

ENSAYO

¿LA INFRAESTRUCTURA VIAL COLOMBIANA IMPULSA LA COMPETITIVIDAD DEL PAIS?

DIANA MARÍA SÁNCHEZ GONZÁLEZ^{*}
DANIEL LEONARDO GALLARDO MOGOLLÓN^{**}
PEDRO NEL MÁRQUEZ APONTE^{***}

RESUMEN

Durante los últimos 50 años la evolución de la infraestructura vial en Colombia, se ha dado de manera muy lenta por debajo del crecimiento que muestra el comercio internacional, los autores consultados al momento de desarrollar este ensayo dan un visión general de la inversión nacional en infraestructura vial mostrando que esta ha sido muy baja y mal enfocada ya que se ha dedicado mas al mantenimiento de la red existente y de vías alternas en lugar de invertir en ampliación de las vías primarias, en desarrollo de nuevos proyectos o en la integración de las redes fluviales, férreas y carretables para lograr una optimización de la infraestructura existente, siendo el transporte de carga una herramienta esencial que ayude al mantenimiento de niveles óptimos de competitividad en el desarrollo de la cadena productiva, la poca y desacertada inversión en la infraestructura vial del país ha llevado a que en Colombia se presenten altos costos de transporte que afectan directamente en los precios de producción y costos de importación o exportación de las mercancías.

^{*} Especialización en Gerencia de Comercio Internacional Ultimo Trimestre (actual), Administrador de Empresas, Universidad Sur Colombiana, Subdirección Financiera, Caja de Vivienda Popular

^{**} Especialización en Gerencia de Comercio Internacional Ultimo Trimestre (actual), Administrador de Empresas UMNG, WS Ingeniería & Construcción Ltda.

^{***} Especialización en Gerencia de Comercio Internacional Ultimo Trimestre (actual), Administrador Publico ESAP, Grupo de Gestión Inventarios y Almacén Escuela Superior de Administración Publica

PALABRAS CLAVES: Infraestructura vial, transporte terrestre de carga, corredores arteriales complementarios de competitividad, troncales y transversales.

ABSTRACT

During the last fifty years the Colombian highway network infrastructure has been developing very slowly, under the levels estimated by the international commerce. The authors on whom this investigation is based give a general vision of the governmental investment on the highway network infrastructure. They explained that it has been very poor because is only focused on the actual network and the alternate highways instead of being directed to the improvement and extension of the primary roads and the development of new projects such as the integration of the fluvial network and railways. These, along with the (transporte de carga) will help to achieve an optimization of the current infrastructure and to maintain optimums levels of competitiveness in the development of the national productivity. The low and unwise investment on the highway infrastructure of the country has produced high transportation costs which at the same time affect the production costs as well as the prices of imports and exports.

KEY WORDS: Road infrastructure, Terrestrial transport of load, Arterial complementary corridors of competitiveness, Main and transverse.

INTRODUCCIÓN.

En la economía de un país, el transporte de carga terrestre es un sector determinante para el desarrollo tanto de la actividad económica y comercial internacional como para el desarrollo comercial, económico y cultural interno del País, Factores cómo la infraestructura vial, los costos, la seguridad física y la topografía del territorio nacional, son determinantes e influyen de forma positiva o negativa dentro del sector al momento de buscar eficiencia y competitividad en el desarrollo económico nacional e internacional del país.

Donde para garantizar la oportuna entrega de los productos en su lugar de destino, el país necesita adelantar cuantiosas inversiones en la infraestructura física de transporte. En ese sentido, la estrategia del Gobierno está plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, “Prosperidad para todos” que en cuanto a su política exterior, el nuevo Gobierno promete convertir en su bandera la lucha por los derechos humanos y transformar las fronteras en polos de desarrollo económico y social.

Al ritmo que aumentan y crecen las operaciones internacionales del comercio de bienes y servicios, se hace estrictamente necesario que el transporte de carga terrestre también lo haga, mediante una eficiente infraestructura vial que permita ofrecer ventajas competitivas a través de la rapidez de las operaciones, conexión de las regiones apartadas del país con los principales centros industriales y a su vez con los puertos marítimos buscando finalmente la reducción de los costos de las mercancías y una mejora en la competitividad internacional con precios y calidad en las exportaciones.

El presente ensayo mostrara la incidencia de la Infraestructura vial, en el costo de la producción nacional y en el costo de las importaciones y exportaciones traduciéndose esto en la influencia que tiene sobre la competitividad internacional el hecho de contar con una infraestructura vial adecuada o precaria, no apta para competir internacionalmente con precios y calidad.

Este documento se basa en artículos de expertos e investigadores de la problemática económica y de infraestructura, principalmente de Colombia y de América Latina, así como informes y estudios de entidades Gubernamentales y organizaciones privadas dedicadas al estudio económico de la sociedad.

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN COLOMBIA

Aspectos generales.

Según Otero (2009), tras 7 años de gobierno de Uribe, tanto críticos como simpatizantes insisten en que se ha perdido, una vez más, la posibilidad de modernizar la infraestructura del transporte del país. A pesar de las ventajas que ofrece la continuidad, el gobierno no asumió los retos históricos en transporte, retos como resucitar los trenes, devolver la navegabilidad a los ríos e integrarlos con una red orgánica de carreteras. En vez de eso, el gobierno le dio excesiva importancia a los caminos vecinales y carreteras secundarias con su Plan 2500, proyecto bandera de la primera administración.

Y continua afirmando que para los gremios económicos y los exportadores sigue siendo un absurdo que en pleno siglo XXI cada vez que llueve se bloquee el acceso al puerto más importante del país por cuenta de los derrumbes en el paso de la Línea y de la vía Buga-Buenaventura. Y que viajar a la despensa agrícola de la capital en época de invierno se convierta en una cuestión de vida o muerte por la peligrosidad de la carretera Bogotá – Villavicencio. Estos son sólo dos de los puntos más críticos, pero en el resto del país el mal estado de las carreteras sigue cobrando muertos. Las 24 víctimas de la vía Medellín – Quibdó, la mayoría afrodescendientes, revivió la frustración del país frente al pobre estado de sus carreteras. En respuesta, el gobierno se ha defendido mostrando que sus obras no sólo se han limitado a las vías terciarias, y que se han hecho importantes avances en las vías primarias.

Según la Cámara Colombiana de la Infraestructura (2010), tras la declaratoria del estado de emergencia hecha por el gobierno nacional el pasado 7 de diciembre de 2010, se han dictado 27 Decretos mediante los cuales se adoptan distintas medidas que permiten atender la grave situación generada por la ola invernal, dentro de estas medidas se destaca la necesidad de rehabilitar y construir la infraestructura vial afectada a lo largo del país.

Acerca de los antecedentes de la infraestructura vial en la segunda mitad del siglo XX, según Pérez (2005), vale la pena tener en cuenta la importancia que se desprende de

los hechos históricos en la explicación de los actuales y futuros. La inversión pública y, en particular, la inversión en infraestructura de transporte no es la excepción. Si bien la dotación de factores geográficos es uno de los mayores determinantes del grado de dificultad operativa y económica en el desarrollo de las vías de comunicación terrestre, la historia de las acciones llevadas a cabo por las instituciones a cargo de este tipo de obras es determinante en la explicación presente y futura del grado de desarrollo. Por esta razón, esta sección se dedica a dar una mirada a la historia reciente de la infraestructura vial del país.

Durante la primera mitad del siglo XX mencionan Pachón y Ramírez (2005), que la movilización por carretera entre los diferentes centros urbanos era una actividad muy compleja, no sólo por el lento desarrollo de las obras sino además por la gran dispersión a lo largo de todo el territorio. Sólo hasta finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta, se inicia una nueva etapa en la historia del desarrollo vial del país con la construcción de nuevas redes de transporte y el mejoramiento de las existentes.

Fueron múltiples los factores que incidieron en el cambio de la dinámica vial en Colombia. Dentro de los factores externos sobresale el período de posguerra, que llega al país con el aumento del número de vehículos causado por la recuperación de la economía mundial. Este incremento del parque automotor demandaba un mayor mantenimiento de la red vial existente así como un aumento en el número de carreteras alternas. Dentro de las causas internas se destacó la necesidad de una mayor movilización hacia los centros de oferta de los bienes ya que, como mencionan Pachón y Ramírez (2005), la distribución vial hasta ese momento se fundamentó en el servicio a los centros de demanda.

Durante el tercer cuarto del siglo XX, fue tal el desarrollo de la infraestructura vial que el crecimiento promedio anual de la red nacional se ubicó por encima del crecimiento del PIB en el mismo período, según Pachón y Ramírez (2005).

De igual forma señalan Pachón y Ramírez, que sólo hacia los años sesentas se empieza a ver al sistema vial como un instrumento de interconexión regional que permite la integración de los mercados localizados en diferentes zonas del país. De modo que se proyectaron obras encaminadas a conectar las vías regionales existentes a las más importantes troncales del país. Para la siguiente década, la red secundaria y terciara había evolucionado en forma significativa gracias a los fondos de financiamiento creados para tal fin, sin embargo, la red primaria no sufrió grandes modificaciones. Siendo entonces el último cuarto de siglo fundamental en el desarrollo de la infraestructura vial del país, se dio continuidad a los proyectos de integración regional y, adicionalmente, se adelantaron otros encaminados al fortalecimiento carretero del comercio internacional.

En cuanto al uso de las carreteras en Colombia afirman Pachón y Ramírez (2005), que al igual que los demás países en vía de desarrollo, ha venido aumentando no sólo el volumen de carga sino también la distancia recorrida, existen al menos dos argumentos que sustentan esta situación. El primero tiene que ver con el proceso de especialización en cada uno de los mercados regionales. Esto 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 que lleva a aumentar la distancia media recorrida y el volumen de carga movilizada.

El segundo argumento tiene que ver con la tercerización de las economías desarrolladas, lo que significa un crecimiento más rápido del sector de servicios. Según Pachón y Ramírez (2005), otro aspecto que es importante tener en cuenta es el cambio que tuvo la movilización de carga a través de la segunda mitad del siglo XX. Mientras que en los primeros años de ese período el transporte carretero era apenas un complemento del férreo y del fluvial, a medida que fueron pasando los años y que la red vial fue evolucionando, esta forma de transporte pasó a ser la más importante del país. Sólo hasta los años sesenta se produce la integración vial entre el interior del país y la

Costa Caribe colombiana, lo cual permite una muy buena alternativa para el comercio exterior, ya que anteriormente la ruta obligada era a través del puerto de Buenaventura en la Costa Pacífica.

Según Sosa (2008), actualmente la infraestructura de América Latina ha presentado mejoras, pero sigue siendo precaria. Uno de los retos que enfrentan nuestros países es el de poder desarrollar la infraestructura mínima necesaria para alcanzar la competitividad requerida que le permita crecer sostenidamente y generar empleo de calidad y mejores condiciones de vida para sus pueblos. A esto se añade la necesidad de crear la demanda interna necesaria para mitigar los efectos de la crisis financiera mundial que puede alcanzar a nuestros países en los próximos meses. La infraestructura también puede jugar un papel importante en la generación de esta demanda interna.

De la misma forma Sosa (2008) afirma, que Colombia históricamente ha dedicado a la infraestructura montos anuales cercanos al 2% del PIB y aún requiere mantener el impulso para subir al necesario 6% del PIB. Recientemente se han hecho esfuerzos importantes por aumentar estos flujos de inversión y desarrollar proyectos de infraestructura que son prioritarios para el país.

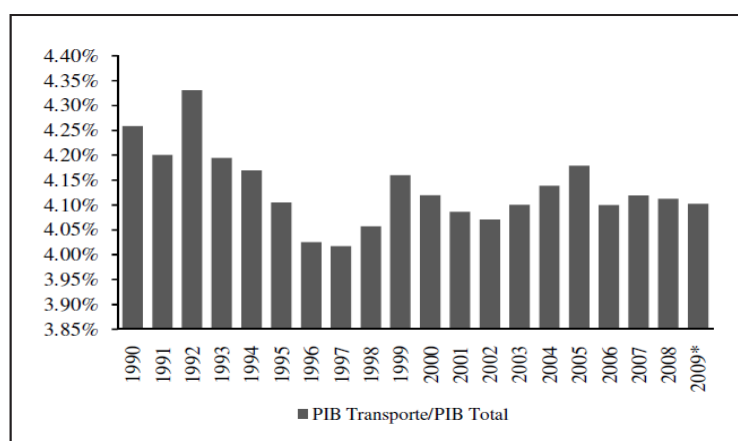
Pero de acuerdo con el estudio de la oficina asesora de planeación del Ministerio de Transporte (Febrero 2005), el transporte de carga juega un papel relevante en la economía especialmente dentro del proceso de globalización por ser factor determinante en la competitividad de los productos y servicios que el país pueda ofrecer en los mercados internacionales.

Según lo anterior, para que un país sea competitivo en el comercio internacional, el transporte de carga debe ser una herramienta fundamental que permita mantener óptimos niveles de competitividad, para ello se deben conocer variables importantes

como la participación del transporte de carga en el PIB Nacional, (gráfica 1.), la infraestructura vial y los costos de transporte.

De acuerdo con el Gráfico 1 y según Alexander Tobón y Diana Galvis en su documento *Análisis sobre la evolución reciente del sector transporte en Colombia*, en el periodo comprendido entre 1992 y 1997, la participación del transporte en el PIB nacional viene cayendo desde un 4,33% en 1992 hasta un 4,02% en 1997, lo que puede representar una caída de aproximadamente 450 mil millones de pesos en cinco años. Un segundo período está caracterizado por una recuperación muy lenta a partir de 1998 y hasta 2009, alcanzando su máxima participación en 2005 con 4,18%, pero todavía lejos del 4,33% de 1992.

Gráfico 1. Participación del PIB transporte en el PIB total 1990-2009



Fuente: Cálculos de los autores con base en DANE y Ministerio de Transporte.

Después de reseñar el transporte terrestre general en Colombia su importancia y participación en la economía, señala Ospina (2004), que el transporte de carga por carretera se caracteriza por la participación de un gran número de actores. En primer lugar, se tienen los generadores de carga como usuarios del servicio; luego, las empresas de carga que por ley están autorizadas para efectuar el servicio, pero que en la mayoría de los casos solo son propietarias de un equipo mínimo y, finalmente, está el grupo de los propietarios de camiones. Este sector se caracteriza por los conflictos que se generan entre los diferentes actores que hacen parte de la cadena (gráfico 2); la

informalidad que impera en las transacciones entre los mismos; y los bajos niveles de seguridad.

Las empresas más organizadas están agrupadas en asociaciones gremiales, los camioneros en asociaciones de propietarios y algunos generadores participan en el Consejo de Usuarios. Las asociaciones gremiales de las cuales hacen parte las empresas del sub-sector incluyen: la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (COLFECAR); la Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga por Carretera (ASECARGA); y la Federación de Empresas Transportadoras de Carga de Colombia (FEDETRANSCOL). Los propietarios por su parte, están asociados en la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC). En el Consejo de usuarios participan algunos de los más importantes generadores de carga. El consejo funciona como un foro de discusión y generación de ideas para mejorar la operación de transporte. Inicialmente, sólo se refería a temas de transporte de carga, pero recientemente, está analizando temas de logística.

Gráfico 2. Cadena Logística del transporte de carga



Fuente: proyecto de documento CONPES

En la gran mayoría de los casos las empresas actúan como simples intermediarias entre los generadores de carga y los propietarios de camiones. Esta situación según señala Ospina (2004), genera tensiones por los fletes entre los diferentes actores: los generadores con las empresas, las empresas con los propietarios y en ocasiones, los mismos propietarios con los generadores. Recientemente el gobierno tomó la decisión

de establecer un costo mínimo por tonelada por ruta para regular las relaciones entre las empresas y los propietarios, con aplicación obligatoria por parte de las empresas y los generadores, pero esta decisión no ha sido bien acogida ni por las empresas ni por los generadores ya que tradicionalmente los fletes en esta actividad se rigieron por las condiciones del mercado y estrictamente por las condiciones de la infraestructura vial del país.

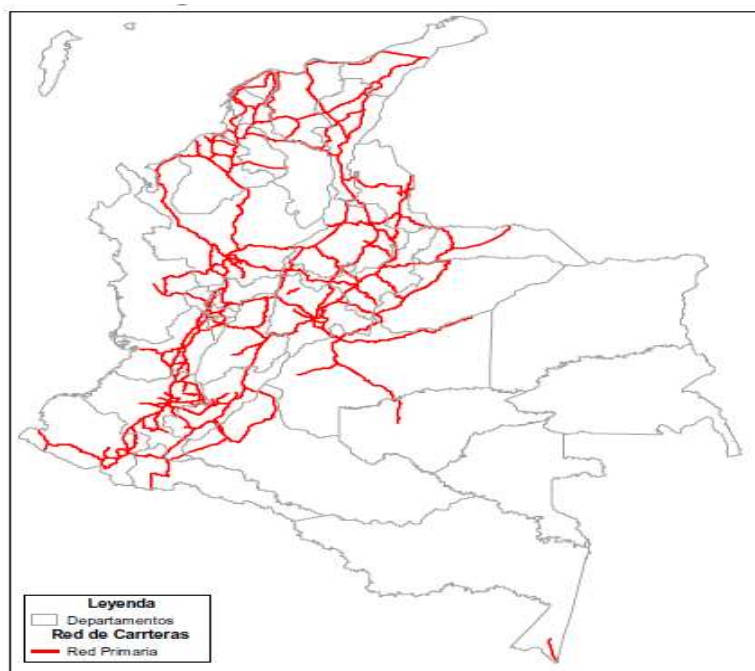
Infraestructura vial

De acuerdo con Ospina (2004), en Colombia los grandes centros de producción están concentrados en el interior a una gran distancia de los puertos, situación que eleva el costo de los bienes y afecta negativamente la competitividad del sector productivo. Por esta razón, el desarrollo de una infraestructura de transporte interconectada, bajo un esquema operativo que responda a las condiciones de demanda, tipo de carga y destino de los productos, es una prioridad de política para el país. Al mismo tiempo, el transporte constituye una parte importante de la economía Colombiana.

Adicionalmente afirma Ospina (2004), que el grado de aislamiento de una gran parte del territorio Colombiano constituye un aliciente para el subdesarrollo económico y social de sus poblaciones, el florecimiento de actividades ilícitas y el recrudecimiento del terrorismo. En ese sentido, el transporte tiene un rol esencial en el acceso de la población a los servicios básicos que presta el Estado,

El gráfico 3 muestra que los departamentos de la Orinoquía y Amazonía, son territorios que no cuentan con red primaria de carreteras hecho que genera atraso y asentamiento de las actividades ilícitas en dichas zonas, que tan solo con el boom petrolero visto en departamentos como Meta y Casanare han mejorado la situación de la red vial y han mejorado el desarrollo de la región.

Gráfico 3. Red vial primaria Colombia 2004



Fuente: INVIAS, 2004

Según El Instituto Nacional de Vías, quien actualiza permanentemente el estado de la Red Vial a su cargo y clasifica en vías pavimentadas y no pavimentadas estableciendo las condiciones en las cuales se encuentran y de esta manera mantiene un efectivo control y seguimiento que le permite adoptar las medidas preventivas necesarias para brindar un mejor servicio a los usuarios de las vías, clasifica la red vial de la siguiente forma:

Tabla 1. Estado de la red vial en Colombia

TOTAL RED NACIONAL	RED PAVIMENTADA						
	MB	B	R	M	MM		
Longitud (Km)	0,00	5680,15	3059,33	1650,17	0,00		
Porcentaje	0,00%	54,67%	29,45%	15,88%	0,00%		
TOTAL RED NACIONAL	RED AFIRMADA						
	MB	B	R	M	MM		
Longitud (Km)	0,00	395,43	1483,40	1310,15	0,00		
Porcentaje	0,00%	12,40%	46,50%	41,10%	0,00%		
TOTAL RED NACIONAL	RED TOTAL						
	B	R	M	MM	PAV	SIN PAV	TOTAL
Longitud (Km)	6075,58	4543,33	2960,32	0,00	10370,26	3188,98	13579,24
Porcentaje	44,70%	33,50%	21,80%	0,00%	76,50%	23,50%	

Fuente: INVIAS, 2009

De acuerdo con la tabla 1 del Instituto Nacional de Vías, se observa que el 76,50% de la red nacional de carreteras se encuentra pavimentada con el 54,67% en estado Bueno, mientras que la red afirmada o sin pavimentar representa el 23,50% con el 46,50% y 41,10% en regular y mal estado, demostrando que el 87,60 % de la red afirmada se encuentra en mal estado, como dato importante del total de la red nacional 13.579,24 Km no hay clasificación vial como muy buena.

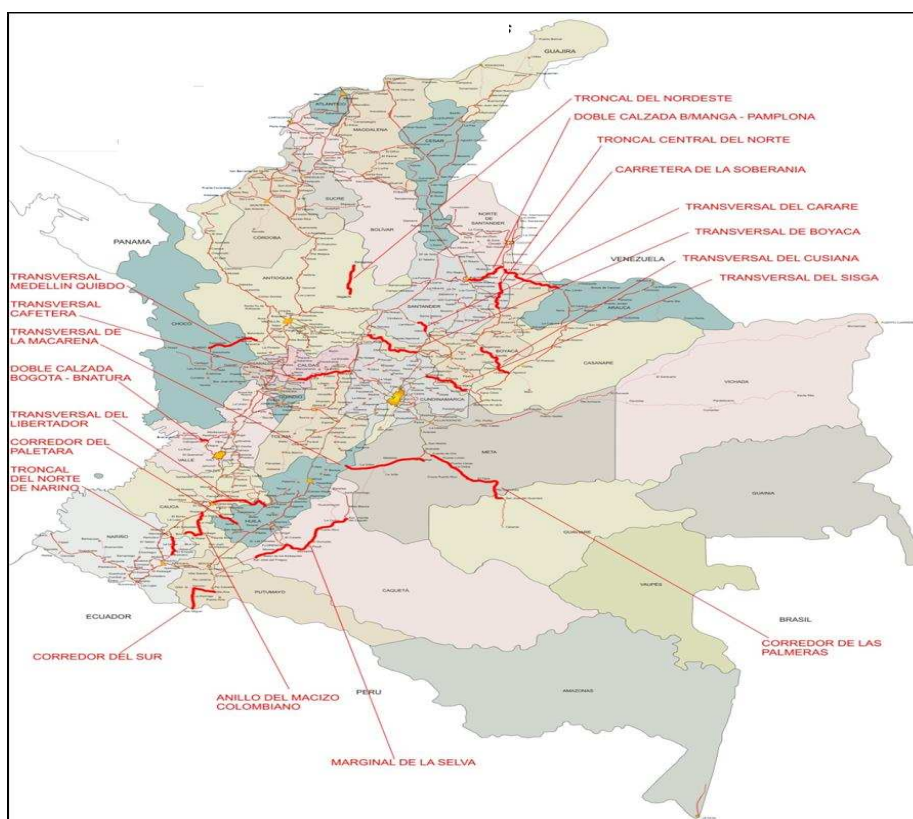
De igual manera el Ministerio de Transporte (2005), clasifica red nacional de carreteras por troncales, transversales, conexiones, alternas, accesos y otros. Las troncales son las vías que recorren al país de sur a norte constituyéndose en corredores principales para el comercio exterior del país. Se destacan la troncal de Occidente que une Rumichaca en Nariño con Barranquilla pasando por las capitales de Pasto, Popayán, Cali, Medellín con una longitud de 1.466.75 kms de longitud. La Troncal del Magdalena que va desde el Puente de San Miguel en el Putumayo hasta Santa Marta en el norte colombiano, con una longitud de 1.704.02 kms de longitud esta troncal atraviesa por lugares como Mocoa, Neiva, Girardot, La Dorada, San Alberto y Bosconia.

Las transversales, que son aquellas vías que van de oriente a occidente del país y de las cuales cabe destacar las Transversales Buenaventura – Villavicencio – Puerto Carreño, Medellín – Bogotá, Tribugá – Arauca.

Y también, el Ministerio de transporte (2005), señala como otras vías las que sirven de alimentadoras, de conexión y como alternativa a las troncales y transversales. Entre los accesos se pueden mencionar los accesos a las ciudades de Montería, Sincelejo, Pereira, Florencia, Cartagena, Manizales, etc. los cuales permiten la entrada y salida fácil hacia y desde los centros urbanos. Las conexiones son las carreteras que unen las troncales y transversales y generan la conformación de una malla vial.

Según el Instituto Nacional de Vías(2009): “y de acuerdo con criterios de integración nacional, conexión entre ciudades capitales y principales, conexión de principales centros de producción con las zonas fronterizas y portuarias, buscando potencializar y facilitar el desarrollo de las apuestas productivas de las regiones, además de los análisis de requerimientos ambientales, aspectos técnicos, disponibilidad de predios, costos de construcción y mantenimiento, el Gobierno Nacional a través del documento CONPES 3536 de 2008, por medio del cual se estableció "La Importancia Estratégica de la Etapa 1 del Programa de Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad" priorizó 20 proyectos, de los 39 propuestos en el artículo 130 de la Ley 1151 de 2007, con los cuales se atenderán, alrededor de 1.509 km., con una inversión de \$2,8 billones.”

Gráfico 4. Corredores arteriales complementarios para la competitividad



Fuente: INIVÍAS 2009

Es cierto que el programa de corredores arteriales complementarios para la competitividad, busca beneficios como la mejora de la integración y desarrollo regional, ahorros en tiempos de recorrido, en costos de operación de los vehículos, mejora en la calidad de los productos agrícolas y agroindustriales, reducción de los costos de transporte que benefician a productores y consumidores y mejora de la competitividad a nivel internacional para las exportaciones.

De acuerdo con Otero (2009), el programa Corredores Arteriales Complementarios para la Competitividad, incluido en el Plan de Desarrollo 2006-2010. Que sería algo así como lo opuesto al vilipendiado Plan 2500: mientras que el Plan 2500 se enfocaba en la red secundaria y terciaria, los Corredores Complementarios están ubicados en su mayoría en la red primaria; mientras que el Plan 2500 buscaba una mayor integración regional, el programa Corredores Complementarios busca mejorar las vías que alimentan a los corredores de comercio exterior. En otras palabras, estas vías permitirán a las regiones beneficiadas acceder con más facilidad a la red troncal que conduce al Pacífico, al Caribe, a Venezuela y Ecuador.

También asegura Otero (2009), que es innegable que el nuevo programa del gobierno marcó un cambio en el enfoque de la política de infraestructura. Mientras que en el Plan 2500, 200 proyectos se repartieron 1.8 billones de pesos, en el programa Corredores Complementarios, 2.5 billones serán repartidos entre 19 proyectos. Estos datos demuestran que se pasó de una fragmentación de los recursos mediados por intereses electorales, a una priorización de pocos y costosos proyectos. Todos estos anuncios han generado un clima de optimismo, hemos pasado de registrar titulares en 2008 al estilo “Hecatombe Vial” (SEMANA 2008), “Carreteras de la Muerte” (RCN 2008) , “Caos de la infraestructura vial” (EL ESPECTADOR 2009), y “País sin Carreteras” (EL TIEMPO 2009), , a hablar en 2009 de “Al atraso vial le llegó la hora” (EL COLOMBIANO 2009) , “Los proyectos que marcan el desarrollo” (EL TIEMPO 2009) , y “Colombia empieza a salir del rezago vial” (EL TIEMPO 2008) .

De la misma forma asegura Otero (2000), “En el presente artículo haremos una reflexión acerca de las apuestas regionales del Programa Corredores Arteriales a partir de los proyectos priorizados y descartados. Nos preguntaremos si estos proyectos son nuevas promesas o si son las promesas de siempre reencauchadas en nuevos nombres.” El Programa Corredores Complementarios para la Competitividad estaba anunciado desde el Plan de Desarrollo 2006-2010. Allí se seleccionaron 38 proyectos viales, pero a mediados del año pasado, de los 38 se escogieron los 19 que serán ejecutados en la primera etapa, (2009-2012). Estos proyectos son:

Tabla 2. Corredores complementarios para la Competitividad

Proyecto	Tramos
1. Transversal de la Macarena	San Juan de Arama – La Uribe – Colombia – Baraya. Conecta al Norte del Huila con el Meta.
2. Transversal cafetera: Honda-Manizales	Honda – Manizales.
3. Corredor del Sur	San Miguel – Santa Ana. Hace parte de la vía Mocoa – San Miguel, en la frontera con Ecuador
4. Marginal de la Selva: sector Caquetá.	San José de Fragua-Florencia – San Vicente del Caguán
5. Corredor del Paletará	Popayán – Paletará – Isnos
6. Transversal del Libertador	La Plata – Valencia – Inzá – Totoró – Popayán
7. Troncal Norte de Nariño	Buesaco – El Empate – La Unión – Higerones
8. Anillo del Macizo Colombiano	Rosas – La Sierra – La Vega – Santiago – Bolívar – La Lupa
9. Transversal del Carare	Cimitarra – Landázuri – Vélez
10. Transversal de Boyacá	Puerto Boyacá – Dos y Medio- Otanche- Borbur-Pauna- Chiquinquirá
11. Transversal de Cusiana	El Crucero – Toquilla – Aguazul (El Crucero – Aquitania)
12. Transversal del Sisga	Sisga – Machetá – El Secreto
13. Troncal Central del Norte	La Palmera – Málaga – Presidente
14. Carretera de la Soberanía	La Lejía – Saravena
15. Transversal Medellín – Quibdó	Ciudad Bolívar – La Mansa – Quibdó
16. Troncal del Nordeste	Vegachi – Segovia – Zaragoza
17. Corredor de las Palmeras	Fuente de Oro – San José del Guaviare
18. Buga – Buenaventura	Loboguerrero – Cisneros (doble calzada)
19. Bucaramanga – Cúcuta	Bucaramanga – Pamplona (doble calzada)

Fuente: DNP, 2009

Ahora bien como señala Otero (2009), que las vías del programa de corredores complementarios han sido deudas pendientes con las regiones desde hace décadas, que incluso han sido parte de programas anteriores como el Plan Vías para la Paz del Gobierno Pastrana, el Plan Nacional de Rehabilitación del Gobierno Barco, e incluso el mismo Plan 2500 del gobierno Uribe, la que hoy se llama Transversal de la Macarena, la Marginal de la Selva y la Transversal de Cusiana, resulta muy interesante que vías pensadas bajo el paradigma de la rehabilitación o de la paz sirvan también para el paradigma de la competitividad, hecho deja un interrogante. ¿Por qué hay que volver a hacer multimillonarias inversiones en vías supuestamente intervenidas y concluidas en gobiernos anteriores?

Esta pregunta obliga a reflexionar sobre los programas de mantenimiento y rehabilitación de la red vial existente, pues aunque es a todas luces más económico realizar mantenimientos rutinarios, los gobiernos, incluyendo el actual, han escogido dejar deteriorar las obras para volverlas a inaugurar cuatro, ocho o quince años después, lo que notablemente afecta los costos del transporte terrestre nacional.

Costos de transporte

De acuerdo con Garay (1996), los costos de transporte ejercen una gran incidencia en los precios de venta de las mercancías, en los precios de las materias primas y bienes intermedios y, en consecuencia, en la competitividad internacional de la producción doméstica.

Es 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 productos, los fletes que se cobran desde el interior hacia los puertos son más bajos que los que se tienen que pagar en sentido inverso, lo cual favorece en cierta medida a las exportaciones. Este hecho

refleja la relativa unidireccionalidad de la demanda del transporte de carga terrestre en favor del transporte hacia el interior del país de bienes importados.

De otra parte, 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.

El acelerado y alto incremento en la oferta de camiones y tractocamiones ha venido produciendo cierta disminución en el costo de los fletes en el interior del país, para compensar las pérdidas de rentabilidad, los transportadores optaron por sobrecargarse, 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 transportada.

Ahora bien, si los centros de producción se encontraran cerca a las fronteras terrestres, los sobrecostos, sobre el valor de venta de las mercancías, generados por los fletes de transporte terrestre, presentarían una considerable disminución. Así, por ejemplo, el costo de transportar una tonelada desde Bogotá hasta Caracas está 45% por encima del costo de movilizar la carga desde la ciudad de Cúcuta hasta el mismo destino. Otro caso lo constituye la ruta Bogotá-Quito: el costo de la operación sería 70% más bajo si la mercancía se tuviera que trasladar solamente desde Ipiales hasta la ciudad ecuatoriana y no desde la capital del país hacia el mismo destino.

Según Pérez (2005), Uno de los determinantes más importantes del desempeño del sector del transporte de carga es el comportamiento de sus costos de operación. En general, los costos de transporte en todo tipo de actividad económica definen si un país o región participa en las actividades comerciales. Por ejemplo, si una población se encuentra aislada geográficamente del resto y adicionalmente cuenta con limitada infraestructura de transporte, esta situación llevaría a restringir su participación de las redes de comercio a su alrededor. Limao y Venables (2001), han mostrado la importancia de la infraestructura vial y las características geográficas en la

determinación de los costos de transporte. De acuerdo a estudios realizados por los autores, la elasticidad de los flujos de comercio con respecto a los costos es bastante alta, de modo que si los costos de transporte se duplican, el flujo comercial se reduce en un 80%, para ello, el Ministerio de Transporte viene calculando los costos de operación de los vehículos de carga para cada una de las siguientes tres clasificaciones: C2, C3 y CS. La Tabla 2 presenta los resultados de los costos de operación para el 2003 y sus principales componentes.

Tabla 2 Costos de operación de los vehículos de carga por configuración.

(Pesos de 2003)

Componentes	Configuración del vehículo		
	C2	C3	CS
Combustible			
Plano	404.13	271.65	487.53
Ondulado	573.12	371.13	662.40
Montañoso	834.83	537.58	954.54
Llantas	128.82	209.03	354.05
Lubricantes	30.45	47.23	57.34
Filtros	10.73	26.21	37.94
Mantenimiento y reparación	191.10	346.25	384.50
Lavado y engrase	23.99	32.39	43.20
Imprevistos	28.88	49.58	65.78
COSTOS VARIABLES (Por Km)	413,97	710,59	942,81
Seguros	605.070,22	1.828.979,58	2.045.956,77
Salarios y prestaciones básicas	978.249,07	978.249,07	978.249,07
Parqueadero	85.208,40	100.749,90	125.833,20
Impuestos de rodamiento	10.344,58	18.412,92	31.443,75
Recuperación de capital	885.514,75	2.397.979,29	2.525.231,06
Gastos de administración*			
COSTOS FIJOS (mes)	2.564.387,03	5.324.370,75	5.706.713,85

Fuente: Ministerio de Transporte, 2003

Como se puede observar en la tabla No.3, la mayor incidencia dentro de los costos variables de operación de los vehículos de carga la tiene el combustible, el cual varía de acuerdo al tipo de terreno de movilización. Por supuesto, la mayor exigencia en cuanto a combustible se presenta cuando el terreno por el que se transita es

montañoso. Si se compara el costo en consumo de combustible de terrenos ondulados o montañosos con el costo de consumo en terrenos planos, es posible afirmar que, en promedio, transitar por terrenos ondulados incrementa el costo de combustible en un 38% mientras que en el caso del terreno montañoso el costo se aumenta en un 100%. Esto es un claro indicador de la importancia de las características geográficas en el costo de operación de los vehículos de carga en el país. El segundo factor de mayor participación en los costos variables es el de mantenimiento y reparación. Dentro de los costos fijos, los más importantes son los que tiene que ver con la remuneración de los transportadores, la recuperación del capital y los seguros. El Gráfico 3 muestra la importancia de cada componente fijo y variable dentro del costo total de operación.

De la misma manera afirma Proexport (2009), “Sin importar el destino final de las exportaciones y el medio de transporte internacional empleado para movilizarlas, el transporte terrestre por carretera se constituye, por lo general, en el primer eslabón de la cadena de Distribución Física Internacional en cuanto a movilidad se refiere, la operación del transporte por carretera está circundada por muchos elementos: La organización empresarial; la capacidad del parque automotor; los costos de operación, las políticas normas, practicas y costumbres, etc. que inciden sobre el costo del flete y que no deben ser ajenos al conocimiento de cualquier empresa generadora de carga. Para el sector exportador el costo del transporte por carretera se constituye en una variable importante por su incidencia en el precio final del producto, razón por la cual se debe contar con información disponible que contribuya a la rápida estimación de los precios de exportación.”

De acuerdo con Proexport el transporte terrestre por carretera es un factor de gran incidencia para bien o para mal dentro del desarrollo de las actividades de comercio internacional del país, este factor es afectado por unas variables y para este caso los costos de fletes y peajes influyen drásticamente al momento de mostrar competitividad en el comercio internacional, ya que dichos costos afectan directamente los precios de los productos que se comercializan al exterior y de los productos de importación.

Según Proexport: “En Colombia, el Ministerio de Transporte define la política y fija los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas de cada modo de transporte y dentro de este contexto las tarifas del transporte de carga por carretera se encuentran enmarcadas dentro del criterio de control a través de una tabla de fletes”.

CONCLUSIONES.

La inversión Colombiana en la red vial del país, no ha sido suficiente ni se ha aplicado de manera eficiente, para lograr un crecimiento paralelo del sector transporte con el sector comercial del país, fenómenos como la globalización la apertura económica y la firma o posible firma de acuerdos bilaterales o multilaterales de comercio internacional, han generado un crecimiento acelerado del sector comercial en Colombia y han facilitado la incursión de productos extranjeros y el aumento de la exportaciones pero la infraestructura vial no ha crecido al mismo ritmo, disminuyendo la competitividad de los productores colombianos, tanto importadores como exportadores, por los altos costos de transporte entre los centros de producción y los puertos marítimos.

Para que Colombia sea un país competitivo en el comercio internacional, el transporte de carga debe ser una herramienta fundamental que permita mantener óptimos niveles de competitividad de los productos y servicios que este pueda ofrecer en los mercados internacionales.

El retraso de la infraestructura vial y las restricciones presupuestales hacen absolutamente indispensable la participación privada como las concesiones viales que de alguna manera presentan resultados positivos en cuanto a lo que mas le interesa al país.

El aislamiento de una gran parte del territorio Colombiano, constituye y genera un subdesarrollo económico y social de las poblaciones, generando actividades ilícitas,

recrudescimiento del terrorismo y olvido, donde los grandes centros de producción están concentrados en el interior a una gran distancia de los puertos, situación que eleva el costo de los bienes y afecta negativamente la competitividad del sector productivo., donde esta deber ser una prioridad política.

BIBLIOGRAFÍA

Cámara Colombiana de Infraestructura (2010), “La Cámara presenta análisis de los decretos anunciados por el Gobierno Nacional, ante la ola invernal” Página web http://www.infraestructura.org.co/noticiasprincipales.php?np_id=434, consultada 25 Febrero de 2011.

Galvis, Diana y Tobón, Alexander (2009), “Análisis sobre la evolución reciente del sector de transporte en Colombia”, Perfil de Coyuntura Económica No. 13, agosto 2009, pp. 147-163 © Universidad de Antioquia.

Garay, Luis (1996), “Incidencia de los costos de transporte en la competitividad” Colombia: estructura industrial e internacionalización 1967-1996, Página web <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industrialatina/128.htm> consultado 25 de Febrero 2011.

Instituto Nacional de Vías (2009), “Estado de la red vial” Página web <http://www.invias.gov.co/> consultada 25 Febrero de 2011.

Ministerio de transporte (2005), Oficina asesora de planeación, Grupo planificación sectorial, “Caracterización del Transporte en Colombia Diagnostico y Proyectos de Transporte e Infraestructura” Bogotá Febrero 2005.

Ospina, Germán (2004), “Colombia: Desarrollo Económico Reciente en Infraestructura” Informe Base, Documento del Banco Mundial, Septiembre de 2004.

Otero, Silvia (2009) “Superando la crisis con infraestructura ¿Promesas nuevas o promesas viejas?”, Revista Cien días No. 66 Página en <http://www.cinep.org.co/node/675>, consultada 25 de Febrero de 2011.

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

Pérez, Gerson (2005),” La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia” Documento de trabajo sobre Economía Regional, No 64 publicado por el Banco de la República, Octubre 2005.

Sosa, Juan (2008), “¿Puede Colombia dar un salto en la construcción de infraestructura?” Revista Infraestructura & Desarrollo No. 26 Página 40, Noviembre/Diciembre 2008.