

TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA

Presentado por:
ARNULFO CUERVO A.

23 DE OCTUBRE DE 2025

SEGUIMOS
AVANZANDO
JUNTOS




GLOBULOS ROJOS DE LA ECONOMÍA

La producción se da por la combinación de los factores productivos, trabajo y capital, los cuales se mezclan y/o transforman para crear valor. El transporte lleva y trae a y desde los sitios de producción esos dos factores productivos. **En camiones y tractocamiones, se moviliza el capital** (materias primas, maquinaria y equipo y bienes finales).



El transporte está encadenado con las actividades económicas.

97%

Autopartes consumidas en el país son importadas, en camiones, desde los puertos colombianos

85%

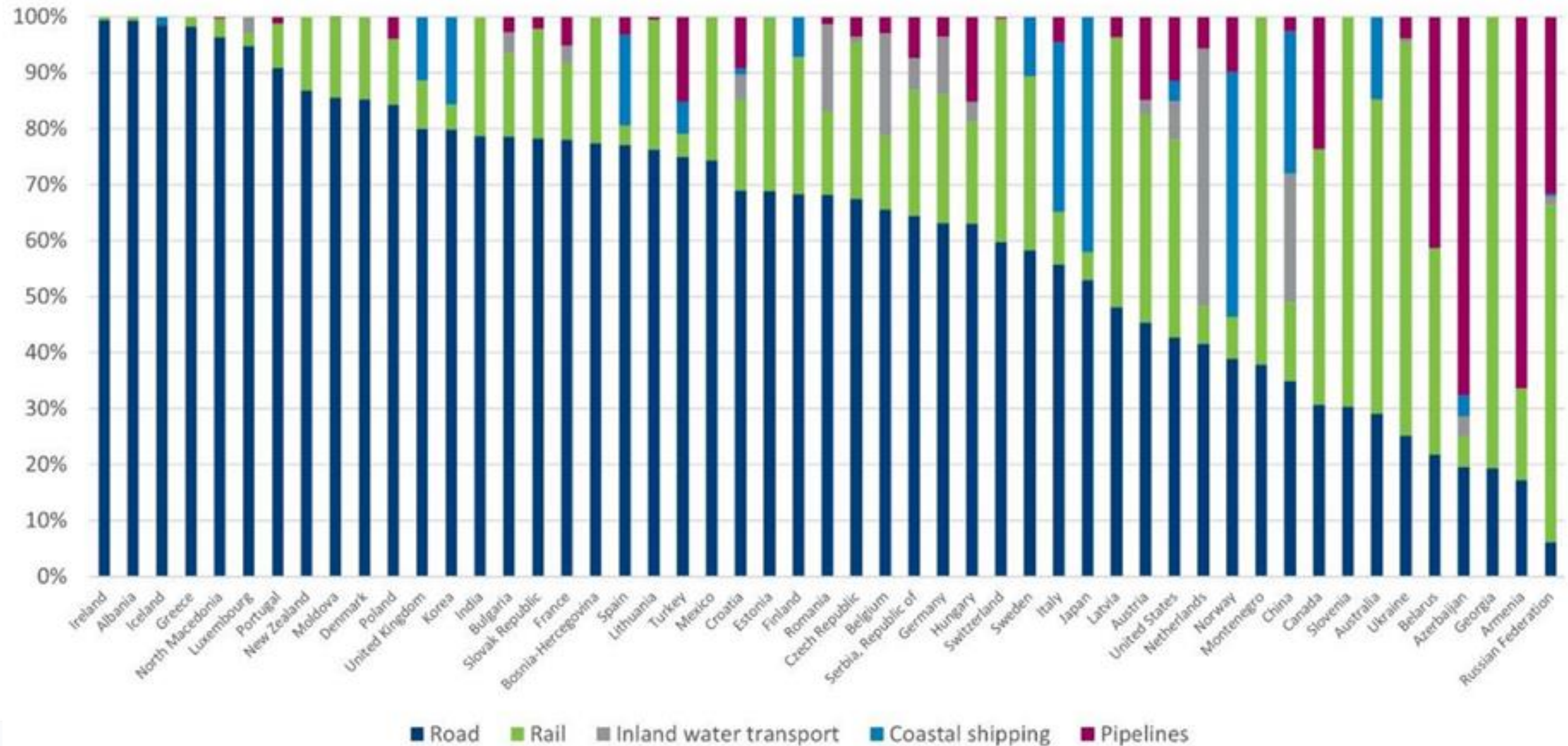
¿QUIENES TRANSPORTAN BIENES EN COLOMBIA?

- Al día, en promedio, por las carreteras colombianas, el servicio público de transporte de carga moviliza 482 mil toneladas de carga en 35 mil viajes.
- A 2024, había 275 mil propietarios de vehículos de carga que son dueños de 442 mil camiones, volquetas y tractocamiones. En promedio, por propietario hay 1,61 vehículos de carga.
- En el país hay registradas 4.111 empresas de transporte de carga, de las cuales el 53% son formales y el 47% son informales.
- Los camiones de 2 ejes hacen el 64% de los viajes de carga sólida, pero transportan el 19% de la carga total.
- Los tractocamiones realizan el 27% de los viajes llevando el 71% de la carga. Los tractocamiones hacen el 77% de los viajes de carga líquida, transportando el 82% del total, mientras que los camiones de 3 ejes mueven el 10% de la carga con un 10% de los viajes.
- Los camiones de 2 ejes hacen el 11% de los viajes, moviendo solo el 2% de la carga líquida.



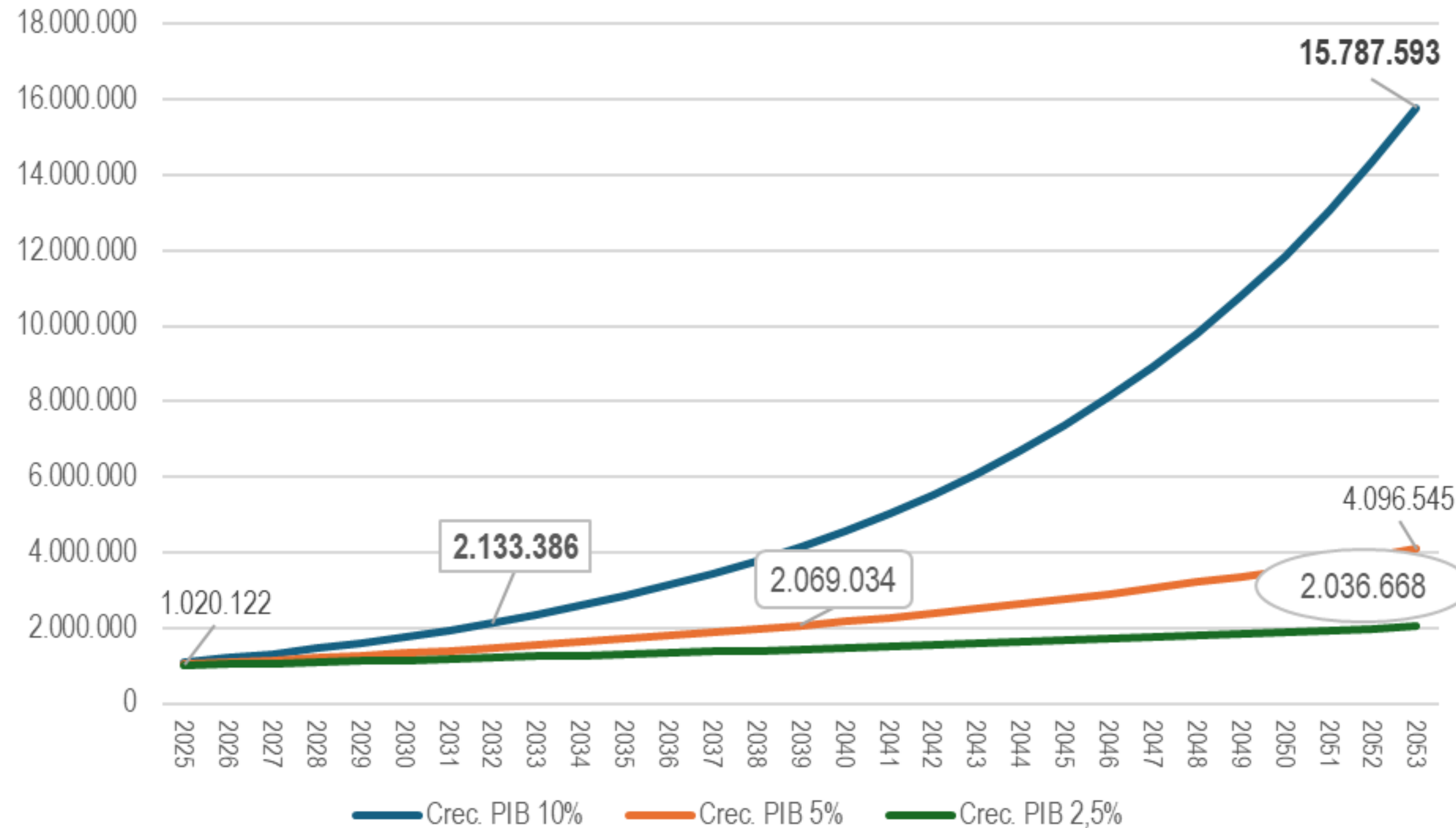


PAPEL DEL TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA GLOBAL: DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN 51 PAÍSES DEL ITF (INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM) EN TONELADAS-KILÓMETRO





Simulación ante distintas tasas reales de variación del PIB
En millones \$

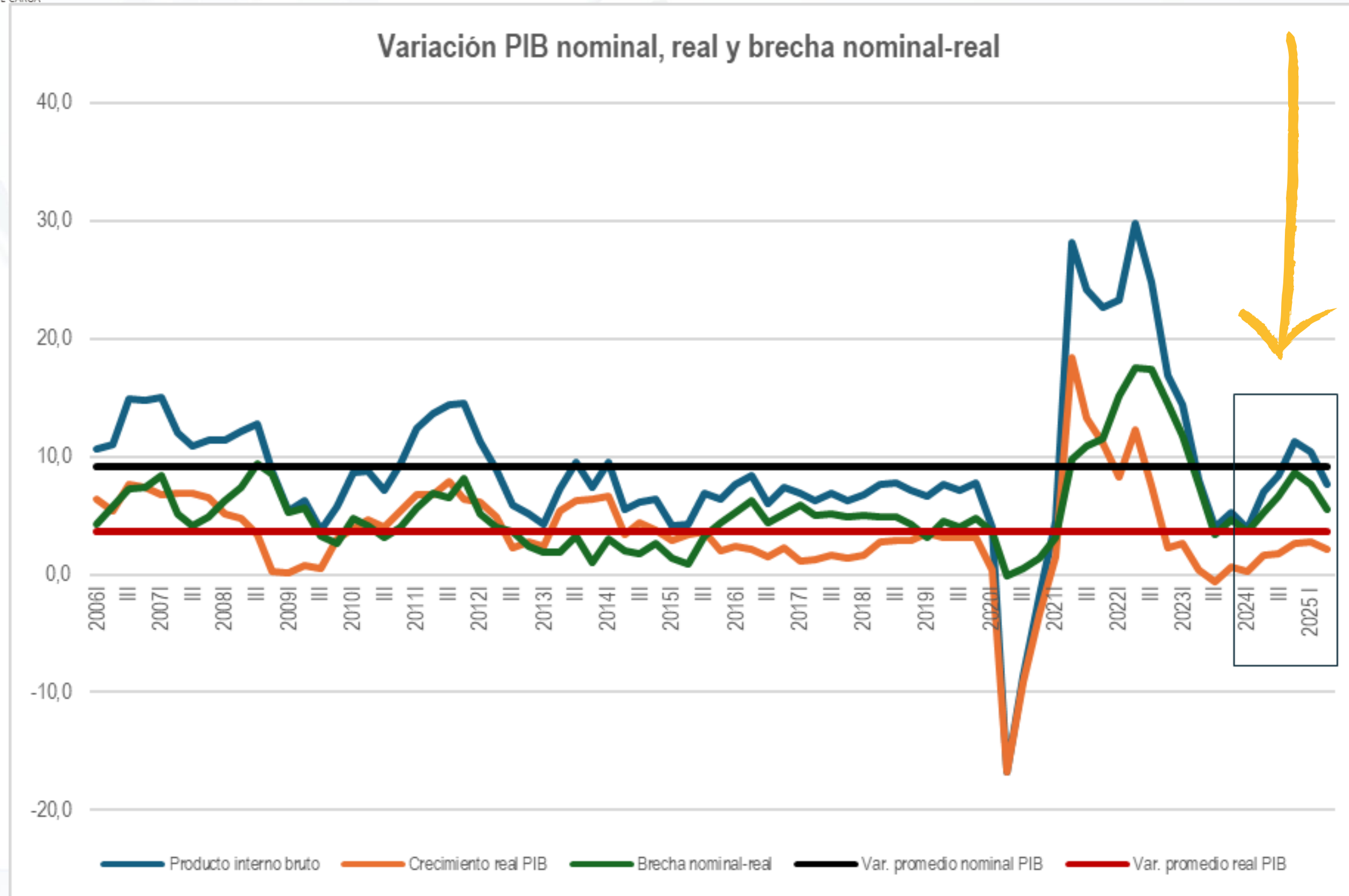


SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL DESDE LA PERSPECTIVA DEL TRANSPORTE DE CARGA

La economía colombiana se mueve entre el estancamiento y el lento crecimiento. El efecto de esto es la velocidad con la que se duplica el tamaño de la economía

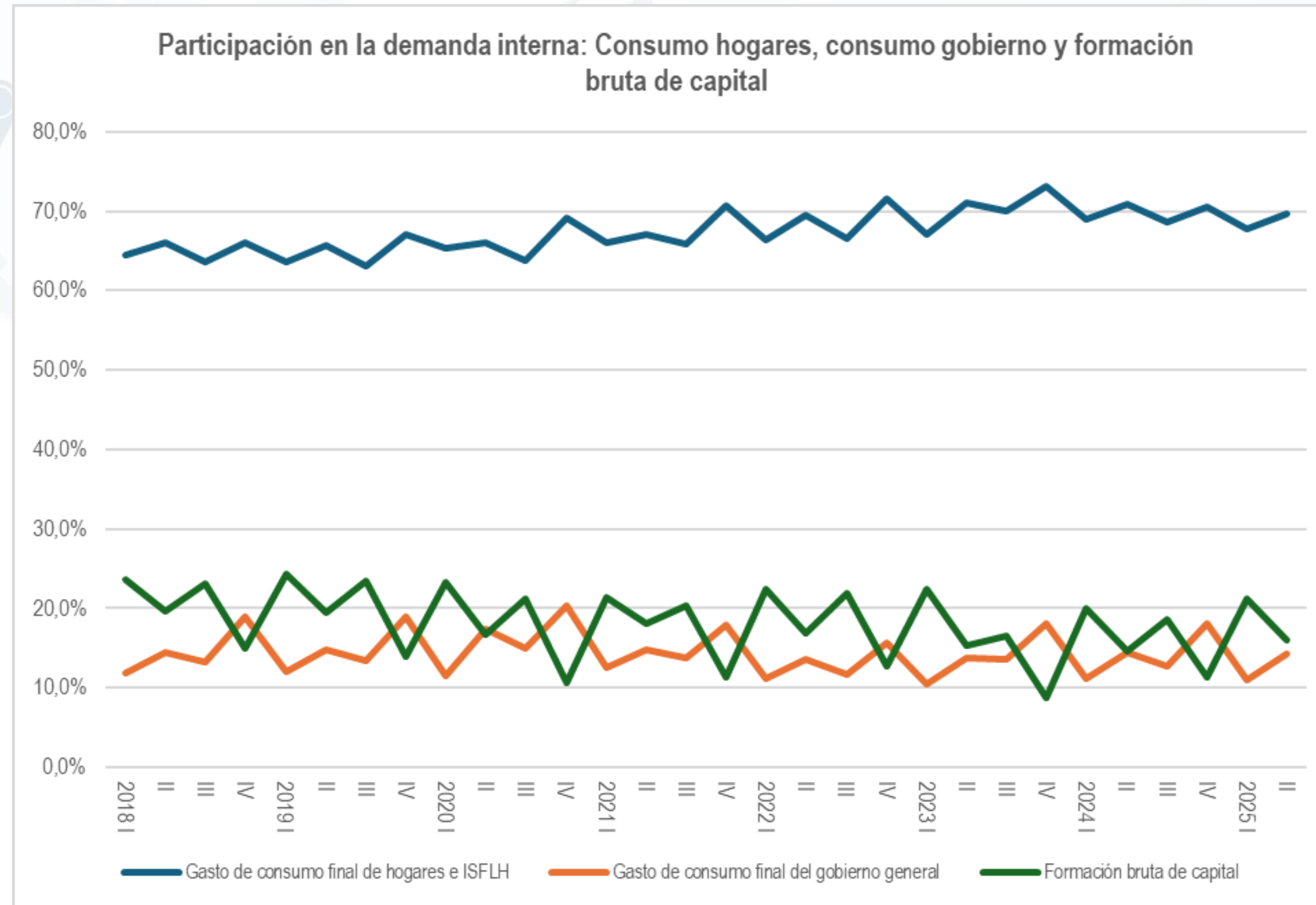


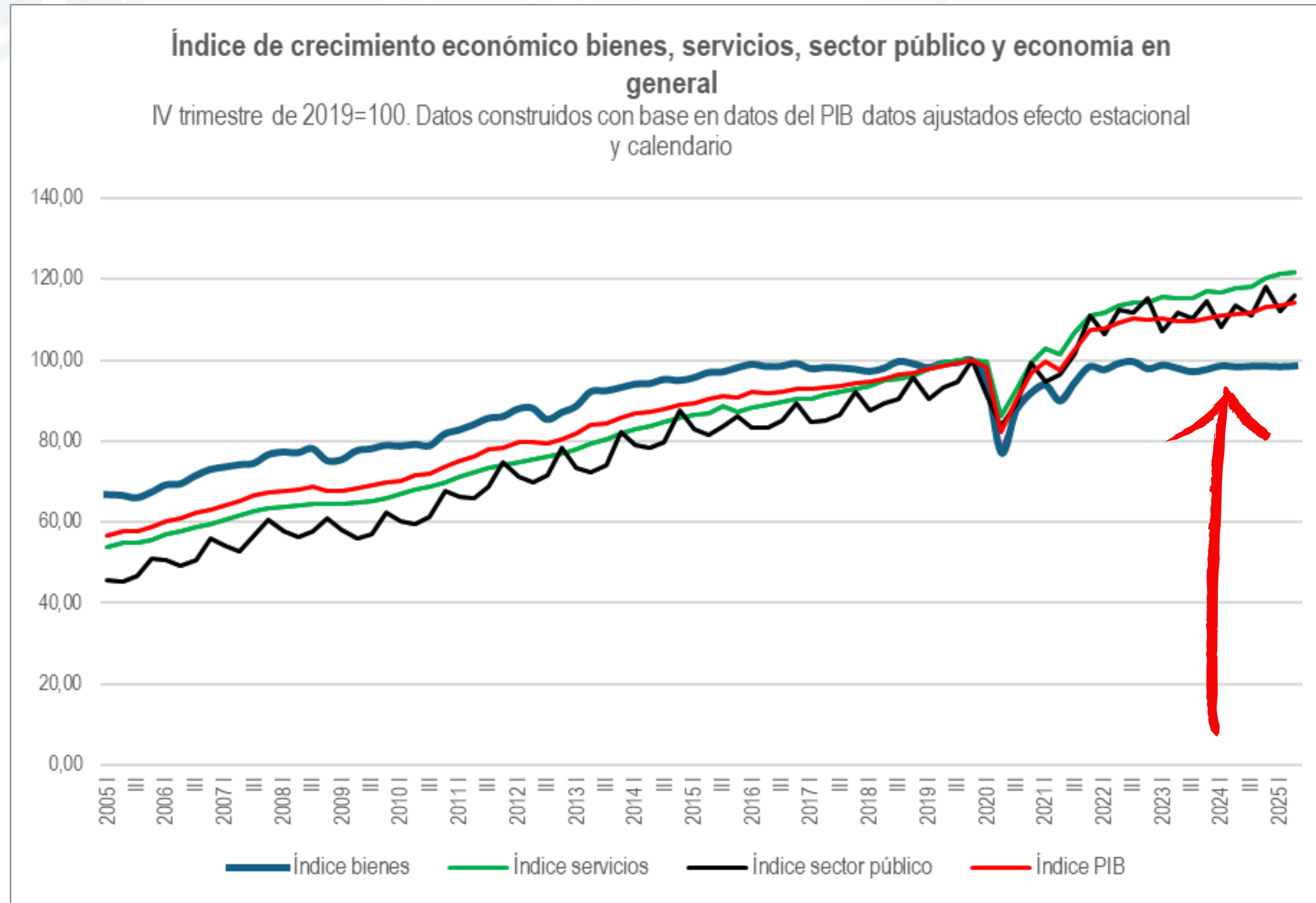
ESTADO DE LA ECONOMÍA





LA POLÍTICA FISCAL LIMITA LA INVERSIÓN

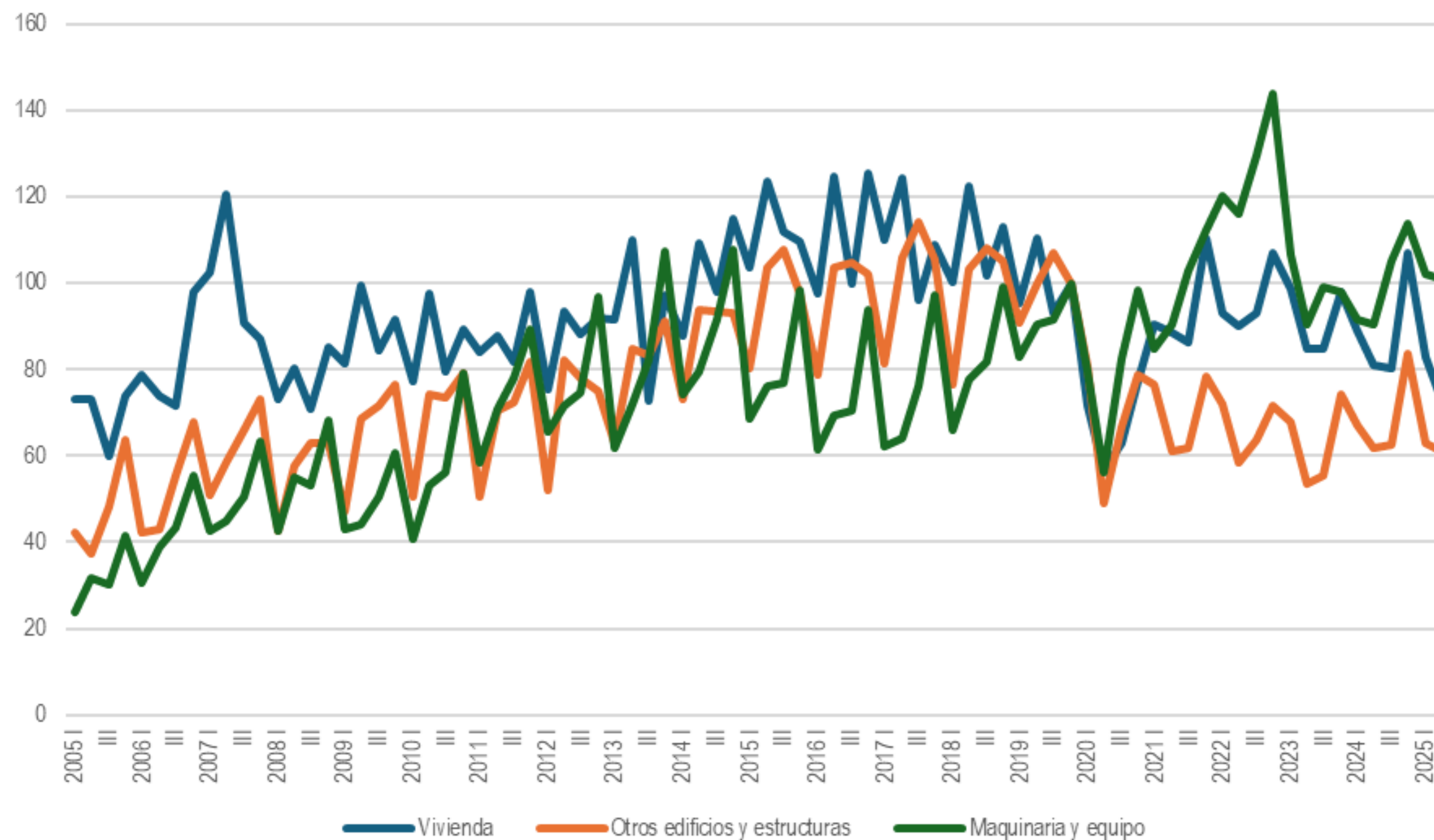




UN CRECIMIENTO LENTO, PERO QUE ES RESULTADO DE UNA PRODUCCIÓN DE BIENES QUE AÚN NO RECUPERA EL NIVEL PREPANDEMIA



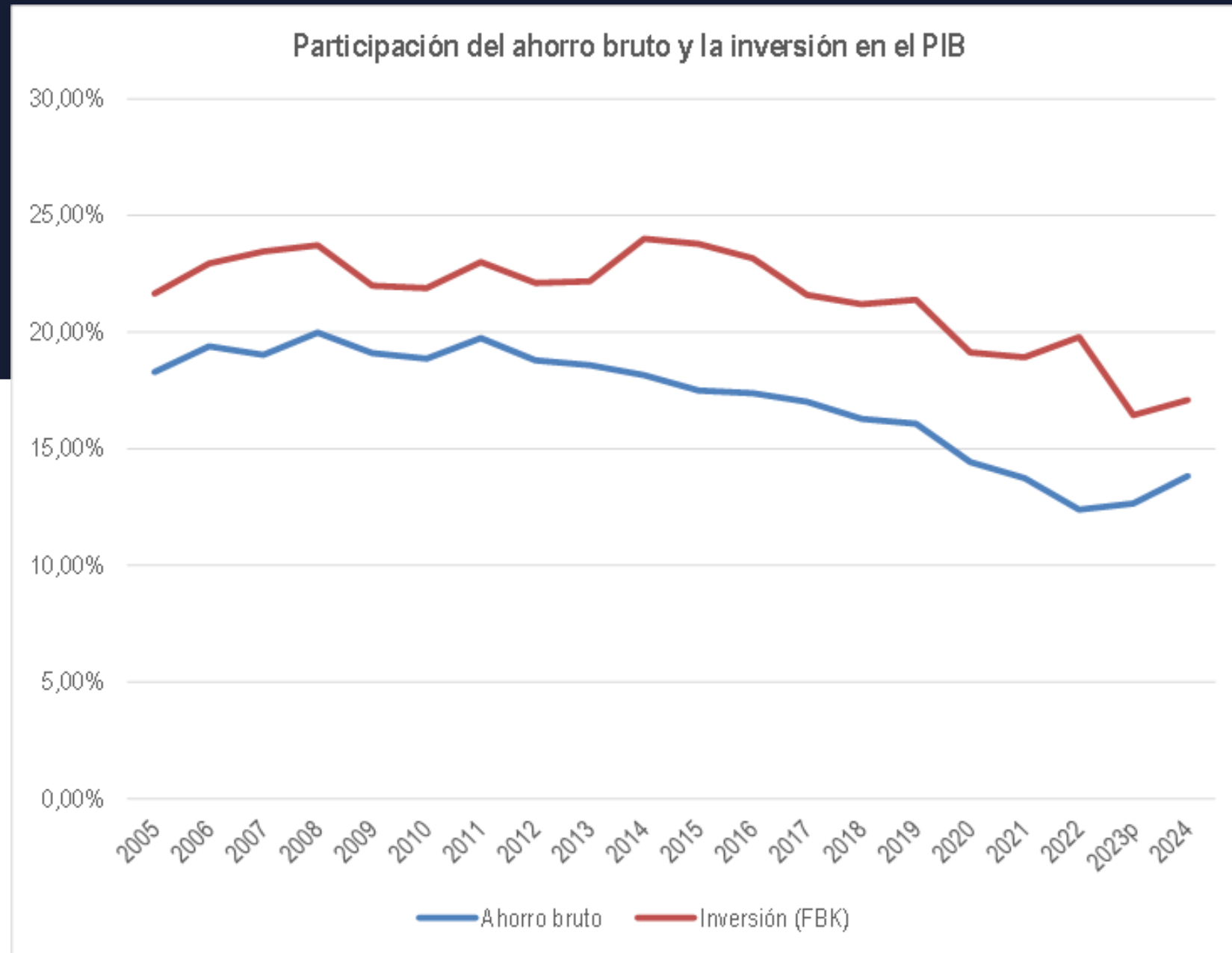
Índice evolución componentes de la inversión: vivienda, otras edificaciones y maquinaria y equipo (2019IV=100)



**LA INVERSIÓN SIGUE
POR DEBAJO DE LA
PREPANDEMIA: ESTO
AFECTA LAS
EXPECTATIVAS DE
CRECIMIENTO DE LA
DEMANDA POR EL
TRANSPORTE DE
CARGA**



FACTORES ESTRUCTURALES DE LA ECONOMÍA DESDE LA OFERTA



Fuente DANE.



El ahorro bruto nacional, que es la principal fuente de la inversión, sigue siendo muy limitado en el país, además de llevar, junto con la inversión, una década reduciéndose. El menor ahorro está relacionado con los menores excedentes del sector empresarial colombiano (el 82% del ahorro nacional lo financian las empresas).



A menor ahorro, más restricciones para la inversión. Y a menor inversión, lento crecimiento y/o el estancamiento.



La minería y el petróleo, junto con la construcción y la industria manufacturera, son los motores principales de la inversión.



La informalidad en Colombia sobrepasa el 57%.



FACTORES ESTRUCTURALES DE LA ECONOMÍA DESDE LA DEMANDA

El consumo de los hogares está moviendo la economía. Ese consumo lo lideran los servicios (con el entretenimiento a la cabeza), los bienes no durables, los semidurables y los durables.

El consumo de los hogares ha sido impulsado por la reducción de las tasas de interés de consumo (reducción de la inflación), las remesas, la confianza del consumidor y, por el aumento de los ingresos laborales.

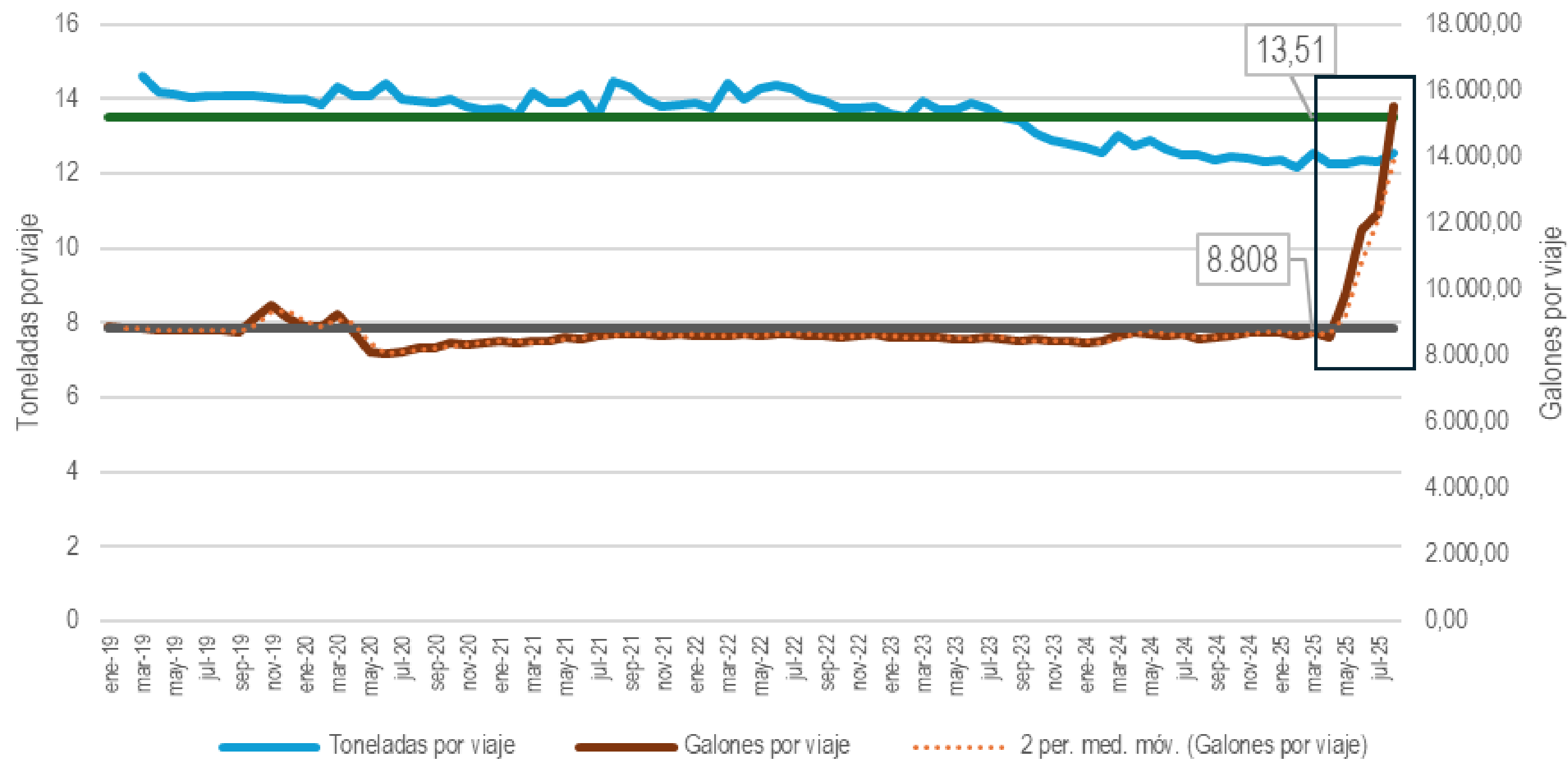
El consumo (no la inversión) es la que está jalonando a la economía, moviéndose hacia una mayor demanda por: Entretenimiento, información y comunicaciones, actividades financieras y el comercio.

Estas actividades son jalonadores importantes del transporte de carga el comercio.





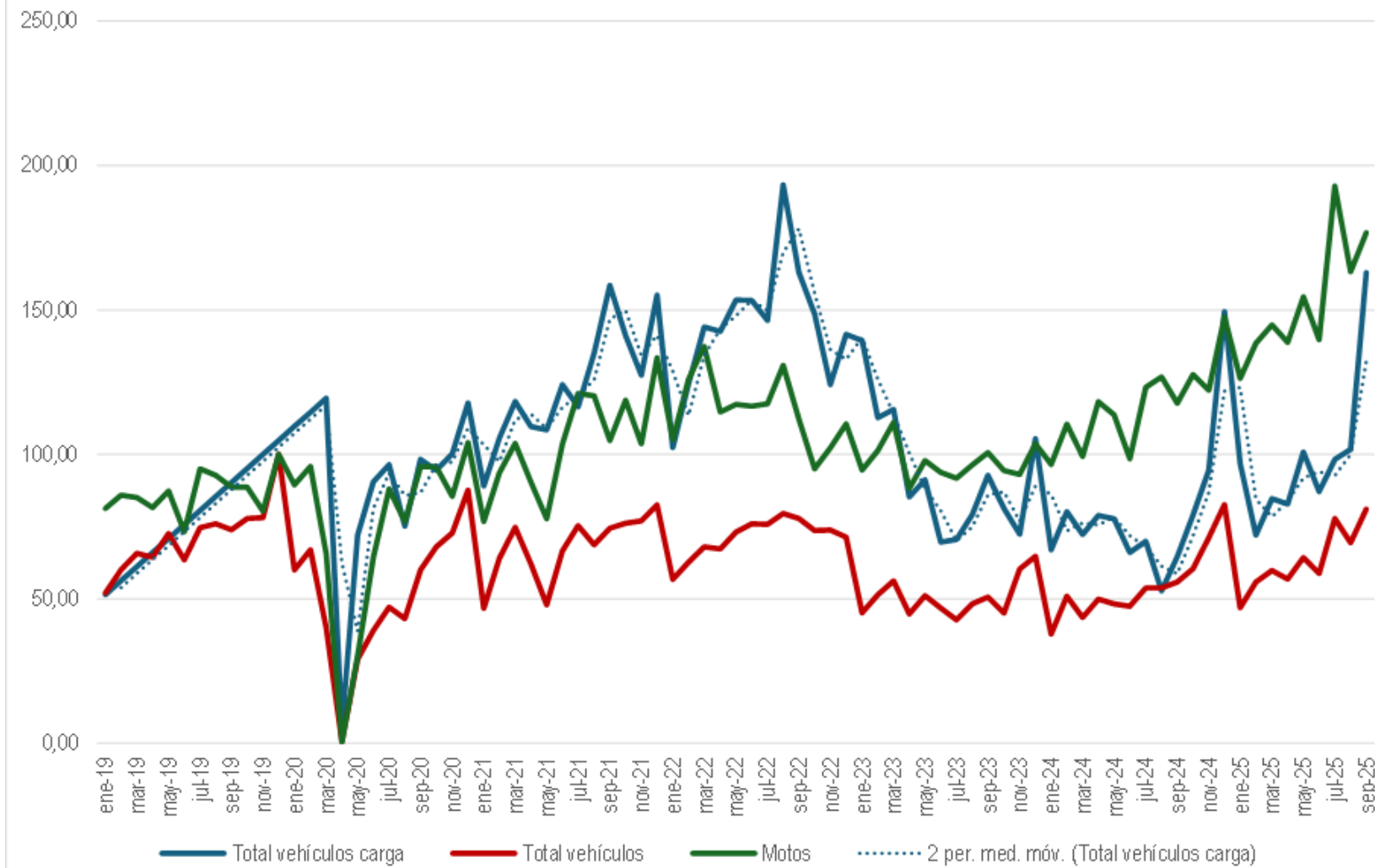
Colombia: toneladas y galones movilizados por viaje, según RND



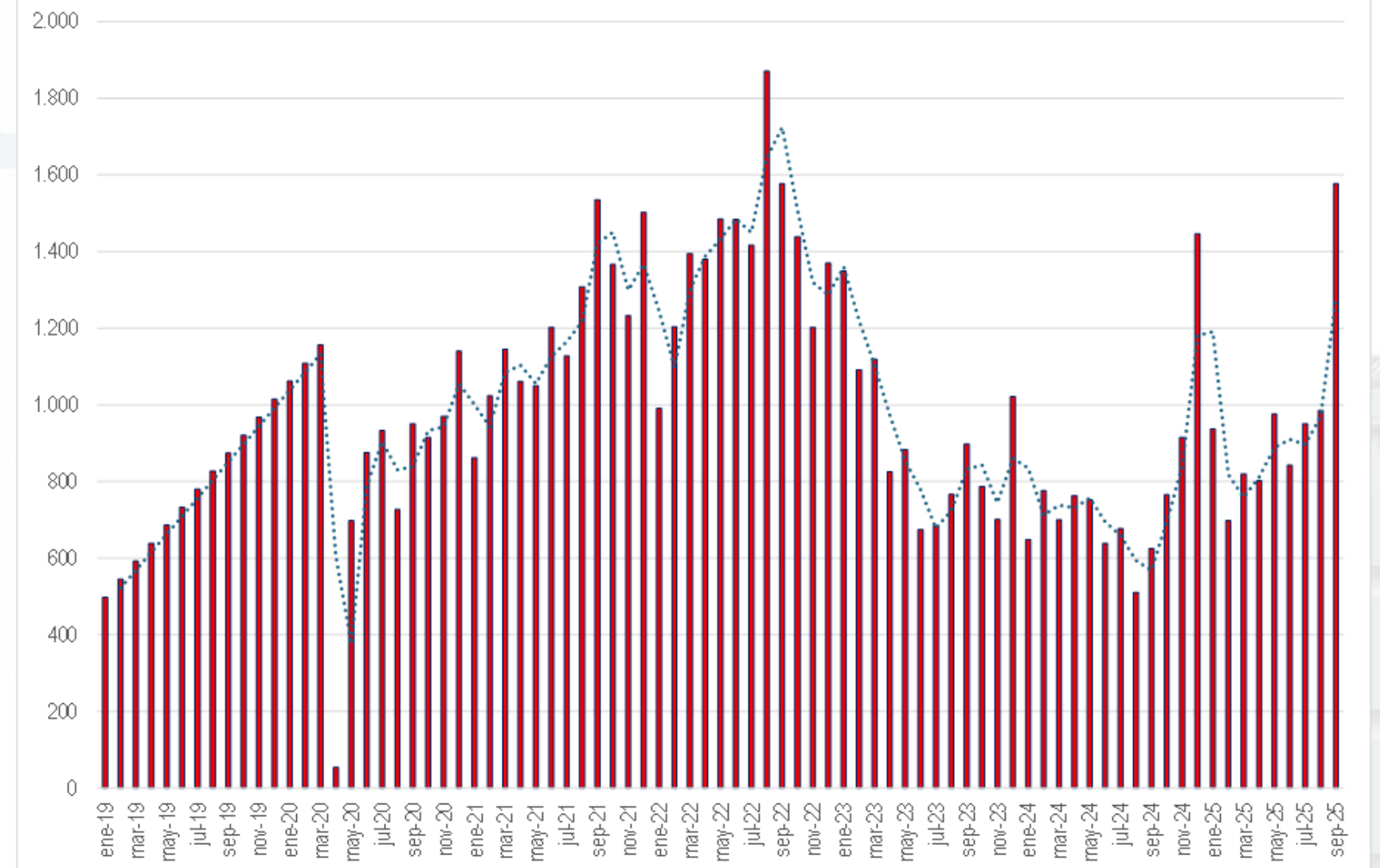
En toneladas, aunque el volumen de la carga, el volumen movilizada por viaje tiene una tendencia estructural a caer, a reducirse, y en galones hay un crecimiento por efecto de registro estadístico, no por actividad real; sin embargo, se está moviendo al ritmo del consumo de los hogares.



Índice venta de vehículos totales y de vehículos de carga. Base: dic.2019=100



Ventas de vehículos de carga





Nuevos elementos de la política pública que encarecen el transporte de carga.

EFFECTO DE AUMENTAR CONTRIBUCIÓN FOPAT AL 25%

PBV	Valor mercado 2025	IVA 19%	Contribución actual (0%o 15%)	Valor final	Contribución 25%	Valor final	Incremento costo
Menos 10,5 toneladas	3.701.710.000.000	703.324.900.000	0	4.405.034.900.000	925.427.500.000	5.330.462.400.000	21,01%
Más 10,5 toneladas	362.868.244.493	68.944.966.454	54.430.236.674	486.243.447.621	90.717.061.123	522.530.272.070	7,46%
Valor mercado			54.430.236.674	4.891.278.347.621	1.016.144.561.123	5.852.992.672.070	19,66%

FUENTE: MINTRANSPORTE. CÁLCULOS DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICA DE FEDETRASCARGA

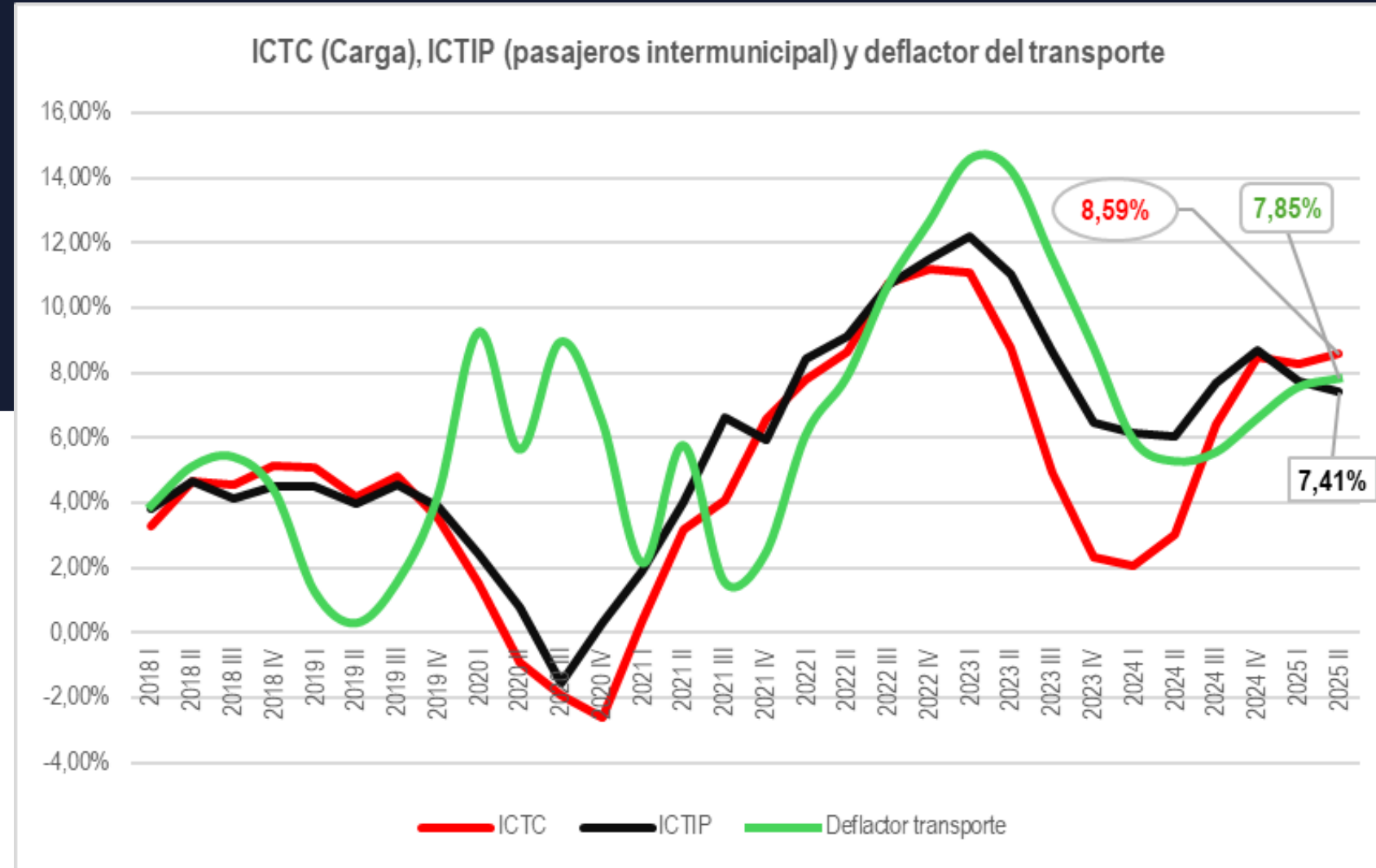
DÓNDE SE ENCUENTRAN EL TRANSPORTE DE CARGA Y EL INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS.



En su desarrollo tienen varios puntos de coincidencia: exposición al ciclo económico, a la seguridad y a la calidad de la infraestructura.



Estos dos servicios intermedios, cuya demanda es derivada, se encuentran, especialmente, en el costo operativo y dentro de este, con el combustible ACPM y los peajes.



FUENTE: DANE. CÁLCULOS DEL DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS FEDETRASCARGA



Los índices de costos operativos del transporte de carga en camiones, del transporte de intermunicipal de pasajeros y del transporte en general siguen la misma tendencia. Aunque la variación particular de cada índice de costos tiene dimensiones diferentes por el impacto y el peso particular de los diferentes rubros que impulsan los costos de producir los diferentes servicios.

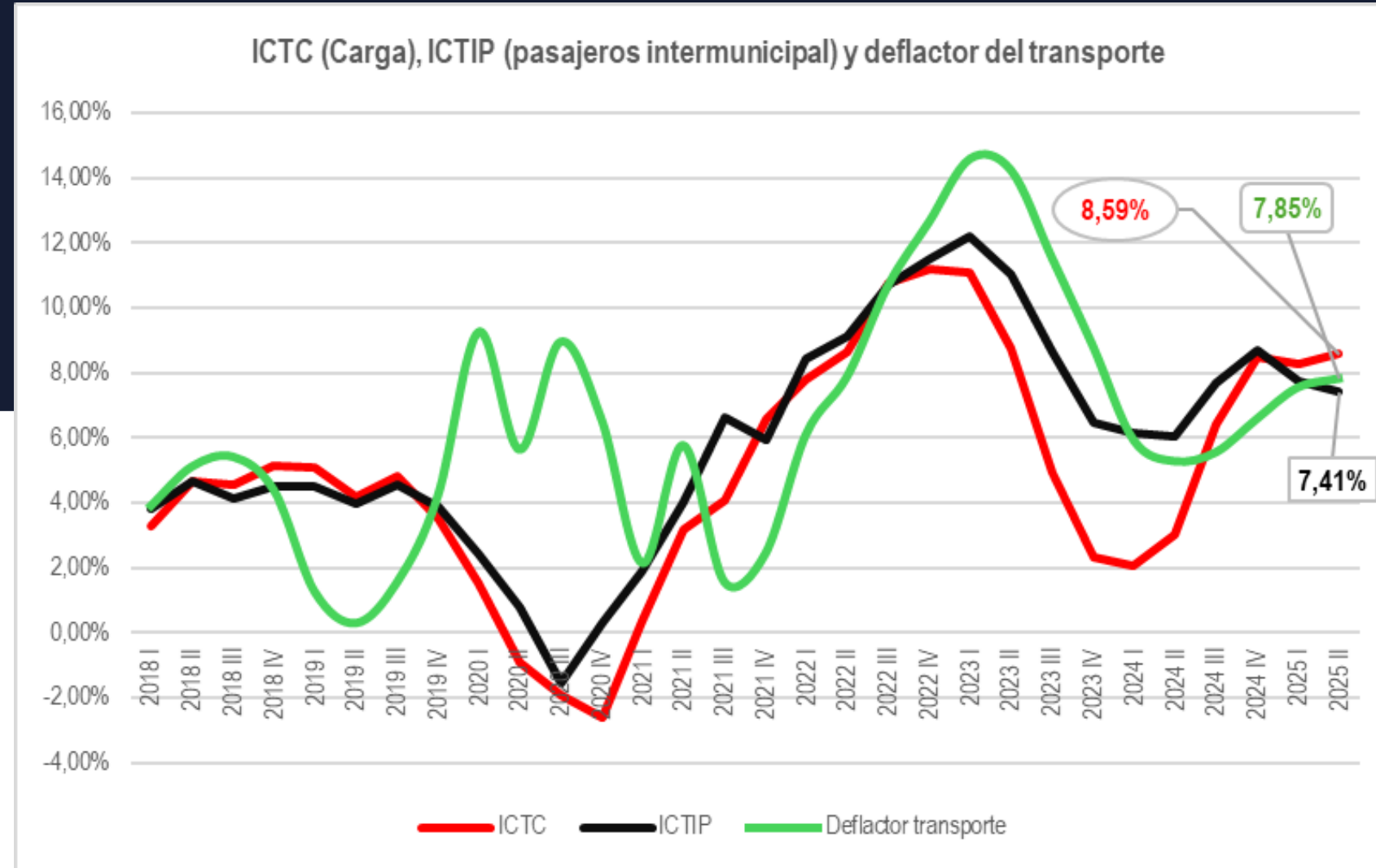
DÓNDE SE ENCUENTRAN EL TRANSPORTE DE CARGA Y EL INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS.



En su desarrollo tienen varios puntos de coincidencia: exposición al ciclo económico, a la seguridad y a la calidad de la infraestructura.



Estos dos servicios intermedios, cuya demanda es derivada, se encuentran, especialmente, en el costo operativo y dentro de este, con el combustible ACPM y los peajes.



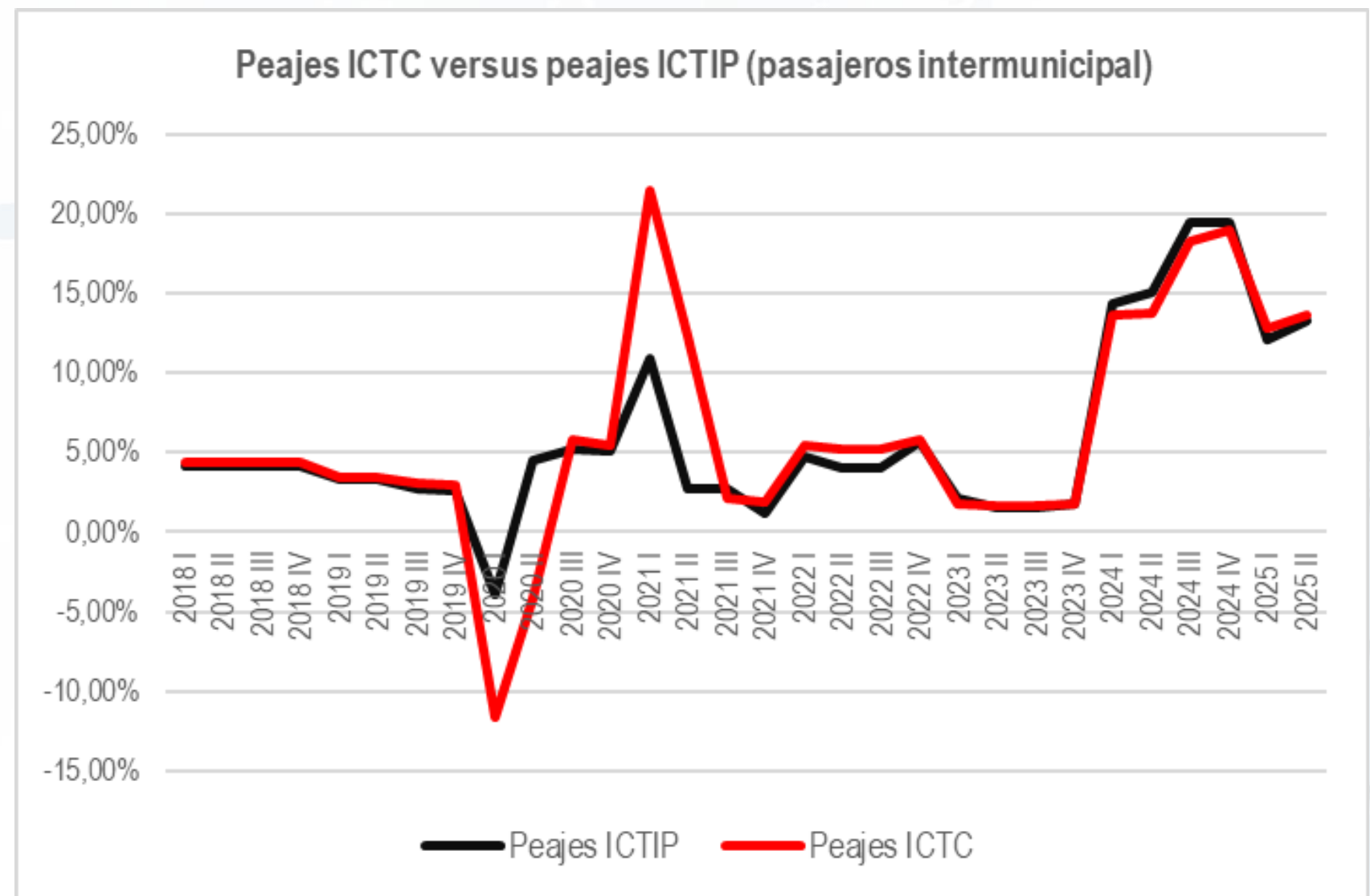
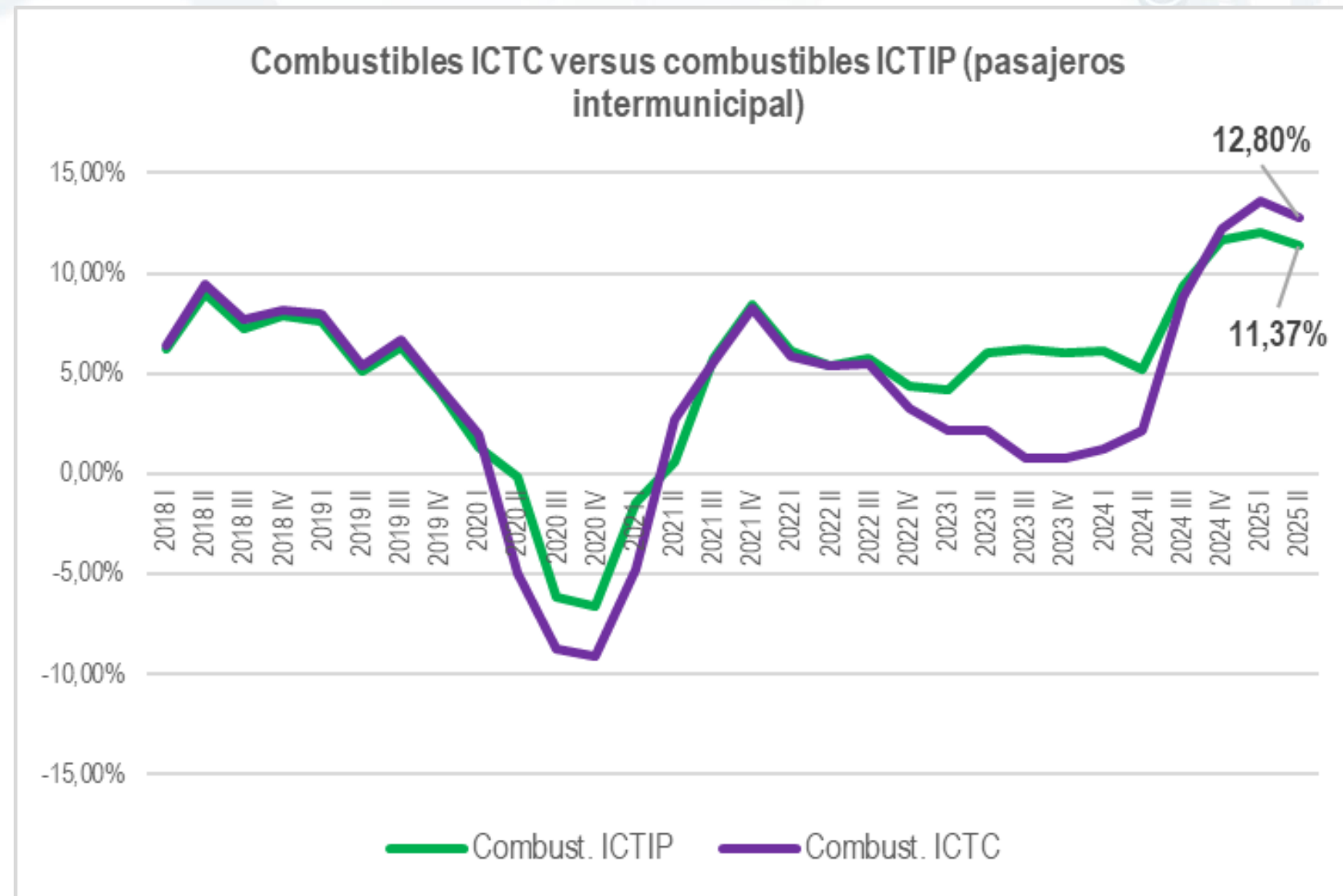
FUENTE: DANE. CÁLCULOS DEL DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS FEDETRASCARGA



Los índices de costos operativos del transporte de carga en camiones, del transporte de intermunicipal de pasajeros y del transporte en general siguen la misma tendencia. Aunque la variación particular de cada índice de costos tiene dimensiones diferentes por el impacto y el peso particular de los diferentes rubros que impulsan los costos de producir los diferentes servicios.



¿CÓMO ESTÁ NUESTRO PRINCIPAL COSTO OPERATIVO? – EVOLUCIÓN DEL COMBUSTIBLE EN EL ICTC Y EN ICTIP.



**FUENTE:
DANE**

¡GRACIAS!



contacto@fedetranscarga.org



www.fedetranscarga.org



601 300 0735

