

**UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA**



**EL IMPACTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN
COLOMBIA**

Indira Hernández Galicia

Ensayo Argumentativo

Carolina Ortíz Riaga
Docente de Investigación

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACION EN GESTION DEL DESARROLLO
ADMINISTRATIVO
BOGOTA
2016**

EL IMPACTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN COLOMBIA

The impact of inland freight in colombia

Indira Hernández Galicia

Introducción

El principal obstáculo de Colombia para su desarrollo económico ha sido la deficiente infraestructura y muy especialmente su red de carreteras. El disponer de centros de producción lejanos a los puertos ocasiona un costo alto para el transporte de mercancías de exportación y de materias primas de importación. Adicionalmente, más del 60% de las carreteras se encuentran en mal estado. Esto genera problemas serios para competir exitosamente en los mercados externos, ya que el costo y la calidad de los servicios de transporte afectan la competitividad, el desarrollo, la integración económica y las posibilidades de inserción en el mundo globalizado. Un componente importante de la estrategia exportadora del país está relacionado con la necesidad de poseer una infraestructura adecuada y eficiente, que permita generar mayores niveles de productividad vía menores costos de transporte y servicios logísticos. (Jaramillo, 2004)

En este ensayo busco demostrar que las falencias de la gestión pública por parte del gobierno nacional, en la administración de los recursos, contribuye al mal estado de las vías, a los bajos niveles de competitividad y a los retrasos en el desarrollo sostenible del sector transporte.

Con este ensayo veremos cómo se encuentra Colombia en temas de infraestructura vial; sus dificultades y las estrategias del PND 2014-2018 para disminuir las brechas del subdesarrollo vial y el aumento en la competitividad comercial; y cómo estas se han cumplido y han afectado otros sectores del país, que a la vez generan retraso en el crecimiento del económico., adicionalmente conoceremos ejemplos de optimización vial en la Unión Europea los cuales nos orientaran con posibles soluciones para la red de carreteras en el territorio nacional.

Aspectos generales del Transporte

El transporte es el medio por el que los vehículos llevan cargas de un lugar a otro, a un determinado precio; es importante recalcar que el transporte de carga terrestre forma parte importante de la cadena de logística para la distribución de bienes de un país; es una pieza importante en el proceso económico, debido a que, a medida que se incrementa o se disminuye la eficiencia del servicio de transporte de carga en el mercado, se afecta el nivel de competitividad de una nación.

Otro tema importante, es la infraestructura vial; Martinez, (2013) la define como “el conjunto de elementos que permiten el desplazamiento de vehículos en forma confortable y segura desde un punto a otro; a nivel general, las vías se agrupan en dos categorías principales:

vías urbanas y vías interurbanas. El primero de los tipos corresponde con las calles y el segundo está formado por las carreteras” (p. 1-2)

Actualmente Colombia no tiene la infraestructura vial para ser un país competitivo a la hora de importar y exportar, la ausencia de tecnología y la distancia de los puertos; traen consigo un elevado costo en los bienes y afectan negativamente la competitividad del sector productivo ya que las vías se encuentran en pésimas condiciones; estas carencias provocan atraso y obstáculos para la producción de diferentes productos, provocando una desaceleración del progreso económico colombiano.

Otro de los problemas de vital importancia es la corrupción, que asciende a cifras tan exorbitantes que impiden que la economía colombiana surja; todo esto provocado porque muchos de los recursos son destinados a otros fines fuera de los planeados, y esto es lo que fomenta gran parte del atraso económico del país.

Por otro lado, la unión de factores geológicos, geomorfológicos y climáticos hacen que muchas zonas de ladera en Colombia se vuelvan altamente vulnerables a los deslizamientos de tierra. (Universidad tecnologica del Choco, 2007). Y aunque se han realizado obras para la disminución de accidentes por esta razón, Colombia es un país montañoso en la mayoría de su territorio, y este problema es un factor constante para la congestión de las vías cuando el país presenta épocas de lluvia.

En materia de infraestructura de transporte, el gobierno Santos ha puesto en ejecución un plan de mega obras viales de cuarta generación que se conocen como vías 4g, que generarían un efecto multiplicador en el PIB de aproximadamente el 1,5 %. El objetivo del Plan Nacional de Desarrollo (PND) es lograr que el país cuente con más de 11.000 km de vías

nacionales concesionadas, de las cuales 3.300 km serán en doble calzada. A través del programa de cuarta generación de concesiones se contará aproximadamente con 1.200 km adicionales de nuevas dobles calzadas, 141 km de túneles y 150 km de viaductos. Este programa reducirá los tiempos de desplazamiento entre los centros productivos y los puertos hasta en un 30 % y disminuirá los costos de operación vehicular hasta en un 20 %. (Departamento Nacional de Planeación , 2015, pág. 186)

Según el Departamento Nacional de Planeación (2015) “La estrategia de competitividad es central para que Colombia se articule a la economía mundial y disfrute de un crecimiento sostenido que aumente la calidad en las vías y la cobertura del transporte de carga, con el fin de “disminuir las brechas entre las zonas urbanas y las rurales”. (p. 43).

A continuación veamos porque como la competitividad es de gran importancia para el crecimiento de un país.

Berdugo (2014) Refiere que la competitividad se entiende como la capacidad que tiene un país para diseñar, desarrollar, producir y colocar sus productos en el mercado internacional en medio de la competencia con empresas de otros países; resaltando que una economía competitiva tiene por característica principal, la producción de un determinado bien cuando puede por lo menos igualar los patrones de eficiencia vigentes en el resto del mundo, en términos de la utilización de recursos y de calidad.

De lo anterior se evidencia que para alcanzar una posición competitiva se requiere, entre otras cosas, la incorporación de progreso técnico, entendido como la capacidad de imitar, adaptar y desarrollar técnicas de producción de bienes y servicios, antes inexistentes en una economía, llevado de la mano con la diversificación de los productos exportables en

condiciones de calidad y precio al menos equiparables a las de sus competidores; la adaptación a las nuevas condiciones de competencia en los mercados y la reconversión de sectores no competitivos (Bejarano, 1995b).

Es importante basarse en modelos de inversión en obras y servicios de infraestructura; como herramienta orientada al crecimiento de la competitividad.; Los primeros intentos por medir el impacto de la inversión en obras y servicios de infraestructura sobre el crecimiento económico resurgieron con fuerza a fines de los años ochenta. “En 1988 fueron realizados dos estudios al nivel metropolitano acerca del impacto de la creación adicional y mejoras de infraestructura” (Denno, 2004, pág. 24).

Se midió el efecto sobre el valor agregado en la producción industrial, obteniendo elasticidades que fluctuaron entre 0,16% y 0,26%, y esto significa que por cada punto porcentual de incremento de la inversión pública en infraestructura se genera un crecimiento del valor agregado industrial. Por lo tanto, un aumento del 10% de la inversión pública en infraestructura produciría un crecimiento del valor agregado de al menos 1,6%, incremento que ascendería a 3,1% en la producción industrial (Denno, 2004, pág. 24).

El buen desempeño logístico es un factor fundamental para el desarrollo industrial y la competitividad de un país de acuerdo a estándares internacionales; y basados en lo anterior en este ensayo se pretende describir el desempeño logístico de Colombia, a partir del Plan Nacional de Desarrollo (2014-2018), el cual se propone mejorar convertir el país en la tercera economía más competitiva de América Latina en 2032.

En la actualidad, a Colombia no le va bien en este tema; según el índice de desempeño logístico realizado por el Banco Mundial, en 2014 el país ocupó el puesto 97 entre 160

economías y el 16 entre 20 países de América Latina; este resultado en materia logística es similar frente a otras mediciones internacionales; por ejemplo, Colombia ocupó el lugar 57 entre 61 países y fue quinto entre siete países de la región. CPC¹ (Consejo Nacional de Competitividad, 2015-2016, pág. 137)

Dando un claro ejemplo de lo anterior, según Pérez (2016) el puerto de Buenaventura es actualmente el más grande operador portuario de comercio internacional, con el mayor tráfico de contenedores; maneja alrededor del 52% de las cargas que ingresan al país y su capacidad de embarque ya excedió el volumen de operación; tiene un crecimiento de tráfico de contenedores anualmente del 14%, es decir, los servicios de carga sobrepasan la capacidad instalada y no cuenta con la suficiente infraestructura en las vías de acceso para cubrir la oferta actual; con base en esta información, se presentan a continuación, un poco más aterrizados los cumplimientos de las principales metas relacionadas con infraestructura:

Tabla 1: Principales metas de infraestructura

Indicador	Estado Actual	Meta 2018
Calzadas construidos a través de concesión: 1.320 Km.	1.796km	3.116km
Vías intervenidas bajo esquema APP: 5.373 Km	6.995km	11.968km
Inversión privada en infraestructura de carretera.	11,4 Billones	24 Billones

¹ *Consejo Privado de Competitividad (CPC) Es una organización privada sin ánimo de lucro, creada en el año 2006 por un grupo de empresarios y universidades que buscaban proponer e impulsar iniciativas y estrategias para mejorar significativamente la competitividad del país, constituido por más de 30 empresas nacionales y multinacionales, que pertenecen a diferentes sectores de la economía nacional y con presencia en varias regiones del país.* (SNCCTI, 2016).

Intervenciones terminadas en mantenimiento de infraestructura (igual o superior a \$800 millones).	75	130
Porcentaje de red vial nacional en buen estado.	48%	62%

Fuente: Consejo Privado de Competitividad con base en PND (2014-2018).

Observando la tabla anterior, el avance en la ejecución del programa 4G, frente a la meta, se deduce que el programa del PND no supera en expectativas para el 2018, haciendo de un lado el mantenimiento de las vías, cuando lo correcto sería contar con el 100% de la red vial nacional en óptimas condiciones para el buen desempeño vial del país; y claramente esto se presenta por falta de planeación de la infraestructura, en temas de financiación, diseños de los proyectos e información deficiente que da a lugar a incumplimientos.

Básicamente lo que vemos en la tabla se debe a que el gobierno para hacer el dinero más rendible en la ejecución completa durante los seis años, y para dar vía libre al plan, dio impulso a la implantación de más peajes, y por medio de vigencias futuras, va girando paulatinamente los recursos a los contratistas.

Todo esto significa que los mismos han tenido que buscar la financiación con capital propio a través de entidades financieras, lo que ha sido de gran preocupación por los riesgos debido a la demoras en la ejecución de las obras de infraestructuras por diferentes causas; como demoras en la compra de predios, y licencias ambientales que son aprobadas por el mismo Estado.

Según el Presidente de la ANI² (Andrade, 2014, pág. 3) “los modelos actuales de inversión retrasan la ejecución de los proyectos; por lo tanto estas consideraciones han hecho que muchos bancos hayan encarecido el crédito para el sector de la infraestructura. Esto ha generado malestar entre los contratistas quienes a la final utilizan materiales para la construcción de mala calidad, con mano de obra no calificada, que ha ocasionado en el mal estado de las vías como lo hemos visto todos los colombianos al momento de transportarnos a través de las diferentes vías del país”.

Desempeño logístico y su importancia en la economía

A lo largo de los últimos años, el transporte ha ido cobrando cada vez más importancia en la economía de los países, mostrando el transporte por carretera como un sector predominante para el flujo de mercancías de todos los bienes producidos y comercializados en el territorio nacional, con el fin de ayudar al desarrollo económico de las regiones en general. Los desplazamientos que se realizan, tiene un coste, que miden variables económicas, como variables en combustible, gastos de conservación, neumáticos, lubricantes, etc. (Analistas económicos de Andalucía, s.f, pág. 24).

Los costos generalizados, como el precio del viaje, los costes del tiempo y otros costes en general son más difíciles de medir; y un aspecto esencial de estos, es su influencia en las decisiones de transporte; teniendo en cuenta que algunos costos no son tenidos en cuenta; como el tiempo de tránsito, depreciación del vehículo y mantenimiento del mismo, razón por la

² *ANI: La Agencia de Infraestructura Nacional, es una agencia gubernamental colombiana, parte del Ministerio de Transporte, que está a cargo de las concesiones a alianzas público-privadas, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, y administración de la infraestructura de transporte en Colombia.* (Mintransporte, 2007).

que el precio puede ser subestimado y subvalorado. (Analistas económicos de Andalucía, s.f, pág. 29).

La mejora en las infraestructuras y los bajos niveles de inseguridad provocan una disminución del coste global del viaje; lo que genera resultados en rentabilidad y ganancias para los transportadores; y que además repercute en los productores nacionales; porque potencializa así la especialización productiva y el acceso de los consumidores a una variedad de productos cada vez mayor y de mejor calidad; formando una economía más dinámica, que contribuye al proceso de globalización, refiriéndonos a los niveles de competitividad por mayor número de importaciones de materia prima para la producción, y a exportaciones de productos terminados y especializados, creando así una ventaja comparativa³ entre los países.

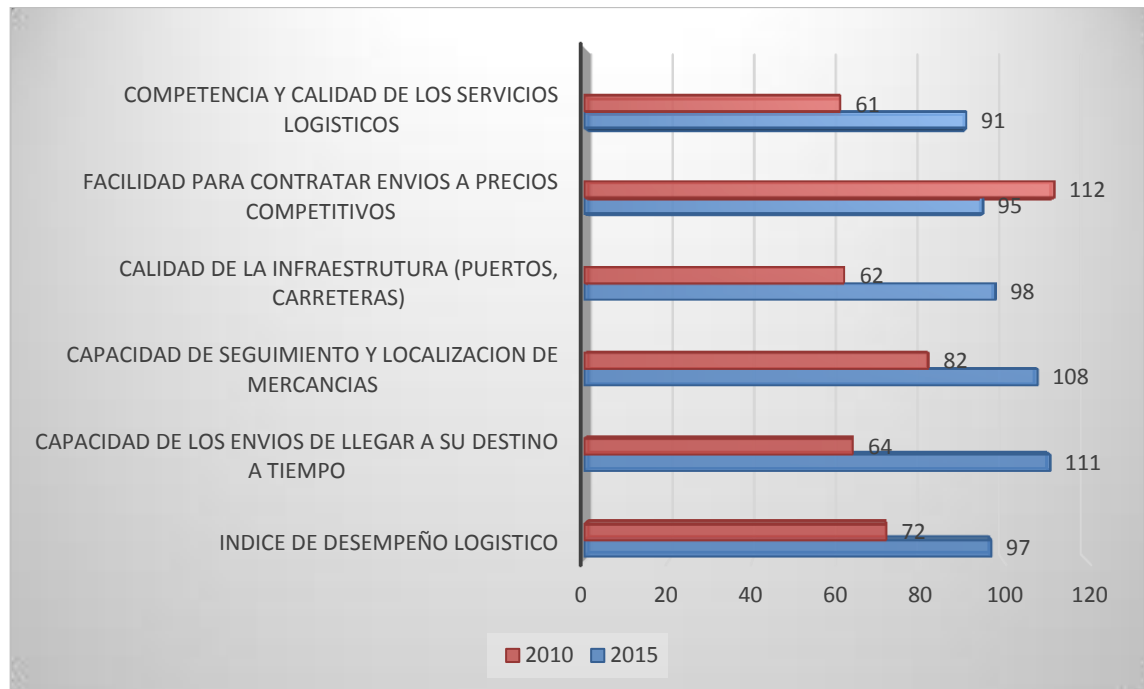
Por tal razón las infraestructuras de transporte deben ser positivas, para que contribuyan a la actividad económica, de manera que la productividad, la movilidad de mercancías sea clave importante en la localización industrial, con el fin de aprovechar los recursos disponibles y de explotación y así generar mayor competitividad, ya que es crucial para el desarrollo del país.

³*Ventaja Comparativa: Es uno de los conceptos básicos que fundamenta la teoría del comercio internacional y donde los países tienden a especializarse en la producción y exportación de aquellos bienes que fabrican con un coste relativamente más bajo respecto al resto del mundo, en los que son comparativamente más eficientes que los demás y que tenderán a importar los bienes en los que son más ineficaces y que por tanto producen con unos costes comparativamente más altos que el resto del mundo.* (Efi, s.f)

El desempeño logístico provoca que muchas compañías productoras del país, se localicen donde hay mayor demanda, para ahorrar costes de transportes, para maximizar sus beneficios; “por lo tanto se puede determinar que para desarrollar proyectos de infraestructura se requiere grandes niveles de inversión, voluntad política y contar con suficientes instrumentos preventivos y de seguimiento que anticipen cualquier imprevisto sobre la logística de las empresas” (Vásquez, 2012, pág. 84).

Veamos cómo vamos a hoy de acuerdo al plan en temas de competitividad en desempeño logístico en Colombia:

Gráfico 1. Colombia: Posición en el Índice de Desempeño Logístico y sus componentes, 2010 vs. 2015.



Fuente: Informe Nacional de Competitividad (2015-2016).

De acuerdo a la gráfica anterior observemos que la competencia, la calidad y la calidad de los servicios logísticos han venido en aumento, pese a que los servicios logísticos son catalogados como subsectores del sector Servicios; y sin embargo, a pesar de su importancia, el sector del transporte y almacenamiento, es uno de los más informales.

Por otro lado según lo indica la gráfica, vemos que la implementación de tecnologías ha sido de gran ayuda en la seguridad de las cargas, en la mejora continua en la calidad del servicio, y en las buenas condiciones de los vehículos de transporte por carretera, lo cual ha sido de gran ayuda para las compañías que mueven mercancías a través del territorio nacional; pero no obstante todo se ha logrado con los aumentos en tarifas en fletes, que en lugar de contribuir, han desencadenado una serie de problemas de orden social y económico.

Estos problemas de orden social y económico, ocasionaron en el 2016, el paro de transportadores más largo en la historia en Colombia con 45 días de la inmovilización de cargas, afectando alrededor de 65.000 tractomulas; según la Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga (Asecarga), las problemáticas que llevaron al sector a parar son las mismas de siempre, pero agravadas por una creciente sobreoferta tras el crecimiento sin planeación del sector, producto de las debilidades de las políticas de chatarrización de vehículos, que a su vez genera un impacto a la baja en los costos de los fletes o tarifas por movilización que recibe el transportador. A estos factores se le han sumado, las debilidades en la actualización de los precios en el sistema de información de costos eficientes para el transporte automotor de carga SICE-TAC⁴; diseñado tras el paro de febrero del 2011, y que no ha variado en los últimos años a un nivel igual que la oferta. (Lizarazo, 2016, págs. 1-13).

⁴ *Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICE-TAC es un sistema de información que nos permite medir o calcular los costos de la operación de transporte de*

Estas variaciones en la oferta hacen deficiente el desempeño logístico, por su restringida capacidad para el transporte por carreteras, y básicamente es debido a factores como: fletes poco competitivos, aumento en los precios de los combustibles y peajes, entre otros; veamos cómo estamos con estos temas:

1. Fletes

El Ministerio de Transporte estableció una tabla de costos eficientes para el transporte público de carga por carretera SICE TAC, que establece la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga; bajo el decreto 2092 de 2011. Bocarejo (2011) comenta que “esta tabla de fletes calcula los costos de operación de los camiones, su grado de ocupación y de utilización en condiciones de alta ineficiencia”, ya que se refleja en tarifas más altas que paga el sector productivo por movilizar bienes en las carreteras colombianas, en detrimento de la competitividad de los productos colombianos, debido a que muchas de las cargas recorren grandes distancias, sin contar con centros de acopio cross-docking.⁵

De alguna manera, “la tabla de fletes conduce a que se mantenga la ineficiencia actual del sector transportador, ya que los generadores de la carga deben pagar unas tarifas mínimas” (Bocarejo, 2011, pág. 10); que dan lugar al bajo crecimiento de los mismos, al desgaste en la

acuerdo a las características propias de cada viaje: tipo de vehículo, tipo de carga, origen/destino, horas estimadas de espera, cargue y descargue. (Mintransporte, 2011).

⁵ *Cross - docking corresponde a un tipo de preparación de pedido (una de las funciones del almacén logístico) sin colocación de mercancía en stock (inventario), ni operación de picking (recolección). Permite transitar materiales con diferentes destinos o consolidar mercancías provenientes de diferentes orígenes que puede variar dependiendo las necesidades del producto.*

consecución de clientes y a el pago a los operadores más ineficientes; que contribuyen a que no haya un sector más innovador y dinámico.

Con lo anterior, más el exceso de oferta y la forma irregular en la que los camiones son matriculados, que pueden ser unos 60.000 según Ricardo Virviescas, presidente de la Cámara nacional del Transporte (CNT)⁶ (2016), los camioneros hacen menos recorridos, a menor tarifa.

Según la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC), pese al ajuste del nuevo sistema de información de costos, hoy el sector recibe fletes del 2008 con gastos del 2016. Asecarga, por su parte, dice que con tanta oferta no hay forma de estabilizar precios, ya que los generadores de carga son proclives a contratar vehículos que, al necesitar trabajo, cobran entre un 20 y un 40 por ciento menos por cada tonelada movida. Esto ha llevado a que los camioneros reclamen un piso tarifario, lo que no comparten los gremios de producción. Razones del paro camionero. (Lizarazo, 2016, pág. 9).

2. Precios de los combustibles y peajes

La caída de los precios internacionales del petróleo en el 2014, generó precios bajos en el crudo, lo que hizo que se incrementara la demanda de la gasolina, siendo así más favorable el precio para los consumidores; pero en los últimos años el valor la gasolina ha venido en aumento, y esto se debe a que las compañías explotadoras de crudo del país como Ecopetrol mantienen la operación de extracción y venta del crudo sin dar utilidades; ya que por cada

⁶*La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CNT): es una institución pública y autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propio, especializada en la prestación de servicios a los autotransportistas de carga.* (Canacar, s.f.).

dólar que se le descuentan de las ventas de crudo colombiano en el mercado externo; no solo bajan los ingresos del sector, sino que se resienten las finanzas públicas y los programas en las regiones. Pero estos costos, hacen que la operación terrestre de los vehículos sea menos rentable, para todos los integrantes en este sector, ya que logísticamente incrementen los gastos para dueños y conductores, sin contar con la manutención de los vehículos. (Ahumada, 2016, págs. 4 - 7).

Por otro lado encontramos que los peajes y el valor que se cobra por cruzarlos han sufrido un aumento en los últimos dos años; este aumento en el precio de los peajes puede llegar al 300%, de acuerdo a información de (Colfecar, 2015)⁷; ya que operar un tractocamión en enero de 2015 costaba cop\$1'336.183 pesos, más que en 2014.

3. Otros factores del deficiente desempeño logístico

- **Exceso de oferta**

Con cifras del ministerio de transporte, Asecarga calcula un parque automotor de 383.500 vehículos, de los cuales cerca de 65.000 son tractomulas y el resto lo ocupan en su mayoría los camiones sencillos, los furgones y las volquetas. Este parque automotor ha crecido a una mayor tasa que los volúmenes de carga por movilizar, que en los últimos tres años se ha quedado prácticamente estática en 220 millones de toneladas al año, de acuerdo con el gremio. Además, producto de los tratados de libre comercio y en particular por la bonanza petrolera, se

⁷*Colfecar, Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera Representa y orienta la industria del transporte de carga y su logística, construir estrategias para el desarrollo integral de los actores de la cadena y contribuir a la competitividad del país. (Colfecar, 2014).*

hicieron compras masivas de tractomulas para mover hidrocarburos, muchas de las cuales se transformaron en vehículos con planchón, que entraron a engrosar la oferta. Razones del paro camionero. (Lizarazo, 2016, pág. 7).

- **Chatarización**

Según el Ministerio de Transporte, el 20 por ciento los camiones tienen más de 20 años de uso, mientras que el 45 por ciento está entre los 5 y los 20 años; Jairo Herrera, presidente de Asecarga (2015), calcula que de las 65.000 tractomulas, unas 20.000 tienen más de 25 años, pero entre los camiones pequeños, menores a las 10 toneladas, hay unos 50.000 por chatarrizar.. (El Tiempo.9 de julio, 2016);

Mientras el sector reclama \$1,1 billones de una póliza de cumplimiento que pagó en el pasado para no chatarrizar un camión por cada vehículo nuevo que entraba, según el Ministerio de Hacienda, para este año se apropiaron \$150.000 millones de pesos y el programa aún tiene \$800.000 millones para las próximas vigencias. (Lizarazo, 2016, pág. 7).

- **Problemática social**

Sin que existan cifras oficiales, en el sector de carga hay un gran número de personas, quienes pesen a tener más de la edad de pensión, siguen trabajando. Por ello, una de las soluciones estructurales es la creación de un fondo social para el camionero, con el que se garantice una pensión y el acceso a la salud para los que vayan dejando de laborar. Razones del paro camionero. (Lizarazo, 2016, págs. 4 - 14).

Es fundamental establecer una adecuada regulación de los tiempos de trabajo de los conductores, considerando el vínculo causal entre el cansancio y las malas condiciones de trabajo con los accidentes graves en nuestras carreteras, generados por impactos ambientales (derrumbes), y por mantenimiento de las flotas; ya que se debe garantizar un sector más eficiente, en su gestión.

Impacto directo en la economía

Las problemáticas en este tema en Colombia, afectan directamente el bolsillo de los colombianos, por causa de los aumentos en algunos productos de la canasta familiar, como la papa capira, por ejemplo, que el pasado 24 de febrero, se cotizaba a \$1.600 pesos el kilo, y por el paro del 2016, alcanzó el precio de 2.200 pesos, un 37,5% más. La arveja aumentó un 15%, la zanahoria 2%, el limón 16 % y la papa criolla 40%, más otros de los productos del mercado. Adicional a esto alrededor de un 40% de las granjas porcícolas tuvieron problemas conseguir el alimento para los animales.

De igual forma la inmovilización de los transportadores, trajo consigo dificultades en los despachos de mercancías de muchas empresas; y la mayoría de los fletes para junio del 2016, aumentaron en un 50 o 60%; esto sin contar el riesgo que equivalía mover un vehículo, especialmente de los puertos hacia el interior del país; un ejemplo “el flete para un contenedor de 20 pies de Buenaventura a Bogotá que cuesta 2,5 millones de pesos, llegó a estar a 6 millones de pesos, o en su caso contrario, una tractomula de Bogotá a pasto pasó de 6 millones a 10 millones de pesos.

“Esto no solo generó incumplimientos generales con los consumidores, sino unos considerables aumentos en los costos de producción y precios de venta internos y externos; sin contar que las tasas de desempleo aumentaron, especialmente para trabajadores informales; un porcentaje muy alto de los productores evidenciaron dificultades para obtener los alimentos, pues el 98% de las materias primas llegan por Barranquilla, Buenaventura y Cartagena y al no haber transporte hay complicaciones en el centro del país; alcanzando pérdidas diarias de 7.200 millones de pesos, junto con los daños a vehículos que suman unos 3.000 millones”. (Arias, 2015, pág. 10).

Todo esto determina la cantidad de bienes vendidos, su precios y la distribución espacial de la producción; ya que del transporte se obtiene la demanda final, y supone que las curvas de oferta y demanda son lineales; y ahí salen las ventas, precios y áreas de mercado con los costes del mismo; lo que permite llegar a la conclusión que son la clave para determinar el crecimiento de las empresas, lo cual recae en el PIB⁸.

¿Cómo afecta el PIB?

El crecimiento económico es una cadena cíclica, es decir, todo lo que producen las empresas (bienes o servicios) es consumido por los colombianos; esto representa más ingresos y mejores utilidades para las compañías, lo que se traduce en capacidad para contratar personal, que en otras palabras, afecta a ese mismo consumidor dependiendo de cómo se

⁸ *El Producto Interno Bruto (PIB) es una medida del valor de la actividad económica de un país; Básicamente calcula cual fue la producción en bienes y servicios que se hizo en un periodo de tiempo específico, generalmente en un trimestre o en un año, en las fronteras de un país.* (Asobancaria, 2013).

comporte el PIB. (Asobancaria, 2013, pág. 5). Entonces, un mayor crecimiento del PIB, se ve reflejado en mayor consumo y en mayor capacidad de adquisición de las personas; Por esta razón, es importante que el producto interno bruto crezca, porque quiere decir que hay más empleo en el país.

Pese a esto, el Gobierno esperaba un crecimiento de 3,2 por ciento para el 2016, el Ministerio de Hacienda anunció recientemente una reducción en su pronóstico para este año. La previsión se bajó al 3 por ciento, lo cual iría acompañado de un incremento en la tasa de desempleo nacional. Por otra parte, el Banco de la República advirtió que tiene para este año un pronóstico de crecimiento del PIB de 2,7 por ciento y así mismo la junta del emisor había advertido que si continúan viéndose los niveles actuales de demanda interna “la sostenibilidad del crecimiento podría verse comprometida debido al alto nivel de déficit en la cuenta corriente y a la débil respuesta de las exportaciones a la devaluación”. (Dane, 2016).

Reforzando las cifras del DANE; y como actualmente me desempeño en comercio exterior y por experiencia, desde que trabajo en el sector siempre ha sido más barato enviar o traer un contenedor de Colombia - China que transportarlo al interior del país; cubrir una distancia de llevar una carga de Buenaventura o de otro gran puerto colombiano a Bogotá, costaría unos us\$3'500.000; mientras que de Róterdam-Fráncfort, tiene un costo de \$1'155.000, un 67% más bajo que en nuestro país; y esto sin contar que los costos de mano de obra, son más bajos en otros países.

En Colombia el transporte de bienes está altamente concentrado en las carreteras, por donde circula más del 98% de la carga en los últimos años, y su pobre condición no ayuda, pocas vías están pavimentadas y de las que lo están, se encuentran en mal estado.

Según el Plan Nacional de Desarrollo el transporte de carga representa en el país un “23% del producto interno bruto, en comparación con Chile, donde dichos costos representan el 18% del PIB”. Y es el responsable del crecimiento de la economía colombiana, de más del 4% anual en los últimos años; esto ha aumentado la presión sobre los proyectos de infraestructura, por lo que afectan a toda la economía; desde productores, a empresarios y consumidores.

Teniendo en cuenta la situación actual del transporte de carga en Colombia he llegado a la conclusión que se requiere que las políticas del gobierno nacional sean fáciles de llevar para el transporte y el comercio; para que se combinen dentro de un marco de política global y estratégico, que permita ofrecer a la economía nacional las condiciones adecuadas para aumentar la competitividad en los mercados internacionales, optimizando la eficiencia en función de los costos y de los servicios de transporte, la seguridad de la cadena de suministro, y la inversión en infraestructura vial.

Razón por la cual la infraestructura y los servicios de logística en el sector de transporte de carga deben ser eficientes, rentables, confiables y sostenibles. Lo cual permitiría una mayor facilidad para la entrada de nuevos productos a nuestro país reduciendo tiempos y costos finales; Con todo esto veamos cómo podemos aplicar y seguir casos efectivos de transformación en el transporte de carga “Inland Freight”⁹ de la Unión Europea (UE)¹⁰:

Estrategias de optimización en la UE:

⁹ *Inland Freight: Se conoce como inland freight al tránsito terrestre de las mercancías hasta el sitio de despacho, bien sea puerto o aeropuerto. (Catalogo de Logística, s.f.)*

¹⁰ *La Unión Europea (UE) es una comunidad política de derecho constituida en régimen sui generis de organización internacional nacida para propiciar y acoger la integración y gobernanza en común de los Estados y los pueblos de Europa. Está compuesta por veintiocho Estados europeos y fue establecida con la entrada en vigor del Tratado de la Unión Europea (TUE), el 1 de noviembre de 1993. (Krismar Educacion, s.f.).*

Existen diferentes teorías sobre las formas de desarrollo a nivel regional como la localización, aglomeración, polos de desarrollo y lugares centrales, las cuales establecen los parámetros a seguir para promover el desarrollo regional.

En todas y cada una de estas, se observa como la infraestructura vial es un componente genérico de las formas de desarrollo, porque conforma relaciones que benefician la producción y el consumo y generan bienestar. Kallas (2012), vicepresidente de la Comisión Europea afirma que el transporte por carretera es uno de los sectores más dinámicos de la economía, debido a la participación tanto de pequeñas empresas como de importantes grupos de transporte internacional. Y el objetivo de la UE consiste en crear las condiciones necesarias para que el sector del transporte por carretera pueda operar de forma eficaz, segura y con un impacto mínimo en el medio ambiente.

La movilidad mejorada del sector del transporte por carretera de la UE ha experimentado un crecimiento considerable durante los últimos años en beneficio del comercio, la economía y la libre circulación; y con el fin de aumentar la eficiencia, la UE intenta garantizar el funcionamiento adecuado de los mercados abiertos y la aplicación de una normativa técnica armonizada, y fomentar el desarrollo de una red transeuropea integrada y un mejor aprovechamiento de la infraestructura mediante el uso de sistemas de transporte inteligente. (Comisión Europea, 2014, págs. 17 - 18)

A continuación veamos los planes estratégicos de la UE en pro de la mejora continua en el sector transporte:

1. Desarrollo de la red vial, la UE financia una serie de proyectos para eliminar los embotellamientos y establecer los enlaces necesarios mediante los fondos estructurales, donde prevén para el 2020 una red de 90.000 km de autopistas y carreteras de alta calidad.

2. Límites en relación con el peso y las dimensiones de los vehículos pesados para el transporte por Europa, con el fin evitar el deterioro de las carreteras, los puentes y otras infraestructuras, y garantizar la máxima seguridad en las carreteras. por ejemplo, el peso máximo para los camiones es de 40 toneladas o 44 toneladas si se incluye un contenedor para operaciones de transporte combinadas.

3. Sistemas de peaje electrónico nacionales compatibles, un requisito legal desde 2007, que contribuye a la reducción de retrasos y congestión.

Implementación de sistemas de transporte inteligente (STI)¹¹, como sistemas de información para el control del tráfico y guías de ruta, y las áreas de estacionamiento.

4. Sistema de navegación por satélite europeo, y otras herramientas de navegación que reducen el tiempo de los trayectos y proporcionan información en tiempo real para minimizar la congestión y ofrecerán la posibilidad de hacer un seguimiento de los vehículos y cargamentos, además de evitar el robo de mercancías.

5. Servicios STI, como la reserva de áreas de estacionamiento seguro para camiones y vehículos comerciales, un servicio de llamada electrónica interoperable para la asistencia de

¹¹ ***STI: Sistema de transporte inteligente, es un término general utilizado para describir productos y servicios que implementan información y comunicación avanzada para mejorar la seguridad y movilidad en carretera. (Vaisala, s.f.).***

accidentados, con el objetivo de aumentar la seguridad en las carreteras, y sistemas de información de tráfico en tiempo real y transporte.

6. Tiempo de conducción máximo que vela por las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, lo que contribuye a aumentar la seguridad en carretera y promover la competencia leal entre los operadores, como períodos de conducción diario no superior a nueve horas con un descanso de 45 minutos como mínimo después de 4,5 horas de conducción.

7. Programas de formación periódica de 35 horas cada cinco años para los conductores sobre conducción segura, ecológica y carga de vehículos.

8. Pago justo de impuestos donde se aplican tarifas a los vehículos pesados que circulan por las carreteras principales para el mantenimiento y la reparación de la infraestructura de carreteras; que consiste en la reducción de gases y se aplica de acuerdo al estado de los vehículos; los que son más limpios pagan menos que los vehículos que generan más emisiones de gases.

Basados en lo anterior, y en comparación con el desarrollo del sistema integrado de transporte de la UE; Colombia tiene un gran retardo tecnológico lo cual es una tara, y un prejuicio en la ubicación de las industrias y en los factores de producción, referente a su mano de obra; y así mismo en la minimización de costos y el aumento de las ganancias; parámetros prioritarios dentro de las decisiones de los núcleos económicos, los cuales son articulados con las políticas públicas que procuran un desarrollo sostenido; y es precisamente la carencia de vías, la principal amenaza para la conectividad y competitividad de las regiones en el comercio interno y externo, por esto

se hace necesario centrarse, en la adecuación de las redes ya existentes y terminar de construir las que ya se han iniciado.

Es claro que el buen estado de las vías es el elemento más importante para un buen desempeño logístico en una red de carreteras; y lo correcto es que la construcción de las mismas sean con materiales y mano de obra de calidad, que les permitan tener mayor vida útil; contando también con la limpieza y el continuo mantenimiento para mantenerlas en óptimas condiciones, esto incluye la señalización vial; El buen estado de los vehículos de carga, con pocos años de uso, los límites en cuanto al volumen y al peso nos llevarían a cuidar nuestras vías y a regalarles más años de vida útil, sin generar extras costos por reparación.

Podemos concluir que otra gran diferencia que tenemos frente al desarrollo de la UE; son las bajas condiciones laborales de los conductores de transporte de carga, la calidad de vida laboral se considera de acuerdo a la percepción que tiene el conductor en niveles óptimos salud, bienestar y satisfacción a través de todo lo relacionado con su entorno laboral; aquí persisten trabajos que involucran un trabajo físico importante, con la manipulación de las cargas (cargue y descargue), conducción de alrededor de 10 horas seguidas, lo que hace más insegura su labor; siendo así el estrés y el cansancio una de las principales causas de accidentalidad en Colombia; pero no obstante otra razón bastante importante, es la ausencia en capacitaciones acerca de prevención de riesgos, conciencia y la responsabilidad social y ambiental, lo que coacciona en el exceso de velocidad y la violación de las normas de tránsito.

Conclusiones

Los proyectos de infraestructura y el sector del transporte van de la mano con el crecimiento del país y son parte importante para que la economía sea competitiva frente a otras regiones del continente, y se desarrolle ampliamente en términos de globalización; puesto que seguimos siendo catalogados como un país tercermundista, a pesar de la ventaja de recursos naturales y de la cantidad de dinero que circula dentro del país.

En Colombia tenemos mucho por aprender, ya que por más planes de desarrollo, estrategias y presupuestos que se planteen de gobierno en gobierno, debemos mejorar en lo que se refiere a cultura; un ejemplo es la malversación por parte de los ejecutores del gobierno en el uso de los recursos destinados al pro de mejorar las condiciones de vida de los colombianos. La competencia desleal entre empresas generadoras de carga y transportadores; que aprovechan la tabla de fletes (SICETAC) para prestar un servicio de baja calidad; y esto sin contar con la ausencia de conciencia ambiental, lo que trae para el país muchos atrasos y bajo desarrollo sostenible; y todo debido a un problema netamente cultural.

Para finalizar quiero que recordemos el lema del PND de este gobierno “todos por un nuevo país” y la importancia de su significado en contribuir y trabajar conjuntamente en el desarrollo con sentido pertenencia en pro de generar bienestar y dar nuevas y más rentables oportunidades para Colombia.

Referencias

- Ahumada, O. (11 de Febrero de 2016). La caída del precio del petróleo le ha pegado más duro a Colombia. *Portafolio*.
- Analistas económicos de Andalucía. (s.f). *El transporte: La importancia económica y social. capítulo 2*. Andalucía, España.
- Andrade, L. (2014). La plata para las vías. *Revista Semana*.
- Arias, F. (2015). El paro camionero ya afecta a la industria y el comercio. *El colombiano*.
- Asobancaria. (2 de Octubre de 2013). Recuperado el 5 de Octubre de 2016, de Asociación gremial financiera colombiana: <http://www.asobancaria.com/sabermassermas/que-es-el-pib-y-en-que-lo-afecta/>
- Asobancaria. (2013). *Qué es el PIB y en qué lo afecta*. Bogotá, D.C.
- Bejarano. (1995b). *Banco de la republica*. Recuperado el 16 de Septiembre de 2016, de Biblioteca Virtual Luis Angel Arango: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industrialatina/246.htm>
- Berdugo, E. (7 de marzo de 2014). *Competitividad: recorrido histórico, conceptos y enfoques recientes*. *Gestión & Desarrollo*. Bogotá, D.C.
- Bocarejo, J. (2011). La tabla de fletes: regulación al revés. *Razon publica*.
- Canacar. (s.f.). Recuperado el 8 de Octubre de 2016, de Cámara Nacional del Autotransporte de Carga: <http://canacar.com.mx/conocenos/somos/>
- Catalogo de Logistica*. (s.f.). Recuperado el 8 de Octubre de 2016, de http://www.logisticaldepot.com/servicios/cargaint/carga_int.htm#IF
- Colfecar. (2014). Recuperado el 20 de Septiembre de 2016, de Federación Colombiana de Transportadores de Carga: <http://www.colfecar.org.co/index.php/quienes-somos/m-v>
- Colfecar. (23 de Febrero de 2015). *Precios de combustible y peajes*. Bogota, D.C., Colombia.
- Comision Europea. (2014). *Comprender las políticas de la Unión Europea*. belgium: Luxemburgo: Oficina de Publicaciones.
- Consejo Nacional de Competitividad. (2015-2016). *Informe nacional de competitividad*. Bogotá, D.C: Zetta Comunicadores.
- Dane. (2016). *Producto Interno Bruto*. Bogota, D.C.
- Denno, E. y. (Octubre de 2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. CEPAL. Santiago de Chile, Chile: Impreso por las Naciones Unidas.

Departamento Nacional de Planeación . (2015). *Plan Nacional de Desarrollo, 2014-2018, Todos por un nuevo país, Tomos 1 y 2*. Bogotá, D.C, Colombia: Imprenta Nacional de Colombia.

Efi. (17 de Octubre de s.f). *Pontificia Universidad Catolica de Ecuador*. Recuperado el 15 de Septiembre de 2016, de <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/13-teoria-neoclasica/128-glosario-economia-internacional>

Jaramillo, L. F. (2004). El estado de la infraestructura en colombia, frente al reto de la globalización. *Poliantea*.

Kallas, S. (2012). *Transporte por carretera*. Belgium: Ilustraciones: Laurent Durieux.

Krismar Educacion. (s.f.). Recuperado el 8 de Octubre de 2016, de http://www.krismar-educa.com.mx/cursos/upmoodle/HistoriaUniversal/Historia1/union_europea.php

LinkedIn. (28 de Mayo de 2011). *LinkedIn*. Recuperado el 8 de Septiembre de 2016

Lizarazo, L. (9 de julio de 2016). Razones del paro camionero. *El Tiempo*, págs. 1-13.

Martinez, J. A. (3 de Enero de 2013). *Infraestructura vial y pavimentos*. Recuperado el 28 de Agosto de 2016, de <http://pavimyvias77.blogspot.com.co/>

Mintransporte. (2007). Recuperado el 15 de Septiembre de 2016, de Ministerio de Transporte: https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/quienes_somos

Mintransporte. (28 de Julio de 2011). Recuperado el 5 de Agosto de 2016, de Ministerio de Transporte: https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/en_linea/sistema_de_informacion_de_costos_eficientes_para_el_transporte_automotor_de_carga_sice-tac

Pérez. (2016). Puertos claves del comercio exterior. *Revista Logistica*.

SNCCTI. (11 de Febrero de 2016). *Consejo nacional de competitividad, ciencia, tecnologia e innovacion*. Recuperado el 16 de Septiembre de 2016, de <http://www.colombiacompetitiva.gov.co/sncei/Paginas/Consejo-Privado-de-Competitividad.aspx>

Universidad tecnologica del Choco. (2007). Investigacion, biodiversidad y desarrollo. *Revista Institucional universidad tecnologica del Choco*.

Vaisala. (s.f.). Recuperado el 8 de Octubre de 2016, de <http://es.vaisala.com/sp/roads/applications/itsolutions/Pages/default.aspx>

Vásquez, J. (2012). *Logistica y competitividad en Colombia*. Bogotá, D.C.