

**UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA**



**TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL
COMERCIO INTERNACIONAL**

Carlos Andrés Acevedo Del Risco

ENSAYO

**Profesor
Dr. César Augusto Bernal Torres
Director de Investigación**

**Escuela Internacional de Ciencias Económicas y Administrativas
Universidad de La Sabana**

**UNIVERSIDAD MILITAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN GERENCIA EN COMERCIO INTERNACIONAL
DIRECCION DE POSTGRADOS
BOGOTA
2013**

ENSAYO

(TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL)

CARLOS ANDRES ACEVEDO DEL RISCO¹
Mayo de 2013

RESUMEN

El transporte de carga terrestre es un elemento crucial para el desarrollo de los procesos de importación y exportación de mercancías en la actualidad, pues la eficiencia y eficacia de la logística para su óptimo desempeño repercuten directamente en la competitividad de los países. Pues este modo de transporte para los países en vía de desarrollo desagrega valor en su comercio internacional por los elevados costos, trabas burocráticas e infraestructura vial precaria. Por lo cual se debe enfatizar en integrar gremios, sectores y gobierno para la implementación e inversión adecuada en dicha infraestructura, pues es evidente que en los países latinoamericanos, las regiones productivas en su mayoría se concentran en el interior alejados de los puertos lo que requiere movilizaciones de grandes volúmenes de carga a costos elevados inclusive más altos que los trayectos internacionales. Para Colombia, la complicación radica en los trayectos viales deficientes y la geografía montañosa, la cual implica un costo de traslado más alto y pólizas de riesgo por la situación actual del país. Pues es claro que el comercio internacional es un pilar fundamental para impulsar las economías y Colombia tiene una dinámica alta en el comercio mundial, con deficiencias pero con la convicción de surgir evidenciado en el alto número de tratados y acuerdos comerciales a los que se ha integrado, convirtiéndose en un reto nacional en beneficio de todos.

Palabras clave: Infraestructura vial, logística, comercio Internacional, competitividad, crecimiento, inversión.

¹ Profesional en negocios internacionales, egresado de la Universidad Santo Tomas Bucaramanga. Analista de importaciones del Grupo Sanford.

ABSTRAC

The freight transport by road is crucial for the development of the processes of import and export of goods at present, as the efficiency and effectiveness of logistics give optimal performance that directly affect the competitiveness of countries. For this mode of transport for developing countries, this factor reduce international trade value because high costs, red tape and poor road infrastructure. Therefore it must be emphasized to integrate companies, and government sectors to implement and adequate investment in the infrastructure, it is evident that in Latin American countries, the most productive regions are concentrated within cities far from ports, these mobilizations requiring large volumes of cargo, generate at high costs even higher than the international routes. For Colombia, the complication lies in the poor roads and mountainous geography, which implies a higher transfer cost and risk insurance due the country's current situation. It is clear that international trade is a cornerstone to boost economies and Colombia has a high dynamic in world trade, but with impaired arise conviction evidenced by the high number of treaties and agreements to which it has been integrated , becoming a national challenge for all.

Keywords: Keywords: infrastructure, logistics, international trade, competitiveness, growth, investment, costs.

INTRODUCCIÓN

En épocas del hombre primitivo, el transporte terrestre ha sido fundamental en su evolución pues para su supervivencia los nómadas debían movilizarse y recorrer grandes distancias en busca de alimento, bebidas y herramientas; las cuales debían movilizar también. A medida que el hombre ha descubierto nuevas formas y herramientas para facilitar el desarrollo de su vida ha estado involucrado el transporte de carga. Esto ha influido en la domesticación de animales con el paso del tiempo para tal fin, pues el crecimiento demográfico en el ser humano es exponencial y los recursos necesarios para su existencia crece directamente proporcional. Cada vez es necesario movilizar o transportar más recursos.

Con el paso del tiempo hasta la actualidad siempre el ser humano tendrá el reto de movilizar mayores cantidades de volúmenes y pesos para satisfacer necesidades comunes, en especial desde el establecimiento del comercio que un principio se daba como truque hasta lo que hoy en día se denomina globalización, donde la apertura absorbe a los países la tendencia al libre comercio va en crecimiento.

Inclusive las guerras han ejercido presión en el ser humano a mejorar cada día más la infraestructura física de los países. Esto a tal punto que el comercio internacional se ha vuelto en un pilar fundamental para el desarrollo económico, social y cultural de un país. La mezcla de factores tales como la producción a gran escala, la innovación en los productos y en buscar ventajas competitivas a todo lo exportable debe ir de la mano

con la forma de movilizar de manera eficiente y eficaz lo que la demanda mundial requiere, pero vista en un principio en el traslado interno y posteriormente en la movilización al exterior.

Por lo cual en el presente ensayo, se podrá ver un contexto mundial sobre el desequilibrio y la brecha que existe entre los países desarrollados, industrializados y en vía de desarrollo cuando de infraestructura física, vial se refiere para ser dominantes o simplemente participantes en el mercado global.

También se podrá observar la importancia que infiere el adecuado uso e inversión en la infraestructura vial terrestre y el cómo repercute negativa o positivamente en la competitividad de una país.

Adicionalmente se podrán determinar los factores que un país debe lograr transformar en términos de productividad e infraestructura para ser competitivos, desarrollando sectores industriales claves, integrando gremios, presionando al estado para la inversión en el desarrollo y rehabilitación de la maya vial, y demás modos de transporte como lo es el fluvial, férreo y aéreo.

Así mismo, se dará a conocer como el demandante mundo asiático y la relevancia que tiene el crecimiento comercial de sus economías en el comercio mundial. Influyen en la implementación de infraestructuras sólidas tanto para el transporte de cargas a nivel local “terrestre” hasta las puertas de acceso al mundo “puertos marítimos o terminales aéreas”.

Durante los últimos años, la infraestructura de la red de carreteras de Colombia se ha ido desarrollando muy lentamente, bajo los niveles estimados por el comercio internacional. Este ensayo pretende dar una visión general de la inversión gubernamental en la infraestructura de la red de carreteras. Ha sido muy pobre, ya que sólo se centra en la propia red y los caminos alternativos en lugar de ser dirigida a la mejora y ampliación de las carreteras principales y el desarrollo de nuevos proyectos como la integración de la red ferroviaria y fluvial. Estos, en conjunto con el transporte de carga terrestre ayudarán a lograr una optimización de la infraestructura actual y para mantener los niveles óptimos de competitividad en el desarrollo de la productividad nacional. La imprudente y baja inversión en la infraestructura vial del país ha generado altos costos de transporte, que al mismo tiempo afectan a los costes de producción, así como los precios de las importaciones y exportaciones.

Por este motivo, este ensayo tiene un enfoque específicamente teórico con el objetivo de brindar al lector nociones sobre la importancia que tiene la infraestructura logística en el comercio internacional, como estrategia para generar crecimiento económico siendo competitivos en toda la cadena logística, para lo cual se consultó de bibliografía en artículos científicos, revistas, ensayos, cartillas y páginas web relacionadas con el tema.

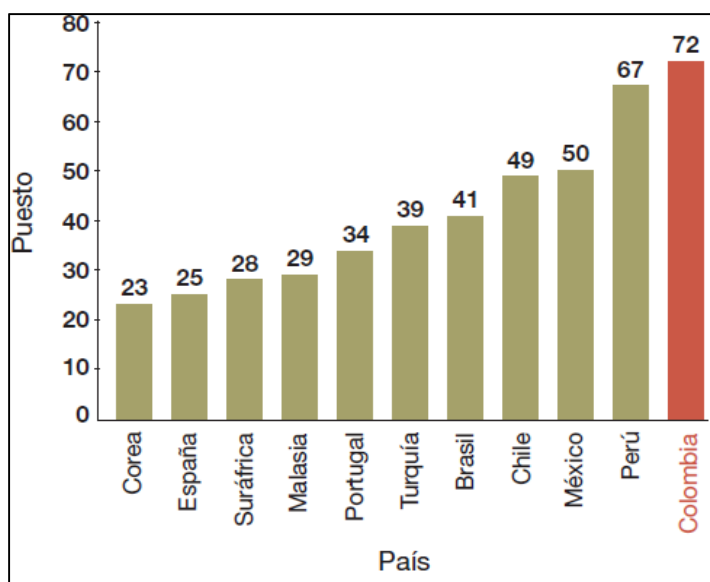
VENTAJAS Y DESVENTAJAS EN EL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN COLOMBIA PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL

Es claro que en este mundo globalizado, el comercio internacional es un pilar fundamental para el desarrollo cultural, social y económico de un país. Para estar a la altura en el intercambio de bienes y servicios, los países deben ser competitivos en la cadena de producción hasta el cliente final, pero se ven frenados por las desventajas que infieren el transporte terrestre y los costos que esto implica. En otras palabras, la logística implica avanzar en la reducción de los costos asociados al flujo de bienes y servicios; en la articulación de los diferentes actores que participan en los procesos de intercambio, en la ampliación de la oferta de servicios logísticos y, principalmente, en la provisión de infraestructura logística especializada (Álvarez, Pabón, & Ortiz, 2010).

Según el Foro Económico Mundial (FEM), la infraestructura es uno de los motores del crecimiento sostenido más importantes y actúa como motor de la competitividad de un país. Sin embargo, el desarrollo de infraestructura no impulsa el crecimiento económico a menos que esté completamente alineado con las prioridades económicas, industriales, sociales y ambientales del país, deben alinearse de manera eficiente y eficaz (Marianne y Morrison, 2007).

A nivel internacional, una medición importante en materia logística es el Índice de Desempeño Logístico (IDL) elaborado por el Banco Mundial, donde Colombia ocupó en 2010 el puesto 72 entre 155 países, y el puesto 11 entre 11 países de referencia (Gráfico 1).

Gráfico 1. Índice de Desempeño Logístico, 2010



Fuente: Banco Mundial

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

La tendencia internacional hacia un mundo globalizado y la acelerada apertura comercial del país a raíz de la suscripción de varios tratados comerciales, convierten a la logística en una variable fundamental para competir en el mercado.

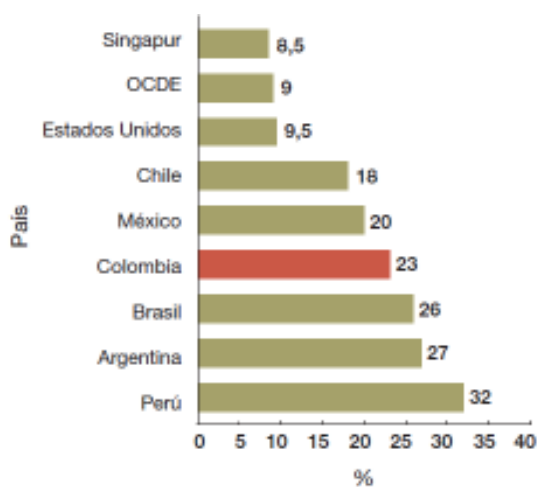
Por lo tanto, para que Colombia pueda lograr una real transformación productiva y así cumplir con sus metas de competitividad para el año 2032, es necesario desarrollar las capacidades logísticas del país, posibilitadas por una infraestructura básica apropiada y unos servicios competitivos de transporte y almacenamiento de cargas (Baquero 2010).

Las capacidades logísticas a desarrollar son todas aquellas que permitan optimizar los tiempos y costos de transporte, almacenamiento y distribución de materias primas, partes y productos terminados, desde la empresa hasta el consumidor final, de acuerdo con las estrategias de negocios y los modelos operativos de las empresas. El desarrollo de estas capacidades requiere de la coordinación de actividades que involucren tanto agentes públicos como privados. En este sentido, tener unas capacidades logísticas competitivas va mucho más allá de tener una infraestructura adecuada (Baquero 2010).

Sanabria (2008) afirma que el transporte afecta también a la competitividad de las exportaciones, ya que los costos de transporte se añaden al precio final de los bienes. Estos altos costos, especialmente de los productos manufacturados, los ingresos extranjeros afecta a las economías de los países, lo que hace más difícil para ellos obtener las divisas necesarias para la compra de bienes de capital, que son esenciales para el crecimiento, así como insumos intermedios para la generación de bienes y servicios.

En Europa por ejemplo, más de 60% del transporte es multimodal, mientras en Colombia es apenas 1,5%. Todo esto conlleva a que en Colombia los costos logísticos representen aproximadamente 23% del PIB, por encima del promedio de países de referencia (Gráfico 2).

Gráfico 2. Costos logísticos como porcentaje del PIB



TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Fuente: Kogan, Joseph y José Guasch, Inventarios y costos logísticos en países en desarrollo: niveles y determinantes, una bandera roja para la Competitividad y el Crecimiento, *Revista de la Competencia y la Propiedad Intelectual*, V. 1, No.1, 2006.

La calidad de la infraestructura en Colombia es deficiente, lo cual es confirmado por el Foro Económico Mundial (FEM), al ubicar el país en el puesto 95 entre 142 países y en el noveno lugar entre países de referencia en su Informe de Competitividad Global 2011-2012 (Cuadro 1).

Cuadro 1. Calidad de la infraestructura

PAÍS	Infraestructura en general	Red vial	Red férrea	Infraestructura portuaria	Infraestructura aérea
Portugal	1	1	4	5	6
Corea	2	3	1	3	4
España	3	2	2	1	2
Malasia	4	4	3	2	3
Chile	5	5	8	4	5
Turquía	6	6	6	7	7
Suráfrica	7	7	5	6	1
México	8	8	7	8	8
Colombia	9	10	11	10	10
Brasil	10	11	10	11	11
Perú	11	9	9	9	9

Fuente: Foro Económico Mundial, *Global Competitiveness Report 2011–2012*.

De acuerdo con el Foro Económico Mundial (FEM), Colombia se sitúa en el puesto 108 entre 142 países y en el lugar 10 comparado con los países de referencia (ver Cuadro 1). Al comparar las vías existentes en Colombia por millón de habitantes en el contexto internacional, el rezago en infraestructura vial se hace evidente. En 2009 el país contaba con 3.733 kilómetros construidos por millón de habitantes, situándose por debajo del promedio de América Latina (5.434) y en particular de países como Bolivia y Paraguay.

En cuanto al uso de las carreteras en Colombia, al igual que los demás países en vía de desarrollo, ha venido aumentando no sólo el volumen de carga sino también la distancia recorrida. Esto tiene que ver con el proceso de especialización en cada uno de los mercados regionales. Lo que implica que la producción de bienes se concentra en las regiones que presenten mayores ventajas comparativas, para posteriormente ser distribuidos en el resto del mercado nacional lo cual lleva a aumentar la distancia media recorrida y el volumen de carga movilizadora (Pachón y Ramírez 2005).

Lo preocupante, como mencionan los autores recientes, esto es una constante que se está presentando en países en vía de desarrollo, lo positivo, según Sosa (2008), actualmente la infraestructura de América Latina ha presentado mejoras, sin embargo

sigue siendo precaria. Uno de los retos que enfrentan estos países es el de poder desarrollar la infraestructura mínima necesaria para alcanzar la competitividad requerida que les permita crecer sostenidamente y generar empleo de calidad y mejores condiciones de vida para sus pueblos.

Bowersox et al (2005) demuestran que la brecha logística entre países industrializados y países en desarrollo es cada vez mayor en que los costos logísticos totales, incluyendo transporte, gastos generales, almacenamiento e inventarios son muy altos. En los países industrializados, a principios de 1980, los costos de logística representaban entre el 15 y el 20% del PIB, para el año 2000 esto había disminuido a menos del 10% en los EE.UU. debido a una mejor gestión en la cadena de suministro y los recortes en el manejo de inventarios.

Es de vital importancia culturizar tanto a gobiernos, gremios y sector privado sobre la calidad y disponibilidad de la infraestructura como motor principal para el desarrollo óptimo y rentable en el comercio internacional, especialmente enfocado a las carreteras, pues ha limitado el desempeño logístico de los países tercermundistas, especialmente para los de más bajos ingresos (Arvis et al 2012).

La reducción de los costos y la mejora de la calidad de los sistemas de logística y transporte, mejoran significativamente el acceso a mercados internacionales e influye directamente con el aumento del comercio pues incrementa ingresos y da un alcance más amplio para la reducción de la pobreza. El progreso de Asia oriental en la logística no ha podido seguir el ritmo de su crecimiento en el comercio, por el contrario, los países en desarrollo de otras regiones se están poniendo al día lo más rápido pues tienen claro que el progreso en el desarrollo de la logística será crucial para mantener las ventajas competitivas de Asia Oriental (Carruthers, Bajpai, & Hummels, 2003).

Los altos costos de logística para países de Asia oriental se derivan de una mala infraestructura de transporte, los servicios de infraestructura de transporte son subdesarrollados, así como los procedimientos burocráticos lentos y costosos para tratar tanto los bienes exportados e importados. Sin embargo, debe existir un equilibrio entre estos tres factores varía según los países, pero en cada país se debe implementar enfoque complementario para hacer frente a estos, ya que son necesarios para producir una mejora sostenible de la competitividad. (Carruthers et al 2003).

Pequeñas mejoras de infraestructura en América Latina y el Caribe

La cobertura y la calidad de la infraestructura han aumentado en la mayor parte de los sectores y países de América Latina y el Caribe durante el pasado decenio. Ha habido considerables mejoras en el acceso al agua, el saneamiento, la electricidad, las telecomunicaciones, los puertos y los aeropuertos. El único sector en que la cobertura no ha cambiado considerablemente es el sector vial (Marianne y Morrison, 2007).

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

No obstante, la región ha perdido terreno con respecto a sus competidores y homólogos. En 1980, tenía mayor cobertura de infraestructura productiva, como carreteras, electricidad y telecomunicaciones, que los países conocidos posteriormente con el nombre de “los tigres de Asia oriental”. Hoy, esas naciones superan a la región de América Latina y el Caribe en una proporción de tres a dos. La región está también retrasada con respecto al promedio de los países de ingreso mediano y a China, aun cuando sea más rica en cifras per cápita. El agua y el saneamiento son los únicos sectores (además de los teléfonos móviles) en que la región ha conseguido resultados comparativamente satisfactorios, al menos en cuanto a la cobertura (Marianne y Morrison, 2007).

En América Latina la red de carreteras tiene un atraso estructural que se expresa en un reducido nivel de cobertura y en el estado de las mismas. Adicionalmente, se debe afrontar el intenso crecimiento del tráfico tanto de transporte particular pero esencialmente el de carga, esto debido al creciente comercio nivel mundial y a la motorización, jalonada por la industrialización y el boom petrolero. También es necesario expandir, rehabilitar, modernizar y mantener la red vial de los países de la región, obligando a los estados a un esfuerzo de inversión financiera y gestión transparente. Esto genera un impacto que incide inversamente en los costos de la logística de cargas y satisface muchas otras necesidades de movilidad de la población (Barbero 2010).

Sin embargo, el principal problema se presenta en el transporte carretero de cargas por la baja eficiencia de la industria al querer acaparar todos los eslabones de la cadena logística. Pues no solo se debe limitar a reducir precios o tiempos de viaje, sino la implementación de mejores estrategias de gestión por parte de los generadores de carga “productores, comerciantes y exportadores”.

Hauk (1966), afirmaba que en 1920, la única ruta a la capital de Colombia desde la costa norte era el río Magdalena, el cual no era navegable en su totalidad en ese entonces, sin embargo los bienes transportados por el río eran sometidos a transbordos, cargas y descargas seis o siete veces, y los pasajeros podían hacer dicho viaje por agua y vía férrea con una duración aproximada de siete días y medio en el mejor de los casos. En otras palabras, desde ese entonces el transporte multimodal se implementaba a pesar de las limitaciones geográficas y la falta de tecnología pero sobretodo de presupuesto para inversión como el que se tiene actualmente.

Para Colombia, a pesar de ser la infraestructura vial el medio de transporte más utilizado para movilizar mercancía en el país, desde el año 2000, más del 70% de la carga nacional se ha movido por este modo de transporte. En 2009 se transportaron por este medio 182,5 millones de toneladas (73,9% de la carga nacional). Sin embargo, su actual condición precaria hace que sea uno de los principales cuellos de botella que afecta la eficiencia logística (Pachón y Ramírez 2005).

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Según estadísticas de carga de las importaciones y exportaciones en Colombia (2011), otro dato relevante es que el 96,1% de la carga total arribada al país en el período enero – diciembre de 2011 se hizo por el modo de transporte marítimo con un total de 33,9 millones de toneladas y su crecimiento frente al mismo período de 2010 fue del 13,1%. El transporte carretero o terrestre aportó el 3,2% del total con 1,1 millones de toneladas en el período de 2011, y el transporte por el modo aéreo representó el 0,6%. (Cuadro 2 y gráfico 3).

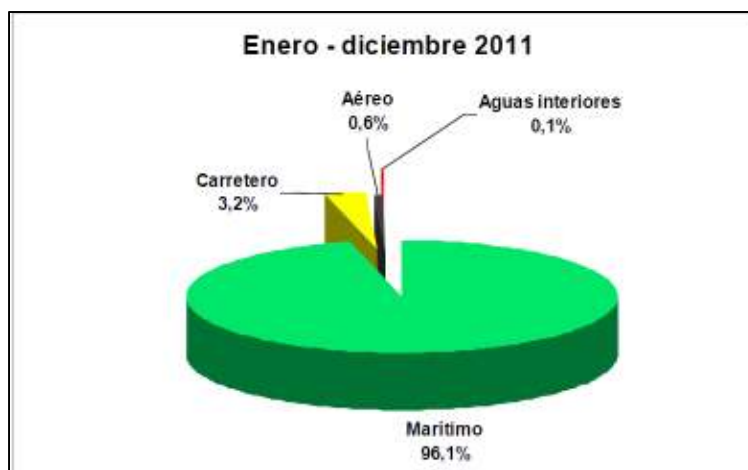
**Cuadro 2 Importaciones según modos de transporte (acumulado)
Enero - diciembre de 2011 / 2010**

Modo de transporte	Peso bruto ¹				Bultos ¹			
	Toneladas		Var %	Part. %	Unidades		Var %	Part. %
	2010	2011	2011/2010	2011	2010	2011	2011/2010	2011
Marítimo	29.939.092	33.865.418	13,1	96,1	330.453.363	364.796.538	10,4	90,9
Carretero	882.009	1.110.499	25,9	3,2	25.655.905	30.832.305	20,2	7,7
Aéreo	191.272	205.589	7,5	0,6	5.182.831	5.263.641	1,6	1,3
Aguas interiores	60.408	51.579	-14,6	0,1	475.995	516.427	8,5	0,1
Total	31.072.781	35.233.085	13,4	100,0	361.768.094	401.408.911	11,0	100,0

Fuente: DIAN / MUISCA Formato 1166 - documentos de transporte 1 Incluye trasbordos
Elaboró: Coordinación de Estudios Económicos

El transporte de carga internacional por aguas interiores sumó 51.579 toneladas (0,1% del total) y presentó un decrecimiento de 14,6%. Los tres principales (3) modos de transporte presentaron incremento en el monto de la carga de importaciones atendida, siendo el carretero el de mayor crecimiento relativo con una variación de 25,9%, seguido por el marítimo y aéreo con tasas de 13,1%, 7,5%, respectivamente. Como se anotó antes, el modo de aguas interiores decreció un 14,6% (Cuadro 2).

Gráfico 3 Participación modos de transporte de carga de importaciones



Fuente: DIAN / MUISCA Formato 1166 - documentos de transporte
Elaboró: Coordinación de Estudios Económicos

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Así mismo, el desarrollo de los grandes centros de consumo en Colombia es bastante atípico, con respecto a la mayoría de los países, pues el desarrollo de las empresas en Colombia se focaliza en el interior del país. En estas zonas están los mayores centros de consumo como (Bogotá, Medellín, Cali, Eje Cafetero); pero el actual crecimiento del comercio internacional obliga a las empresas a que se sitúen cerca de los puertos o al menos con adecuadas redes de infraestructura vial, férrea y portuaria para estar a la altura del comercio mundial. Colombia, a pesar de tener una buena tendencia a la exportación e importación de mercancías tiene altos costos logísticos (Rey 2005).

En Colombia la logística tiene un costo del 8% al 15% del valor de la mercancía, donde el transporte terrestre representa la mitad de dicho costo. Adicionalmente, la capacidad de la infraestructura es insuficiente, lo cual se evidenció a finales del año 2006 cuando la capacidad del puerto de Buenaventura colapsó y las vías de acceso a éste fueron bloqueadas por varios derrumbes (El Colombiano, Octubre de 2006).

Antioquia sufre este mismo problema, pues por largo tiempo Medellín, fue la ciudad industrial de Colombia pero sus salidas y entradas están bastante retiradas y el puerto más cercano está a 498 Km. de distancia (Parsons, 1996). Para atender todo el comercio con los países del Oriente y parte de Suramérica tiene a Buenaventura mientras que para atender a Norteamérica, Europa, Centro América, el Caribe y África tiene a Cartagena, Barranquilla y Santa Marta; para Venezuela tiene a Cúcuta y para Ecuador está Ipiales, estos dos últimos son fronteras terrestres. Como se menciona anteriormente, el puerto más cercano de Antioquia por vía terrestre es Buenaventura, el cual se encuentra a 498 kilómetros de distancia mientras que el puerto de Urabá está a solo 363. Desde el siglo XIX se ha hablado de la importancia de desarrollarlo, pero no se ha hecho lo suficiente. Existen varias iniciativas y estudios que demostraban los grandes beneficios que podría tener el mejoramiento de la carretera al mar desde Medellín a Turbo, junto con una ampliación del puerto de Urabá para las empresas del Valle de Aburrá y Oriente cercano y el resto del departamento, pero los elevados costos y la falta de una fuerte iniciativa gubernamental lo ha impedido.

La salida al mar por Urabá es más cercana y podría ser la solución a los altos costos de transporte, impulsando al comercio exterior de las empresas situadas en el Valle de Aburrá y Oriente volviéndolas más competitivas. En otras palabras, por la inadecuada conexión vial entre Antioquia y el Golfo de Urabá, se debe desviar los productos hacia otros puertos tales como: Barranquilla, Buenaventura, Santa Marta y Cartagena, generando así mayores costos y tiempos de tránsito (Zona Logística, 2002).

En cuanto a los indicadores de desempeño logísticos del Latin America Logistics Center (LALC) se utiliza con gran énfasis, como indicador financiero de la actividad logística, el costo total de logística sobre ventas. Este es uno de los indicadores más importantes en la gestión de toda la cadena de abastecimiento pues mide el impacto de la operación de logística en la perspectiva de resultados financieros de la empresa.

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

El costo total de logística incluye los gastos y costos de capital utilizados en los cuatro grandes procesos de gerencia de la cadena de abastecimiento: gerencia de demanda, gerencia de abastecimiento, gerencia de transporte y gerencia de almacenamiento. En estos cuatro procesos se resumen las funciones de logística de procesar órdenes de los clientes, planificar inventarios, comprar, transportar y almacenar.

Colombia sufre un atraso relativo en su infraestructura de transporte, pues la distribución geográfica de sus unidades productivas proviene de los asentamientos coloniales y de los incentivos promovidos por la política de sustitución de importaciones (1950-1970), y se manifiesta en la localización mayoritaria de la producción en las ciudades andinas. Adicionalmente, Colombia exhibe una topografía desafiante para la productividad y la competitividad internacional, que solo puede ser superada con ambiciosas obras de infraestructura (Acevedo 2009).

La utilización de las carreteras 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 internacional. En este fenómeno juega un papel importante el reducido parque automotor nacional, que apenas llega a 3 millones de vehículos automotores y a poco más de 2 millones de motos (Acevedo 2009).

Es importante tener claro que la reducción de costos de transporte y conectividad fomenta el comercio mutuo entre las ciudades y posteriormente el comercio internacional. Sin embargo, las distancias que separan las ciudades colombianas para mover mercancías de una ciudad a otra requieren sobrepasar el sistema montañoso de los Andes y sus grandes de altitud de más de 2.000 metros. Para llegar a los principales puertos, las mercancías procedentes de las principales ciudades industriales en Colombia; es posible transportar cerca de tres veces más que en Brasil y Chile, y seis veces más que en Argentina, la República de Corea y China. A diferencia de muchas ciudades principales en todo el mundo, estas se benefician de la proximidad a las costas, canales, y los grandes mercados de origen. Bogotá y Medellín a diferencia de Shenzhen, Mumbai, y Bangkok son ciudades portuarias que se conectan a países de mercados mundiales (Somik et al 2012).

El costo de transporte de carga en Colombia es muy alto. Para largas distancias, los costos de transporte son alrededor de USD\$ 0,16 dolares kilometro por tonelada. Para las rutas más cortas, el costo sube a USD\$0,21 dólares kilometro por tonelada. Un trayecto como Bogotá - Barranquilla, los costos de transporte por carretera son más altos que los costos de envío de mercancías desde Cartagena a Rotterdam EE.UU. \$ 90 por tonelada, y esto influye en la reducción de la competitividad de las exportaciones e incrementan el costo de las importaciones de los bienes de capital (Somik et al 2012).

La falta de inversión privada hace que el mejoramiento de la infraestructura en este país se vea limitada a la inversión pública, lo que supone que dicha inversión se ve

atada por los cambios políticos. Los factores principales que impiden la consolidación y continuidad de las inversiones en sectores importantes de las carreteras y la infraestructura y la corrupción administrativa están tomando un camino influenciado por la decisión política de buscar la rentabilidad a corto plazo, y no en busca de un objetivo a largo plazo que sería mejor para las economías (Kohon, 2011).

Es por eso que las inversiones realizadas en las carreteras y puertos, afectan positivamente los patrones de comercio internacional, reducen los costos de transporte lo que estimula el comercio y promover la competitividad y el desarrollo de ventajas comparativas. Al ver que los productos con menores costos de transporte tienden a aumentar su peso en la canasta exportadora del país (CAF, 2009).

Sánchez (2002) afirma que el capital público y la infraestructura central principalmente tienen un impacto positivo en la productividad, la tasa de inversión privada y el crecimiento económico en los países.

CONCLUSIONES

El comercio internacional es cada día más relevante en este mundo globalizado y como tal se le debe dar mayor importancia a todas las herramientas que se desarrollan en torno a él, principalmente la infraestructura logística, principal eslabón de la cadena para satisfacer las necesidades mundiales, generando así crecimiento de las naciones en el ámbito social, cultural y económico.

Aunque contradictorio, el solo desarrollo de la infraestructura logística no es el único motor que jalona las economías, se debe desarrollar las industrias, la infraestructura estatal, bienestar social y ambiental para los pueblos dando resultados positivos representados en la competitividad y valor agregado tanto en bienes y servicios exportables.

La acelerada apertura económica de los países es evidente, por la tendencia internacional de globalizarse y competir las naciones deben suscribir tratados, acuerdos y establecer condiciones comerciales para no rezagarse ante sus competidores, lo que es positivo ya que los incentiva a ponerse a la altura de las grandes potencias económicas. Por otro lado es negativo, pues se ven vulneradas las industrias específicas pues entra en juego la logística como variable esencial en dichos procesos.

Para Colombia, la apertura económica ha sido un aliciente para ir culturizando tanto a sector público, privado y población en general, que se debe lograr transformar e innovar la producción y buscar el mayor valor agregado posible en bienes y servicios con el fin de ser competitivos. Pero esto debe ser apoyado por las entidades gubernamentales desarrollando e invirtiendo en la infraestructura física, tanto de transporte carretero como en el incentivo y la revolución al uso del transporte multimodal. Sin embargo las vías férreas y las redes fluviales requieren mayor atención,

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

uso y presencia estatal para lograrlo. Esto con el fin de optimizar tiempos, costos de transporte, sobrecostos por almacenamiento y distribución. Según Kogan, Joseph y Guasch (2006), los costos logísticos de Colombia representan el 23% del PIB.

Lo inusual, es que la calidad de la infraestructura colombiana es deficiente, según el Foro Económico Mundial (FEM) el país se encuentra en el pues 95 entre 142 países. Por su parte las vías existentes en Colombia son de 3.733 kilómetros construidos por millón de habitantes lo que evidencia un atraso significativo comparado con el promedio de América Latina de 5.434 Km / Millón de habitantes. Adicionalmente el uso de las vías terrestres en Colombia está en crecimiento acelerado por el boom comercial mundial. No solo crece el volumen de cargas sino el parque automotor debido a la demanda.

También para destacar que el desarrollo de los grandes centros de consumo y distribución en Colombia es atípico pues se focaliza en el interior del país, como lo son Bogotá, Medellín, Cali y Eje Cafetero. Pero por el jalonamiento del actual creciente comercio internacional las empresas se ven obligadas a situarse cerca de los puertos o por lo menos cerca de las principales redes de infraestructura vial, férrea y portuaria pero aun así los costos logísticos no dejan de ser altos a pesar de la tendencia alta del país a la exportación e importación de mercancías.

Pero por factores como la corrupción y la dudosa adjudicación de contratos para la rehabilitación y construcción de la infraestructura vial, esta se va deteriorando cada vez más rápido, ayudado por la diversidad y fenómenos climáticos que se tiene en países ecuatoriales. Lo positivo, es que a paso lento, las industrias colombianas deben ir especializando su producción, pero más importante aún generar bloques productivos denominados “Clusters”, los cuales permiten a una industria específica incorporar nuevos eslabones en su cadena productiva, factores que determinan el uso de nuevas tecnologías en sus procesos y factores que determinan la generación de actividades de aglomeración ubicados estratégicamente para evitar el traslado excesivo de bienes terminados. Esto teniendo en cuenta que en la mayoría de países en desarrollo, la producción de bienes se concentra en las regiones con mayores ventajas competitivas, alejadas de los puertos.

Es vital luchar contra los altos costos logísticos que en Colombia oscilan entre el 8% y el 15% del valor de la mercancía donde el transporte terrestre representa la mitad de ese costo, por lo cual se tiene que manejar grandes volúmenes para absorber mínimamente estos rubros. Lo inconcebible es que el movilizar una carga desde Bogotá hasta Cartagena la tarifa es casi el doble de lo que costaría mover esa misma carga desde Cartagena hasta Europa vía marítima lo que descuenta competitividad a los productos colombianos en el exterior haciéndolos más costosos y por ende menos apetecidos.

En América Latina esto una constante, sin embargo, lo positivo es que han dado avances mínimos en infraestructura para estar a la altura de la globalización y poder ser

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, EL VALOR DESAGREGADO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

competitivos, lo que repercute directamente en una mayor producción y por ende generación de más empleo para un crecimiento sostenido de las economías y mejores condiciones de vida para sus habitantes.

Es evidente que existe una brecha logística entre países industrializados y países en desarrollo, pues los costos logísticos son muy altos. Esto influye negativamente en la competitividad de los productos que se desean exportar. El valor desagregado de los bienes radica en el transporte de carga terrestre para países como Colombia, como afirmaba Bowersox (2005), en promedio los costos logísticos de países desarrollados o industrializados debe ser del 10% del PIB, comparado con Colombia donde es el 23% del PIB. Una brecha del 13% nominal, sin embargo, la proporción del PIB de China, comparado con Colombia es significativa. En otras palabras los costos reales según % del PIB son mucho mayores en China.

Los países de Asia Oriental, no escatiman esfuerzos en la reducción de costos y en la constante mejora de la calidad de sistemas de logística, pues optimizan significativamente el acceso a mercados internacionales influyendo directamente en el incremento de los ingresos y un crecimiento progresivo en sus economías, sin embargo llevan un lastre demográfico que les causa problemas estructurales como lo es el superávit poblacional. A diferencia, los países en desarrollo de otras regiones están a paso lento en la implementación y desarrollo de su logística a pesar del lastre político como lo es la corrupción, pero es claro que es crucial seguir en esta evolución para mantener ventajas competitivas y comparativas frente Asia Oriental.

El incremento de los costos de la logística en general, se deriva en principio de la mala infraestructura de transporte, la deficiencia en la prestación de los servicios de transporte y los procesos burocráticos lentos, costosos y corruptos por los que deben pasar las importaciones y exportaciones. Pero este es más significativo en países en vía de desarrollo, pues carece de sistematización y control. Por lo cual se debe luchar contra este flagelo para mejorar indudablemente la competitividad (Carruthers 2003)

En los países de América Latina, los sectores como telecomunicaciones y servicios hoteleros han avanzado mucho, pero el único sector en que la cobertura no avanza en similares proporciones es el sector vial. Los tigres Asiáticos, superan a América Latina y el Caribe en proporción tres a dos en todos los sectores. Es por eso que la red de carreteras en estas regiones tiene un atraso estructural tanto por la cobertura deficiente como el mal estado de las mismas. A esto se le suma el creciente tráfico de transporte de carga por la coyuntura comercial en auge, jalónada por la industrialización y la dependencia del petróleo.

En conclusión se puede decir que tanto América Latina, y en este caso Colombia viene realizando esfuerzos muy grandes para estar a la altura de la globalización modernizando e invirtiendo en infraestructura logística para el transporte terrestre de carga, con miras a la implementación de transporte multimodal y la reubicación de las grandes industrias en aglomerados estratégicamente ubicados o bien cerca de los

puertos marítimos o por lo menos cerca de las grandes redes de transporte. En cuanto a las tarifas, a medida que se diversifica y crece el mercado el monopolio de quienes controlan el parque automotor pierden esa gran ventaja y aparecen alternativas nuevas y más económicas beneficiando al cliente final, por ende incentivando la producción y activando el círculo de la economía en pro del crecimiento general del País.

BIBLIOGRAFIA

Acevedo, J. (2009). "El transporte como soporte al desarrollo de Colombia". Una visión al 2040. (1): 159-162.

Álvarez, C., Pabón, C., & Ortiz, J. F. (2010) "Logística en Colombia: camino hacia la competitividad". Revista Económica Supuestos, 8 (1): 1 – 2. En: www.revistasupuestos.uniandes.edu.co. Consultado el 26 de Mayo del 2013.

Arvis, J. F., Mustra, M. A., Ojala, L., Shepherd, B., & Saslavsky, D. (2012). "Connecting to Compete 2012" Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators. 2012: The World Bank

Barbero, Jose. "La logística de cargas en America Latina y el Caribe". Revista una agenda para mejorar su desempeño. 1 (31). 66 – 67.

Bowersox, D., Rodrigues, A., Calantone, R. (2005) 'Estimation of global and national logistics expenditures 2002 data update' Journal of Business Logistics, Vol. 26, No. 2, pp.1–15

Carruthers, R., Bajpai, J., & Hummels, D. (2003). "Trade and Logistics". An East Asian Perspective A Development Agenda. World Bank (5): 77-78.

DIAN (2011). "Estadísticas de Carga de las importaciones y exportaciones en Colombia". Enero-Septiembre de 2011/2010. Bogotá: DIAN. (1): 12-13

Hauk, James. (1966) "Transporte y distribución física en Colombia", Un modelo macro – logística. Revista Universidad EAFIT; 2 (1): 4 – 6.

Kohon, J. (2011). "La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina. Diagnóstico estratégico y propuesta para una agenda prioritaria". Transporte CAF; 2 (1) 1 – 2.

Pachón. Ramírez. (2006) "La Infraestructura de transporte en Colombia Durante el Siglo XX", Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006

Parsons, James. (1996) “Urabá, Salida de Antioquia al mar”. El Ancora editores. 1 (1): 155-156

Rey, María F (2005) “Análisis del costo total de Logística en empresas colombianas”. Revista Catalogo de Logística, 1 (1): 5 – 8. En: <http://www.catalogodelogistica.com>
Consultado el 22 de junio del 2013.

Sanabria, S. A. (2008) “El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX”, tesis de grado, Facultad de ciencias económicas y administrativas: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Tunja

Sánchez, L. M. (2006) “Efecto del cambio en los costos de transporte por carretera sobre el crecimiento regional colombiano”. Banco de la Republica

Somik, Lala. Lozano, Nancy. Yepes, Tito (2012) “Amplifying the Gains from the Urban Transition”. Colombia Urbanization Review, 1 (2): 33 – 40.

Sosa, Juan (2008) “Puede Colombia dar un salto en la construcción de Infraestructura” Revista Infraestructura & Desarrollo, 26 (1): 40 – 41.