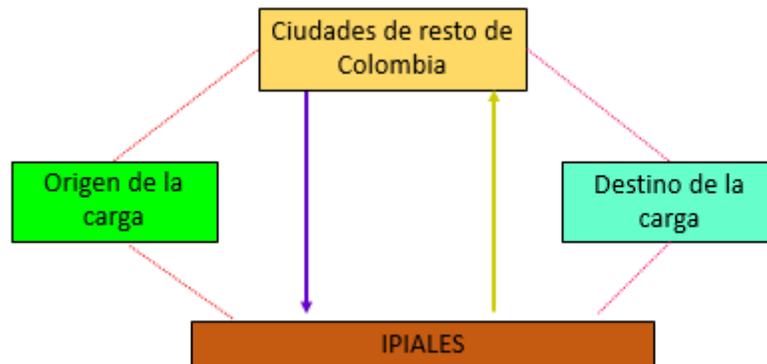


Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En este proceso; IpiALES es generador de carga cuyo destino son las ciudades del país; en su mayoría es carga de tipo perecedera, y materia prima; la cual es utilizada para procesos de producción para mercancías que posteriormente serán exportadas ver gráfico 41.

En este proceso, es preciso mencionar el papel que juegan los depósitos habilitados de carga y los intermediarios aduaneros que la mayoría de los casos son los que negocian el transporte de carga hasta el destino final de la misma, en este sentido se ha encontrado muchas alianzas estrategias que se han formado para poder hacer frente a la competencia de las empresas del Ecuador, principalmente en las operaciones de Transito Aduanero Internacional.

Grafico 42. Proceso de Carga de Consumo Nacional



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

En este proceso; Ipiales es generadora y receptora de carga; ver gráfico 42, en el escenario de generadora de carga se precisa sobre la carga que se produce en la zona del sur colombiano; precisamente en la denominada zona de la Ex provincia de Obando; cuya característica es que es de tipo perecedero, de consumo masivo y que es negociada directamente entre los sueños de la carga y los dueños de los camiones. En el sentido de receptora de carga; se menciona toda la carga que viene desde el resto del país para ser consumida por la población de Ipiales.

8.1.1. Sistema de Monitorio Para Ipiales. Con las descripciones de los escenarios que presenta Ipiales; es preciso mencionar; que dentro de la cadena productiva del sector transporte para Ipiales; se hace necesario mencionar las condiciones de frontera que esta presenta y por tal motivo su particular situación en referencia a la competencia con empresas extranjera; principalmente empresas con flotas de vehículos de registro ecuatoriano, la situación del combustible en frontera; uno de los insumos más costosos dentro de la cadena productiva del transporte.

De igual manera; la topografía del departamento de Nariño y que Ipiales es un municipio que se ubica al final de este contexto geográfico.

De ahí, que su valoración y seguimiento se debería hacer en función a estas condiciones especiales e incluirlo dentro del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera que el gobierno tiene para poder hacerla función de vigilancia al sistema de fletes de libre mercado que actualmente maneja el gobierno Colombiano.

8.2 CAMBIOS GENERADOS

Para hablar de los efectos ocasionados, en este sentido se tiene que mencionar la cadena productiva del transporte en Ipiales, como indica la figura No 42. Una vez comprendida la cadena que presenta el municipio de Ipiales, se hace preciso mencionar los cambios en el marco regulatorio, como consecuencia de las nuevas normatividades dadas en el territorio Colombiano, para el efecto el análisis de los principales cambios de política se concentran en los siguientes elementos: las relaciones económicas, la modernización del parque automotor de carga, la formalización laboral y desarrollo empresarial en el sector y el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado (Infraestructura Logística Especializada).

Grafico 43. Esquema Productivo Del Sector Transporte En Ipiales



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015 Con base en CONPES 3489 del 2007

Sobre las relaciones económicas, se tiene que el en el documento del Plan de Desarrollo (PND) 2006-2012, se planteó el requerimiento de la formulación e implementación de una política integral para el desarrollo de incentivos económicos y el marco institucional apropiado para promover la eficiencia y calidad de los servicios de transporte; no solo de carga sino también de pasajeros, en el país. Entendiendo que la eficiencia como la provisión del servicio a menor costo y la calidad como un compendio de temas relacionados con tiempos, seguridad ante daños o pérdidas de las mercancías, diversidad en la oferta de servicios con valor agregado, entre otros. Ver gráfico 43.

Bajo dichos planteamientos, a través del documento CONPES 3489 de 2007, fue aprobada la Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga, en la cual se propuso una modificación en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y el propietario del vehículo. Esta modificación propuso la migración de la tabla de fletes hacia un esquema de libertad vigilada, el cual estaría basado en un índice de precios del transporte (IPT), fundamentado en una metodología que reflejase la realidad del mercado por medio de una estructura de costos de operación eficiente. Adicionalmente, en este mismo documento, se expuso la importancia de implementar un sistema de información que permitiese un monitoreo permanente del mercado de carga por carretera colombiano.

De la misma manera de desarrollo Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) el cual tiene como objetivo la medición y conteo estadístico de la variación promedio de los costos de una canasta representativa de bienes y servicios que se consideran primordiales para la movilización de un vehículo de carga terrestre. Posteriormente, en el PND 2010-2014, el Gobierno Nacional definió dicho índice como un insumo fundamental para determinar un modelo de costos eficientes que sería calibrado y validado por el Ministerio de Transporte.

Finalmente con el decreto 2092 se fijó la política tarifaria y los criterios que regularían las relaciones económicas entre el generador de carga, la empresa de transporte y el propietario del vehículo.

Esta nueva política especifica que: El Ministerio de Transporte deberá publicar el Índice de Costos Eficiente; serán los mismos actores quienes fijen el flete y el valor a pagar por la movilización de las mercancías; en caso tal que dicho valor se encuentre por debajo del nivel de costo eficiente de operación, estimado por el Ministerio de Transporte, éste podrá intervenir fijando un valor mínimo a pagar para realizar la operación. En lo referente la modernización del parque automotor de carga, el gobierno ha desarrolla un sistema que permite que los colombiano cambien su vehículo por nuevas unidades que generan mayor productividad y competitividad al sector, situación que tiene con descontento a gran parte de la población ya que dichas políticas son aprovechadas por las grandes empresas y no por aquellos propietarios de un solo vehículo, como lo manifestaron los propietarios a través de las encuestas realizadas.

Por otra parte la formalización laboral y desarrollo empresarial en el sector, no ha sufrido grandes variaciones; sin embargo, como primera medida, el Decreto 173 de 2001 reglamenta la habilitación de las empresas de transporte público terrestre automotor de carga y la prestación de su servicio de manera eficiente, seguro, oportuno, entre otros. Basado en criterios de libre competencia y de iniciativa privada. Posteriormente, en el CONPES 3489 se planteó la necesidad de revisar y actualizar del marco normativo para la habilitación de empresas con el objetivo de: fomentar la competencia, facilitar el acceso de nuevas empresas al mercado y reducir la informalidad. En este orden de ideas, se plantea lo relacionado con formalización de las relaciones laborales, especialmente en lo relacionado con la seguridad social de los conductores y la necesidad de capacitar a los agentes de la cadena en aspectos técnicos y operativos

Finalmente en la parte de desarrollos logísticos, Colombia a través de diversos CONPES como el 3527 y 3547, han definir la importancia de un infraestructura física competitiva para el desarrollo logístico y por lo tanto para el desarrollo competitivo del sistema de transporte nacional e internacional para el país. Esta situación afecta directamente a municipios como Ipiales, cuya influencia delas operaciones derivadas del comercio internacional es directa.

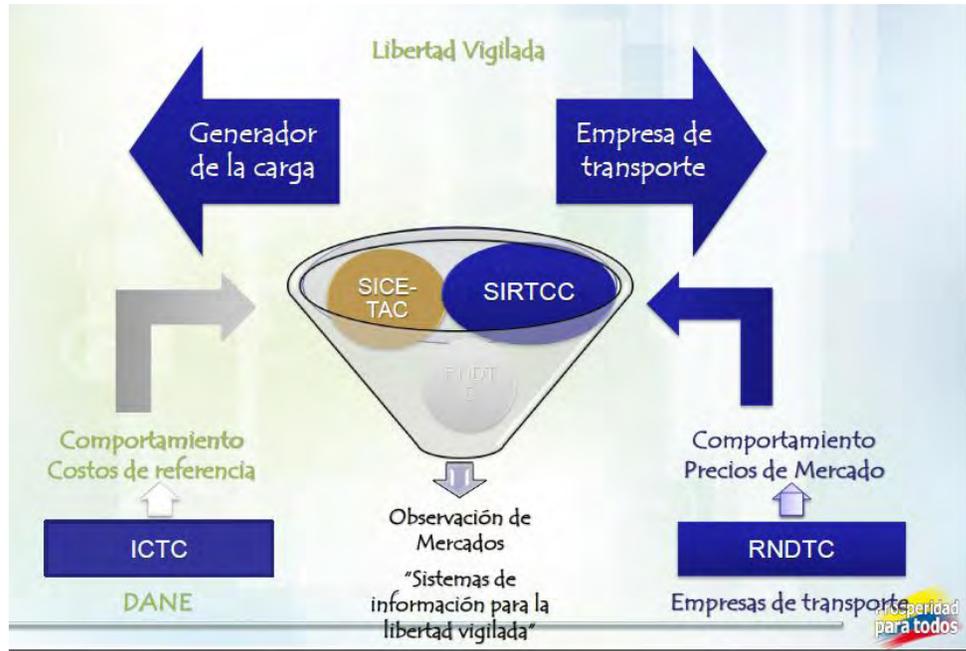
8.3 ESQUEMAS Y PROPUESTAS

Grafico 44. La Regulación Del Transporte Automotor De Carga



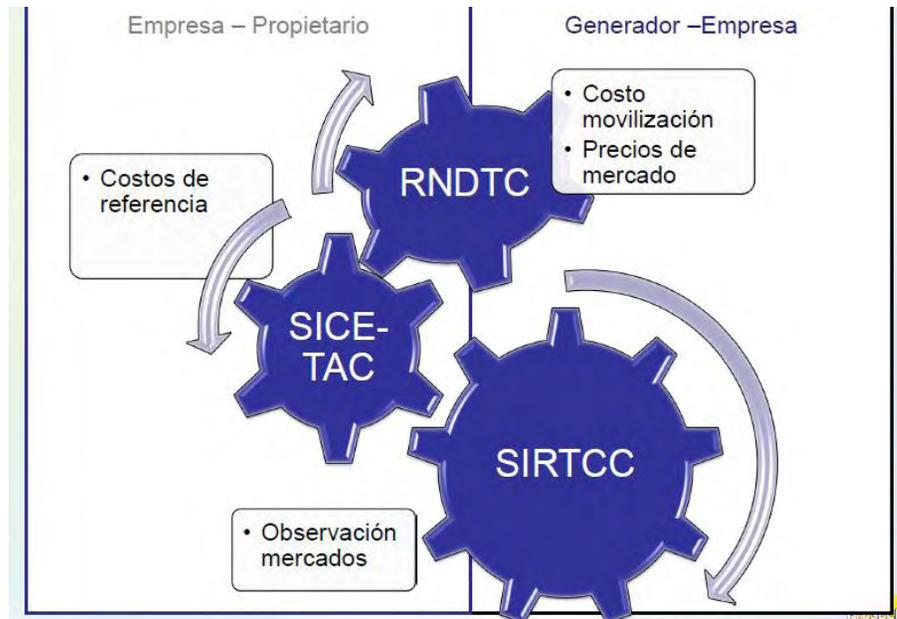
Fuente: Pagina web del Ministerio de Transporte de Colombia, 2015

Grafico 45. Esquema Política de Libertad Vigilada



Fuente: Pagina web del Ministerio de Transporte de Colombia, 2015

Grafico 46. Sistema de Información para la Libertad Vigilada



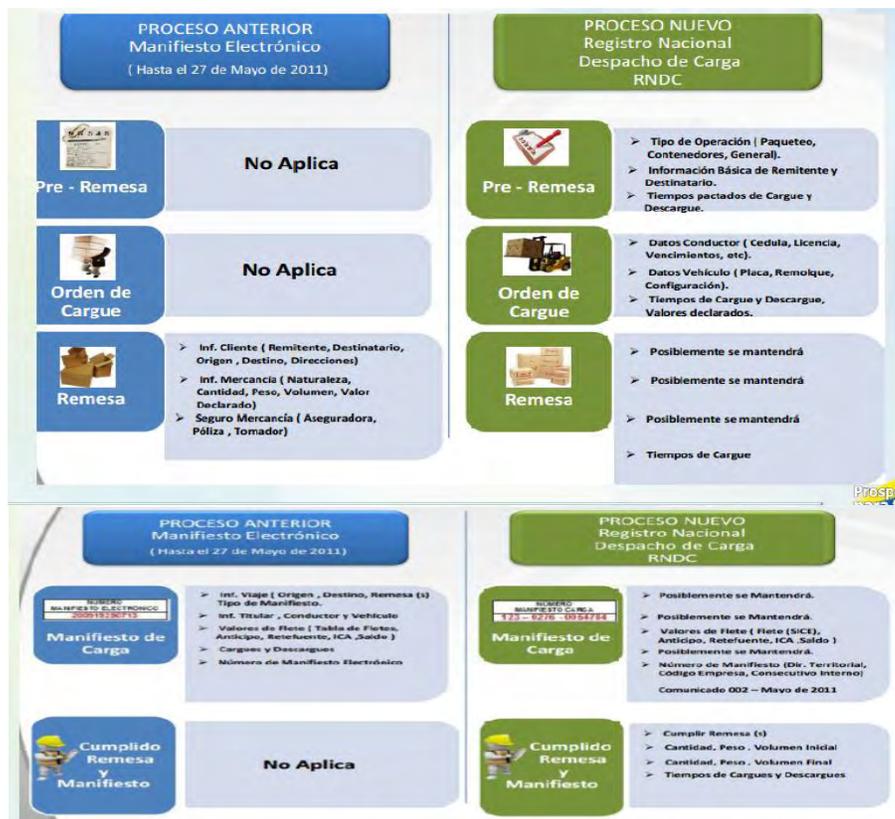
Fuente: Pagina web del Ministerio de Transporte de Colombia, 2015

Grafico 47. Registro Nacional del Despacho de Carga



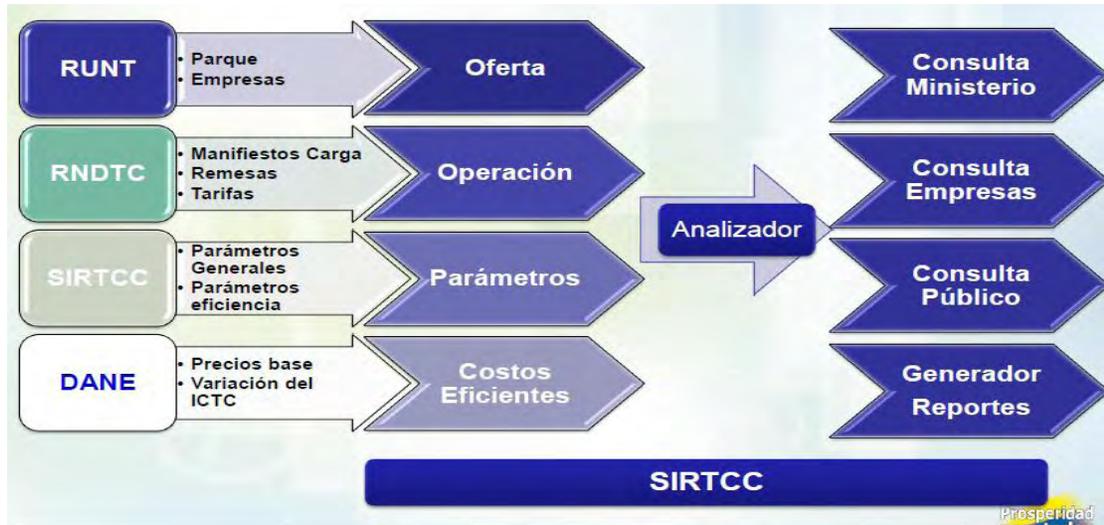
Fuente: Pagina web del Ministerio de Transporte de Colombia, 2015

Grafico 48. Comparativo



Fuente: Pagina web del Ministerio de Transporte de Colombia, 2015

Grafico 49. Flujos de Información del SIRTCC

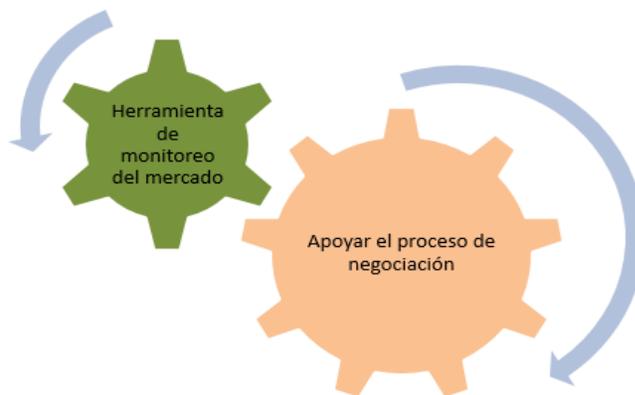


Fuente: Pagina web del Ministerio de Transporte de Colombia, 2015

Lo que anteriormente se expone es lo que el gobierno ha diseñado para que el sistema de vigilancia controlada; funcione en el mercado de transporte de carga en Colombia generando competitividad al sector transporte y por consiguiente a sistema productivo del país. (Ver gráficos del 44 al 49)

Por lo anterior se tiene que la funcionalidad del sistema sea integrada tal como se indica en el grafico 50

Grafico 50. Funcionalidad De La Propuesta



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

8.4 EFECTOS Y CAUSAS

Como resultado de lo expuesto anteriormente, y al combinar los escenarios que presentan el municipio de Ipiales, los cambios normativos que se han dado para la regulación del transporte de carga en Colombia, y los sistemas implementados por el gobierno Colombiano para el cumplimiento de los objetivos propuestos y las respuestas dadas en las encuestas aplicadas, se tiene las siguientes relaciones de efectos generados por la implementación del nuevo sistema de vigilancia controlada. Ver gráfico No 51.

Gráfico 51. Relaciones de Efectos



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Al respecto de las relaciones de efectos, se puede mencionar que hay tres subrelaciones dentro del esquema propuesta:

La primera está dada entre generador de carga y las empresas de transporte; donde se evidencia tres efectos principales, Mejor competencia, las mejores condiciones para las negociaciones y el mejor servicio.

Mejor competencia: este efecto se presenta en los dos lados de relación tanto para las empresas de transporte como para los generadores de carga; ya que los dos pueden hacer uso del sistema de cotizaciones, y del margen de ganancia que puedan utilizar y desarrollar así sus propuestas en el mercado. Este efecto va ligado con el segundo efecto, la capacidad de negociación, con las herramientas informáticas dadas por el gobierno Nacional, se tiene un referente de negociación y con la información del mercado se puede hacer los perfiles máximos y mínimos para la oferta y demanda del servicio.

En lo referente al mejor servicio se tiene el acuerdo entre las partes de los diferentes componentes como condiciones de entrega, tiempos, embalajes y requerimientos documentales y demás exigencias para la movilización de las mercancías.

La segunda relación es la que se genera entre las empresas de transporte y los dueños de los camiones; relación en la que se manifiesta inconformismo, y por la cual se han presentado ciertas irregularidades como las manifestaciones; ya que estos manifiestan que el nuevo sistema no tiene presente las condiciones reales de los insumos que afectan drásticamente a sus economías, que las empresas de transporte se quedan con un margen de ganancia, y que el margen que negocian con los generadores de carga es el margen de utilidad de ellos, mas no el de la empresa.

Que actualmente; hay mucha piratería, que hay sobre oferta de transporte y que eso les afecta directamente, ya que ellos están saliendo de Ipiales con viajes que cubren los costos, a la espera que el viaje de regreso sea el que les genere utilidad; pero que las nuevas condiciones de cambio de vehículo está afectando a este municipio en donde la flota registrada presenta ya varios años de utilidad.

La tercera relación, es una relación que normativamente no se debe dar; y es la que se genera entre los generadores de carga y los dueños de los vehículos; esta relación presenta dos efectos muy peligrosos para la competitividad del país, piratería e incumplimiento del servicio. Lo realmente difícil en esta situación, es que el municipio de Ipiales actualmente en su generación de carga propia (segundo escenario de cadena productiva de carga) en más de 50% presenta esta relación en el transporte de carga.

9. BENEFICIOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES DEL COMERCIO POR LA APLICACIÓN DEL NUEVO ESQUEMA DE FLETES, EN EL MUNICIPIO DE IPIALES

9.1 ESQUEMA DE BENÉFICOS

Los beneficios que se plasman como resultado de la presente investigación están asociados a la cadena productiva que se esquematiza dentro del sistema de vigilancia controlada; y que se evidencian dentro del municipio de Ipiales. (Ver gráfico 52)

Grafico 52. Beneficios Generales



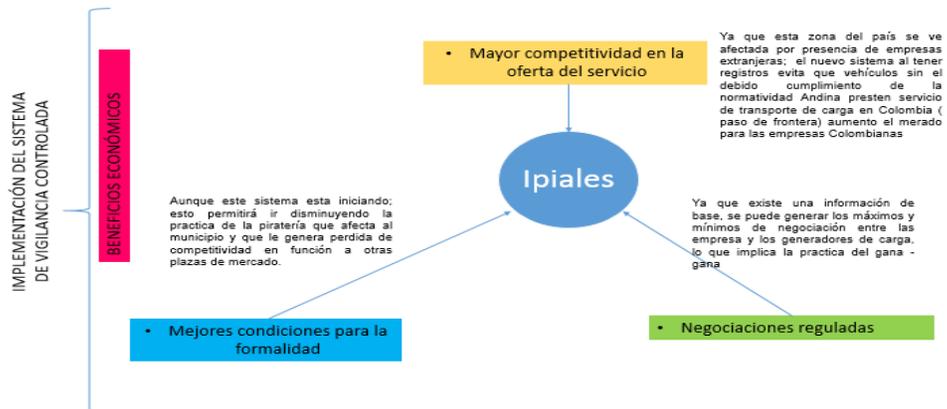
Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

Partiendo que el transporte de carga por carretera ha jugado un papel fundamental en el desarrollo económico de Colombia, no sólo por las características geográficas del país y la ubicación de los principales centros de producción y consumo, sino por la importancia que éste representa en términos de movilidad de carga y competitividad; situación que se refleja en todas las regiones del país; y en este sentido también del departamento de Nariño y de cada uno de sus municipio; al hablar de la esfera de beneficios percibidos por el cambio de esquema regulatorio al momento de fijar los fletes; es preciso aclarar; que los beneficios que se muestran son la apreciación de gremios legalmente constituidos; porque no se debe olvidar los efectos negativos que el nuevo sistema genera; efectos que se vienen evidenciando desde mucho tiempo atrás.

9.2 BENEFICIOS ECONÓMICOS

Estos beneficios se pueden apreciar en el gráfico 53, y son los reflejados para los entes productivos del municipio.

Gráfico 53. Económicos

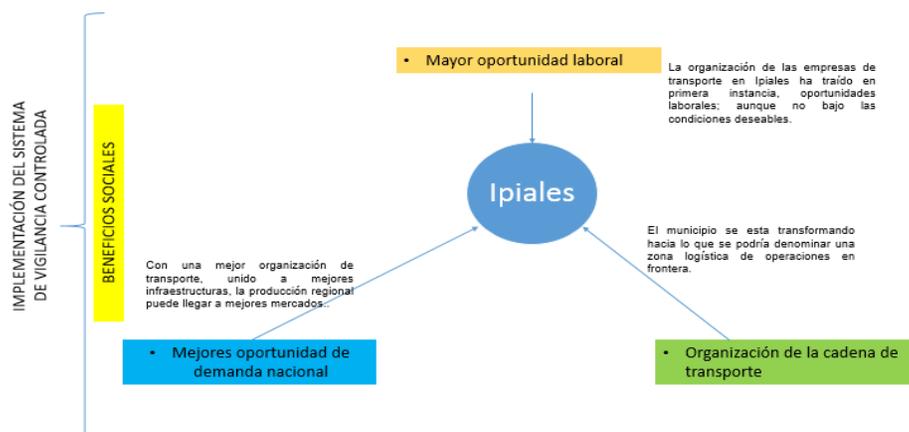


Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

9.3 BENEFICIOS SOCIALES

Hacen referencia a las oportunidades que el municipio puede tener derivadas del nuevo sistema, no solo en el transporte si no en todos los sectores económicos. (Ver gráfico 54)

Gráfico 54. Sociales

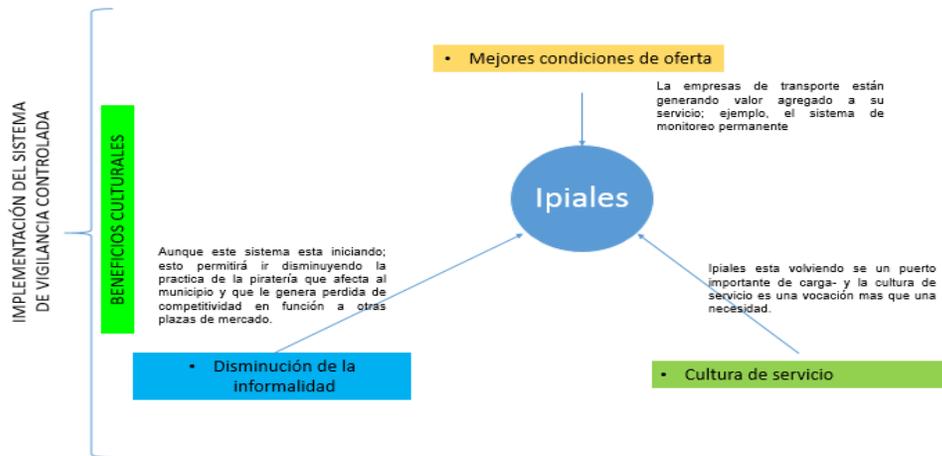


Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE, 2015

9.4 BENEFICIOS CULTURALES

Al hablar de este tipo de benéficos; se hace referencia a la influencia que sobre la sociedad ipialeña genera el nuevo sistema. (Ver gráfico 55)

Gráfico 55. Culturales



Fuente: Esta Investigación, UDENAR, IPIALES, NOVIEMBRE,2015

CONCLUSIONES

El control sobre el cobro de los fletes del transporte en Colombia siempre ha sido una causal de innumerables situaciones generadoras de problemas e inconformidades; ya que es un elemento que afecta de manera directa a la economía del país y por ende a todos los focos de desarrollo y cada uno mira sus particularidades; y están han afectado el logro del bien común.

Zonas como Ipiales; se ven enfrentadas no solo a decisiones político – económicas de orden nacional; si no también de orden internacional; esto se refleja en el bienestar de su población; la cual depende en gran parte de movimiento de mercancías en fronteras; mismas, que se ven afectadas por la variable costos de transporte los cuales no se han implementado según las necesidades de cada región del país y sus características.

Si bien es cierto; el nuevo sistema de vigilancia controlada ha traído beneficios a esta región; también se observa inconformismo por los dueños de los medios de transporte los cuales se han visto afectados en sus ingresos ya que finalmente son a ellos a quienes se les ha traspasado una cantidad de responsabilidades; obligándolos en muchas ocasiones a la piratería en el servicio.

Es preciso que se haga un ajuste al sistema de liquidación de fletes diseñado por el estado Colombiano en función a las condiciones de frontera que presenta el municipio de Ipiales y a su dependencia de origen y destino de carga como paso de frontera de mercancías soportadas en procesos de compra y venta internacional.

RECOMENDACIONES

Es necesario que el gobierno de orden municipal desarrolle más trabajos de investigación en donde se pueda evidenciar más al detalle los impactos de las diferentes decisiones de orden nacional; ya que esta zona de frontera presenta particularidades que no se ven reflejadas en el diario vivir de todo el país.

Es preciso adelantar el desarrollo de Ipiales como una zona de servicios logísticos; aprovechando sus condiciones de frontera; y las diversas políticas sobre el manejo de transporte nacional e internacional y de esta manera explotar ventajas de tipo competitivo que actualmente se pueden desarrollar con voluntad política y privada.

Se recomienda hacer un análisis de impacto económico sobre este tema no como un elemento aislado sino integrado a la cadena de producción regional y nacional; que permita diagnosticar efectivamente la realidad del sector en función de instrumento generador de competitividad de la producción Colombiana.

BIBLIOGRAFÍA

ACEBEDO, J. El Transporte Como Soporte Al Desarrollo de Colombia. Una visión al 2040. Bogotá.

ACOSTA, Z. Regulación de los Servicios de Transporte en Colombia y Comercio Internacional. Dirección de estudios económicos. Departamento Nacional de Planeación. Documento 265. Bogotá. 23 de Agosto de 2004. Pág. 12.

ALVARÉZ, C. PABÓN, C. ORTÍZ, F. Logística en Colombia: Camino hacia la Competitividad. En: Revista Económica Supuestos. Universidad de los Andes. Bogotá. 6 de Abril de 2010. Pág. 1.

BERNAL, M. Transporte de Carga: una cuantía a medio pagar. Disponible en Internet en: <http://www.revistadelogistica.com/transporte-de-carga-una-cuantia-aun-a-medio-pagar.asp>. Bogotá. 13 de Agosto de 2013.

DIARIO EL PAÍS. Transporte de carga dentro de Colombia es más costoso que exportar. Cali. Septiembre 13 de 2012. Disponible en Internet en: <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/noticias/mover-carga-dentro-colombia-carro-exportarla>.

ESCOBAR, D. Frenado el transporte en Colombia. Manizales. Febrero 8 de 2009. Disponible en internet: <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/frenado-el-transporte-en-colombia.html>.

ESLAVA, M. Transporte Terrestre de Carga. Bogotá. Abril de 1999. Pág. 15.

GARAY, L. Incidencia de los costos de transporte en la competitividad. Bogotá. Año 1996. Pág. 3.

IRSSA. Implementación de los centros binacionales de atención de frontera (CEBAF) en el paso de frontera Tulcán-Ipiales (Rumichaca). Documento Iniciativa para la integración regional suramericana. Ipiales. Año 2009. Pág. 1.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 2092 del 14 de Junio de 2011. Bogotá. 14 de Junio de 2011. Pág. 1.

MINISTERIO DEL TRABAJO. Diagnostico Ipiales. Programa Nacional Para Asistencia Técnica Para El Fortalecimiento De Las Políticas De Empleo, Emprendimiento Y Generación De Ingresos En El Ámbito Regional Y Local. Bogotá. Noviembre de 2011. Pág. 53.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Caracterización del transporte en Colombia diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura. Bogotá. Febrero de 2005. Pág. 41.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Ley 336 de Diciembre de 1996. Diario oficial del Congreso de la República. No. 42.948. Bogotá. 28 de Diciembre de 1996. Pág.1.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 002323 del 19 de Julio del 2000. Bogotá. Año 2000. Pág. 1.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Sistema de información de costos eficientes para el transporte automotor de carga SICE-TAC. Bogotá. 5 de Septiembre de 2013. República de Colombia. Disponible en Internet en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones.php?id=359>.

PEÑALOZA, C. Diagnóstico del Transporte. Oficina Asesora de Planeación. Ministerio de Transporte. Bogotá. Año 2011. Pág. 18.

PERIÓDICO PORTAFOLIO. Tabla de fletes pasa a ser historia en transporte de carga. Bogotá. 14 de Junio de 2011. Disponible en Internet en: <http://www.portafolio.co/economia/tabla-fletes-pasa-ser-historia-transporte-carga>.

REVISTA CONTAINER. COLFECAR. Piden Precisar Términos De La Intervención De Fletes. En: Bogotá. Año 2013. Pág. 6.

RODRIGUEZ, Y. Balances, Perspectivas Y Expectativas De Tres Líderes En Logística. Bogotá. 10 de Agosto de 2013. Disponible en Internet en: <http://www.revistadelogistica.com/balances-perspectivas-y-expectativas-de-tres-lideres-en-logistica.asp>.

SEGURA, N. Ministerio De Transporte Anuncia Chatarrización De 30000 Vehículos De Carga. Bogotá. Agosto de 2013. Disponible en Internet: <http://www.rcnradio.com/noticias/mintransporte-anuncia-chatarrizacion-de-30-mil-vehiculos-de-carga-81855>

NETGRAFIA

El desmonte de la tabla de Fletes y su impacto en el sector asegurador. Disponible en Internet en: <http://www.colombiatrade.com.co/herramientas/logistica/rutas-y-tarifas-de-transporte>. Bogotá. Año 2011.

LEON, D. Camioneros le dicen “no más” a libertad regulada en fletes. Bogotá. Febrero 23 de 2013. Disponible en Internet: <http://www.vanguardia.com/economia/local/197323-camioneros-le-dicen-no-mas-a-libertad-regulada-en-fletes>

Libertad vigilada en la tabla de fletes. Bogotá. Enero 2011. Disponible en internet: <http://www.dinero.com/negocios/articulo/libertad-vigilada-tabla-fletes/111149>

Rutas y Tarifas de transporte. Herramientas Logísticas. Disponible en Internet en: <http://www.colombiatrade.com.co/herramientas/logistica/rutas-y-tarifas-de-transporte>. Bogotá. Agosto 28 de 2013.

Vehículos para el transporte de carga por carretera. Disponible en internet en: <http://www.legiscomex.com>. Bogotá

ANEXOS



Anexo A. Entrevista

Universidad de Nariño Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas Programa de Comercio Internacional y Mercadeo

Estudio: Análisis de la puesta en marcha del Nuevo Esquema de Fletes de Libertad Vigilada en el sector de transporte del municipio de Ipiales en los años 2011 a 2013.

Objetivo: Conocer las implicaciones que se han producido por la puesta en marcha del Esquema de Fletes de Libertad Vigilada en el sector de transporte de carga en el municipio de Ipiales.

Entrevista dirigida al director de la Asociación Colombiana de Camioneros, ACC.

1. La tabla de fletes anteriormente utilizada por el sector de transporte de carga, ¿Qué efectos producía a los diferentes agentes que intervienen en este sector?
2. Existía un adecuado control de parte del Ministerio de transporte en la fijación de las tarifas a las empresas de transporte y propietarios de vehículos, cuando estaba vigente la tabla de fletes.
3. ¿Por qué? Los transportadores presentaban inconformidad en la tabla de fletes.
4. ¿Qué opina del Nuevo Esquema De Fletes De Libertad Vigilada?
5. ¿En el municipio existen empresas que estén aplicando el Sistema Integrado de Costos Eficientes SICE?
6. ¿Cómo ha sido el desempeño de la aplicabilidad del Esquema De Fletes De Libertad Vigilada en los años de vigencia?
7. ¿Los diferentes agentes que intervienen en el sector de transporte de carga, ya sea generadores de carga, empresas de transporte y transportistas se están beneficiando con la Puesta en Marcha del Esquema De Fletes De Libertad Vigilada?
8. ¿Qué beneficios económicos, sociales y en la cultura de comercio a traído la puesta en marcha de éste nuevo esquema para el municipio?

9. ¿Cuáles han sido los efectos que ha producido la aplicabilidad del Esquema De Fletes De Libertad Vigilada dentro del Municipio de Ipiales?
10. ¿En qué ha cambiado el sector de transporte a nivel local con la aplicación del nuevo esquema?
11. ¿Actualmente, existe un sistema de control para que se regule un adecuado y justo cobro de fletes, con el fin de que no se afecten los transportistas?
12. Haciendo una comparación entre la tabla de fletes y el Nuevo Esquema de Libertad Vigilada ¿Cuál de ellas representa mayor benéfica para los diferentes agentes que intervienen en el transporte de carga?
13. Considera que esta nueva reglamentación requiere de un minucioso análisis y posibles modificaciones que se adapten a la situación real del sector de transporte de carga, para que produzca los resultados esperados.
14. ¿Cómo Institución, que puede sugerir para que el Esquema De Fletes de Libertad Vigilada, se desarrolle de forma justa para los tres agentes que intervienen en el transporte de carga?

Anexo B. Formato de Encuesta



Universidad de Nariño Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas Programa de Comercio Internacional y Mercadeo

Estudio: Análisis de la puesta en marcha del esquema de fletes de libertad vigilada en el sector de transporte del municipio de Ipiales en los años 2011 a 2013.

Objetivo: Conocer las implicaciones que se han producido por la puesta en marcha del Esquema de Fletes de Libertad Vigilada en el sector de transporte de carga en el municipio de Ipiales.

Encuesta dirigida a las empresas de transporte.

1. Nombre de la empresa: _____
2. Años de vigencia de la empresa: _____
3. La empresa ofrece servicios de:
 - a. Transporte de mercancía _____
 - b. Almacenamiento de mercancía _____
 - c. Todas las anteriores.
 - d. Otra. ¿Cuál? _____
4. De acuerdo a los generadores de carga en ¿cuál de los sectores predomina la utilización del servicio de transporte de carga?
 - a. Productos manufactureros
 - b. Productos agrícolas
 - c. Minero
 - d. Pecuario
5. ¿Qué mercancía específicamente es transportada?

6. ¿Cuál es el destino donde movilizan los generadores de carga dicha mercancía? _____
7. ¿Cómo empresa de transporte, creía conveniente la abolición de la tabla de fletes? Explique su respuesta.

8. ¿Cuáles son los efectos que se han producido por la abolición de la tabla de fletes?

9. ¿Al establecer el Esquema de fletes de libertad vigilada, como empresa de transporte se ha visto beneficiada? Explique su respuesta.

10. De acuerdo a los fletes establecidos por la empresa, los generadores de carga muestran:

- a. conformismo
- b. inconformismo
- c. Justo, por el servicio prestado.

11. De acuerdo a los fletes establecidos por la empresa, los transportistas muestran:

- a. conformismo
- b. inconformismo
- c. Justo, por el servicio prestado.

12. ¿Considera que el Sistema de Información de Costos Eficiente "SICE", y el Sistema de Monitoreo, son una herramienta efectiva para regular los fletes? Explique su respuesta.

13. Si usted hace una comparación entre la tabla de fletes y el Esquema de fletes de libertad vigilada, ¿cuál de ellas mostraba mejor control y beneficio para la empresa y por qué?

Gracias por su tiempo y colaboración



Anexo C. Formato de Encuesta

Universidad de Nariño Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas Programa de Comercio Internacional y Mercadeo

Estudio: Análisis de la puesta en marcha del esquema de fletes de libertad vigilada en el sector de transporte del municipio de Ipiales en los años 2011 a 2013.

Objetivo: Conocer las implicaciones que se han producido por la puesta en marcha del Esquema de Fletes de Libertad Vigilada en el sector de transporte de carga en el municipio de Ipiales.

Encuesta dirigida los transportistas (Propietarios de los vehículos de carga).

1. ¿Empresa _____ de transporte a la cual está vinculado? _____
2. Su vehículo qué modelo es: _____
3. Cuánto tiempo está realizando transporte de mercancía.
 - a. Más de 10 años _____
 - b. 5 años _____
 - c. Menos de 3 años _____
4. ¿Está de acuerdo con la chatarrización de los vehículos?
Si _____ No _____ ¿Porque? _____
5. Por agrupación de productos del sector, ¿qué mercancía más transporta?
 - a. Productos manufactureros
 - b. Productos agrícolas
 - c. Minero
 - d. Pecuario
6. El destino a donde movilizan la mercancía es: _____
7. Con respecto a la antigua tabla de fletes usted opinaba: _____
8. ¿El flete que actualmente está cobrando cubre los costos de viaje?
Si _____ No _____ Explique su respuesta _____
9. Actualmente, el Estado estableció un Nuevo Esquema De Fletes De Libertad Vigilada. ¿Usted considera que ha beneficiado a los transportistas de carga?
Explique su _____ su _____

respuesta. _____

10. ¿Qué consecuencias ha producido esta nueva medida a los transportistas? _____

11. Al existir libertad en los fletes se evidencia la piratería en carreteras. Considera que este efecto es producto de dicha reglamentación.

12. ¿El Sistema de Información de Costos Eficiente "SICE", y el Sistema de Monitoreo, son una herramienta efectiva para regular los fletes? Explique su respuesta.

13. Si usted hace una comparación entre la tabla de fletes y el Esquema de fletes de libertad vigilada, ¿Cuál de ellas mostraba mejor control y beneficio para los transportistas y por qué?

14. Considera que esta nueva reglamentación requiere de un minucioso análisis y posibles modificaciones que se adapten a la situación real del sector de transporte de carga, para que produzca los resultados esperados.

Gracias por su tiempo y colaboración

Anexo D. Algunas empresas participantes

 <p>TCI TRANSCOMERINTER</p>	 <p>COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL SUR COTRASUR</p>
 <p>TRANSPORTES BOTERO SOTO CON NOSOTROS USTED RECORRE UN CAMINO CONFIABLE</p>	 <p>TRANSPORTE TPI PESADO INTERNACIONAL LDA.</p>
 <p>TERRA CARGO S.A.C.</p>	 <p>ALDIA Logística</p>
 <p>TRANSPORTES LINDA</p>	 <p>Si LOGISTICA SISTEMAS DE LOGISTICA</p>
 <p>TRANSPORTES RAPIDO PUTUMAYO LTDA.</p>	 <p>TH transportes humadea s.a.</p>
 <p>Servicio Especial vigía S.A.S.</p>	 <p>Mantenerte informado es vital para nosotros ditransa SOLO HACIENDO PROBLEMAS Somos el aliado de movimiento Espera pronto más información</p>